

Hà Nội, ngày 18 tháng 5 năm 2026

BẢNG GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN CÁC CƠ QUAN, ĐƠN VỊ
Dự thảo Thông tư quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh
(Kèm theo văn bản số 2691 /CHK-QLC ngày 18/5/2026 của Cục HKVN)

1. Bộ Công thương tại văn bản số 3446/BTC-PC ngày 15/05/2026;
2. Bộ Tư Pháp tại văn bản số 3242/BTP-PLQT&GQTCĐTQT ngày 13/05/2026;
3. Bộ Dân tộc và tôn giáo tại văn bản số 1269/BDTTG-PC ngày 13/05/2026;
4. Bộ Nội Vụ tại văn bản số 4697/BNV-PC ngày 16/05/2026;
5. Bộ Văn hóa, thể thao và du lịch tại văn bản số 2751/BVHTTDL-PC ngày 15/05/2026;
6. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam tại văn bản số 3708/NHNN-PC ngày 07/05/2026 – thống nhất ý kiến;
7. Thanh tra chính phủ tại văn bản số 1337/TTCP-C.VII ngày 08/05/2026;
8. Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh tại văn bản số 16927/SXD-pC ngày 18/05/2026- thống nhất ý kiến;
9. Ủy ban nhân dân tỉnh Sơn La tại văn bản số 3286/UBND-THKT ngày 16/05/2026;
10. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng trị tại văn bản số 3424/SXD-QLVT ngày 08/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
11. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ tại văn bản số 4541/SXD-KCHTXD ngày 07/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
12. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh tại văn bản số 3681/SXD-QLHT ngày 08/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
13. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Đồng Nai tại văn bản số 324/SXD-QLKC&ATGT ngày 09/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
14. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Nguyên tại văn bản số 3578/SXD-QLHCHTGT ngày 12/5/2026;
15. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình tại văn bản số 4302/SXD-KCHT ngày 14/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
16. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Khánh Hòa tại văn bản số 4957/SXD-QLGT ngày 14/5/2026;
17. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng tại văn bản số 4927/SXD-QLHTKT ngày 13/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
18. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi tại văn bản số 3305/SXD-VTPT ngày 11/5/2026;
19. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp tại văn bản số 4178/SXD-KCHTXD ngày 14/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
20. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An tại văn bản số 3584/SXD-KCHT ngày 13/5/2026;
21. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu tại văn bản số 2300/SXD-KCHTXD ngày 13/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
22. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lào Cai tại văn bản số 2587/SXD-VTPTNL ngày 14/5/2026;

23. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh tại văn bản số 4341/SXD-KHTC ngày 15/5/2026– Thống nhất ý kiến;
 24. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lạng Sơn tại văn bản số 1889/SXD-VTATGT ngày 14/5/2026– Thống nhất ý kiến;
 25. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ tại văn bản số 3625/SXD-KHTC ngày 15/5/2026– Thống nhất ý kiến;
 26. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang tại văn bản số 2390/SXD-QLHT ngày 18/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
 27. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Điện Biên tại văn bản số 2348/SXD-QLVT&ATGT ngày 14/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
 28. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh tại văn bản số 2711/SXD-QHHT ngày 15/5/2026;
 29. Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa tại văn bản số 8904/UBND-CNXXDKH ngày 18/5/2026 – Thống nhất ý kiến;
 30. Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long tại văn bản số 3280/SXD-VTAT ngày 18/5/2026;
 31. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tại văn bản số 3348/QLB-VPTCT ngày 11/05/2026;
 32. Tổng Công ty cảng hàng không Việt Nam tại văn bản số 1526/TCTCHKVN-KTC ngày 11/05/2026;
 33. Tổng Công ty Hàng không Việt Nam tại văn bản số 857/TCTHK-TTĐHKT ngày 14/05/2026;
 34. Vụ pháp chế tại văn bản số 637/PC ngày 12/05/2026;
 35. Vụ Kế hoạch – tài chính tại văn bản số 956/KHTC ngày 11/5/2026;
 36. Vụ Quy hoạch – Kiến trúc tại văn bản số 646/QHKT ngày 11/05/2026;
 37. Văn phòng Bộ tại văn bản số 794/VP-KSTTHC ngày 14/05/2026;
 38. Vụ Khoa học công nghệ môi trường tại văn bản số 7253/BXD-KHCNMT&VLXD ngày 18/05/2026;
 39. Cục kinh tế -Quản lý đầu tư xây dựng tại văn bản số 1337/KTQLXD-QLXD3 ngày 15/05/2026;
 40. Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng tại văn bản số 737/QĐ-QLCL ngày 13/05/2026 – Thống nhất ý kiến.

Điều, khoản, điểm	Dự thảo Thông tư quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh	Dự thảo Thông tư tiếp thu	Ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị	Ý kiến tiếp thu, giải trình
	Ý kiến chung cho toàn bộ dự thảo		Vụ PC: Đề nghị không sử dụng các cụm từ Tiếng Anh trong dự thảo Thông tư (website, Auto gate, Baseline Training, On-the-Job Training); không sử dụng các cụm từ “hoặc.../” để đảm bảo tính rõ	Tiếp thu đã rà soát

			ràng, phù hợp với quy định của Luật Ban hành VBQPPL	
			Vụ PC: Một số Điều khoản đang sử dụng các cụm từ chung chung, định tính như: cơ quan nhà nước có thẩm quyền, quy định của pháp luật, theo quy định, những đơn vị có liên quan... là chưa phù hợp với quy định của Luật Ban hành VBQPPL. Đề nghị rà soát lại để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi của dự thảo Thông tư, đảm bảo căn cứ pháp luật nội dung để làm căn cứ cho việc xác định các hành vi vi phạm trong dự thảo Nghị định xử phạt vi phạm hành chính nhằm đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật.	Tiếp thu đã rà soát
			Vụ PC: Đề nghị không quy định thứ tự các điểm thành a1, a2... để đảm bảo phù hợp với kỹ thuật đánh số thứ tự điều khoản điểm theo quy định của Luật Ban hành VBQPPL.	Tiếp thu
			Vụ PC: Dự thảo sử dụng nhiều cụm từ “khoảng cách an toàn”, tuy nhiên có quy định đã đưa ra được các con số định lượng về an toàn (khoảng cách an toàn với bán kính	Tiếp thu

			tối thiểu), có quy định chỉ dừng lại ở quy định định tính (chưa làm rõ khoảng cách này là bao nhiêu), vì vậy, đề nghị rà soát để các quy định này được thống nhất và định lượng rõ làm cơ sở cho việc triển khai thực hiện đảm bảo tính minh bạch.	
			<p>Vụ PC:</p> <p>Dự thảo có nhiều nội dung dẫn đến tiêu chuẩn áp dụng và hướng dẫn của ICAO. Tuy nhiên, việc dẫn chiếu này là chưa rõ ràng, vì vậy, đề nghị dẫn chiếu cụ thể đến từng tiêu chuẩn và từng doc của ICAO để làm cơ sở thực hiện.</p>	<p>Tiếp thu theo hướng:</p> <p>Việc sử dụng dẫn chiếu "theo hướng dẫn/tiêu chuẩn của ICAO" được hạn chế sử dụng mà thay vào đó sẽ dẫn chiếu đến tài liệu cụ thể theo như góp ý. Tuy nhiên, trong trường hợp, một số quy định liên quan đến nhiều tài liệu của ICAO, đề nghị được sử dụng dẫn chiếu "theo hướng dẫn/tiêu chuẩn của ICAO".</p> <p>Đồng thời cách dẫn chiếu này đã có tại</p>

				TT 29/2021/TT-BGTVT
			Vụ PC: Đề nghị thay thế cụm từ “Phụ lục... của Thông tư này ” thành “Phụ lục .. bản hành kèm theo Thông tư này”	Tiếp thu đã rà soát
			Vụ PC: Đề nghị rà soát các dự thảo Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không, dự thảo Nghị định quy định về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh để đảm bảo không bỏ sót các nhiệm vụ được giao trong các dự thảo Nghị định này.	Tiếp thu đã rà soát
			Vụ PC: Đề nghị rà soát các quy định trong dự thảo Thông tư để đảm bảo không trái với quy định của các dự thảo Nghị định quy định chi tiết Luật Hàng không dân dụng VN.	Tiếp thu đã rà soát
			Vụ PC: Để đảm bảo triển khai thực hiện các quy định liên quan đến chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trên thực tế, tránh các vướng mắc phát sinh đề nghị rà soát thuật ngữ “kiểm định an	Tiếp thu đã rà soát

			toàn kỹ thuật”, “phương tiện chuyên ngành hàng không”, việc giao thẩm quyền về danh mục phương tiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng tại khoản 1, 2 Điều 89 và khoản 6 Điều 95 dự thảo Nghị định quy định chi tiết về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh sân bay để phù hợp với quy định của Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa, Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, Luật an toàn, vệ sinh lao động.	
			Vụ KHCNMT: Đề nghị nêu rõ Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng làm căn cứ cho việc xây dựng, quản lý và đảm bảo hoạt động bay. Trong trường hợp có sự thay đổi, sai khác sẽ áp dụng như thế nào?	Dự thảo thông tư chỉ quy định đến lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh không có nội dung liên quan đến đảm bảo hoạt động bay
			Vụ KHCNMT: Chuẩn hóa trên toàn bộ văn bản đối với thuật ngữ và định nghĩa tiếng Anh/ Việt;	Tiếp thu đã rà soát
			Vụ KHCNMT: - Các quy định về kích thước, khối lượng, tải trọng, số lượng cần viết rõ có sai số nếu cần thiết tránh ghi chung	Giữ nguyên như dự thảo vì: Dự thảo chỉ quy định một số giá trị liên quan đến kích

			chung khó khăn trong tra cứu và thực hiện;	thước không có giá trị về tải trọng và khối lượng. Các giá trị về kích thước trong thông tư được áp dụng theo tài liệu hướng dẫn của tài liệu quốc tế và không có giá trị sai số
	Về tên gọi Thông tư		Vụ PC: Đề nghị nghiên cứu rà soát tên gọi dự thảo Thông tư để đảm bảo tính bao quát các nội dung của dự thảo Thông tư. Tên gọi của dự thảo Thông tư hiện nay chưa phù hợp với các nội dung được giao tại Nghị định (bao gồm cả quy định và quy định chi tiết).	Tiếp thu: Đổi tên thành “Thông tư hướng dẫn về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh”
	Về căn cứ		Vụ PC: đề nghị bỏ ngày tháng năm ban hành của các Nghị định.	Tiếp thu
	“Căn cứ Nghị định số/2026/NĐ-CP của Chính phủ về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh”;		UBND tỉnh Thái Nguyên: Đề nghị cơ quan có thẩm quyền sớm hoàn thiện, ban hành Nghị định của Chính phủ về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh và Nghị định của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không,	Tiếp thu

	“Căn cứ Nghị định số/2026/NĐ-CP của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không”.		nhằm bảo đảm đầy đủ cơ sở pháp lý, tính đồng bộ và thống nhất nội dung giữa Nghị định và Thông tư.	
			UBND tỉnh Quảng Ngãi: Theo Quyết định 168/QĐ-TTg ngày 28/02/2023 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Dung Quất, tỉnh Quảng Ngãi đến năm 2045; theo đó, xây dựng sân bay trên đảo Lý Sơn là sân bay lưỡng dụng kết hợp giữa sân bay quân sự và sân bay dân dụng cấp 4C, năng lực khai thác từ 3 triệu đến 3,5 triệu hành khách/năm. Tuy nhiên với đặc thù của đặc khu Lý Sơn là đảo nhỏ, địa hình hạn chế, điều kiện khí hậu khắc nghiệt, việc áp dụng cứng toàn bộ tiêu chuẩn như sân bay trong đất liền sẽ rất khó khăn trong quá trình thực hiện. Do đó, đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu bổ sung chương hoặc mục riêng về tiêu chuẩn kỹ thuật đối với cảng hàng không ven biển, hải đảo hoặc có cơ chế áp dụng linh hoạt để bảo đảm tính khả thi, đặc biệt công	Giữ nguyên như dự thảo vì: Thông tư hướng dẫn về accs tiêu chuẩn của ICAO, tiêu chuẩn ICAO đã bao gồm các tiêu chuẩn về cảng hàng không ven biển và hải đảo

			tác phối hợp khai thác dân sự và quốc phòng.	
			<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>theo mục V dự thảo Tờ trình, dự thảo Thông tư không quy định về TTHC. Tuy nhiên, qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy một số quy định có khả năng phát sinh TTHC, ví dụ như quy định doanh nghiệp kinh doanh nhà ga hành khách đăng ký mức năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách tại khoản 3 Điều 73 dự thảo Thông tư; người khai thác cảng hàng không báo cáo kết quả triển khai A-CDM tại điểm d khoản 1 Điều 53 dự thảo Thông tư; người khai thác tàu bay báo cáo khi có sự cố va chạm chim, động vật hoang dã, vật nuôi với tàu bay tại Điều 51 dự thảo Thông tư... Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát, xác định các quy định trên có phát sinh TTHC theo quy định tại Nghị định số 63/2010/NĐ-CP ngày 08/6/2026 của Chính phủ về kiểm soát thủ tục hành chính (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 48/2013/NĐ-CP, Nghị định số 92/2017/NĐ-CP, Nghị định số 78/2025/NĐ-CP và Nghị định số 118/2025/NĐ-CP). Trong trường hợp</p>	<p>Tiếp thu: đã rà soát:</p> <p>Thông tư không quy định về TTHC và đã bổ sung phương thức thực hiện báo cáo.</p>

			<p>phát sinh TTHC, đề nghị Quý Bộ chính lý, quy định đầy đủ bộ phận cấu thành của TTHC trong dự thảo Thông tư phù hợp theo quy định tại Điều 7, 8 Nghị định số 63/2010/NĐ-CP.</p> <p>Đồng thời, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát các quy định bảo đảm tính công khai, minh bạch cũng như tạo điều kiện thuận lợi trong việc thực hiện TTHC, phù hợp với chủ trương của Đảng và pháp luật liên quan, đặc biệt là Mục 2.1 Phần II Kết luận số 18-KL/TW ngày 02/4/2026 Hội nghị lần thứ 2 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIV về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026 – 2030 gắn với thực hiện mục tiêu phấn đấu tăng trưởng “2 con số” có nội dung <i>“Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính; chuẩn hóa, số hóa toàn bộ quy trình giải quyết thủ tục trên môi trường số, liên thông, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan; rút ngắn tối đa thời gian, chi phí tuân thủ cho người dân doanh nghiệp”</i>.</p>	
			<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Bộ Tư pháp nhận thấy dự thảo Thông tư có nhiều nội dung mang tính chất</p>	Tiếp thu: Đã rà soát

			chuyên môn, kỹ thuật, thuộc phạm vi chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước của Quý Bộ. Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ chủ động nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý các quy định tại dự thảo Thông tư để bảo đảm phù hợp với các yêu cầu về chuyên môn, kỹ thuật, các quy định của pháp luật trong nước và điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, đặc biệt là dự thảo Nghị định về CHK và dự thảo Nghị định về NCTHKVN đang trong quá trình hoàn thiện và trình Chính phủ; Phụ ước 1, Phụ ước 14, Phụ ước 19 của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago).	
			Bộ dân tộc và tôn giáo: Đề nghị quý Bộ rà soát nội dung dự thảo Thông tư bảo đảm phù hợp với chủ trương của Đảng và quy định của pháp luật có liên quan	Tiếp thu : Đã rà soát
			UBND tỉnh Sơn La: Tại phần Quốc hiệu, tiêu ngữ và Tên cơ quan ban hành văn bản: đề nghị sử dụng nét gạch liền theo quy định tại Mẫu số 14 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ	Tiếp thu

			sung một số điều của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật.	
			Cục KTQLĐTXD: Đề nghị Ban soạn thảo rà soát, cập nhật và đối chiếu lại toàn bộ số hiệu các Điều, khoản dẫn chiếu theo đúng nội dung của Nghị định chính thức sau khi được ban hành	Tiếp thu: Đã rà soát
			UBND tỉnh Vĩnh Long: Theo quy định thì tên của Mục được trình bày phía dưới và sau số thứ tự của “Mục” không có dấu chấm (.), tuy nhiên dự thảo Thông tư lại trình bày trên cùng một dòng và sau số thứ tự của “Mục” có dấu chấm (.).	Giữ nguyên như dự thảo để đồng bộ thể thức theo Luật hàng không và 02 NĐ đang hướng dẫn
Điều 1	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh			
	Thông tư quy định chi tiết về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh quy định chi tiết các Điều 52, Điều 63, Điều 64, Điều 74, Điều 88, Điều 89,	Thông tư này quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh.	Vụ PC: Đề nghị cân nhắc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư “quy định chi tiết cảng hàng không”....để đảm bảo tính	Tiếp thu

	<p>Điều 95 của Dự thảo Nghị định cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh; Điều 11, Điều 26, Điều 28, Điều 29, Điều 31, Điều 32, Điều 33, Điều 35, Điều 36, Điều 39, Điều 42, Điều 47, Điều 49, Điều 50 của Dự thảo Nghị định quy định một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.</p>		<p>bao quát và tránh trùng lặp cụm từ “quy định chi tiết” nhiều lần. Việc xác lập phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 cần bám sát các điều khoản được giao tại Nghị định về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh và dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không, đảm bảo không bỏ sót các nội dung. Đồng thời cần rà soát để bám sát các nội dung được giao trong từng điểm, khoản của Điều đã được liệt kê, dẫn chiếu để đảm bảo tính chính xác, đầy đủ, đảm bảo đúng quy định tại khoản 3 Điều 65 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP).</p>	
			<p>UBND tỉnh Khánh Hòa:</p> <p>Điều 1 dự thảo Thông tư quy định chi tiết nhiều điều, khoản thuộc đồng thời hai dự thảo Nghị định gồm: Nghị định về cảng hàng không, bãi cát, hạ cánh và Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không. Đề nghị cơ quan soạn thảo tiếp tục rà soát, phân định rõ nội dung tương ứng với từng Nghị định theo từng Chương,</p>	<p>Tiếp thu</p>

			Mục hoặc bổ sung dẫn chiếu cụ thể để thuận lợi cho cơ quan, tổ chức trong tra cứu, áp dụng; đồng thời hạn chế chồng chéo, trùng lặp hoặc bỏ sót nội dung quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện.	
			<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 dự thảo Thông tư bao gồm quy định chi tiết một số điều của dự thảo Nghị định về CHK và dự thảo Nghị định về NCTHKVN. Tuy nhiên, qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy dự thảo Thông tư chưa quy định chi tiết một số điều được nêu trong Điều 1, ví dụ như Điều 74, 89, 95 dự thảo Nghị định về CHK và Điều 28, 31, 32, 33 dự thảo Nghị định về NTCHKVN. Đồng thời, dự thảo Thông tư có nội dung quy định chi tiết các điều khác trong cả hai dự thảo Nghị định nêu trên, ví dụ như Điều 58, 60 dự thảo Nghị định về CHK và Điều 48 dự thảo Nghị định về NCTHKVN. Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát, bổ sung phạm vi điều chỉnh và các nội dung dự kiến quy định tại dự thảo Thông tư bảo đảm phạm vi điều chỉnh bao quát nội dung dự thảo Thông tư.</p>	<p>-Đối với Nghị định cảng hàng không:</p> <p>+ Điều 74:</p> <p>+ Điều 89: Đã được hướng dẫn tại Điều 24 của dự thảo thông tư</p> <p>+ Điều 95: Nội dung Điều 95 sẽ rà soát và điều chỉnh tại Nghị định.</p> <p>- Đối với Nghị định nhà chức trách: Việc hướng dẫn nội dung các Điều 28, 31, 32, 33 đã được quy định tại Thông tư Ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam</p>

			<p>Bộ Tư pháp: Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ nêu cụ thể khoản, điều của của dự thảo Nghị định về CHK và dự thảo Nghị định về NCTHKVN tại Điều 1 dự thảo Thông tư để bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 65 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, được sửa đổi và bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP (sau đây gọi là Nghị định số 78/2025/NĐ-CP), trong đó quy định <i>“Trường hợp văn bản có hiệu lực pháp lý cao hơn có điều, khoản quy định chi tiết thì phải nêu cụ thể điều, khoản đó tại điều, khoản quy định về phạm vi điều chỉnh của văn bản”</i>.</p>	Tiếp thu: Đã rà soát
			<p>Bộ Tư pháp: dự thảo Thông tư không chỉ bao gồm quy định chi tiết nội dung được giao trong Nghị định về CHK và Nghị định về NTCHKVN mà còn bao gồm các biện pháp thực hiện chức năng quản lý nhà nước của Quý Bộ, ví dụ như quản lý hoạt động thủy phi cơ (Mục 2 Chương</p>	Tiếp thu: Đã rà soát

			V dự thảo Thông tư), duy trì điều kiện giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không (Điều 68 dự thảo Thông tư) ... Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát, cân nhắc chỉnh lý (i) nội dung phạm vi điều chỉnh tại Điều 1 bảo đảm nêu đầy đủ nội dung quy định chi tiết và nội dung khác; (ii) tên của dự thảo Thông tư bảo đảm khái quát nội dung chủ yếu của Thông tư.	
			Bộ VHTT&DL: - Điều 1: “Phạm vi điều chỉnh Thông tư quy định chi tiết... của Dự thảo Nghị định số/2026/NĐ-CP ngày tháng năm 2026 của Chính phủ về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh; Điều 11, Điều 26, ... của Dự thảo Nghị định số/2026/NĐ-CP ngày tháng năm 2026 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không”	Tiếp thu
			UBND tỉnh Sơn La: Nội dung lặp lại cụm từ “ <i>quy định chi tiết</i> ”	Tiếp thu
			Vụ KHCNMT:	

			Chỉ lựa chọn 01 phương án và giải trình rõ việc lựa chọn phương án nào tại khoản 2 Điều 58 Tiêu chuẩn nhân viên hàng không;	
			Cục KTQLĐTXD: Đề nghị bỏ từ “ <i>Dự thảo</i> ”	Tiếp thu
Điều 2	Điều 2. Đối tượng áp dụng			
	Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam hoặc nước ngoài liên quan đến hoạt động tại cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh tại Việt Nam.	Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài liên quan đến hoạt động trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh tại Việt Nam.	Vụ PC: Đề nghị rà soát quy định “... liên quan đến hoạt động tại cảng hàng không” để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư.	Tiếp thu
			Bộ Tư pháp: Dự thảo Thông tư quy định đối tượng áp dụng là cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam hoặc nước ngoài liên quan đến hoạt động tại cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh. Đồng thời, nội dung quy định trong dự thảo Thông tư được thu hẹp theo đối tượng áp dụng tương ứng, ví dụ như nhân viên hàng không lĩnh vực khai thác cảng hàng không, giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh ... Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát, bảo đảm quy định chi tiết đầy đủ nội dung được Chính phủ giao quy định chi tiết tại dự thảo Nghị định về CHK và dự	Tiếp thu đã điều chỉnh

			thảo Nghị định về NCTHKVN, trong đó lưu ý các nội dung còn lại chưa quy định tại dự thảo Thông tư được quy định chi tiết tại các văn bản quy phạm pháp luật khác, ví dụ như của nhân viên hàng không, giám sát viên hàng không trong lĩnh vực khác tại Nghị định về NCTHKVN...	
			Cục KQQLĐTXD: Đề nghị rà soát và điều chỉnh thuật ngữ “hoặc” để đảm bảo thống nhất tuyệt đối với thuật ngữ “và” đang được sử dụng tại Điều 2 của hai bản Dự thảo Nghị định	Tiếp thu
Điều 3	Điều 3. Giải thích từ ngữ			
Khoản 1	Báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh (runway condition report - RCR) là báo cáo được chuẩn hóa toàn diện liên quan đến tình trạng mặt đường cất hạ cánh và ảnh hưởng của nó đến hoạt động cất cánh và hạ cánh của tàu bay.	1. Báo cáo tình trạng mặt đường cất hạ cánh (runway condition report - RCR) là báo cáo về tình trạng mặt đường cất hạ cánh và ảnh hưởng của nó đến hoạt động cất cánh và hạ cánh của tàu bay.	Vụ PC: Đề nghị không sử dụng các cụm từ mang tính chung chung như “chuẩn hóa toàn diện”, “liên quan” để đảm bảo tính rõ nghĩa.	Tiếp thu
Khoản 5	5. Đô-ly (Dolly) là moóc chuyên dùng trong ngành hàng không dùng để vận chuyển các mâm hoặc thùng hàng hàng không chứa hành lý, hàng hóa hoạt động trên sân bay.	5. Đô-ly (Dolly) là moóc chuyên dùng để vận chuyển các mâm hoặc thùng hàng hàng không chứa hành lý, hàng hóa hoạt động trên sân bay.	UBND tỉnh Khánh Hòa: dự thảo Thông tư giải thích “Đô-ly (Dolly)” là moóc chuyên dùng trong ngành hàng không để vận chuyển các mâm hoặc thùng hàng không chứa hành lý, hàng hóa hoạt động trong sân bay.	Tiếp thu

			Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, đối chiếu với quy định của pháp luật về giao thông đường bộ và các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật có liên quan đối với phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế nhằm bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật; đồng thời nghiên cứu bổ sung tiêu chí nhận diện, phân loại phương tiện để thuận lợi trong công tác quản lý, đăng ký và kiểm soát phương tiện hoạt động tại sân bay.	
Khoản 7	Đường công vụ (road) là tuyến đường nằm trong khu vực hoạt động để dùng cho phương tiện cơ giới.	7. Đường công vụ (road) là tuyến đường nằm trong khu vực hoạt động để dùng cho phương tiện cơ giới hoạt động nhằm phục vụ công tác khai thác, kỹ thuật, dịch vụ hàng không, kiểm tra và khẩn nguy sân bay.	Vụ PC: Định nghĩa về đường công vụ mới chỉ dừng lại ở việc nêu thực thể (tuyến đường) và đối tượng sử dụng (phương tiện cơ giới) mà chưa nêu bật được mục đích phục vụ cốt lõi trong hoạt động hàng không. Theo đó, đề nghị chỉnh lý theo hướng là tuyến đường được thiết lập trong khu vực hạn chế của cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh, dùng cho các phương tiện cơ giới hoạt động nhằm phục vụ công tác khai thác, kỹ thuật, dịch vụ hàng không, kiểm tra và khẩn nguy sân bay.	Tiếp thu
Khoản 9	9. Điểm đen (hot spot) là một vị trí trên khu vực hoạt động của sân bay đã từng hoặc tiềm	9. Điểm đen (hot spot) là một vị trí trên khu vực hoạt động của sân bay đã từng	Vụ PC:	Tiếp thu

	<p>ẩn nguy cơ xảy ra va chạm hoặc xâm nhập đường cất hạ cánh, là nơi tổ lái và người điều khiển phương tiện cần tăng cường chú ý, quan sát.</p>	<p>hoặc tiềm ẩn nguy cơ xảy ra va chạm hoặc xâm nhập đường cất hạ cánh, mà tại đó tổ lái và người điều khiển phương tiện phải tăng cường chú ý, quan sát.</p>	<p>Đề nghị bỏ đoạn “là nơi tổ lái và người điều khiển phương tiện cần tăng cường chú ý, quan sát”</p>	
Khoản 12	<p>12. Khu vực di chuyển (manoeuvring area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, không bao gồm sân đỗ tàu bay.</p>		<p>VATM: Cần thống nhất cách giải thích thuật ngữ “<i>Movement area là khu vực di chuyển</i>”, “<i>Manoeuvring area là khu vực hoạt động</i>” trong Dự thảo Thông tư để thống nhất, không trái với quy định tại Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về Quản lý hoạt động bay và các Annex của ICAO. Cụ thể là:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Khoản 2 Điều 25 Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về Quản lý hoạt động bay (bản Bộ Xây dựng trình Chính phủ ngày 30/4/2026) quy định: “2. <i>Khi tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trong khu vực di chuyển tại sân bay, tổ lái phải tuân thủ quy tắc bay tổng quát.</i>”. - Quy định trên tại Dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về Quản lý hoạt động bay căn cứ và chuyển hóa tương ứng từ quy định cụ thể của Annex 2 (Quy tắc bay) của ICAO như sau: 	<p>Giữ nguyên theo Dự thảo để đảm bảo hướng dẫn của ICAO tại annex 14</p>
Khoản 13	<p>13. Khu vực hoạt động (movement area) là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, lăn bánh, bao gồm khu vực di chuyển và sân đỗ tàu bay.</p>			

			<p><i>“2.2 Compliance with the rules of the air</i></p> <p><i>The operation of an aircraft either in flight or on the movement area of an aerodrome shall be in compliance with the general rules and, in addition, when in flight, either with:</i></p> <p><i>a) the visual flight rules;</i></p> <p><i>or b) the instrument flight rules.”.</i></p> <p>- “7. Đường công vụ (road) là tuyến đường nằm trong khu vực hoạt động di chuyển để dùng cho phương tiện cơ giới”. (Theo Annex 14, Volume 1 (Ninth Edition, July 2022) của ICAO: <i>“Road. An established surface route on the movement area meant for the exclusive use of vehicles”</i> (page 1-7).</p> <p>- “9. Điểm đen (hot spot) là một vị trí trên khu vực hoạt động di chuyển của sân bay đã từng hoặc tiềm ẩn nguy cơ xảy ra va chạm hoặc xâm nhập đường cất hạ cánh, là nơi tổ lái và người điều khiển phương tiện cần tăng cường chú ý, quan sát.”. (Theo Annex 14, Volume 1 (Ninth Edition, July 2022) của ICAO: <i>“Hot spot. A location on an aerodrome movement area with a history or potential risk of collision or runway</i></p>	
--	--	--	---	--

			<p><i>incursion, and where heightened attention by pilots/drivers is necessary.” (page 1-5).</i></p> <p>- “10. <i>Khoảng trống (clearway)</i> là khu vực mặt đất hoặc mặt nước hình chữ nhật không có chướng ngại vật được người khai thác cảng hàng không lựa chọn hoặc chuẩn bị, để tạo thành khu vực thuận tiện cho tàu bay thực hiện đoạn cất cánh ban đầu đến độ chiều cao quy định.”. (Theo Annex 14, Volume 1 (Ninth Edition, July 2022) của ICAO:</p> <p><i>“Clearway. A defined rectangular area on the ground or water under the control of the appropriate authority, selected or prepared as a suitable area over which an aeroplane may make a portion of its initial climb to a specified height” (page 1-3).</i></p> <p>- “12. <i>Khu vực di chuyển hoạt động (manoeuvring area)</i> là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và lăn bánh, không bao gồm sân đỗ tàu bay.”.</p> <p>- “13. <i>Khu vực hoạt động di chuyển (movement area)</i> là một phần của sân bay được sử dụng cho tàu bay cất cánh,</p>	
--	--	--	---	--

			<p>hạ cánh, lăn bánh, bao gồm khu vực di chuyển hoạt động và sân đỗ tàu bay.”.</p> <p>- “17. <i>Sơn tín hiệu (marking)</i> là một vết hay một nhóm vết sơn kẻ trên bề mặt của sân bay khu di chuyển nhằm mục đích thông tin, thông báo tin tức hàng không.”. Theo Annex 14, Volume 1 (Ninth Edition, July 2022) của ICAO: “<i>Marking. A symbol or group of symbols displayed on the surface of the movement area in order to convey aeronautical information.</i>” (page 1-7).</p>	
Khoản 15	15. Phương tiện chuyên ngành hàng không là phương tiện hoạt động tại sân bay, phục vụ trực tiếp cho hoạt động của cảng hàng không.	15. Phương tiện chuyên ngành hàng không là phương tiện hoạt động tại sân bay có cấu tạo, tính năng kỹ thuật đặc thù để phục vụ dây chuyền khai thác hàng không.	<p>Vụ PC:</p> <p>Định nghĩa về phương tiện chuyên ngành hàng không còn khá khái quát, dễ gây nhầm lẫn với các phương tiện giao thông công cộng hoạt động tại khu vực công cộng của cảng. Để đảm bảo tính chặt chẽ phục vụ công tác quản lý an toàn và cấp thẻ, giấy phép, cần bổ sung nội dung xác định đây là các phương tiện có cấu tạo, tính năng kỹ thuật đặc thù để phục vụ dây chuyền khai thác hàng không và chủ yếu hoạt động tại khu vực hạn chế của sân bay (như xe thang, xe kéo đẩy tàu bay, xe tra nạp nhiên liệu chuyên dụng)</p>	Tiếp thu

Khoản 20	20. Chúng nhận hoàn thành khóa học là quyết định công nhận hoàn thành khóa học hoặc chúng chỉ/chúng nhận được cấp sau khi hoàn thành các khóa học: kiến thức chung về hàng không dân dụng ban đầu, định kỳ, phục hồi; chuyên môn nghiệp vụ định kỳ, phục hồi; kiến thức chung về phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không; kiến thức về hàng hóa cơ bản.	2. Chúng nhận hoàn thành khóa học là quyết định, chúng chỉ hoặc chúng nhận được cấp sau khi hoàn thành các khóa học: kiến thức chung về hàng không dân dụng ban đầu, định kỳ, phục hồi; kiến thức hàng nguy hiểm; chuyên môn nghiệp vụ định kỳ, phục hồi; kiến thức chung về phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không; kiến thức về hàng hóa cơ bản.	Vụ PC: Đề nghị cân nhắc bỏ nội dung này. Theo quy định tại Điều 11 Luật Ban hành VBQPPL, chỉ những thuật ngữ chuyên môn hoặc thuật ngữ chưa được hiểu thống nhất mới cần được giải thích tại văn bản.	Tiếp thu
	Chưa có		VATM: Cần bổ sung một khoản giải thích về thuật ngữ “ <i>Khu bay</i> ” nêu tại khoản 3 Điều 23 Dự thảo Thông tư để thống nhất cách hiểu, thuận lợi cho quá trình trao đổi, phối hợp giữa các đơn vị, doanh nghiệp cùng tham gia hoạt động tại sân bay	Tiếp thu theo hướng bỏ các thuật ngữ “ <i>khu bay</i> ” trong dự thảo và thay bằng thuật ngữ “ <i>sân bay</i> ” để đảm bảo quy định của ICAO tại Annex 14.
Điều 4	Điều 4. Các chữ viết tắt			
Khoản 1	A-CDM (Airport Collaborative Decision	1. A-CDM (Airport Collaborative Decision Making): mô hình phối hợp	Vụ PC: Đề nghị rà soát cụm từ “phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không” để phù	Tiếp thu

	Making): phối hợp ra quyết định tại cảng hàng không.	ra quyết định khai thác tại cảng hàng không.	hợp với dự thảo Nghị định về cảng hàng không (phối hợp ra quyết định khai thác tại cảng (Điều 63, 88))	
	CHƯƠNG II KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG VÀ BÃI CÁT, HẠ CÁNH	Chương II KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG VÀ BÃI CÁT, HẠ CÁNH	UBND Tỉnh Vĩnh Long: Theo quy định thì chữ “Chương” chỉ trình bày bằng chữ in hoa chữ cái “C”, tuy nhiên tại “Chương II” lại trình bày chữ in hoa toàn bộ chữ “CHƯƠNG”.	Tiếp thu
Điều 5	Điều 5. Quy định chung về duy trì điều kiện khai thác cảng hàng không			
		Điều 5. Quy định chung về duy trì yêu cầu khai thác cảng hàng không	Vụ PC: Tên Điều đề nghị sửa thành “duy trì yêu cầu khai thác cảng hàng không” để phù hợp với quy định được giao tại khoản 5 Điều 64 dự thảo Nghị định.	Tiếp thu
Khoản 1	1. Người khai thác cảng hàng không ban hành quy định an toàn tại cảng hàng không, bao gồm các nội dung cụ thể về an toàn khai thác theo chức năng nhiệm vụ được giao và các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay trong việc thực hiện các yêu	1. Người khai thác cảng hàng không ban hành quy chế an toàn tại cảng hàng không, bao gồm các nội dung cụ thể về an toàn khai thác theo chức năng nhiệm vụ được giao và các trình tự thực hiện, phối hợp giữa các đơn vị hoạt động thường xuyên tại sân bay	Vụ PC: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc thay thế cụm từ “quy định an toàn” bằng thuật ngữ “quy chế an toàn” để đảm bảo tính phù hợp với tính chất của một văn bản điều hành nội bộ và phối hợp liên ngành tại cảng. Đồng thời, cần rà soát kỹ nội dung này để làm rõ mối quan hệ, tránh sự chồng chéo giữa “Quy chế an toàn” này với Tài liệu khai thác	Tiếp thu

	cầu về an toàn khai thác tại cảng hàng không.	trong việc thực hiện các yêu cầu về an toàn khai thác tại cảng hàng không.	sân bay. Việc xác lập quy chế phối hợp cũng cần đảm bảo tính tương thích và hỗ trợ cho việc triển khai mô hình phối hợp quyết định tại cảng hàng không (A-CDM) quy định tại Mục 6 Chương II dự thảo Thông tư.	
Khoản 2	2. Người khai thác cảng hàng không giám sát việc tuân thủ các quy định về bảo đảm an toàn hàng không tại sân bay; phát hiện các vụ việc vi phạm và chuyển cho các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động tại cảng hàng không để xử lý theo thẩm quyền và quy định của pháp luật.	2. Người khai thác cảng hàng không giám sát việc tuân thủ các quy định về bảo đảm an toàn hàng không tại sân bay; phát hiện các vụ việc vi phạm và chuyển cho các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động tại cảng hàng không để xử lý theo thẩm quyền.	Vụ PC: đề nghị bỏ “và quy định của pháp luật” VNA: Xem xét quy định cụ thể tại Thông tư này các quy trình liên quan đến giám sát, xử lý ban đầu khi phát hiện vụ việc vi phạm (các biện pháp khẩn cấp, lập biên bản vi phạm) và quy trình phối hợp chuyển giao vụ cho cơ quan có thẩm quyền xử lý hoặc dẫn chiếu đến các văn bản hiện hành có các quy định này.	Tiếp thu Giữ nguyên như dự thảo vì: Thông tư chỉ quy định về trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không trong việc giám sát, không quy định trình tự công việc giám sát. Trình tự công việc giám sát do người khai thác cảng tự ban hành và thực hiện.
Điều 6	Điều 6. Công trình trong sân bay			
Khoản 1	1. Công trình trong sân bay được xây dựng, lắp đặt và khai thác đồng bộ theo các tiêu chuẩn của ICAO, các tiêu		Vụ PC: đề nghị bổ sung cụm từ “ <i>phù hợp với cấp sân bay và loại tàu bay khai thác</i> ”	Giữ nguyên. - Nội dung này kế thừa từ toàn bộ

	chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng.		để đảm bảo tính thực tiễn, vì mỗi công trình sân bay sẽ có yêu cầu kỹ thuật khác nhau tùy theo quy mô khai thác.	khoản 1 Điều 4 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT - Tiêu chuẩn ICAO bao gồm nội dung phù hợp với cấp sân bay và loại tàu bay khai thác.
Khoản 2	2. Chủ đầu tư hoặc đơn vị được chủ đầu tư giao quản lý dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay có trách nhiệm xác định các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay và các thông số cần thiết khác trong dự án để Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không, bảo đảm thời gian công bố tin tức hàng không theo quy định.	Chủ đầu tư hoặc đơn vị được chủ đầu tư giao quản lý dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay có trách nhiệm xác định các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay để thực hiện thông báo tin tức hàng không theo quy định pháp luật về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.	Vụ PC: đề nghị quy định rõ “các thông số cần thiết khác” để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi khi thực hiện. Đồng thời rà soát quy định về việc Cục HKVN tổ chức công bố để tránh trùng lặp với quy định này tại khoản 3, điểm b khoản 14.	- Tiếp thu
Khoản 3	3. Thông số kỹ thuật chính, phương án khai thác và sơ đồ	3. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thông báo tin	Vụ PC:	Tiếp thu

	bố trí vị trí đỗ tàu bay của cảng hàng không được quy định tại khoản 4, 5, 6, 7 Điều này. Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không các thông số kỹ thuật chính, phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay của cảng hàng không theo quy định của ICAO về thông báo tin tức hàng không.	tức hàng không các thông số kỹ thuật chính được quy định tại khoản 4, 5, 6, 7 Điều này theo quy định pháp luật về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.	đề nghị rà soát quy định “theo quy định của ICAO về thông báo tin tức hàng không” để phù hợp với các quy định về thông báo tin tức hàng không được quy định trong các văn bản quy định chi tiết Luật HKDDVN 2025 để tránh chồng chéo.	
Khoản 2 và khoản 3			Cục KTQLĐTXD: Cả hai khoản đều quy định: “Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không...” Đề nghị hợp nhất nội dung về thẩm quyền công bố tại Khoản 2 và Khoản 3 vào một khoản chung hoặc chuyển xuống các khoản sau	Tiếp thu theo hướng chỉ để nội dung “Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên Tập thông báo tin tức hàng không...” tại khoản 3 Điều này
Khoản 8	8. Người khai thác cảng hàng không cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay (follow-me) theo hợp đồng cung cấp dịch vụ hoặc theo yêu cầu của người khai thác tàu bay. Khi kết quả nhận dạng mối nguy và đánh		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định tại khoản này để phù hợp với nội hàm của Điều (công trình trong sân bay); tương tự như vậy tại khoản 10, 13, 14... Trường hợp cần thiết phải giữ lại, đề nghị sửa tên Điều cho phù hợp.	- Tiếp thu: đã chuyển nội dung khoản 8 xuống Điều 32 (Cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay) của Dự thảo

	giá rủi ro chỉ ra cần tăng cường giải pháp dẫn tàu bay ra vào vị trí đỗ tàu bay để bảo đảm an toàn khai thác, người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm cung cấp miễn phí dịch vụ xe dẫn tàu bay để dẫn dắt tàu bay vào vị trí đỗ tàu bay; lập kế hoạch khắc phục để đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn cho tàu bay di chuyển và kiểm soát rủi ro.			- Đổi tên Điều 6 thành “Yêu cầu về khai thác công trình trong sân bay”
			VNA: Xem xét làm rõ trong điều kiện thông thường, việc sử dụng dịch vụ xe dẫn tàu bay có trả phí có bắt buộc đối với người khai thác tàu bay không, trường hợp bắt buộc thì cơ chế thỏa thuận giá dịch vụ như thế nào.	Giữ nguyên như dự thảo Trong điều kiện thông thường, không bắt buộc sử dụng dịch vụ xe dẫn tàu bay, việc sử dụng xe được thỏa thuận giữa người khai thác tàu bay và người khai thác cảng.
Khoản 9	9. Khu vực sân đỗ tàu bay để phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phải được bố trí đồng bộ cùng khu bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay; bảo đảm giảm tối đa ảnh hưởng đến nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa do tiếng ồn, luồng khí thải, nhiên liệu gây ra. Người quản lý, khai thác sân đỗ tàu bay phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phải kiểm tra, bảo		Vụ PC: đề nghị rà soát không quy định những nội dung mang tính trách nhiệm trong nội dung khoản này để phù hợp với nội hàm của tên Điều.	Tiếp thu Đổi tên Điều 6 thành “Yêu cầu về khai thác công trình trong sân bay”

	đảm điều kiện khai thác; phải có biện pháp giảm thiểu khí thải động cơ tàu bay và tiếng ồn trong quá trình thử động cơ tàu bay; phải có hệ thống thu gom và xử lý nước thải, dầu thải và các chất thải độc hại khác bảo đảm tuân thủ các quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không.			
Khoản 12	12. Trừ trường hợp các yêu cầu về đo sức chịu tải, hệ số ma sát đã được xác định trong dự án xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: a) Đo sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay trong trường hợp xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay; đo định kỳ 05 năm một lần trong quá trình khai thác;		Vụ PC: điểm b đề nghị không đánh số thứ tự b1, b2 để đảm bảo phù hợp với quy định của Luật Ban hành VBQPPL	Giữ nguyên như dự thảo đề quy định rõ từng nội dung dưới điểm. Cách thể hiện này cũng được trình bày trong Luật hàng không dân dụng (điểm d khoản 3 Điều 60)
Điểm b khoản 12			UBND tỉnh Lào Cai: Quy định này áp dụng cho cho cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh trong khi một số yêu cầu kỹ thuật áp dụng đồng nhất có thể khó áp dụng khả thi đối với cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh quy mô nhỏ hoặc trong khu vực đặc thù. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu theo	Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung này chuyển thể từ các tiêu chuẩn quốc tế.

	b) Đo hệ số ma sát bề mặt đường cát hạ cánh trong các trường hợp:		hướng phân cấp tiêu chuẩn theo quy mô khai thác và phù hợp với thực tế.	
	b1) Xây mới, nâng cấp, cải tạo đường cát hạ cánh; b2) Đo định kỳ theo tần suất 11 tháng 01 lần đối với đường cát hạ cánh khai thác ít hơn 400 lần cất hạ cánh/ngày hoặc 05 tháng 01 lần đối với đường cát hạ cánh khai thác từ 400 lần cất hạ cánh/ngày trở lên.		UBND tỉnh Lào Cai: Về đo hệ số ma sát bề mặt đường cát hạ cánh. Việc quy định Tần suất đo cố định theo lượt cất, hạ cánh cần tính toán thêm đến chi phí khai thác đối với cảng hàng không. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung cơ chế áp dụng theo đánh giá rủi ro, điều kiện khai thác thực tế và tình trạng mặt đường nhằm bảo đảm tính linh hoạt và hiệu quả.	Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung này chuyển thể từ các tiêu chuẩn quốc tế.
			Cục KTQLĐTXD: Tần suất đo cần tỷ lệ thuận với cường độ khai thác (mật độ cất hạ cánh) và tải trọng tàu bay thực tế. Quy định cứng 05 năm không phản ánh đúng tốc độ mới của kết cấu tại các cảng hàng không như Cảng HKQT Nội Bài, Cảng HKQT Tân Sơn Nhất.	Giữ nguyên như dự thảo vì: Dự thảo thông tư đã quy định đo theo tần suất khai thác.
			Vụ KHTC: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc về bố cục nội dung Điều 6 do hiện nay các quy định có sự xáo trộn giữa các nhóm nội dung khác nhau, gây khó khăn trong việc tra cứu, thực thi. Trong đó: các quy định về nội dung kỹ thuật được quy định tại khoản 4, 5, 6, 7, tuy nhiên yêu cầu về đo đạc và	- Tiếp thu: đã chuyển nội dung khoản 8 xuống Điều 32 (Cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay) của Dự thảo để đảm bảo tính liên mạch của Điều 6

			<p>công bố được quy định tại khoản 11, 12; trách nhiệm của Người khai thác cảng được quy định rải rác tại khoản 8, khoản 12 và khoản 14; tính hệ thống của quy trình (xác định thông số kỹ thuật chính, công bố tin tức, vận hành và bảo trì).</p> <p>Để bảo đảm dự thảo Thông tư tập trung hơn vào yếu tố quản lý nhà nước, đề nghị cân nhắc dự thảo chỉ nên quy định về nguyên tắc, trách nhiệm của các chủ thể; nội dung quy định chi tiết tại các khoản 4, 5, 6, 7 nên được đưa thành Phụ lục riêng. Nội dung dự thảo có thể nghiên cứu, bố cục theo như Phụ lục kèm theo.</p>	
Khoản 13	<p>13. Cục Hàng không Việt Nam rà soát và thông báo cho ICAO sự khác biệt giữa các quy định của pháp luật Việt Nam và tiêu chuẩn của ICAO về khai thác cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh.</p>		<p>UBND tỉnh Hà Tĩnh:</p> <p>Để bảo đảm tính rõ ràng, thống nhất và thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện, đề nghị xem xét, bổ sung quy định cụ thể về phương thức thực hiện, thời điểm hoặc tần suất rà soát, thời hạn thực hiện.</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì:</p> <p>ICAO không quy định về phương thức thực hiện, thời điểm hoặc tần suất rà soát, thời hạn thực hiện.</p>
Khoản 14	<p>14. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm:</p> <p>...</p>		<p>VATM:</p> <p>Cần thiết bổ sung mới 01 điểm mới vào khoản 14 Điều 6 về trách nhiệm của Người khai thác Cảng hàng không như sau:</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì quy định về thông báo tin tức hàng không đã được quy định ở</p>

	<p>c) Xây dựng, lắp đặt, bảo trì hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, sơn kẻ tín hiệu, biển cấm đối với hạ tầng sân bay để bảo đảm an toàn khai thác; thực hiện các biện pháp chống sự xâm nhập uy hiếp an toàn vào đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ;...</p> <p>d) Bố trí tối thiểu 01 vị trí đỗ tàu bay biệt lập phục vụ cho các tình huống khẩn nguy sân bay, chống dịch bệnh lây lan hoặc trong các tình huống bảo đảm an ninh hàng không, an ninh quốc phòng. Vị trí đỗ tàu bay biệt lập phải được bố trí cách xa các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác, bảo đảm thuận lợi cho công tác an ninh, an toàn, phòng cháy, chữa cháy và xử lý nghiệp vụ. Không bố trí vị trí đỗ tàu bay biệt lập phía trên các công trình ngầm: bể chứa nhiên liệu tàu bay, hệ thống đường ống cung cấp nhiên liệu cho</p>	<p>d) Bố trí tối thiểu 01 vị trí đỗ tàu bay biệt lập phục vụ cho các tình huống khẩn nguy sân bay, chống dịch bệnh lây lan hoặc trong các tình huống bảo đảm an ninh hàng không, an ninh quốc phòng. Vị trí đỗ tàu bay biệt lập phải được bố trí cách xa các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác, bảo đảm khoảng cách theo hướng dẫn của ICAO, bảo đảm thuận lợi cho công tác an ninh, an toàn, phòng cháy, chữa cháy và xử lý nghiệp vụ. Không bố trí vị trí đỗ tàu bay biệt lập phía trên các công trình ngầm: bể chứa nhiên liệu tàu bay, hệ thống đường ống cung</p>	<p>- Lý do: Việc cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không theo thỏa thuận chính thức giữa Người khai thác Cảng và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo Annex 15 (Aeronautical Information Services) quy định như sau:</p> <p><i>"2.1.5 Each Contracting State shall ensure that formal arrangements are established between originators of aeronautical data and aeronautical information and</i></p> <p>3</p> <p><i>the AIS in relation to the timely and complete provision of aeronautical data and aeronautical information"</i>.</p>	<p>pháp luật về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.</p>
	<p>bay biệt lập phải được bố trí cách xa các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác, bảo đảm thuận lợi cho công tác an ninh, an toàn, phòng cháy, chữa cháy và xử lý nghiệp vụ. Không bố trí vị trí đỗ tàu bay biệt lập phía trên các công trình ngầm: bể chứa nhiên liệu tàu bay, hệ thống đường ống cung cấp nhiên liệu cho</p>	<p>bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác, bảo đảm khoảng cách theo hướng dẫn của ICAO, bảo đảm thuận lợi cho công tác an ninh, an toàn, phòng cháy, chữa cháy và xử lý nghiệp vụ. Không bố trí vị trí đỗ tàu bay biệt lập phía trên các công trình ngầm: bể chứa nhiên liệu tàu bay, hệ thống đường ống cung</p>	<p>ACV:</p> <p>Đề nghị giao trách nhiệm "Thực hiện các biện pháp chống sự xâm nhập uy hiếp an toàn vào đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ" cho nhà chức trách an ninh hàng không</p> <p><i>"Thực hiện các biện pháp chống sự xâm nhập uy hiếp an toàn vào đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ" là trách nhiệm của lực lượng an ninh hàng không</i></p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì đây là trách nhiệm này cho người khai thác cảng để đảm bảo công tác an toàn khai thác tại sân bay.</p>
Điểm khoản 14	d		<p>UBND tỉnh KHánh Hòa:</p> <p>Điểm d khoản 14 Điều 6 dự thảo Thông tư quy định phải bố trí tối thiểu 01 vị trí</p>	<p>Tiếp thu:</p>

	tàu bay, tuyến cáp điện lực hoặc cáp thông tin;	cáp nhiên liệu cho tàu bay, tuyến cáp điện lực hoặc cáp thông tin;	<p>đỗ tàu bay biệt lập phục vụ các tình huống khẩn nguy sân bay, phòng chống dịch bệnh hoặc bảo đảm an ninh, quốc phòng; đồng thời quy định vị trí này phải bố trí bảo đảm khoảng cách an toàn với các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc công trình công cộng.</p> <p>Đề nghị nghiên cứu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quy định cụ thể khoảng cách tối thiểu hoặc dẫn chiếu trực tiếp tiêu chuẩn ICAO để bảo đảm tính rõ ràng, thống nhất trong áp dụng; - Bổ sung quy định chuyên tiếp hoặc cơ chế linh hoạt đối với các cảng hàng không hiện hữu có điều kiện quỹ đất hạn chế, khó đáp ứng ngay yêu cầu bố trí vị trí đỗ biệt lập theo tiêu chuẩn mới; - Nghiên cứu cho phép áp dụng phương án khai thác linh hoạt hoặc phương án tổ chức khai thác tạm thời được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận trên cơ sở đánh giá rủi ro an toàn khai thác. 	
			<p>VNA:</p> <p>Cụm từ “<i>cách xa các vị trí đỗ tàu bay khác, nhà cửa hoặc các công trình công cộng khác</i>” khá chung chung, nên có nghiên cứu và quy định cụ thể khoảng cách an toàn tối thiểu.</p>	Tiếp thu

			UBND tỉnh Hà Tĩnh: - Đối với một số nội dung quy định về thông số kỹ thuật được lồng ghép trực tiếp trong các điều khoản quy phạm, ví dụ như tại Điều 6 (quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật đường hạ cánh, đường lăn,...), Điều 20 (quy định về khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ). Đề nghị rà soát, xem xét tách các nội dung mang tính kỹ thuật này thành phụ lục riêng ban hành kèm theo Thông tư. Việc quy định thông số kỹ thuật tại phụ lục sẽ bảo đảm tính mạch lạc, rõ ràng; đồng thời tạo thuận lợi trong quá trình áp dụng, tra cứu và cập nhật khi có sự điều chỉnh về mặt kỹ thuật.	Giữ nguyên như dự thảo vì các nội dung được nêu tại Điều 6 và Điều 20 là các tiêu chuẩn bắt buộc của ICAO và các quy định của quốc tế.
Điều 7	Điều 7. Công trình an ninh hàng không			
			Cục QLKTĐTXD: Đề nghị bổ sung các quy định cụ thể <i>Do chức năng an ninh CHK đã chuyển giao sang Bộ Công an, cần quy định rõ trách nhiệm phối hợp liên ngành để đảm bảo tính đồng bộ.</i>	Giữ nguyên như dự thảo Vì nội dung về công trình an ninh hàng không đã được quy định tại VBQPPL về an ninh hàng không.
Điều 8	Điều 8. Công trình cáp điện			

			UBND tỉnh Nghệ An: Đề nghị bổ sung quy định cụ thể hơn về trách nhiệm phối hợp giữa đơn vị khai thác cảng hàng không với ngành điện lực địa phương trong việc bảo đảm nguồn điện ổn định, liên tục cho hoạt động hàng không.	Giữ nguyên như dự thảo vì việc cung cấp điện tại cảng hàng không thực hiện theo hợp đồng cung cấp điện giữa đơn vị khai thác cảng hàng không với ngành điện lực địa phương.
Khoản 1	1. Các công trình, thiết bị hàng không tại cảng hàng không phải được duy trì nguồn cung cấp điện thường xuyên, nguồn điện dự phòng theo đúng tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay		Bộ công thương: đề nghị làm rõ “tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay” gồm có các nội dung như thế nào? Đồng thời, đề nghị xem xét ban hành mẫu biểu về tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay trong dự thảo Thông tư để thống nhất áp dụng.	Giữ nguyên như dự thảo vì quy định nội dung của tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay sẽ được Cục HKVN hướng dẫn và được quy định trên Nghị định cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh
Khoản 2	2. Thời gian chuyển đổi từ hệ thống điện sử dụng thường xuyên sang hệ thống điện dự phòng phải đáp ứng các tiêu chuẩn quy định cho từng hạng	2. Thời gian chuyển đổi từ hệ thống điện sử dụng thường xuyên sang hệ thống điện dự phòng phải đáp ứng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật tương	Bộ công thương: bổ sung cụm từ “quy chuẩn kỹ thuật tương ứng vào sau cụm từ “tiêu chuẩn” tại khoản 2 Điều 8 dự thảo Thông tư	Tiếp thu

	mục, thiết bị tại cảng hàng không.	ứng quy định cho từng hạng mục, thiết bị tại cảng hàng không.		
Điều 9	Điều 9. Công trình chiếu sáng sân đỗ tàu bay			
khoản 2	2. Đèn, thiết bị chiếu sáng sân đỗ tàu bay không được hướng trực tiếp vào Đài kiểm soát không lưu, đài kiểm soát mặt đất, hướng tàu bay hạ cánh. Trường hợp tại một số vị trí, khu vực sân đỗ tàu bay không có thiết bị chiếu sáng cố định hoặc không bảo đảm chiếu sáng thì phải có phương tiện chiếu sáng di động để chiếu sáng phục vụ tàu bay trong điều kiện khai thác ban đêm hoặc khi tầm nhìn hạn chế.	2. Đèn, thiết bị chiếu sáng sân đỗ tàu bay không được hướng trực tiếp vào Đài kiểm soát không lưu, hướng tàu bay hạ cánh. Trường hợp tại một số vị trí, khu vực sân đỗ tàu bay không có thiết bị chiếu sáng cố định hoặc không bảo đảm chiếu sáng thì phải có phương tiện chiếu sáng di động để chiếu sáng phục vụ tàu bay trong điều kiện khai thác ban đêm hoặc khi tầm nhìn hạn chế.	VATM: Đề nghị bỏ thuật ngữ “đài kiểm soát mặt đất”; thống nhất sử dụng thuật ngữ “ Đài kiểm soát không lưu ” theo quy định của khoản 21 Điều 2 Luật HKDDVN năm 2025.	Tiếp thu
Điều 10	Điều 10. Công trình cấp, thoát nước tại cảng hàng không			
Khoản 1	1. Công trình thoát nước sân bay phải được kết nối thông suốt với công trình thoát nước tổng thể cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không.		Vụ PC: đề nghị rà soát cụm từ “công trình thoát nước sân bay” để phù hợp với tên Điều (công trình thoát nước tại cảng hàng không)	Giữ nguyên như dự thảo vì sân bay nằm trong cảng hàng không. Trong sân bay cũng có các công trình thoát

				nước và phải đảm bảo với hệ thống thoát nước tổng thể cảng hàng không.
Khoản 4	4. Người khai thác cảng hàng không phải xây dựng hệ thống bảo vệ để chống đột nhập qua công trình thoát nước.		ACV: Đề nghị giao việc xây dựng hệ thống bảo vệ để chống đột nhập qua công trình thoát nước cho nhà chức trách an ninh hàng không	Giữ nguyên như dự thảo vì đây là trách nhiệm này cho người khai thác cảng để đảm bảo công tác an toàn khai thác tại sân bay.
Điều 11	Điều 11. Công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường tại cảng hàng không			
Khoản 1	1. Công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường tại cảng hàng không phải bảo đảm yêu cầu theo quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.		Vụ PC: đề nghị định cụ thể các yêu cầu về công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường (không dẫn chiếu chung chung đến quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng);	Giữ nguyên như dự thảo vì Thông tư không hướng dẫn quy định pháp luật về bảo vệ môi trường
Khoản 2	2. Người khai thác công trình chịu trách nhiệm xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường trong phạm vi quản lý, khai thác, bảo đảm tiêu chuẩn môi trường trước khi kết nối vào	2. Người khai thác công trình chịu trách nhiệm xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường trong phạm vi quản lý, khai thác, tuân thủ theo quy định về bảo vệ môi trường	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “đảm bảo tiêu chuẩn môi trường”.	Tiếp thu

	công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường chung và bảo đảm đồng bộ với công trình hạ tầng bảo vệ môi trường của cảng hàng không.	trước khi kết nối vào công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường chung và bảo đảm đồng bộ với công trình hạ tầng bảo vệ môi trường của cảng hàng không.		
			UBND tỉnh Nghệ An: Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định khuyến khích áp dụng mô hình sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả; thúc đẩy sử dụng năng lượng sạch, phương tiện thiết bị thân thiện môi trường trong hoạt động tại cảng hàng không nhằm phù hợp với định hướng tăng trưởng xanh, phát triển bền vững và mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính của Việt Nam.	Giữ nguyên như dự thảo. Nội dung này đã được quy định tại khoản 3 Điều 8 của Thông tư
Điều 12	Điều 12. Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa hàng không, khu tập kết, lưu trữ, xử lý hàng hóa hàng không (logistics hàng không)			
		Điều 12. Nhà ga hành khách; nhà khách phục vụ ngoại giao; nhà ga hàng	Vụ PC:	Tiếp thu

		hóa; kho hàng hóa hàng không; khu tập kết, lưu trữ, xử lý hàng hóa hàng không (logistics hàng không)	về tên Điều, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát lại việc sử dụng dấu ngoặc đơn cho cụm từ “(logistics hàng không)”. Cách viết hiện tại dễ gây hiểu nhầm rằng toàn bộ các công trình được liệt kê phía trước (bao gồm nhà ga hành khách, nhà khách ngoại giao, nhà ga hàng hóa...) đều thuộc phạm vi định nghĩa của logistics hàng không. Trên thực tế, nhà ga hành khách và nhà khách ngoại giao có chức năng khai thác hoàn toàn khác biệt với hoạt động hậu cần hàng hóa.	
			Bộ công thương: Điều 12 dự thảo Thông tư đã đề cập đến “khu tập kết, lưu trữ, xử lý hàng hóa hàng không (logistics hàng không)” và yêu cầu các khu vực này phải có quy trình làm thủ tục, lưu trữ hàng hóa thất lạc và giải quyết khiếu nại. Do vậy, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định rõ hơn về tiêu chuẩn hạ tầng kỹ thuật và kết nối giao thông cho các trung tâm logistics và kho hàng này để hỗ trợ lưu thông hàng hóa nhanh chóng, đặc biệt là với các mặt hàng phục vụ thương mại điện tử và xuất nhập khẩu.	Giữ nguyên như dự thảo: Dự thảo thông tư chỉ quy định có các khu vực này tại cảng hàng không, không quy định tiêu chuẩn hạ tầng kỹ thuật và kết nối giao thông. Các tiêu chuẩn này sẽ được áp dụng theo quy định pháp luật hiện hành.

Khoản 1	1. Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa hàng không, khu tập kết, lưu trữ, xử lý hàng hóa hàng không (logistics hàng không) phải có các khu vực làm thủ tục theo quy trình phục vụ hành khách, hàng hóa; khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan (nếu có).		Vụ PC: liên quan đến khái niệm logistic hàng không đề nghị rà soát kỹ nội dung này để đảm bảo tính tương thích với định nghĩa và phân loại dịch vụ logistics tại Luật Thương mại và các văn bản hướng dẫn về quản lý hoạt động logistics. Việc xác lập khu vực lưu trữ, xử lý hàng hóa là “logistics hàng không” phải phản ánh đúng bản chất là một mắt xích trong chuỗi cung ứng đa phương thức không chỉ dừng lại ở việc lưu kho bãi mà còn phải bao quát các hoạt động giá trị gia tăng, kết nối hạ tầng và chuyển đổi số trong quản lý luồng hàng hóa chuyên biệt qua đường hàng không. Đồng thời rà soát lại quy định “ <i>khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước liên quan nếu có</i> ” để đảm bảo đầy đủ nội hàm quy định.	1. Về khái niệm logistic hàng không: giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo phù hợp theo Nghị định cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh (điểm đ khoản 1 Điều 3) 2. Khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước: Giữ nguyên dự thảo vì có những công trình không cần bố trí khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước như nhà ga hành khách quốc nội, kho hàng hóa
Khoản 7	7. Người khai thác công trình nhà ga hành khách; nhà khách phục vụ ngoại giao; khu tập kết, lưu trữ, xử lý hàng hóa hàng không (logistics hàng không); nhà ga hàng hóa; kho hàng hóa hàng không phải bảo đảm các yêu cầu sau:	7. Người khai thác công trình nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistics hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa hàng không phải bảo đảm:	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “các yêu cầu sau”.	Tiếp thu

	<p>a) Có phương án chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ, tổ chức huấn luyện, diễn tập, kiểm tra định kỳ phòng cháy, chữa cháy;</p> <p>b) Có quy trình bảo trì, kế hoạch bảo trì công trình;</p> <p>c) Có tài liệu khai thác công trình, tổ chức phổ biến và giám sát việc tuân thủ tài liệu khai thác công trình.</p>	<p>a) Tuân thủ các quy định của pháp luật phòng cháy, chữa cháy;</p> <p>b) Có quy trình bảo trì, kế hoạch bảo trì công trình theo quy định về pháp luật bảo trì công trình hàng không;</p> <p>c) Có tài liệu khai thác công trình;</p>		
Khoản 8	<p>8. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga theo nguyên tắc bảo đảm tính cạnh tranh, minh bạch; thông báo công khai trong nhà ga về doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động, giá vận chuyển; bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách; ban hành quy chế kiểm soát khai thác, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô,</p>	<p>3. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga theo nguyên tắc bảo đảm tính cạnh tranh, minh bạch, chất lượng dịch vụ; thông báo công khai trong nhà ga về doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động, giá vận chuyển; bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách; phối hợp với các doanh nghiệp vận</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị làm rõ tính pháp lý của quy chế kiểm soát khai thác kinh doanh trong mối tương quan với pháp luật về giao thông đường bộ, pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trong đó cần quy định rõ các biện pháp xử lý “theo thỏa thuận đã ký kết” không được thay thế hoặc làm chông chéo các chế tài xử phạt hành chính của nhà nước đối với người điều khiển phương tiện. Đồng thời cần nhắc quy định về “<i>lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga theo nguyên tắc bảo đảm tính cạnh tranh, minh bạch</i>” để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư, tránh can thiệp vào các</p>	Tiếp thu

	trong đó có biện pháp xử lý cụ thể đối với doanh nghiệp vận chuyển hành khách, người điều khiển phương tiện vi phạm quy chế kiểm soát theo thỏa thuận đã được ký kết; tổ chức quây điều phối và lập phương án khai thác bảo đảm an toàn, trật tự, không gây ùn tắc tại khu vực hoạt động; bảo đảm số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo giới hạn năng lực khai thác.	tải duy trì chất lượng dịch vụ và các biện pháp quản lý nhằm duy trì an ninh trật tự dựa trên các thỏa thuận đã ký kết trong hợp đồng; tổ chức quây điều phối và lập phương án khai thác không gây ùn tắc tại khu vực hoạt động; bảo đảm số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo giới hạn năng lực khai thác.	hoạt động dân sự giữa các chủ thể; rà soát quy định về “ <i>bảo đảm số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo giới hạn năng lực khai thác</i> ” để đảm bảo tính khả thi.	
			ACV: Đề nghị giao trách nhiệm "Bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách" cho nhà chức trách an ninh hàng không <i>Nội dung "bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách" hiện đang do lực lượng an ninh hàng không thực hiện</i>	Giữ nguyên như dự thảo vì đây là trách nhiệm của người khai thác nhà ga hành khách để đảm bảo chất lượng dịch vụ tại nhà ga.
		3. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga	Vụ KHTC: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc về bố cục nội dung Điều 12 do quy định cụ thể lẫn với quy định chung, gây khó khăn trong việc tra cứu, thực thi. Ngoài ra, quy định tại khoản 8 về Doanh nghiệp cung cấp dịch	Tiếp thu chuyển xuống khoản 3 Điều 73 Dự thảo Thông tư

		<p>theo nguyên tắc bảo đảm tính cạnh tranh, minh bạch, chất lượng dịch vụ; thông báo công khai trong nhà ga về doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động, giá vận chuyển; bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách; ban hành quy chế kiểm soát khai thác, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô, trong đó có biện pháp xử lý cụ thể đối với doanh nghiệp vận chuyển hành khách, người điều khiển phương tiện vi phạm quy chế kiểm soát theo thỏa thuận đã được ký kết; tổ chức quây điều phối và lập phương án khai thác bảo đảm an toàn, trật tự, không gây ùn tắc tại khu vực hoạt động; bảo đảm số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách</p>	<p>vụ khai thác nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô nên được đưa vào Chương IV - Chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không cho phù hợp. Nội dung dự thảo có thể nghiên cứu, bố cục theo như Phụ lục kèm theo.</p>	
--	--	--	---	--

		thông qua theo giới hạn năng lực khai thác.		
			UBND tỉnh Nghệ An: Đề nghị nghiên cứu bổ sung nội dung về kết nối đồng bộ giữa khu logistics hàng không với hệ thống logistics địa phương, trung tâm logistics, cảng biển, cảng cạn, khu công nghiệp và mạng lưới giao thông vận tải nhằm nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa, giảm chi phí logistics và phát huy vai trò trung tâm trung chuyển hàng hóa của cảng hàng không.	Giữ nguyên như dự thảo vì việc kết nối đồng bộ giữa khu logistics hàng không với hệ thống logistics địa phương được xem xét khi lập quy hoạch chi tiết cảng hàng không
Điều 13	Điều 13. Công trình xăng dầu hàng không			
	Công trình cung cấp xăng dầu cho tàu bay tại cảng hàng không thực hiện theo quy định pháp luật về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.		Vụ PC: đề nghị rà soát, bổ sung quy định cụ thể cho công trình xăng dầu hàng không thay vì chỉ dẫn chiếu chung sang pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu. Việc dẫn chiếu như dự thảo chưa bao quát hết các yêu cầu đặc thù trong thiết kế và xây dựng hệ thống hạ tầng phức tạp như: kho đầu mối, hệ thống đường ống ngầm dẫn nhiên liệu (hydrant system), trạm nạp và các phương tiện tra nạp chuyên dụng do tính chất đặc biệt nguy hiểm của nhiên liệu tàu bay. Đồng thời, đề	Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không đã được quy định chi tiết tại TT 04/2018/TT-BGTVT.

			<p>ngợi quy định rõ trách nhiệm của người khai thác cảng trong việc kiểm soát sự đồng bộ giữa hạ tầng cung cấp xăng dầu với quy hoạch sân đỗ và các công trình hạ tầng kỹ thuật ngầm khác. Để đảm bảo tính tương thích khi phục vụ các hãng hàng không quốc tế, dự thảo cần bổ sung các quy định kỹ thuật cụ thể để phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế phổ biến như JIG (Joint Inspection Group) hoặc IATA.</p>	
Điều 14	Điều 14. Công tác cứu nạn, chữa cháy, khẩn nguy sân bay			
Điểm b khoản 1	b) Trang bị hệ thống thông tin liên lạc trực tiếp giữa một trạm chữa cháy với Đài kiểm soát không lưu, với các trạm chữa cháy khác trên sân bay, các xe cứu nạn, chữa cháy; hệ thống báo động cho nhân viên cứu nạn, chữa cháy;		<p>Vụ PC:</p> <p>dự thảo quy định về hệ thống thông tin liên lạc còn hạn chế về quy mô chủ thể và thiếu tính dự phòng. Đề nghị sửa đổi theo hướng thiết lập mạng lưới liên lạc đa chiều giữa tất cả các trạm chữa cháy (trạm chính và vệ tinh), các phương tiện cứu nạn, Đài kiểm soát không lưu và Trung tâm khẩn nguy; điểm c</p>	Giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo phù hợp với hướng dẫn của ICAO tại Mục 2.9 Doc 9137 Part 1
Điểm c khoản 1	c) Trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy, dung tích nước, khối lượng chất tạo bọt (foam), bột phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay; phương tiện,	c) Trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy, dung tích nước, khối lượng chất tạo bọt (foam), bột phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay;	<p>Vụ PC:</p> <p>làm rõ khái niệm “môi trường phức tạp”,</p>	<p>Tiếp thu</p> <p>Bỏ “môi trường phức tạp” chỉ “địa hình phức tạp” để phù hợp với hướng</p>

	thiết bị phục vụ khẩn nguy sân bay phù hợp với quy mô cảng hàng không, tần suất hoạt động của tàu bay, điều kiện địa hình cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không. Đối với cảng hàng không ở vùng có địa hình, môi trường phức tạp, người khai thác cảng hàng không phải trang bị các phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp hoặc hiệp đồng với các cơ quan chức năng khác để được hỗ trợ các phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp khi có tình huống khẩn nguy xảy ra;	phương tiện, thiết bị phục vụ khẩn nguy sân bay phù hợp với quy mô cảng hàng không, tần suất hoạt động của tàu bay, điều kiện địa hình cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không. Đối với cảng hàng không ở vùng có địa hình phức tạp, người khai thác cảng hàng không phải trang bị các phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp hoặc hiệp đồng với các cơ quan chức năng khác để được hỗ trợ các phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp khi có tình huống khẩn nguy xảy ra;		dẫn của ICAO tại Doc 9137 Part 1
Điểm h khoản 1	h) Có hệ thống cấp nước chữa cháy, đường giao thông phục vụ chữa cháy theo quy định của tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về phòng cháy, chữa cháy.	h) Có hệ thống cấp nước chữa cháy, đường giao thông phục vụ chữa cháy theo quy định pháp luật về phòng cháy, chữa cháy.	Vụ PC: đề nghị làm rõ theo “tiêu chuẩn” hay theo “quy chuẩn”.	Tiếp thu
Khoản 3	Các xe chữa cháy còn lại phải đến điểm cứu hỏa không muộn quá 04 phút từ khi có	3. Các xe chữa cháy còn lại phải đến điểm cứu hỏa	Vụ PC: đề nghị rà soát cụm từ “được quy định”.	Tiếp thu

	thông báo đầu tiên để bảo đảm yêu cầu cung cấp chất chữa cháy liên tục được quy định.	không muộn quá 04 phút từ khi có thông báo đầu tiên để bảo đảm yêu cầu cung cấp chất chữa cháy liên tục.		
Khoản 4	4. Người khai thác cảng hàng không và các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không ban hành hoặc tham mưu người có thẩm quyền ban hành nội quy phòng cháy, chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ; Xây dựng, tổ chức huấn luyện, thực tập phương án chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ theo quy định của pháp luật.	Bỏ	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “tham mưu người có thẩm quyền ban hành” và rà soát thuật ngữ “các tổ chức hoạt động” để đảm bảo tính thống nhất trong toàn bộ dự thảo Thông tư	Tiếp thu
Khoản 6	6. Người khai thác cảng hàng không ban hành quy trình kiểm tra công trình, thiết bị; duy trì vật tư, vật liệu, nước dự trữ phục vụ công tác khẩn nguy sân bay, phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ tại cảng hàng không.	4. Người khai thác cảng hàng không ban hành quy trình kiểm tra công trình, thiết bị bảo đảm duy trì vật tư, vật liệu, nước dự trữ phục vụ công tác khẩn nguy sân bay và cứu nạn, cứu hộ tại cảng hàng không theo cấp cứu hỏa đã được công bố.	Vụ PC: đề nghị rà soát nội dung “ban hành quy trình kiểm tra công trình, thiết bị” để phù hợp với quy định về quản lý, vận hành, bảo trì công trình.	Tiếp thu
Khoản 10	10. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không có trách nhiệm Xây dựng	Bỏ	Vụ PC:	Tiếp thu

	<p>phương án phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ của đơn vị theo quy định của pháp luật; tổ chức rà soát, cập nhật, bổ sung phương án khi có sự thay đổi về tổ chức, mặt bằng, công năng sử dụng hoặc các yếu tố liên quan đến an toàn phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Gửi phương án và các nội dung cập nhật (nếu có) đến người khai thác cảng hàng không để tổng hợp, phối hợp tổ chức hiệp đồng xử lý khi xảy ra sự cố, tai nạn; Phối hợp với người khai thác cảng hàng không và các lực lượng liên quan trong việc tổ chức thực tập phương án phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ trong công tác chỉ huy, điều hành và xử lý tình huống.</p>		<p>đề nghị nghiên cứu, bổ sung theo hướng: phương án của các cơ quan, đơn vị phải phù hợp và không xung đột với Phương án khẩn nguy tổng thể của cảng hàng không.</p>	
			<p>TTCP: Đề nghị Bộ XD xem xét, rà soát phù hợp, thống nhất với quy định của Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu</p>	<p>Tiếp thu đã rà soát</p>

			hộ số 55/2024/QH5 ngày 19/11/2024 của QH.	
Khoản 4, 5, 7		Bỏ	UBND tỉnh Lào Cai: Quy định về huấn luyện, diễn tập phòng cháy chữa cháy và cứu nạn cứu hộ. Dự thảo chưa quy định cụ thể tần suất, phân loại và cơ chế đánh giá sau diễn tập. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định về tần suất tổ chức diễn tập định kỳ; phân loại diễn tập theo phạm vi, quy mô; quy định về đánh giá kết quả sau diễn tập	Tiếp thu
Điều 15	Điều 15. Phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không			
Khoản 1	1. Phương tiện, cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không phải tuân thủ các quy định của Luật Phòng bệnh và tuân theo các chỉ đạo của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền trong việc phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, dịch bệnh lây lan qua đường hàng không.	1. Phương tiện, cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không phải tuân thủ các quy định của Luật Phòng bệnh trong công tác phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không, dịch bệnh lây lan qua đường hàng không.	Vụ PC: đề nghị rà soát lại chủ thể “ <i>phương tiện.. tuân theo các chỉ đạo</i> của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền..”	Tiếp thu
Khoản 4	4. Trường hợp có dịch bệnh truyền nhiễm, tùy mức độ cảnh báo dịch, tàu bay thực hiện chuyến bay quốc tế,	4. Trường hợp có dịch bệnh truyền nhiễm mà tàu bay thực hiện chuyến bay quốc tế, chuyến bay nội địa phải	Vụ PC: đề nghị không sử dụng cụm từ “tùy mức độ cảnh báo dịch”, “ <i>việc khử trùng được</i>	Tiếp thu

	<p>chuyến bay nội địa phải được khử trùng bằng hóa chất diệt khuẩn được phép sử dụng theo quy định của pháp luật về phòng, chống dịch bệnh truyền nhiễm và hãng hàng không chịu trách nhiệm xử lý y tế đối với tàu bay của hãng. Việc khử trùng được thực hiện như sau:</p> <p>a) Người, hàng hóa có dấu hiệu mang dịch bệnh truyền nhiễm nhóm A phải được kiểm tra và xử lý y tế trước khi làm thủ tục nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh;</p> <p>b) Tàu bay có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A phải được đỗ tại vị trí đỗ cách ly, tiến hành khử trùng tàu bay theo quy định.</p>	<p>thực hiện khử khuẩn theo quy định của Luật phòng bệnh, hãng hàng không chịu trách nhiệm xử lý y tế đối với tàu bay của hãng. Việc khử khuẩn được thực hiện theo hướng dẫn hoặc quyết định của cơ quan y tế có thẩm quyền tại thời điểm công bố dịch.</p>	<p><i>thực hiện theo hướng dẫn hoặc quyết định của cơ quan y tế có thẩm quyền tại thời điểm công bố dịch";</i></p>	
Khoản 5	<p>5. Doanh nghiệp vận chuyển hàng không có trách nhiệm tuyên truyền, tổ chức kiểm soát hành khách thực hiện việc khai báo y tế đầy đủ, chính xác trước khi lên tàu bay; phối hợp với cơ quan có</p>	<p>5. Doanh nghiệp vận chuyển hàng không có trách nhiệm tuyên truyền, tổ chức kiểm soát hành khách thực hiện việc khai báo y tế đầy đủ, chính xác trước khi lên tàu bay; phối</p>	<p>Vụ PC: đề nghị rà soát cụm từ “tàu bay có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh” để đảm bảo tính chính xác.</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì; Tàu bay có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh truyền nhiễm được xác định theo</p>

	thăm quyền trong việc phòng, chống dịch bệnh, giải quyết hành khách bị nghi ngờ hoặc có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A hoặc mắc dịch bệnh truyền nhiễm lây lan; thông báo ngay cho Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không và cơ quan kiểm dịch y tế về các chuyến bay xuất phát hoặc hạ cánh tại các khu vực dịch bệnh truyền nhiễm lây lan hoặc tàu bay có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A.	hợp với cơ quan có thẩm quyền thực hiện các quy định về kiểm dịch y tế theo quy định của Luật Phòng bệnh; thông báo ngay cho Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không và cơ quan kiểm dịch y tế về các chuyến bay xuất phát hoặc hạ cánh tại các khu vực dịch bệnh truyền nhiễm lây lan hoặc tàu bay có dấu hiệu mang tác nhân gây bệnh truyền nhiễm.		quy định tại điểm d khoản 2 Điều 20 Luật phòng bệnh (quy định đối tượng phải kiểm dịch y tế xuất phát hoặc đi qua quốc gia, vùng lãnh thổ ghi nhận có trường hợp mắc bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm A hoặc một số bệnh truyền nhiễm thuộc nhóm B phải được cách ly y tế).
Khoản 6	6. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo các đơn vị thuộc ngành hàng không phối hợp với các cơ quan kiểm dịch y tế triển khai thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không; phòng, chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không theo quy định của pháp luật về phòng bệnh và Tổ chức Y tế Thế giới, ICAO.	6. Cục Hàng không Việt Nam triển khai việc thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch bệnh tại cảng hàng không; phòng, chống dịch bệnh lây lan qua đường hàng không tới các đơn vị thuộc ngành hàng không theo hướng dẫn của các cơ quan kiểm dịch y tế, quy định của pháp luật Việt Nam và các Điều ước quốc	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>Cục HKVN chỉ đạo các đơn vị...</i> ” để đảm bảo tính quy phạm, đồng thời không dẫn chiếu trực tiếp tên các tổ chức như “ <i>Tổ chức Y tế Thế giới</i> ” hay “ <i>ICAO</i> ”. Thay vào đó, cần sử dụng cụm từ: “ <i>theo quy định của pháp luật Việt Nam và các Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên</i> ”	Tiếp thu

		tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	để đảm bảo tính phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	
Khoản 7	7. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không căn cứ vào quy định của Luật Phòng bệnh và các chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền để ban hành phương án, quy trình phòng, chống dịch bệnh.	7. Các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không căn cứ vào quy định của Luật Phòng bệnh và hướng dẫn của cơ quan y tế có thẩm quyền tại thời điểm công bố dịch để ban hành phương án, quy trình phòng, chống dịch bệnh.	Vụ PC: đề nghị rà soát lại quy định “và các chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền”.	Tiếp thu
Điều 16	Điều 16. Chèn bánh tàu bay			
Khoản 1	1. Tàu bay phải được đóng chèn bánh mũi khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay. Việc lựa chọn loại chèn bánh tàu bay phải tuân theo tài liệu khai thác của người khai thác tàu bay. Trường hợp tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay chưa quy định rõ phương án đóng chèn bánh tàu bay, việc chèn bánh tàu bay được thực hiện theo tài liệu IGOM của IATA.	Khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ, tàu bay phải được đóng chèn bánh mũi theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay hoặc theo tài liệu IGOM của IATA.	Vụ PC: đề nghị rà soát nội dung “Trường hợp tài... <u>chưa quy định rõ</u> ... thì thực hiện...” để tránh tùy nghi và gây khó khăn cho công tác giám sát của Cảng vụ	Tiếp thu

Khoản 2	2. Nhân viên chỉ được tiếp cận cảng chính để chèn bánh sau của tàu bay khi động cơ chính đã tắt hoàn toàn, cánh quạt (nếu có) đã dừng hẳn và đèn chống va chạm đã tắt; việc rút chèn bánh tàu bay chuẩn bị khởi hành chỉ được thực hiện sau khi toàn bộ phương tiện, thiết bị và nhân viên không nhiệm vụ đã rời khỏi khu vực giới hạn an toàn vị trí đỗ tàu bay và nhân viên được giao nhiệm vụ thông thoại với tàu bay đã thống nhất với tổ lái.	2. Người thực hiện nhiệm vụ chèn bánh tàu bay chỉ được tiếp cận cảng chính để chèn bánh sau của tàu bay khi động cơ chính đã tắt hoàn toàn, cánh quạt (nếu có) đã dừng hẳn và đèn chống va chạm đã tắt. 3. Việc rút chèn bánh tàu bay chuẩn bị khởi hành chỉ được thực hiện sau khi toàn bộ người và phương tiện, thiết bị đã rời khỏi khu vực giới hạn an toàn vị trí đỗ tàu bay và người được giao nhiệm vụ thông thoại với tàu bay đã thống nhất với tổ lái.	Vụ PC: đề nghị rà soát làm rõ quy định “nhân viên” để đảm bảo rõ đối tượng thực hiện.	Tiếp thu
Điều 17	Điều 17. Đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay			
Khoản 1	1. Người khai thác tàu bay phối hợp với đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tổ chức đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay theo tài liệu khai thác	Người khai thác tàu bay phối hợp với đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tổ chức đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay theo tài liệu	Vụ PC: đề nghị rà soát nội dung “Trường hợp tài... <u>chưa quy định rõ</u> ... thì thực hiện...” để tránh tùy nghi và gây khó khăn cho công tác giám sát của Cảng vụ	Tiếp thu

	mặt đất của người khai thác tàu bay. Trường hợp tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay chưa quy định rõ phương án, chóp an toàn được đặt theo tài liệu IGOM của IATA.	khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay hoặc theo tài liệu IGOM của IATA.		
Điều 16, 17	“...theo tài liệu IGOM của IATA”		Cục QLKTĐTXD: Đề nghị xác định rõ phiên bản cụ thể của tài liệu IGOM/IATA được áp dụng hoặc bổ sung cơ chế công nhận/chấp thuận của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đối với các cập nhật mới của tài liệu này <i>Việc dẫn chiếu chung chung đến tài liệu quốc tế (IATA) mà không xác định phiên bản sẽ gây khó khăn cho việc kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm khi quy trình có sự thay đổi.</i>	Giữ nguyên như dự thảo: Dự thảo thông tư không quy định phiên bản của IGOM để bảo đảm trong trường hợp IATA ban hành tài liệu IGOM mới các đơn vị có thể áp dụng theo tài liệu mới.
Điều 18	Điều 18. Nổ máy thử động cơ tàu bay			
Khoản 1	1. Chỉ được phép nổ máy, thử động cơ tàu bay tại các vị trí được quy định. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm quy định vị trí được phép nổ máy, thử động cơ (trừ sân đỗ tàu bay gắn liền với cơ sở bảo dưỡng tàu bay của người khai thác công trình	Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác định vị trí được phép nổ máy, thử động cơ (trừ sân đỗ tàu bay gắn liền với cơ sở bảo dưỡng tàu bay của người khai thác công trình	Vụ PC: đề nghị sửa như sau “...vị trí <i>cho phép nổ, thử động cơ thử động cơ</i> theo quy định của người khai thác cảng hàng không .”	Tiếp thu

	sở bảo dưỡng tàu bay của người khai thác công trình cụ thể), quy định điều kiện an toàn và các giới hạn khai thác (nếu có) tại vị trí được phép nổ máy, thử động cơ. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm tổ chức di chuyển tàu vào vị trí thử động cơ theo quy định của người khai thác cảng hàng không.	cụ thể), quy định điều kiện an toàn và các giới hạn khai thác (nếu có) tại vị trí được phép nổ máy, thử động cơ. Chỉ được phép nổ máy, thử động cơ tàu bay tại các vị trí đỗ tàu bay được xác định trong tài liệu khai thác sân bay. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm tổ chức di chuyển tàu bay vào vị trí cho phép nổ máy, thử động cơ theo quy trình, tài liệu hướng dẫn, tài liệu khai thác sân bay của người khai thác cảng.		
Khoản 2	2. Người khai thác cảng hàng không xây dựng quy chế phối hợp thực hiện giữa các đơn vị trong trường hợp cho phép tàu bay nổ máy ở chế độ không tải. Khi tàu bay nổ máy ở chế độ không tải tại vị trí đỗ tàu bay phải được chấp thuận của kiểm soát viên không lưu và <u>thông báo cho người khai thác cảng hàng không, đại diện hãng hàng không</u> . Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay	Người khai thác cảng hàng không xây dựng quy chế phối hợp thực hiện giữa các đơn vị trong trường hợp cho phép tàu bay nổ máy ở chế độ không tải, trong đó quy định rõ cơ chế thông báo cho người khai thác cảng hàng không, đại diện hãng hàng không, đài kiểm soát không lưu và tàu bay chỉ được phép nổ máy ở chế độ không tải tại vị trí đỗ	Vụ PC: đề nghị quy định rõ chủ thể “thông báo”;	Tiếp thu theo hướng làm rõ trong quy chế phối hợp.

	phối hợp với nhân viên trực của người khai thác cảng hàng không để cảnh báo cho người, phương tiện không di chuyển vào khu vực có tàu bay nổ máy.	tàu bay khi được chấp thuận của kiểm soát viên không lưu. Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phối hợp với nhân viên trực của người khai thác cảng hàng không để cảnh báo cho người, phương tiện không di chuyển vào khu vực có tàu bay nổ máy.		
Khoản 3	<p>3. Tàu bay chỉ được khởi động động cơ ở chế độ không tải tại vị trí đỗ tàu bay khi:</p> <p>a) Các phương tiện, thiết bị đã rời khỏi khu vực phục vụ mặt đất và phía trước mũi tàu bay không có vật cản (trừ phương tiện, thiết bị khởi động động cơ tàu bay, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và nhân viên cứu hỏa được phép hoạt động trong khu vực vị trí đỗ tàu bay nhưng phải di chuyển ra bên ngoài phạm vi nguy hiểm của động cơ tàu bay hoạt động);</p> <p>b) Xe kéo đẩy tàu bay đã liên kết vào tàu bay đối với các vị trí đỗ có yêu cầu xe kéo đẩy</p>	<p>3. Tàu bay chỉ được khởi động động cơ ở chế độ không tải tại vị trí đỗ tàu bay khi:</p> <p>a) Các phương tiện, thiết bị đã rời khỏi khu vực phục vụ mặt đất và phía trước mũi tàu bay không có vật cản (trừ phương tiện, thiết bị khởi động động cơ tàu bay, nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và nhân viên cứu hỏa được phép hoạt động trong khu vực vị trí đỗ tàu bay nhưng phải di chuyển ra bên ngoài phạm vi nguy hiểm của động cơ tàu bay đang hoạt động</p>	đề nghị làm rõ “phạm vi nguy hiểm của động cơ tàu bay hoạt động” (xác định như thế nào phạm vi này?).	Tiếp thu

	tàu bay để phục vụ việc kéo, đẩy tàu bay.	theo tài liệu kỹ thuật của tàu bay); b) Xe kéo đẩy tàu bay đã liên kết vào tàu bay đối với các vị trí đỗ có yêu cầu xe kéo đẩy tàu bay để phục vụ việc kéo, đẩy tàu bay.		
Điều 19	Điều 19. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang di chuyển			
		khoản 21 Điều 2. Vệt lăn vào vị trí đỗ tàu bay (Aircraft stand taxilane): là vệt sơn tín hiệu trên sân đỗ taxi bay để dẫn tàu bay lăn đến vạch dừng bánh mũi tàu bay.	Vụ PC: đề nghị nghiên cứu bổ sung giải thích thuật ngữ “vệt lăn trên sân đỗ” để tránh gây nhầm lẫn với “đường lăn” (Taxiway) hoặc “vạch dẫn vào vị trí đỗ” (Lead-in line)	Tiếp thu theo hướng bổ sung thêm Thuật ngữ (theo quy định Annex 14) tại Điều 3
			UBND tỉnh Khánh Hòa Dự thảo Thông tư quy định cụ thể khoảng cách an toàn giữa người, phương tiện với tàu bay đang di chuyển hoặc đang đỗ. Đề nghị bổ sung nguyên tắc áp dụng theo hướng: trường hợp tài liệu khai thác tàu bay của hãng hàng không, nhà sản xuất tàu bay hoặc tiêu chuẩn chuyên ngành có yêu cầu nghiêm ngặt hơn thì áp dụng theo yêu cầu cao hơn.	Giữ nguyên như dự thảo vì: Nội dung này kế thừa từ toàn bộ Điều 25, 26 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT và đang được thực hiện ổn định không có tồn tại bất cập

			Việc bổ sung quy định này sẽ bảo đảm tính tương thích với tài liệu khai thác của từng loại tàu bay và hạn chế phát sinh xung đột giữa quy định pháp luật với hướng dẫn kỹ thuật chuyên ngành trong quá trình khai thác thực tế.	
Khoản 1	1. Người, phương tiện, trang thiết bị không được di chuyển cắt ngang đường lặn khi có tàu bay đang lặn, phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu là 125 m phía sau và 200 m phía trước một tàu bay đang lặn. Khi có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang hoạt động trên đường lặn, vệt lặn trên sân đỗ tàu bay, người, phương tiện và các tàu bay khác phải bảo đảm khoảng cách an toàn theo quy định về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.		Vụ PC: đề nghị quy định rõ khoảng cách an toàn đối với chuyến bay chuyên cơ.	Giữ nguyên vì nội dung này đã được quy định tại VBQPPL về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang.
Điều 20	Điều 20. Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ			
			Vụ PC: đề nghị làm rõ điểm mốc để tính bán kính tối thiểu. Việc quy định " <i>bán kính tối thiểu... phía trước và... phía sau</i> " để	Giữ nguyên như dự thảo vì khoảng cách an toàn của động cơ là 1 vùng ảnh

			gây nhầm lẫn về mặt hình học (bán kính thường được hiểu là từ một tâm điểm) vì vậy đề nghị sửa đổi thành: " <i>giữ khoảng cách an toàn tối thiểu tính từ mép ngoài của động cơ</i> ".	hướng, không phải một điểm
			<p>UBND tỉnh Khánh Hòa:</p> <p>Dự thảo Thông tư quy định cụ thể khoảng cách an toàn giữa người, phương tiện với tàu bay đang di chuyển hoặc đang đỗ. Đề nghị bổ sung nguyên tắc áp dụng theo hướng: trường hợp tài liệu khai thác tàu bay của hãng hàng không, nhà sản xuất tàu bay hoặc tiêu chuẩn chuyên ngành có yêu cầu nghiêm ngặt hơn thì áp dụng theo yêu cầu cao hơn.</p> <p>Việc bổ sung quy định này sẽ bảo đảm tính tương thích với tài liệu khai thác của từng loại tàu bay và hạn chế phát sinh xung đột giữa quy định pháp luật với hướng dẫn kỹ thuật chuyên ngành trong quá trình khai thác thực tế.</p>	Giữ nguyên như dự thảo vì: Nội dung này kế thừa từ toàn bộ Điều 25, 26 Thông tư 29/2021/TT-BGTVT và đang được thực hiện ổn định không có tồn tại bất cập
Điều 21	Điều 21. Thứ tự tiếp cận tàu bay của phương tiện đối với tàu bay đến			
			<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị nghiên cứu bổ sung yêu cầu thứ tự tiếp cận phương tiện phải tuân thủ sơ</p>	Giữ nguyên như dự thảo, vì:

			đồ khai thác tại vị trí đỗ để tránh xung đột luồng di chuyển mặt đất và làm rõ khái niệm “trường hợp bất thường”. Ngoài ra, đề nghị rà soát lại thứ tự ưu tiên giữa các xe kỹ thuật và xe xăng dầu để đảm bảo phù hợp với các tiêu chuẩn về an toàn cháy nổ và quy trình phục vụ mặt đất quốc tế.	Nội dung này được kế thừa từ thông tư 29/2021/TT-BGTVT. Hiện nay nội dung này đang được thực hiện ổn định, không có các khó khăn vướng mắc
			Cục KTQLĐTXD: Đề nghị sửa thành: "Thứ tự tiếp cận tàu bay của phương tiện tại vị trí đỗ" <i>Tính bao quát: Tiêu đề hiện tại chỉ ghi "đối với tàu bay đến". Việc sửa đổi giúp bao quát cả quy trình tiếp cận phục vụ tàu bay đi (departure) hoặc tàu bay đang đỗ chờ.</i>	Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung đang nói đến thứ tự của chuyến bay đến
Điều 22	Điều 22. Hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay, cầu hành khách			
Khoản 2	2. Người, phương tiện không được di chuyển, dừng, đỗ phía dưới cầu hành khách, trường hợp cần thiết phải vào khu vực hoạt động của cầu hành khách (khu vực sơn tín hiệu vạch chéo màu đỏ), phải tuân thủ nguyên tắc tiếp cận sau khi cầu hành khách đã vào vị	2. Người, phương tiện không được di chuyển, dừng, đỗ phía dưới cầu hành khách, trường hợp cần thiết phải vào khu vực hoạt động của cầu hành khách (khu vực sơn tín hiệu vạch chéo màu đỏ), phải tuân thủ nguyên tắc tiếp	Vụ PC: đề nghị làm rõ quy định “phải chủ động giữ liên lạc” (cụ thể hóa phương thức liên lạc bắt buộc).	Tiếp thu ý kiến đã bổ sung hình thức liên lạc qua bộ đàm

	trí khai thác hoặc đã lùi về vị trí dừng chờ theo quy định, đồng thời người điều khiển phương tiện phải chủ động giữ liên lạc với người vận hành cầu hành khách trong suốt quá trình phục vụ.	cận sau khi cầu hành khách đã vào vị trí khai thác hoặc đã lùi về vị trí dừng chờ theo quy định, đồng thời người điều khiển phương tiện phải chủ động giữ liên lạc bằng bộ đàm (qua tần số bộ đàm theo quy định của người khai thác cảng) với người vận hành cầu hành khách trong suốt quá trình phục vụ.		
Điều 23	Điều 23. Người hoạt động trong sân bay			
			Vụ PC: tên Điều đề nghị rà soát cụm từ “ <i>người hoạt động trong sân bay</i> ”	Giữ nguyên vì đây là quy định chung đối với người khi vào sân bay
	“Người và phương tiện hoạt động trong <i>khu bay</i> ... Trong phạm vi <i>khu bay</i> ...”		Cục KTQLĐTXD: Thay thế thuật ngữ "khu bay" bằng thuật ngữ "sân bay" tại Điều 23, các điều khoản liên quan và toàn bộ hệ thống Phụ lục kèm theo.	Tiếp thu
Khoản 3	3. Người và phương tiện hoạt động trong khu bay phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều phù hợp để duy trì liên	Người và phương tiện hoạt động trong sân bay phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều phù hợp để	Vụ PC: đề nghị rà soát lại quy định “ <i>Trường hợp không trang bị thiết bị liên lạc riêng lẻ, tổ chức khai thác phải bố trí phương</i>	Tiếp thu đã chỉnh sửa

	<p>lạc liên tục trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không. Trong phạm vi khu bay, người và phương tiện phải tuân thủ huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu theo quy định. Trường hợp không trang bị thiết bị liên lạc riêng lẻ, tổ chức khai thác phải bố trí phương thức bảo đảm duy trì liên lạc liên tục trong quá trình hoạt động.</p>	<p>duy trì liên lạc liên tục trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không. Trong phạm vi sân bay, người và phương tiện phải tuân thủ huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu. Trường hợp không đảm bảo trang bị thiết bị liên lạc riêng lẻ, tổ chức khai thác phải bố trí phương thức bảo đảm duy trì liên lạc liên tục trong quá trình hoạt động.</p>	<p><i>thức bảo đảm duy trì liên lạc liên tục trong quá trình hoạt động” để tránh xung đột với quy định “phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều phù hợp”; bỏ cụm từ “theo quy định”</i></p>	
Khoản 4	<p>4. Khi điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị phải tuân thủ các giới hạn tốc độ theo quy định; không được tăng tốc hoặc phanh đột ngột khi phương tiện tiếp cận hoặc rời khỏi tàu bay; phải quan sát trước, sau và làm chủ được tốc độ khi cho phương tiện chuyển bánh, lưu thông trên đường công vụ, chuyển hướng tiếp cận tàu bay vòng tránh, lùi sau.</p>	<p>4. Khi điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị phải tuân thủ các giới hạn tốc độ theo quy định của người khai thác cảng; không được tăng tốc hoặc phanh đột ngột khi phương tiện tiếp cận hoặc rời khỏi tàu bay; phải quan sát trước, sau và làm chủ được tốc độ khi cho phương tiện chuyển bánh, lưu thông trên đường công vụ, chuyển hướng tiếp cận tàu bay vòng tránh, lùi sau.</p>	<p>Vụ PC: đề nghị làm rõ nội dung “<i>theo quy định</i>” (của ai?)</p>	<p>Tiếp thu đã chỉnh sửa theo quy định của người khai thác cảng</p>

Khoản 8	<p>8. Người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng phương tiện để không gây mất an toàn trong những trường hợp sau đây:</p> <p>a) Khi có yêu cầu của người có thẩm quyền theo quy định tại cảng hàng không;</p> <p>b) Khi có tàu bay đang lặn; khi đi ngang qua khu vực đỗ tàu bay, khu vực có hoạt động phục vụ mặt đất tại sân đỗ tàu bay, khu vực cất xếp, bốc dỡ hành lý, hàng hóa, khu vực di chuyển của hành khách, khu vực đang thi công;</p> <p>c) Khi tầm nhìn hạn chế;</p> <p>d) Khi tránh xe ngược chiều hoặc cho xe sau vượt lên;</p> <p>đ) Khi đến điểm đen trên đường công vụ;</p> <p>e) Khi vào góc cua trên đường công vụ.</p>	<p>8. Người điều khiển phương tiện phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng phương tiện để không gây mất an toàn trong những trường hợp sau đây:</p> <p>a) Khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền tại cảng hàng không;</p> <p>b) Khi có tàu bay đang lặn; khi đi ngang qua khu vực đỗ tàu bay, khu vực có hoạt động phục vụ mặt đất tại sân đỗ tàu bay, khu vực cất xếp, bốc dỡ hành lý, hàng hóa, khu vực di chuyển của hành khách, khu vực đang thi công;</p> <p>c) Khi tầm nhìn hạn chế;</p> <p>d) Khi tránh xe ngược chiều hoặc cho xe sau vượt lên;</p> <p>đ) Khi đến điểm đen trên đường công vụ;</p> <p>e) Khi vào góc cua trên đường công vụ.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát quy định tại điểm a “<i>người có thẩm quyền theo quy định tại cảng hàng không</i>”</p>	<p>Tiếp thu đã chỉnh sửa</p>
Điểm c Khoản 10	<p>c) Phạm vi ảnh hưởng của hệ thống VDGS khi hệ thống này đang hoạt động và tàu bay</p>		<p>Vụ PC:</p>	<p>Giữ nguyên theo dự thảo vì tại khoản 1 Điều 5 dự thảo</p>

	đang lẫn vào vị trí đỗ tàu bay. Người khai thác cảng phải có trách nhiệm xác định phạm vi ảnh hưởng của hệ thống VDGS và phải được nêu trong quy định an toàn của cảng;		đề nghị rà soát quy định “phải được nêu trong <i>quy định an toàn</i> của cảng”	thông tư đã yêu cầu người khai thác cảng phải ban hành quy định an toàn.
Khoản 17	17. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được đi lại trên đường công vụ dành cho phương tiện, chỉ được phép đi cắt ngang qua đường công vụ tại các vị trí dành cho người đi bộ, trừ người làm nhiệm vụ kiểm tra, vệ sinh sân đường; chú ý quan sát, giữ khoảng cách an toàn khi di chuyển ngang qua khu vực có hoạt động phục vụ, khai thác mặt đất và khi có tàu bay đang hoạt động. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác định vị trí cho phép người làm việc trên sân đỗ tàu bay được cắt ngang đường công vụ trong sân bay.		Vụ PC: đề nghị không sử dụng cụm từ “chú ý”	Tiếp thu
Khoản 21	21. Không hút thuốc trong sân bay; không được đốt lửa, tạo ra nguồn lửa hở trong sân bay		Vụ PC:	Tiếp thu ý kiến đã bỏ quy định hút thuốc tại khoản 21

	khi chưa được phép của cơ quan có thẩm quyền.		đề nghị rà soát quy định về không hút thuốc để tránh trùng lặp với quy định khoản 8 tại Điều 14, khoản 6 Điều 46	Điều 23 và khoản 6 Điều 46
Điều 24	Điều 24. Sử dụng phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay			
			Cục KTQLĐTXD: Đề nghị rà soát và thực hiện thống nhất về tên gọi, định nghĩa và các thông số kỹ thuật giữa nội dung tại Điều 24 và danh mục tại Phụ lục IV	Giữ nguyên như dự thảo vì dự thảo không quy định về tên gọi và thông số kỹ thuật của phương tiện.
Khoản 1	1. Các phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay thuộc danh mục được quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này phải được cấp biển kiểm soát, đánh dấu nhận biết đơn vị quản lý bằng tên đầy đủ của đơn vị hoặc viết tắt (tiếng Anh hoặc tiếng Việt). Quy cách của biển kiểm soát tuân thủ theo quy định sau:...		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>đánh dấu nhận biết</i> ”; rà soát quy định về “nền màu xanh, chữ và số màu trắng” để tránh nhầm lẫn với việc biển số xe công vụ	Các phương tiện này chỉ được sử dụng trong sân bay nên không gây nhầm lẫn với xe công vụ
Khoản 2	2. Các đối tượng được phép sử dụng xe đạp, xe máy trên sân đỗ tàu bay và đường công vụ trong sân bay, tuyến đường	2. Các đối tượng được phép sử dụng xe đạp, xe đạp điện, xe máy, xe máy điện trên sân đỗ tàu bay và đường công vụ trong sân bay:	Vụ PC: đề nghị làm rõ quy định “phù hợp với thực trạng khai thác tại cảng hàng không” để tránh tùy nghi	Tiếp thu

	<p>di chuyển, các yêu cầu về kỹ thuật gồm đèn cảnh báo, sơn phản quang, phương án bảo đảm an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế phải được xác định trong tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với thực trạng khai thác tại cảng hàng không, bao gồm:...</p>	<p>a) Lực lượng an ninh hàng không; b) Nhân viên hàng không lĩnh vực đảm bảo hoạt động bay chuyên ngành cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát và đánh tín hiệu tàu bay trong sân bay; c) Nhân viên bảo trì công trình, thiết bị trong sân bay; d) Nhân viên kiểm soát chim, động vật hoang dã hoặc ngăn chặn các trường hợp xâm nhập trái phép vào sân bay; đ) Nhân viên làm nhiệm vụ vệ sinh, kiểm soát sân đỗ tàu bay. 3. Tuyến đường di chuyển của xe đạp, xe đạp điện, xe máy, xe máy điện; các yêu cầu về kỹ thuật gồm đèn cảnh báo, sơn phản quang; phương án bảo đảm an toàn khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm hoặc tầm nhìn hạn chế phải được xác định trong tài liệu khai thác sân bay.</p>	<p>UBND tỉnh Khánh Hòa: dự thảo Thông tư quy định một số đối tượng được phép sử dụng xe máy, xe đạp trong sân bay. Tuy nhiên, dự thảo chưa quy định cụ thể điều kiện bảo đảm an toàn khai thác đối với các loại phương tiện này. Đề nghị nghiên cứu bổ sung các quy định về: giới hạn tốc độ tối đa; yêu cầu về thiết bị phản quang, đèn cảnh báo; tuyến đường, phạm vi hoạt động; điều kiện hoạt động trong trường hợp thời tiết xấu hoặc tầm nhìn hạn chế. Đồng thời, đề nghị quy định các nội dung nêu trên phải được thể hiện cụ thể trong tài liệu khai thác sân bay để thuận lợi trong công tác kiểm tra, giám sát và bảo đảm an toàn khai thác.</p>	Giữ nguyên như dự thảo vì các quy định an toàn đối với các loại phương tiện này sẽ được quy định cụ thể trong TLKTSB.
Khoản 8	8. Phương tiện không được vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định đối với từng loại phương tiện.	8. Phương tiện không được vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định.	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “đối với từng loại phương tiện”	Tiếp thu
Khoản 11	11. Phương tiện chuyên ngành hàng không quy định	14. Phương tiện chuyên ngành hàng không quy	Vụ PC:	Tiếp thu

	<p>tại khoản 10 Điều này được hoạt động trở lại trong các trường hợp sau:</p> <p>a) Đã khắc phục các vi phạm quy định tại điểm a khoản 10 Điều này;</p> <p>b) Đã xác định nguyên nhân sự cố, tai nạn liên quan đến phương tiện.</p>	<p>định tại khoản 13 Điều này được hoạt động trở lại trong các trường hợp sau:</p> <p>a) Đã khắc phục các vi phạm quy định tại điểm a khoản 13 Điều này;</p> <p>b) Đã xác định được nguyên nhân sự cố, tai nạn liên quan đến phương tiện; hoàn thành việc khắc phục hư hỏng (nếu có); đủ điều kiện an toàn khai thác.</p>	<p>cho phép các phương tiện "<i>đã xác định nguyên nhân sự cố</i>" được hoạt động trở lại là chưa đủ chặt chẽ. Vì vậy đề nghị nghiên cứu, bổ sung theo hướng: <i>đã xác định nguyên nhân, hoàn thành việc khắc phục sai sót; đủ điều kiện an toàn.</i></p>	
Điều 25	Điều 25. Tốc độ di chuyển của phương tiện hoạt động tại sân bay			
Khoản 3	<p>3. Trong điều kiện đặc biệt của từng cảng hàng không và để bảo đảm an toàn khai thác tại sân bay, người khai thác cảng hàng không có thể quy định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của sân bay trong tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với tính năng hoạt động của phương tiện nhưng không được vượt quá tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này, đồng thời nêu rõ lý</p>	<p>3. Người khai thác cảng hàng không quy định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại sân bay trong quy định an toàn tại cảng hàng không và tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với tính năng hoạt động của phương tiện nhưng không được vượt quá tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này, đồng thời nêu rõ lý do cụ thể và thông báo rộng rãi cho các</p>	<p>Vụ PC: đề nghị quy định rõ “trong điều kiện đặc biệt”.</p> <p>Cục KTQLĐTXD: Đề nghị Tổ soạn thảo làm rõ và đưa ra định nghĩa cụ thể về “Khu vực hạn chế của sân bay”</p>	<p>Tiếp thu</p>

	do cụ thể và thông báo rộng rãi cho các cơ quan, đơn vị biết, tổ chức thực hiện.	cơ quan, đơn vị biết, tổ chức thực hiện.		
Điều 26	Điều 26. Quyền ưu tiên hoạt động trong sân bay			
Điều 27	Điều 27. Hoạt động của người, phương tiện khi di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn			
Khoản 1	1. Người và phương tiện khi tham gia hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn phải được sự đồng ý và tuân thủ nghiêm hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu; bảo đảm liên lạc được thông suốt và liên tục trong quá trình hoạt động.		Vụ PC: đề nghị quy định rõ nội dung “bảo đảm liên lạc được thông suốt và liên tục trong quá trình hoạt động” (liên lạc với ai?)	Tiếp thu
Khoản 4	4. Trong trường hợp mất liên lạc, người điều khiển phương tiện phải: a) Tìm mọi cách để thiết lập lại liên lạc với kiểm soát viên không lưu; b) Chủ động quan sát hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn và thực hiện việc di dời khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn, bảo đảm khoảng	4. Trong trường hợp mất liên lạc với kiểm soát viên không lưu, người điều khiển phương tiện phải: a) Tìm mọi cách để thiết lập lại liên lạc với kiểm soát viên không lưu; b) Chủ động quan sát hoạt động trên đường cất hạ cánh, đường lăn và thực hiện việc di dời khỏi đường	Vụ PC: Đề nghị quy định rõ nội dung “Sử dụng các thiết bị liên lạc <i>cần thiết</i> ”, “ <i>trong trường hợp mất liên lạc</i> ” (mất liên lạc với ai) để đảm bảo tính khả thi trong triển khai thực hiện.	Tiếp thu

	<p>cách an toàn đối với tim đường cất hạ cánh, đường lăn và dừng chờ cho đến khi liên lạc hoặc nhận được chỉ dẫn của Đài kiểm soát không lưu bằng tín hiệu đèn theo quy định;</p> <p>c) Sử dụng các thiết bị liên lạc cần thiết để liên lạc trực tiếp với người khai thác cảng hàng không và Đài kiểm soát không lưu để thông báo việc di chuyển ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn và phối hợp xử lý.</p>	<p>cất hạ cánh, đường lăn, bảo đảm khoảng cách an toàn đối với tim đường cất hạ cánh, đường lăn và dừng chờ cho đến khi liên lạc hoặc nhận được chỉ dẫn của Đài kiểm soát không lưu bằng tín hiệu đèn theo quy định;</p> <p>c) Sử dụng các thiết bị liên lạc cần thiết để liên lạc trực tiếp với người khai thác cảng hàng không và Đài kiểm soát không lưu để thông báo việc di chuyển ra khỏi đường cất hạ cánh, đường lăn và phối hợp xử lý.</p>		
Điều 28	Điều 28. Sử dụng bộ đàm trong sân bay			
Khoản 1	1. Người sử dụng bộ đàm phải điều chỉnh đúng tần số quy định, duy trì liên lạc hai chiều và không được phép chen ngang, làm gián đoạn liên lạc.	1. Người sử dụng bộ đàm phải điều chỉnh đúng tần số quy định, duy trì liên lạc hai chiều và không được phép làm gián đoạn liên lạc và phải tuân thủ quy tắc ưu tiên, thứ tự đàm thoại theo tiêu chuẩn về vô tuyến điện thoại của ICAO.	Vụ PC: cụm từ “ <i>không được phép chen ngang</i> ” mang tính khẩu ngữ và định tính. Đề nghị sửa theo hướng: không được phép làm gián đoạn liên lạc và phải tuân thủ quy tắc ưu tiên, thứ tự đàm thoại theo tiêu chuẩn về Vô tuyến điện thoại (Radiotelephony) của ICAO.	Tiếp thu

Điều 29	Điều 29. Sử dụng tín hiệu bằng tay			
Điều 30	Điều 30. Tập kết phương tiện, thiết bị khi không hoạt động			
Điều 31	Điều 31. Xử lý ban đầu đối với các sự cố, vụ việc liên quan đến người và phương tiện hoạt động tại sân bay			
Khoản 2	2. Đơn vị quản lý, khai thác phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay phải tổ chức di dời phương tiện, thiết bị gặp sự cố về kỹ thuật hoặc hư hỏng đến khu vực an toàn theo yêu cầu của người khai thác cảng hàng không; không được phép sửa chữa phương tiện, thiết bị trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.	2. Ngay sau khi phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay xảy ra sự cố về kỹ thuật hoặc hư hỏng, đơn vị quản lý phải khẩn trương tổ chức di dời phương tiện, thiết bị đến khu vực an toàn theo yêu cầu của người khai thác cảng hàng không để không gây ảnh hưởng đến hoạt động khai thác bình thường tại cảng hàng không; không được phép sửa chữa phương tiện, thiết bị trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay.	Vụ PC: đề nghị cân nhắc bổ sung quy định về thời hạn phải di dời, để tránh tình trạng kéo dài thời gian gây ảnh hưởng đến hoạt động bay	Tiếp thu

Khoản 5	<p>5. Người làm việc tại sân bay khi thấy sự cố, vụ việc va chạm phải:</p> <p>a) Giữ nguyên hiện trường đến khi cơ quan chức năng có mặt;</p> <p>b) Thông báo cho Đài kiểm soát không lưu, người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không và các cơ quan chức năng để xử lý.</p>	<p>5. Người làm việc tại sân bay khi thấy sự cố, vụ việc va chạm phải:</p> <p>a) Giữ nguyên hiện trường đến khi cơ quan chức năng có mặt để thu thập thông tin, dữ liệu phục vụ công tác đánh giá, xác minh nguyên nhân sự cố;</p> <p>b) Thông báo cho Đài kiểm soát không lưu, người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không và các cơ quan chức năng để xử lý.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>quy định yêu cầu giữ nguyên hiện trường vụ va chạm là cần thiết cho công tác điều tra. Tuy nhiên, cần bổ sung trường hợp ngoại lệ việc giữ nguyên hiện trường gây mất an toàn trực tiếp cho hoạt động bay hoặc đe dọa tính mạng con người. Trong tình huống này, hiện trường có thể được thay đổi sau khi đã được chụp ảnh, ghi hình hoặc đánh dấu vị trí để đảm bảo an toàn hàng không.</p>	Tiếp thu.
Điều 32	Điều 32. Cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay			
Điều 33	Điều 33. Cung cấp dịch vụ kéo, đẩy tàu bay			
Điều 34	Điều 34. Vận hành cầu hành khách			
Điều 35	Điều 35. Cung cấp dịch vụ cấp điện cho tàu bay			
Điều 36	Điều 36. Cung cấp dịch vụ cấp khí cho tàu bay			
Khoản 5	<p>5. Khi làm việc với các thiết bị cấp khí, nhân viên kỹ thuật cần phải biết chắc chắn biểu đồ quan hệ giữa nhiệt độ và áp</p>	<p>5. Khi làm việc với các thiết bị cấp khí, nhân viên kỹ thuật phải kiểm tra biểu đồ quan hệ giữa nhiệt độ và</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị làm rõ quy định “<i>phải biết chắc chắn</i>” để đảm bảo tính khả thi.</p>	Tiếp thu

	suất các chất khí có trong các tài liệu hướng dẫn sử dụng để bảo đảm an toàn khi vận hành.	áp suất các chất khí có trong các tài liệu hướng dẫn sử dụng để bảo đảm an toàn khi vận hành.		
Điều 37	Điều 37. Cung cấp dịch vụ tra nạp nhiên liệu tàu bay			
	Việc tra nạp nhiên liệu lên tàu bay phải bảo đảm tuân thủ các quy định của pháp luật về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.		Vụ PC: đề nghị không quy định chung chung bằng hình thức dẫn chiếu pháp luật về kỹ thuật nhiên liệu. Theo đó, cần cụ thể hóa các quy tắc an toàn khai thác trực tiếp tại sân đỗ như: khoảng cách an toàn giữa xe tra nạp và các nguồn nhiệt, quy trình tiếp đất và các điều kiện bắt buộc phải tạm dừng tra nạp (khi có giông sét hoặc sự cố tràn đổ)...	Giữ nguyên. Việc tra nạp nhiên liệu lên tàu bay đã có thông tư hướng dẫn cụ thể.
Điều 38	Điều 38. Cung cấp chất lỏng khác lên tàu bay			
	1. Đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không phải sử dụng phương tiện chuyên dùng khi nạp các chất lỏng khác nhau. Việc nối nạp các chất lỏng với các hệ thống tàu bay phải được thực hiện bằng đầu nối phù hợp . 4. Khi nạp chất lỏng với yêu cầu có áp suất lên tàu bay	1. Đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không phải sử dụng phương tiện chuyên dùng khi nạp các chất lỏng khác nhau. Việc nạp các chất lỏng với các hệ thống tàu bay phải được thực hiện bằng đầu nối phù hợp với loại tàu bay.	Vụ PC: đề nghị rà soát và thay thế các cụm từ mang tính định tính, chủ quan (như biết chắc chắn, đặc biệt chú ý, phù hợp) bằng các thuật ngữ pháp lý và kỹ thuật có tính định lượng.	Tiếp thu đã rà soát, chỉnh sửa

	phải bảo đảm chắc chắn đã xả hết áp suất dư trong hệ thống thủy lực của thiết bị; chất lỏng cho hệ thống thủy lực đã đầy đủ mới bật bơm thủy lực để cấp chất lỏng cho tàu bay.	4. Khi nạp chất lỏng với yêu cầu có áp suất lên tàu bay phải xả hết áp suất dư trong hệ thống thủy lực của thiết bị; chất lỏng cho hệ thống thủy lực đã đầy đủ mới bật bơm thủy lực để cấp chất lỏng cho tàu bay.		
Điều 39	Điều 39. Chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý lên hoặc xuống tàu bay			
			Vụ PC: đề nghị rà soát và thay thế các cụm từ định tính như luôn phù hợp, thận trọng, kiểm soát chặt chẽ bằng các cụm từ quy phạm như: tuân thủ quy trình kỹ thuật...	Tiếp thu, đã rà soát
Điều 40	Điều 40. Cung cấp dịch vụ vệ sinh tàu bay			
		1. Vệ sinh khoang hành khách, hầm hàng tàu bay không thuộc hoạt động bảo dưỡng tàu bay được thực hiện theo quy trình đã được thống nhất giữa doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không và người khai thác tàu bay.	Vụ PC: quy định này không rõ nội hàm quy phạm, đề nghị rà soát quy định rõ các quy tắc ứng xử đối với hoạt động này để đảm bảo phù hợp với các nội dung của dự thảo Thông tư.	

		2. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm giám sát việc cung cấp dịch vụ vệ sinh bên trong tàu bay và có quyền yêu cầu tạm dừng việc cung cấp dịch vụ khi phát hiện vi phạm hoặc có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn khai thác tàu bay, an ninh hàng không.		
Điều 41	Điều 41. Cung cấp một số dịch vụ khác tại sân bay			
Khoản 1	1. Xe thang, cầu hành khách, xe suất ăn, xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển khi tiếp cận tàu bay cần bảo đảm tầm cao su đệm đầu trên đạt khoảng cách an toàn với thân tàu bay theo khuyến cáo của IATA hoặc các tài liệu khai thác của hãng hàng không.		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định rõ “ <i>khoảng cách an toàn với thân tàu bay theo khuyến cáo của IATA...</i> ”.	Giữ nguyên vì khoảng cách an toàn với thân tàu bay phù thuộc theo từng loại tàu bay khai thác.
Điều 42	Điều 42. Kiểm soát các thiết bị chiếu sáng ảnh hưởng đến hoạt động bay			
Khoản 1	1. Người khai thác cảng hàng không chủ trì, phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng	1. Người khai thác cảng hàng không chủ trì, phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động	Vụ PC: đề nghị rà soát để việc liệt kê đèn laze, đèn công suất lớn có tính bao quát hơn	Tiếp thu theo hướng dẫn chiếu quy định của ICAO

	không để thiết lập sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến hoạt động bay của đèn laze, đèn công suất lớn trong tài liệu khai thác sân bay; gửi sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không và chính quyền địa phương để phối hợp kiểm soát.	bay tại cảng hàng không để thiết lập sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến hoạt động bay của đèn laze, đèn công suất lớn trong tài liệu khai thác sân bay theo Phụ ước 14 của ICAO; gửi sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không và chính quyền địa phương để phối hợp kiểm soát.	(các thiết bị phát sáng cường độ cao, thiết bị trình chiếu ánh sáng nghệ thuật và các nguồn sáng tập trung có khả năng gây lóa, hoặc làm nhiễu loạn thị giác của tổ lái); đồng thời cần nghiên cứu để bổ sung quy định công khai các sơ đồ vùng ảnh hưởng đến nhiều đối tượng, chủ thể để đảm bảo tính thực thi; bỏ từ “để” (để thiết lập, để thực hiện việc tuyên truyền) tại khoản 1, khoản 2	
Khoản 2	2. Cảng vụ hàng không chủ trì, phối hợp với người khai thác cảng hàng không, chính quyền địa phương để thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến các quy định và tổ chức kiểm soát việc sử dụng đèn laze, đèn công suất lớn tại khu vực lân cận cảng hàng không.	2. Cảng vụ hàng không chủ trì, phối hợp với người khai thác cảng hàng không, chính quyền địa phương để thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến các quy định và tổ chức kiểm tra việc sử dụng đèn laze, đèn công suất lớn tại khu vực lân cận cảng hàng không.	Vụ PC: làm rõ khái niệm “ <i>tổ chức kiểm soát</i> ” tại khoản 2	Tiếp thu
Điều 43	Điều 43. Thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện			

Khoản 1	1. Việc thông tin liên lạc bằng các thiết bị vô tuyến điện tại cảng hàng không phải tuân thủ các quy định của pháp luật về quản lý tần số vô tuyến điện, pháp luật về hàng không dân dụng.	Bỏ	Vụ PC: việc dẫn chiếu đến các quy định của pháp luật về quản lý tần số vô tuyến điện, pháp luật về hàng không dân dụng là cách dẫn chiếu khung, không tạo ra các quy tắc xử sự riêng cần điều tiết trong dự thảo Thông tư này. Vì vậy đề nghị bổ sung các hành vi bắt buộc cụ thể để đảm bảo an toàn trong quá trình thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện	Tiếp thu theo hướng không quy định thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện
Khoản 2	2. Sau khi được các cơ quan có thẩm quyền cấp phép sử dụng các thiết bị vô tuyến điện tại cảng hàng không, tổ chức, cá nhân sử dụng các thiết bị vô tuyến điện có trách nhiệm phối hợp với Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để bảo đảm an toàn trong hoạt động khai thác, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát hiện nhanh chóng, chính xác nguồn nhiễu và phối hợp xử lý nhiễu có hiệu quả.	Bỏ	Vụ PC: với các quy định: có trách nhiệm phối hợp, tạo điều kiện thuận lợi, có hiệu quả chỉ mang tính chất mô tả, thiếu tính chất quy phạm (bắt buộc thực hiện), đề nghị rà soát chỉnh lý để chuyển đổi sang các cụm từ có tính chất xác lập trách nhiệm pháp lý.	Tiếp thu theo hướng không quy định thông tin liên lạc bằng vô tuyến điện

Điều 44	Điều 44. Khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế			
Khoản 2	2. Người khai thác cảng hàng không chủ trì, phối hợp với đài kiểm soát không lưu, lực lượng an ninh hàng không kiểm soát không cho người, phương tiện hoạt động trong các khu vực nhạy cảm, khu vực hạn chế của thiết bị ILS, đường cất hạ cánh trong suốt thời gian áp dụng phương thức khai thác trong điều kiện tầm nhìn hạn chế.		ACV: Lấy ý kiến để thống nhất với Bộ Công an.	Dự thảo Thông tư đang được Bộ Xây dựng lấy ý kiến Bộ Công An.
Điều 45	Điều 45. Khai thác trong điều kiện thời tiết nguy hiểm			
	Quy định ngưỡng khai thác bằng cả hai đơn vị Knots và km/h.	Bỏ	Cục KTQLĐTXD: Bỏ đơn vị Knots. Chỉ sử dụng duy nhất đơn vị km/h làm thông số quy định chính thức. <i>Đảm bảo sự đồng bộ với các điều khoản khác dùng đơn vị Km/h</i>	Tiếp thu
Điểm b2 Khoản 2	b2) Hạn chế việc kéo, đẩy tàu bay ra hoặc vào vị trí đỗ;	Bỏ	Vụ PC:	Tiếp thu

			đề nghị rà soát quy định “ <i>Hạn chế việc kéo, đẩy tàu bay ra hoặc vào vị trí đỗ</i> ” để phù hợp với quy định tại điểm a, điểm b (phương tiện, trang thiết bị mặt đất)	
Khoản 5	5. Các đơn vị khi nhận được thông tin về thời tiết nguy hiểm hoặc quan sát thấy hiện tượng sấm, chớp, sét phải thông báo ngay cho nhân viên hoạt động trên sân đỗ tàu bay và tạm dừng hoạt động khai thác trên sân đỗ tàu bay theo yêu cầu của người khai thác cảng hàng không.		Vụ PC: đề nghị rà soát để đảm bảo tính chủ động, kịp thời, việc chỉ tạm dừng hoạt động theo yêu cầu của người khai thác cảng có thể gây trễ thời gian phản ứng trong tình huống dông sét tức thời. Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định cho phép nhân viên tại hiện trường được phép chủ động tạm dừng các công việc ngoài trời ngay khi phát hiện dông, sét và báo cáo ngay về Trung tâm điều hành	Đề nghị giữ nguyên vì việc tạm dừng khai thác phải dựa trên các thông tin quan trắc về thời tiết của cơ quan khí tượng tại sân bay cung cấp theo hướng dẫn của IATA
Khoản 6	6. Cục Hàng không Việt Nam ban hành hướng dẫn xác định điều kiện thời tiết nguy hiểm; xác định các yêu cầu về hoạt động trên sân đỗ tàu bay tương ứng với từng điều kiện thời tiết nguy hiểm.		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định này để tránh việc Cục HKVN ban hành các hướng dẫn chứa quy phạm pháp luật	Giữ nguyên như dự thảo vì việc Cục HKVN ban hành các hướng dẫn phù hợp với quy định của Nghị định nhà chức trách hàng không.
Điều 46	Điều 46. Di dời tàu bay mất khả năng di chuyển			
Khoản 1	1. Tàu bay mất khả năng di chuyển cần phải được di dời	1. Tàu bay mất khả năng di chuyển cần phải được di	Vụ PC:	Giữ nguyên như dự thảo vì tàu bay

	để không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của cảng hàng không. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác tàu bay. Người khai thác tàu bay phối hợp với người khai thác cảng hàng không để di dời tàu bay đến vị trí đỗ tàu bay đã được xác định trong phương án di chuyển tàu bay hư hỏng.	dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của cảng hàng không. Việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác tàu bay. Người khai thác tàu bay phối hợp với người khai thác cảng hàng không để di dời tàu bay đến vị trí đỗ tàu bay theo phương án di dời tàu bay mất khả năng di chuyển trong tài liệu khai thác sân bay.	đề nghị bỏ từ “ <i>cần</i> ”. Đồng thời rà soát lại quy định người khai thác tàu bay <i>phối hợp</i> với người khai thác cảng hàng không để di dời tàu bay đến vị trí đỗ tàu bay đã được xác định trong phương án di chuyển tàu bay hư hỏng để phù hợp với trách nhiệm di dời tàu bay của người khai thác tàu bay tại quy định trước đó	thuộc quyền quản lý của người khai thác tàu bay vì vậy việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác. Theo quy định của ICAO, người khai thác cảng phải tổ chức di dời tàu bay mất khả năng di chuyển.
Khoản 2	2. Người khai thác cảng hàng không phải xây dựng phương án di dời tàu bay mất khả năng tự di chuyển, trong đó xác định và thông báo số điện thoại và số fax của cơ quan được giao xử lý các tình huống di chuyển tàu bay hỏng trên sân bay hoặc khu vực lân cận. Phương án di dời tàu bay mất khả năng di chuyển phải được quy định trong tài liệu khai thác sân bay.		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>Người khai thác cảng hàng không phải xây dựng phương án di dời tàu bay mất khả năng tự di chuyển</i> ” để phù hợp với trách nhiệm của người khai thác tàu bay quy định tại khoản 1; quy định về số điện thoại và số fax cần được nghiên cứu để phù hợp với mục tiêu chuyển đổi số hiện nay (công bố danh bạ các đầu mối liên lạc khẩn cấp (Hotline) và các kênh thông tin kỹ thuật số 24/7)	Giữ nguyên như dự thảo vì tàu bay thuộc quyền quản lý của người khai thác tàu bay vì vậy việc di dời tàu bay mất khả năng di chuyển thuộc trách nhiệm của người khai thác. Theo quy định của ICAO, người khai thác cảng phải tổ chức di dời tàu bay mất

				khả năng di chuyển.
Điểm b Khoản 6	b) Phải bảo đảm thông tin liên lạc với đài kiểm soát không lưu và với các cơ quan liên quan trong toàn bộ thời gian tổ chức di dời để không ảnh hưởng đến hoạt động bay của các đường cất hạ cánh khác của sân bay (nếu có);		Vụ PC: đề nghị quy định rõ “ <i>cơ quan liên quan</i> ”,	Giữ nguyên vì theo từng tình huống thì có các cơ quan khác nhau để tổ chức di dời do vậy không xác định cụ thể được.
Điểm c Khoản 6	c) Tổ chức di dời không làm tàu bay hư hỏng thêm trừ trường hợp có ý kiến của chủ tàu bay hay người khai thác tàu bay trong trường hợp tàu bay bị hư hại nhiều không còn khả năng phục hồi sửa chữa;		Vụ PC: đề nghị bỏ quy định loại trừ về việc được phép làm hư hỏng thêm tàu bay trong trường hợp hư hại nặng. Việc loại bỏ quy định này nhằm xác lập tính quy phạm của nghĩa vụ bảo tồn tài sản và hiện trường phục vụ điều tra sự cố theo tiêu chuẩn ICAO. Theo đó, mọi hoạt động di dời bắt buộc phải thực hiện theo quy trình kỹ thuật tối ưu để không làm phát sinh hư hỏng mới, bất kể tình trạng hiện tại của tàu bay. Điều này giúp đảm bảo tính minh bạch và bảo vệ quyền lợi pháp lý cho cả đơn vị di dời lẫn chủ sở hữu tàu bay	Giữ nguyên theo dự thảo vì việc tổ chức di dời tàu bay không tránh khỏi việc hư hỏng thêm tàu bay. Việc hư hỏng thêm cần phải được thống nhất với người khai thác tàu bay trước khi tổ chức di dời. Nội dung này đã được ICAO hướng dẫn tại Doc 9137 Part 5 (Mục 4.3 Chương 4)

Khoản 7	7. Người khai thác tàu bay hiệp đồng với lực lượng an ninh hàng không để canh giữ, bảo vệ tàu bay sau khi được di dời đến vị trí đỗ tàu bay được xác định trong phương án di chuyển tàu bay hư hỏng để phục vụ công tác điều tra theo quy định.		ACV: Lấy ý kiến để thống nhất với Bộ Công an.	Dự thảo đang được lấy ý kiến bộ công an
Khoản 9	9. Người khai thác cảng hàng không phải thực hiện đầy đủ các quy trình liên quan đến thông báo tin tức hàng không trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác cảng hàng không theo quy định.	9. Người khai thác cảng hàng không phải thực hiện đầy đủ các quy trình liên quan đến thông báo tin tức hàng không theo quy định pháp luật về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.	Vụ PC: đề nghị rà soát và thay thế cụm từ định tính “ <i>trong trường hợp ảnh hưởng đến hoạt động khai thác</i> ” bằng cụm từ mang tính mệnh lệnh: “ <i>phải thực hiện thủ tục thông báo tin tức hàng không (NOTAM) đối với mọi thay đổi hoặc sự cố phát sinh tại khu bay</i> ” để tránh tính tùy nghi trong việc tự đánh giá mức độ ảnh hưởng của Người khai thác cảng, đảm bảo thông tin về an toàn hạ tầng luôn được cập nhật chính xác và kịp thời cho tổ lái.	Tiếp thu
Điều 47	Điều 47. Công tác vệ sinh môi trường sân bay			
Khoản 1	Các cơ quan, đơn vị, nhân viên hoạt động tại sân bay không được đổ xăng, dầu, xả rác, chất thải trên sân bay.		Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>đổ xăng, dầu, xả rác, chất thải trên sân bay</i> ” để đảm	Tiếp thu đã rà soát đảm bảo đủ các nguồn gây ô nhiễm tại khu bay.

			bảo liệt kê đầy đủ các nguồn gây ô nhiễm đặc thù tại khu bay.	
Điều 48	Điều 48. Kiểm soát vật ngoại lai			
Khoản 1, Khoản 2	<p>1. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong sân bay phải được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, đột xuất nhằm bảo đảm các chi tiết gắn trên phương tiện, trang thiết bị không bị rơi ra sân bay trong quá trình hoạt động.</p> <p>2. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong sân bay phải được kiểm tra, bảo đảm các đồ vật, dụng cụ mang theo không được rơi, văng ra ngoài; phải có ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng.</p>	<p>1. Phương tiện, trang thiết bị hoạt động trong sân bay phải được kiểm tra, bảo dưỡng định kỳ, đột xuất nhằm bảo đảm các chi tiết gắn trên phương tiện, trang thiết bị, các đồ vật, dụng cụ mang theo không bị rơi ra sân bay trong quá trình hoạt động.</p>	Vụ PC: đề nghị rà soát để tránh trùng lặp nội dung	Tiếp thu theo hướng gộp nội dung khoản 1 và khoản 2
Điều 49	Điều 49. Yêu cầu về kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi			
Khoản 1	1. Việc kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, vật nuôi được thực hiện theo quy định của	Bỏ	Vụ PC: đề nghị rà soát, quy định rõ nội dung “ <i>thực hiện theo quy định của pháp luật</i> ”	Tiếp thu

	pháp luật Việt Nam, tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO.		<i>Việt Nam, tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO”</i>	
Điểm a Khoản 2	Xây dựng, điều chỉnh, cập nhật bổ sung chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không và thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp thực hiện. Chương trình này phải thích ứng và phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp của từng cảng hàng không; có tính đến mức độ rủi ro của từng loài với các điều kiện từng khu vực; tần suất hoạt động bay	a) Xây dựng, điều chỉnh, cập nhật bổ sung chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không và thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp thực hiện. Chương trình này phải phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp của từng cảng hàng không; có nội dung đánh giá mức độ rủi ro của từng loài với các điều kiện từng khu vực; tần suất hoạt động bay;	Vụ PC: đề nghị làm rõ quy định “Chương trình này phải <u>thích ứng và phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp</u> của từng cảng hàng không; <u>có tính đến mức độ rủi ro của từng loài với các điều kiện từng khu vực</u> ”	Tiếp thu
Điểm d Khoản 2	d) Thông báo tin tức cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay về việc di cư của chim kèm theo biểu đồ (nếu có), các số liệu liên quan đến hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến an toàn bay để thực hiện thông báo tin tức hàng không theo quy định.	d) Thông báo tin tức cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay về việc di cư của chim kèm theo biểu đồ (nếu có), các số liệu liên quan đến hoạt động của chim và động vật hoang dã ảnh hưởng đến an toàn bay để thực hiện thông báo tin tức hàng không.	Vụ PC: đề nghị bỏ từ “ <i>theo quy định</i> ”	Tiếp thu

Khoản 3	<p>3. Đài kiểm soát không lưu có trách nhiệm:</p> <p>a) Cung cấp thông tin kịp thời cho người khai thác cảng hàng không và tổ lái khi phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;</p> <p>b) Tiếp nhận thông tin phản ánh từ tổ lái về việc phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không; cung cấp cho người khai thác cảng hàng không;</p> <p>c) Tham gia chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không của người khai thác cảng hàng không.</p>	<p>a) Cung cấp thông tin cho người khai thác cảng hàng không và tổ lái ngay khi phát hiện chim, động vật hoang dã, vật nuôi trong khu vực cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;</p> <p>c) Tham gia phối hợp triển khai chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không của người khai thác cảng hàng không.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị làm rõ quy định “<i>cung cấp thông tin kịp thời</i>” tại điểm a và “<i>tham gia</i>” tại điểm b</p>	Tiếp thu
Điểm a Khoản 5	<p>a) Triển khai kế hoạch kiểm tra, giám sát để bảo đảm chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi được xây dựng và thực hiện như một phần của hệ thống quản lý an toàn;</p>	<p>a) Triển khai kế hoạch kiểm tra, giám sát để bảo đảm chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi được xây dựng;</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị làm rõ quy định “<i>như một phần của hệ thống quản lý an toàn</i>”; điểm b đề nghị bỏ “<i>theo yêu cầu của ICAO</i>”</p>	Tiếp thu

	b) Tổng hợp và thông báo cho ICAO số liệu các sự vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo yêu cầu của ICAO;	b) Tổng hợp và thông báo cho ICAO số liệu các sự vụ tàu bay va chạm với chim, động vật hoang dã, vật nuôi theo hướng dẫn của ICAO;		
Điểm a Khoản 6	<p>a) Tham gia phối hợp với người khai thác cảng hàng không và các đơn vị có liên quan trong việc xây dựng và phối hợp thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại mỗi cảng hàng không;</p> <p>b) Chủ trì cùng người khai thác cảng hàng không làm việc với chính quyền địa phương trong công tác kiểm soát môi nguy về chim, động vật hoang dã, vật nuôi khu vực lân cận cảng hàng không khi có đề nghị của người khai thác cảng hàng không hoặc của chính quyền địa phương;</p>	<p>a) Tham gia phối hợp với người khai thác cảng hàng không và các đơn vị có liên quan trong việc xây dựng và thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại mỗi cảng hàng không;</p> <p>b) Chủ trì cùng người khai thác cảng hàng không làm việc với chính quyền địa phương trong công tác kiểm soát môi nguy về chim, động vật hoang dã, vật nuôi khu vực lân cận cảng hàng không khi có đề nghị của người khai thác cảng hàng không hoặc của chính quyền địa phương;</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát tránh trùng lặp từ “<i>phối hợp</i>”, điểm b làm rõ quy định “<i>chủ trì cùng người khai thác cảng hàng không</i>”, không sử dụng cụm từ “<i>làm việc với chính quyền địa phương</i>”; điểm c đề nghị chỉnh lý nội dung “<i>quy định về môi trường và các quy định pháp luật về bảo tồn chim và động vật hoang dã quý hiếm</i>” để đảm bảo tính rõ ràng.</p>	Tiếp thu
Điều 50	Điều 50. Chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không			

	<p>1. Mô tả về cơ cấu tổ chức của bộ phận được giao triển khai chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p> <p>2. Mô tả về vai trò và nhiệm vụ của nhân sự liên quan đến chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p> <p>3. Mô tả hoạt động của sân bay.</p> <p>.....</p> <p>10. Các quy trình giám sát các biện pháp giảm thiểu được áp dụng và đánh giá hiệu quả của các biện pháp đã áp dụng cũng như hiệu quả của chính chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p>	<p>1. Cơ cấu tổ chức của bộ phận được giao triển khai chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p> <p>2. Vai trò và nhiệm vụ của nhân sự liên quan đến chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p> <p>3. Hoạt động của sân bay.</p> <p>...</p> <p>10. Các quy trình giám sát các biện pháp giảm thiểu được áp dụng và đánh giá hiệu quả của các biện pháp đã áp dụng và hiệu quả của chính chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị không sử dụng cụm từ “<i>mô tả</i>”; khoản 10 đề nghị bỏ từ “<i>cũng như</i>”.</p>	Tiếp thu
Điều 51	Điều 51. Quy định báo cáo của người khai thác tàu bay			
			<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị sửa như sau “<i>Người khai thác tàu bay thực hiện báo cáo cho Cục Hàng không Việt Nam và người khai thác cảng hàng</i>”.</p>	Tiếp thu
			VP Bộ:	Tiếp thu

			đây là chế độ báo cáo của doanh nghiệp gửi Cục HKVN, đề nghị bổ sung phương thức gửi báo cáo (trực tuyến) để phù hợp với quy định tại Nghị định số 09/2019/NĐ-CP và đáp ứng yêu cầu Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ.	
Điều 52	Điều 52. Quy định về thiết lập, triển khai A-CDM			
Khoản 3	3. Các cảng hàng không có tần suất bay dưới 100.000 lượt chuyến trong 01 năm xây dựng và thiết lập A-CDM khi có nhu cầu.	3. Các cảng hàng không có tần suất bay dưới 100.000 lượt chuyến trong 01 năm chủ động xây dựng lộ trình triển khai A-CDM phù hợp năng lực khai thác của cảng hàng không.	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>khi có nhu cầu</i> ” để tránh tùy nghi, theo đó nên nghiên cứu theo hướng: các cảng hàng không có tần suất dưới 100.000 lượt chuyến/năm chủ động xây dựng lộ trình triển khai A-CDM phù hợp với kế hoạch chuyển đổi số và năng lực khai thác của đơn vị	Tiếp thu
Khoản 5	5. Các cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm chia sẻ thông tin, thực hiện các quy trình, quá trình đã được thống nhất trong A-CDM. Các thành viên của A-CDM phải bảo đảm nguồn lực, cơ sở vật chất kỹ thuật để đáp ứng các phương thức chia sẻ thông tin	5. Các cơ quan, đơn vị liên quan có trách nhiệm chia sẻ thông tin, thực hiện các quy trình, quá trình đã được thống nhất trong A-CDM. Các thành viên của A-CDM phải bảo đảm nguồn lực, cơ sở vật chất kỹ thuật để đáp ứng các phương	Vụ PC: đề nghị xác định rõ “ <i>các cơ quan, đơn vị liên quan</i> ”, đồng thời rà soát quy định “ <i>các bên chịu trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình</i> ” để phù hợp với nội dung của khoản. Theo đó, các đơn vị tham gia A-CDM phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, kịp thời của dữ liệu đầu vào theo thời gian thực	Tiếp thu

	trên cơ sở hệ thống A-CDM mà người khai thác cảng hàng không xây dựng. Các bên chịu trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình.	thức chia sẻ thông tin trên cơ sở hệ thống A-CDM mà người khai thác cảng hàng không xây dựng. Theo đó, các đơn vị tham gia A-CDM phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, kịp thời của dữ liệu đầu vào theo thời gian thực; chịu trách nhiệm đối với hành động ra quyết định của mình.	và chịu trách nhiệm về các tác động tiêu cực đến hiệu quả khai thác chung phát sinh từ việc cung cấp thông tin sai lệch hoặc chậm trễ	
Điều 53	Điều 53. Trách nhiệm các cơ quan, đơn vị có liên quan			
Điểm c khoản 1	1. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: ... c) Phân bổ việc sử dụng hạ tầng tại cảng hàng không như vị trí đỗ tàu khư vực soi chiếu an ninh bay, cửa ra tàu bay, , vị trí làm thủ tục;		ACV: Lấy ý kiến để thống nhất với Bộ Công an.	Dự thảo đang được Bộ Xây dựng lấy ý kiến của Bộ Công an
Điểm a khoản 5	a) Chỉ đạo và yêu cầu người khai thác cảng hàng không thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không theo quy định tại Thông tư này;	a) Yêu cầu người khai thác cảng hàng không thiết lập và triển khai A-CDM tại các cảng hàng không theo quy định tại Thông tư này; ...	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “ <i>chỉ đạo</i> ”, điểm c rà soát quy định “ <i>theo quy định của nhà chức trách hàng không</i> ”; khoản 6: quy định rõ “ <i>các đơn vị có liên quan</i> ”.	Tiếp thu

	c) Tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả triển khai A-CDM theo quy định của nhà chức trách hàng không.	c) Tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả triển khai A-CDM.		
Điều 54	Điều 54. Quy định chung			
Khoản 3	3. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm thiết lập trung tâm khẩn nguy sân bay và quy định cụ thể, phân định rõ trách nhiệm của trung tâm khẩn nguy sân bay trong từng lĩnh vực phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không.	3. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm thiết lập trung tâm khẩn nguy sân bay và quy định cụ thể, xác định rõ vai trò, trách nhiệm của trung tâm khẩn nguy sân bay trong từng lĩnh vực phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không.	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “ <i>quy định cụ thể, phân định rõ trách nhiệm của trung tâm khẩn nguy sân bay</i> ”	Tiếp thu
Khoản 4	4. Người khai thác cảng hàng không bảo đảm các thiết bị, phương tiện phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay theo kế hoạch khẩn nguy sân bay; người khai thác cảng hàng không được phép huy động thiết bị, phương tiện của các		Vụ PC: đề nghị sửa thành “ <i>phải đảm bảo</i> ”	Tiếp thu

	doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn cảng hàng không.			
Khoản 5	5. Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo người khai thác cảng hàng không và các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không thiết lập hệ thống cơ sở, lực lượng phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay; công tác diễn tập, ký kết văn bản hiệp đồng liên quan đến công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không.	5. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn người khai thác cảng hàng không và các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không thiết lập hệ thống cơ sở, lực lượng phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay; công tác diễn tập, ký kết văn bản hiệp đồng liên quan đến công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay tại cảng hàng không.	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định về “ <i>chỉ đạo</i> ”.	Tiếp thu
Điều 55	Điều 55. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không			
Điểm a, điểm b Khoản 1	a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không theo quy định;	a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không;	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “ <i>quy định</i> ”	Tiếp thu

	b) Xây dựng, ký kết các văn bản hiệp đồng về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai với các cơ quan, đơn vị trên địa bàn cảng hàng không theo quy định;	b) Xây dựng, ký kết các văn bản hiệp đồng về công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai với các cơ quan, đơn vị trên địa bàn cảng hàng không;		
Điểm a Khoản 2	a) Xây dựng phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai cụ thể của đơn vị;	a) Xây dựng phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai phù hợp với từng đơn vị;	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “ <i>cụ thể của đơn vị</i> ”	Tiếp thu
Khoản 3	3. Trách nhiệm của cảng vụ hàng không: Chủ trì, phối hợp người khai thác cảng hàng không làm việc với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong công tác bảo đảm việc thoát nước từ hệ thống thoát nước hiện trạng của cảng hàng không với hệ thống thoát nước bên ngoài của địa phương.	3. Trách nhiệm của cảng vụ hàng không: Chủ trì, phối hợp người khai thác cảng hàng không để thống nhất với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong công tác bảo đảm việc thoát nước từ hệ thống thoát nước hiện trạng của cảng hàng không với hệ thống thoát nước bên ngoài của địa phương.	Vụ PC: đề nghị không sử dụng cụm từ “ <i>làm việc với địa phương</i> ”.	Tiếp thu
Điều 56	Điều 56. Công tác khẩn nguy sân bay			

Khoản 1	<p>1. Công tác khẩn nguy sân bay bao gồm các tình huống sau:</p> <p>a) Ứng phó tình huống tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, trong phạm vi vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn;</p> <p>b) Khẩn nguy sân bay đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn trong cảng hàng không;</p> <p>c) Khẩn nguy sân bay liên quan đến tình huống các công trình, nhà xưởng, đài trạm tại cảng hàng không bị cháy, nổ, bị sập đổ vì bão lụt, ngập úng, khẩn nguy y tế (bao gồm cả trường hợp tàu bay chở khách về từ vùng có dịch bệnh);</p> <p>d) Khẩn nguy sân bay trong điều kiện môi trường khắc nghiệt, địa hình khu vực lân cận cảng hàng không phức tạp, gần biển;</p> <p>đ) Khẩn nguy đối với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không.</p>	<p>1. Công tác khẩn nguy sân bay bao gồm các tình huống sau:</p> <p>a) Ứng phó tình huống tàu bay lâm nạn ngoài cảng hàng không, trong phạm vi vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn;</p> <p>b) Khẩn nguy sân bay đối với tàu bay gặp sự cố, tai nạn trong cảng hàng không;</p> <p>c) Khẩn nguy sân bay liên quan đến tình huống các công trình, nhà xưởng, đài trạm tại cảng hàng không bị cháy, nổ, bị sập đổ vì bão lụt, ngập úng, khẩn nguy y tế, bao gồm cả trường hợp tàu bay chở khách về từ vùng có dịch bệnh;</p> <p>d) Khẩn nguy sân bay trong điều kiện môi trường khắc nghiệt, địa hình khu vực lân cận cảng hàng không phức tạp, gần biển;</p>	<p>Vụ PC: đề nghị cân nhắc việc sử dụng cụm từ “<i>tình huống</i>”</p>	<p>Giữa nguyên như dự thảo vì: Cụm từ “<i>tình huống</i>” đã được sử dụng phổ biến, quen thuộc, lâu dài.</p>
Điểm c khoản 1			<p>Vụ PC: đề nghị liệt kê “<i>tàu bay chở khách về từ vùng có dịch bệnh</i>” thành một tình huống (không mở ngoặc)</p>	<p>Tiếp thu</p>

<p>Khoản Khoản 4</p>	<p>2</p> <p>2. Người khai thác cảng hàng không xây dựng kế hoạch khẩn nguy sân bay; xây dựng lực lượng khẩn nguy cảng hàng không theo quy định của ICAO, trừ kế hoạch khẩn nguy ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; hợp đồng phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác khẩn nguy sân bay.</p> <p>...</p> <p>4. Kế hoạch khẩn nguy sân bay bao gồm các nội dung sau:</p> <p>...</p> <p>k) Các phụ lục gồm: vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không; sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp theo quy định của</p>	<p>2. Người khai thác cảng hàng không xây dựng kế hoạch khẩn nguy sân bay; xây dựng lực lượng khẩn nguy cảng hàng không theo quy định của ICAO; hợp đồng phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác khẩn nguy sân bay.</p> <p>4.k) Các phụ lục gồm: vùng trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn của cảng hàng không; sơ đồ thông báo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ chỉ huy, chỉ đạo khi có tình huống khẩn nguy; sơ đồ thông tin liên lạc, tần số quy định cho công tác khẩn nguy; danh bạ điện thoại của các cá nhân, tổ chức có liên quan trong công tác khẩn nguy; sơ đồ kẻ lưới ô vuông cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không; sơ đồ cổng, cửa, luồng tuyến ra vào của lực lượng, phương tiện tham</p>	<p>ACV:</p> <p>Đề nghị làm rõ nội dung và các phụ lục của kế hoạch khẩn nguy sân bay do người khai thác cảng lập và quy định rõ trách nhiệm lập kế hoạch khẩn nguy ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng cho nhà chức trách hàng không.</p> <p><i>Có sự mâu thuẫn về trách nhiệm của người khai thác cảng: kế hoạch khẩn nguy ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng không có trong kế hoạch khẩn nguy sân bay do người khai thác cảng lập nhưng lại bao gồm sơ đồ thông báo, báo động khi có hành vi can thiệp bất hợp pháp theo quy định của pháp luật về an ninh hàng không?</i></p>	<p>Tiếp thu theo hướng bỏ quy định ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.</p>
--------------------------	---	---	---	--

	pháp luật về an ninh hàng không;	gia ứng phó với tình huống khẩn nguy; các tình huống khẩn nguy giả định.		
Điểm c, điểm g Khoản 7	c) Thông báo cho các đơn vị hiệp đồng liên quan; g) Thông báo cho các cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định;	c) Thông báo về xảy ra tình huống khẩn nguy cho các đơn vị hiệp đồng liên quan; g) Thông báo về xảy ra tình huống khẩn nguy cho các cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo quy định;	Vụ PC: đề nghị làm rõ quy định “ <i>Thông báo...</i> ” (thông báo nội dung gì?)	Tiếp thu
Điểm b Khoản 8	b) Diễn tập khẩn nguy sân bay cơ sở được thực hiện với tần suất một lần 01 năm, khi tổng diễn tập khẩn nguy không được tổ chức định kỳ hoặc khi có những thiếu sót được phát hiện cần người khai thác cảng hàng không khắc phục sớm hoặc khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam.	8. Diễn tập khẩn nguy sân bay phải được tổ chức định kỳ tại từng cảng hàng không theo các cấp độ như sau: a) Tổng diễn tập khẩn nguy sân bay được thực hiện không quá 2 năm một lần toàn cảng hàng không. b) Diễn tập khẩn nguy sân bay một phần được thực hiện giữa hai lần tổng diễn tập để khắc phục những thiếu sót phát hiện trong lần tổng diễn tập toàn cảng hàng không hoặc để nâng cao khả năng phản ứng khi xảy ra tình huống khẩn nguy sân bay;	Vụ PC: đề nghị rà soát chỉnh lý lại để đảm bảo rõ nghĩa.	Tiếp thu

Điều 57	Điều 57. Chức danh và nhiệm vụ nhân viên hàng không			
			<p>Bộ công thương: dự thảo Thông tư quy định về chức danh và nhiệm vụ nhân viên hàng không lĩnh vực khai thác cảng hàng không. Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ cân nhắc bổ sung quy định làm rõ nhóm nhân viên này thuộc nhóm chức danh nhân viên nào theo quy định tại khoản 1 Điều 42 dự thảo Nghị định về CHK nhằm bảo đảm tính phù hợp với nội dung của dự thảo Nghị định CHK.</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì:</p> <p>Tại khoản 2 Điều 42 Nghị định nhà chức trách quy định “2. Các đối tượng nhân viên hàng không không thuộc quy định tại khoản 1 Điều này phải được đào tạo, huấn luyện, cấp chứng chỉ chuyên môn và được quản lý theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.” Do vậy đây là cơ sở để Dự thảo thông tư đặt tên gọi cho nhân viên hàng không lĩnh vực cảng hàng không</p>
Điều 58	Điều 58. Tiêu chuẩn nhân viên hàng không			

Điểm b khoản 1	b) Không có tiền án, tiền sự theo quy định của pháp luật; không sử dụng ma túy, chất kích thích;	b) Không có hoặc đã được xóa án tích; không sử dụng ma túy, chất kích thích;	Vụ PC: đề nghị quy định rõ nội dung “ <i>không có tiền án, tiền sự theo quy định của pháp luật</i> ”	Tiếp thu theo hướng sử dụng cụm từ “không có án tích”
Khoản 2	Phương án 1: 2. Nhân viên điều khiển phương tiện hoạt động tại sân bay phải có giấy phép lái xe theo quy định của Luật giao thông đường bộ. Phương án 2: 2. Nhân viên điều khiển phương tiện hoạt động tại sân bay phải có giấy phép lái xe theo quy định của Luật giao thông đường bộ, phù hợp với nghiệp vụ chuyên môn, cụ thể:		Vụ PC: đề nghị không đưa phương án, cơ quan chủ trì soạn thảo cần thể hiện rõ quan điểm quản lý nhà nước về nội dung này. Đồng thời rà soát việc dẫn chiếu phải đảm bảo tính chính xác (hiện nay không có Luật Giao thông đường bộ? Luật Đường bộ không điều tiết đến các hạng của GPLX).	Tiếp thu chọn phương án 2 và có chỉnh sửa
			Vụ QHKT: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, chỉnh lý cụm từ “Luật giao thông đường bộ” thành “Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ” để bảo đảm chính xác.	Tiếp thu
	a) Nghiệp vụ điều khiển xe ô tô (xe tải, xe bán tải, xe chở khách tại sân bay, xe cứu thương, xe dẫn tàu bay); xe chở người 4 bánh có gắn động cơ; xe chữa cháy: yêu cầu có giấy phép lái xe phù hợp với quy định của Luật giao thông đường bộ;		UBND tỉnh Lào Cai: - Từ: “Nhân viên điều khiển phương tiện hoạt động tại sân bay phải có giấy phép lái xe theo quy định của Luật giao thông đường bộ, phù hợp với nghiệp vụ chuyên môn, cụ thể.” - Thành: “ <i>Nhân viên điều khiển phương tiện hoạt động tại sân bay phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại phương tiện điều khiển theo quy định của pháp luật</i> ”	Giữ nguyên như dự thảo: Vì đây là điều kiện cho nhân viên điều khiển phương tiện phải có giấy phép lái xe

	<p>b) Nghiệp vụ điều khiển xe kéo đẩy tàu bay: yêu cầu có giấy phép lái xe E;</p> <p>c) Nghiệp vụ điều khiển xe tra nạp nhiên liệu cho tàu bay: yêu cầu có giấy phép lái xe hạng D;</p> <p>d) Nghiệp vụ điều khiển các phương tiện còn lại: yêu cầu có giấy phép lái xe hạng B.</p>		<p>về giao thông đường bộ và quy định chuyên ngành hàng không.” Sau đó quy định chi tiết từng nhóm phương tiện tại các điểm a, b, c, d.</p> <p>- Lý do: Cách quy định này bảo đảm tính ổn định của Thông tư khi pháp luật về giao thông đường bộ có thay đổi; hạn chế việc phải sửa đổi, bổ sung Thông tư khi hệ thống phân hạng giấy phép lái xe được điều chỉnh; đồng thời vẫn bảo đảm yêu cầu quản lý an toàn đặc thù của ngành hàng không.</p> <p>Lựa chọn Phương án 2 sẽ phù hợp với nguyên tắc quản lý an toàn theo vị trí việc làm và mức độ rủi ro. Việc quy định cụ thể đối với các phương tiện như xe kéo đẩy tàu bay, xe tra nạp nhiên liệu cho tàu bay, xe chữa cháy, xe dẫn tàu bay là cần thiết do đây là các phương tiện có tải trọng lớn, tính chất nguy hiểm cao, yêu cầu kỹ năng vận hành đặc biệt và có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không nếu xảy ra sự cố.</p> <p>Bảo đảm rõ ràng, thuận lợi trong quá trình tuyển dụng, đào tạo, kiểm tra và quản lý nhân viên hàng không; tạo thuận lợi cho doanh nghiệp khai thác cảng hàng không trong quá trình tổ chức thực hiện; giúp cơ quan quản lý nhà nước</p>	
--	---	--	--	--

			<p>thuận lợi trong công tác thanh tra, kiểm tra và xác định điều kiện của nhân viên hàng không; hạn chế cách hiểu và áp dụng không thống nhất giữa các cơ quan, đơn vị.</p> <p>Đồng thời, quy định này cũng phù hợp với đặc thù hoạt động trong khu vực bay là môi trường có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn, an ninh hàng không và kỹ năng điều khiển phương tiện chuyên dùng.</p>	
			<p>Bộ dân tộc và tôn giáo: đề nghị chọn <i>Phương án 2</i></p>	Tiếp thu
			<p>UBND tỉnh Sơn La: Chọn phương án 2 Phương án 2 quy định cụ thể, gắn yêu cầu về giấy phép lái xe theo từng loại nghiệp vụ điều khiển phương tiện hoạt động trong khu vực sân bay, qua đó bảo đảm phù hợp với tính chất chuyên môn, đồng thời tạo cơ sở pháp lý rõ ràng, thuận lợi cho việc tổ chức thực hiện, kiểm tra và giám sát.</p>	Tiếp thu
Điều 59	Điều 59. Chứng chỉ chuyên môn			
Điểm a khoản 1	a) Chứng chỉ hoàn thành chương trình đào tạo, huấn luyện ban đầu theo mẫu 02 tại Phụ lục I ban hành kèm	a) Chứng chỉ chuyên môn sau khi hoàn thành chương trình đào tạo, huấn luyện ban đầu theo mẫu số 02 tại	<p>Bộ VHTT&DL: Điểm a khoản 1 quy định “Chứng chỉ hoàn thành chương trình đào tạo, huấn</p>	Tiếp thu

	Thông tư này của cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không;	Phụ lục I ban hành kèm Thông tư này của cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không;	luyện ban đầu theo mẫu 02 tại Phụ lục I ban hành kèm Thông tư này...”. Tuy nhiên, tại mẫu số 02 tại Phụ lục I thể hiện mẫu giấy “Chứng chỉ chuyên môn”. Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, cân nhắc điều chỉnh tên Mẫu số 02 để bảo đảm thống nhất.	
Khoản 2	2. Chứng chỉ chuyên môn quy định tại điểm b, c, d khoản 1 Điều này chỉ được công nhận tại Việt Nam với điều kiện người có văn bằng, chứng chỉ được đào tạo bổ sung các nội dung kiến thức chung về hàng không dân dụng tại chương trình đào tạo, huấn luyện ban đầu của cơ sở đào tạo được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép.	2. Chứng chỉ chuyên môn quy định tại điểm b, c khoản 1 Điều này chỉ được công nhận tại Việt Nam với điều kiện người có văn bằng, chứng chỉ được đào tạo bổ sung các nội dung kiến thức chung về hàng không dân dụng tại chương trình đào tạo, huấn luyện ban đầu của cơ sở đào tạo được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép.	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định chứng chỉ chuyên môn quy định tại <i>điểm d khoản 1</i> Điều này chỉ được công nhận tại Việt Nam với điều kiện người có văn bằng, chứng chỉ được đào tạo bổ sung các nội dung kiến thức chung về hàng không dân dụng tại <u>chương trình đào tạo, huấn luyện ban đầu</u> của cơ sở đào tạo được Cục Hàng không Việt Nam cấp phép. Việc bắt buộc đào tạo bổ sung đối với nhóm đối tượng có văn bằng chuyên ngành trong nước (điểm d) bộc lộ sự chồng chéo, khi nội dung kiến thức chung về hàng không dân dụng thực tế đã được lồng ghép trong chương trình đào tạo chính quy. Quy định này dẫn đến tình trạng “ <i>đào tạo lại</i> ”, gây lãng phí lớn về thời gian, chi phí cho người học	Tiếp thu

			TTCP: Đề nghị Bộ XD rà soát sự phù hợp, thống nhất với quy định của Luật Giáo dục số 43/2019/QH14 ngày 14/06/2019	Đã rà soát đảm bảo phù hợp với Luật giáo dục đại học và Luật giáo dục nghề nghiệp
			VP Bộ: đề nghị bổ sung dẫn chiếu tới điều, khoản Nghị định quy định về thủ tục cấp phép Cơ sở đào tạo, thủ tục cấp Chứng chỉ chuyên môn thủ tục Cấp Giấy chứng nhận bãi cất, hạ cánh để tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện thủ tục.	Giữ nguyên như dự thảo vì: - Thông tư không quy định về thủ tục về cấp GCN Cơ sở đào tạo, GCN bãi cất, hạ cánh - Chứng chỉ chuyên môn do CSĐT cấp không phải là TTHC
Điều 60	Điều 60. Danh mục nghiệp vụ chuyên môn nhân viên hàng không và thời hạn đào tạo, huấn luyện định kỳ, phục hồi để duy trì hiệu lực của chứng chỉ chuyên môn			
Điểm a khoản 2	2. Nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện định kỳ như sau:		ACV: Đề nghị quy định rõ tổ chức đào tạo về kiến thức an ninh hàng không.	Giữ nguyên như dự thảo vì kiến thức an ninh hàng không được quy định theo pháp luật về an ninh

	a) Kiến thức an ninh hàng không theo quy định pháp luật về an ninh hàng không dân dụng; ...			hàng không dân dụng
Điểm b khoản 2	b) Kiến thức hàng nguy hiểm theo quy định pháp luật về an toàn hàng không và IATA;	b) Kiến thức hàng nguy hiểm theo quy định pháp luật về an toàn hàng không và hướng dẫn của IATA;	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định “và IATA” để đảm bảo tính rõ nghĩa	Tiếp thu
khoản 3	3. Nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện phục hồi như sau: a) Kiến thức an ninh hàng không theo quy định pháp luật về an ninh hàng không dân dụng; b) Kiến thức hàng nguy hiểm theo quy định pháp luật về an toàn hàng không và IATA; c) Kiến thức chung về hàng không dân dụng và nghiệp vụ chuyên môn đối với các trường hợp sau: c1) Nhân viên hàng không không tham dự đào tạo, huấn luyện định kỳ đúng thời hạn;	3. Nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện phục hồi trong các trường hợp sau sau: a) Trường hợp đào tạo, huấn luyện phục hồi về kiến thức an ninh hàng không, thực hiện theo quy định pháp luật về an ninh hàng không dân dụng; b) Trường hợp đào tạo, huấn luyện phục hồi kiến thức hàng nguy hiểm, thực hiện theo quy định pháp luật về an toàn hàng không và IATA; c) Trường hợp đào tạo, huấn luyện phục hồi kiến	Vụ PC: đề nghị quy định rõ trường hợp nào nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện phục hồi. ACV: Đề nghị quy định rõ tổ chức đào tạo về kiến thức an ninh hàng không.	Tiếp thu theo hướng chỉnh sửa nội dung khoản 3 để làm rõ các trường hợp đào tạo, huấn luyện phục hồi

	<p>c2) Nhân viên điều khiển phương tiện, nhân viên vận hành thiết bị hàng không và nhân viên cứu nạn, chữa cháy có thời gian nghỉ liên tục từ 03 tháng đến dưới 24 tháng;</p> <p>c3) Nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyến bay có thời gian nghỉ liên tục từ 06 tháng đến dưới 24 tháng;</p> <p>c4) Nhân viên hàng không vi phạm an toàn gây ra sự cố.</p>	<p>thức chung về hàng không dân dụng và nghiệp vụ chuyên môn, cụ thể như sau: Nhân viên hàng không không tham dự đào tạo, huấn luyện định kỳ đúng thời hạn; nhân viên điều khiển phương tiện, nhân viên vận hành thiết bị hàng không và nhân viên cứu nạn, chữa cháy có thời gian nghỉ liên tục từ 03 tháng đến dưới 24 tháng; nhân viên khai thác mặt đất phục vụ chuyến bay có thời gian nghỉ liên tục từ 06 tháng đến dưới 24 tháng; nhân viên hàng không vi phạm an toàn gây ra sự cố.</p>		
Điều 61	Điều 61. Hình thức xử lý kỷ luật lao động đặc thù	Bỏ	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát không quy định nội dung này trong dự thảo Thông tư vì nội dung này không được giao quy định chi tiết VNA (điểm e khoản 1 Điều 62):</p> <p>“Lợi dụng vị trí làm việc để buôn lậu, <i>tiếp tay cho buôn lậu</i>, vận chuyển trái phép người, tài sản, hàng hóa</p> <p>Bộ Nội vụ:</p>	<p>Tiếp thu theo hướng Bỏ các điều này vì không được giao ở dự thảo Nghị định nhà chức trách.</p>
Điều 62	Điều 62. Xử lý kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không			
Điều 63	Điều 63. Chế độ lao động đối với nhân viên hàng không			

			<p>- Tại Điều 48 của dự thảo Nghị định về nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không không giao cho Bộ Xây dựng hướng dẫn nội dung quy định tại Điều này, vì vậy đề nghị Bộ Xây dựng xem xét lại nội dung hướng dẫn tại mục 2, chương III của dự thảo Thông tư. Trường hợp, nếu thấy cần thiết phải hướng dẫn nội dung quy định tại Điều 48 của dự thảo Nghị định thì cần thiết phải sửa đổi, bổ sung nội dung giao cho Bộ Xây dựng hướng dẫn Điều này để bảo đảm quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể: sửa đổi, bổ sung quy định chi tiết Điều 48 của dự thảo Nghị định tại Điều 1 về phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư.</p> <p>- Đề nghị rà soát sửa đổi, bổ sung toàn bộ mục 2 (từ Điều 61 đến Điều 63) của dự thảo Thông tư để bảo đảm phù hợp với quy định về hợp đồng lao động, kỷ luật lao động của Bộ luật Lao động năm 2019 và dự thảo Nghị định về nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không, cụ thể:</p> <p>- Sửa đổi, bổ sung tiêu đề của mục 2, chương 3 cho phù hợp với Điều 48 của dự thảo Nghị định;</p>	
--	--	--	--	--

			<p>- Các nội dung góp ý cụ thể từ Điều 61 đến Điều 63:</p> <p>+ Theo quy định tại Điều 124 Bộ luật Lao động năm 2019 thì hình thức xử lý kỷ luật lao động gồm 04 hình thức: (i) Khiển trách (ii) Kéo dài thời hạn nâng lương không quá 06 tháng (iii) Cách chức (iv) Sa thải. Tạm đình chỉ công việc không phải là hình thức kỷ luật lao động. Vì vậy, đề nghị sửa đổi lại nội dung Điều 61 của dự thảo Thông tư cho phù hợp với quy định về tạm đình chỉ công việc quy định tại Điều 128 Bộ luật Lao động năm 2019.</p> <p>+ Về nội dung tại Điều 62 của dự thảo Thông tư đề nghị sửa đổi lại theo hướng:</p> <p>(i) Mỗi hành vi vi phạm kỷ luật lao động cần được quy định cụ thể tương ứng với từng hình thức kỷ luật lao động theo quy định tại Điều 124 Bộ luật Lao động năm 2019 (ii) Thẩm quyền xử lý kỷ luật lao động phải được quy định cụ thể trong nội quy lao động của người sử dụng lao động theo quy định tại điểm i Khoản 2 Điều 128 Bộ luật Lao động năm 2019.</p> <p>+ Về nội dung tại Điều 63 của dự thảo Thông tư đề nghị sửa đổi lại cho phù hợp với quy định về hợp đồng lao động, kỷ luật lao động của Bộ luật Lao động</p>	
--	--	--	---	--

			năm 2019 và các quy định của pháp luật khác có liên quan.	
Điều 64	Điều 64. Điều kiện về cơ sở vật chất kỹ thuật	Bỏ	<p>Vụ PC: đề nghị bỏ để tránh vi phạm quy định của Luật Đầu tư về điều kiện đầu tư kinh doanh</p> <p>Vụ QHKT: Đối với quy định về điều kiện cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không tại Điều 64 dự thảo Thông tư, đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát bảo đảm phù hợp với tính chất, quy mô đào tạo, huấn luyện và các quy định pháp luật có liên quan, đồng thời xem xét làm rõ cách xác định diện tích tối thiểu/tối đa phòng sử dụng đào tạo lý thuyết.</p> <p>VP Bộ: đây là các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh</p> <p>Bộ Tư pháp: các nội dung về điều kiện cơ sở vật chất (Điều 64 dự thảo Thông tư) và số lượng, kinh nghiệm, duy trì năng lực đội ngũ giáo viên (Điều 65 dự thảo Thông tư) là các quy định liên quan đến điều kiện đầu tư kinh doanh của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.</p>	Tiếp thu
Điều 65	Điều 65. Số lượng, kinh nghiệm, duy trì năng lực đội ngũ giáo viên của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không			

			<p>Theo khoản 2 Điều 7 Luật Đầu tư số 143/2025/QH15, điều kiện đầu tư kinh doanh được quy định tại luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị đưa các nội dung trên lên dự thảo Nghị định về NCTHKVN để bảo đảm tính phù hợp với Luật Đầu tư.</p>	
			<p>Bộ Tư pháp: dự thảo Nghị định về CHK giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định các nội dung về duy trì yêu cầu khai thác và yêu cầu về bảo đảm an toàn khai thác tại cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh. Tại dự thảo Thông tư, nội dung này được quy định rải rác tại Chương II (Khai thác cảng hàng không, bãi cát, hạ cánh) và Chương V (Duy trì điều kiện khai thác bãi cát, hạ cánh). Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ cân nhắc gộp nội dung Chương II và Chương V, đồng thời sắp xếp, chỉnh lý theo hướng thể hiện rõ nhóm quy định về yêu cầu áp dụng với cảng hàng không và yêu cầu áp dụng với bãi cát, hạ cánh nhằm bảo đảm tính rõ ràng, logic của quy định.</p>	<p>Tiếp thu đã điều chỉnh Chương II và Chương V gần nhau nhằm thể hiện rõ nhóm quy định về yêu cầu áp dụng với cảng hàng không và yêu cầu áp dụng với bãi cát, hạ cánh</p>

Điều 66	Điều 66. Chương trình, giáo trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không tại cảng hàng không			
Khoản 3	3. Thời lượng, môn học giảng dạy được quy định trong chương trình đào tạo, huấn luyện là thời lượng, môn học tối thiểu.		Vụ PC: đề nghị bỏ	Giữ nguyên như dự thảo
Điều 67	Điều 67. Đào tạo, huấn luyện trực tuyến nghiệp vụ nhân viên hàng không			
			Vụ PC: đề nghị bỏ vì nội dung này đã được quy định tại Điều 54 dự thảo Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và quản lý an toàn hàng không (dự thảo Nghị định không giao Bộ trưởng Bộ XD quy định nội dung này). Trường hợp cần thiết phải giữ lại đề nghị chuyển hóa vào nội dung dự thảo Nghị định để đảm bảo tính thống nhất.	Tiếp thu chỉnh sửa theo hướng quy định việc áp dụng hình thức đào tạo, huấn luyện trực tiếp kết hợp trực tuyến, trực tuyến đối với một số nội dung trong chương trình đào tạo.
			Bộ dân tộc và tôn giáo: đề nghị quy định rõ danh mục các môn học/kỹ năng không được phép đào tạo trực tuyến (ví dụ: thực hành cứu nạn, chữa cháy, điều khiển phương tiện đặc chủng) để đảm bảo chất lượng nhân sự.	Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung đào tạo trực tuyến chỉ áp dụng đối với các môn học lý thuyết

Điều 68	Điều 68. Duy trì điều kiện giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không			
		Bỏ	Vụ PC: đề nghị bỏ vì để tránh vi phạm quy định của Luật Đầu tư về điều kiện đầu tư kinh doanh. Trường hợp cần thiết, đề nghị chuyển hóa vào nội dung dự thảo Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và quản lý an toàn hàng không.	Tiếp thu
			VP Bộ: đây là các quy định liên quan đến điều kiện kinh doanh của Cơ sở đào tạo, đề nghị xem xét không quy định tại Dự thảo Thông tư.	Tiếp thu
Điểm b khoản 1 Điều 68	b) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam trong các trường hợp sau: b1) Khi có sự thay đổi về giáo viên giảng dạy và kèm theo tài liệu chứng minh bảo đảm quy định tại Điều 65 của Thông tư này theo mẫu số 03 Phụ lục I; b2) Khi có sự thay đổi về cơ sở vật chất kỹ thuật và kèm	Bỏ	VP Bộ: đây là chế độ báo cáo của doanh nghiệp gửi Cục HKVN, đề nghị bổ sung phương thức gửi báo cáo (trực tuyến) để phù hợp với quy định tại Nghị định số 09/2019/NĐ-CP và đáp ứng yêu cầu Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ.	Tiếp thu

	theo tài liệu chứng minh bảo đảm quy định tại Điều 64 của Thông tư này theo mẫu số 03 Phụ lục I.			
Mục 4	QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG		Vụ PC: Đề nghị rà soát tên mục để không trùng lặp với quy định của dự thảo Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và quản lý an toàn hàng không (mục 1 Chương IV). Đồng thời rà soát làm rõ cơ sở pháp lý của các quy định này trong dự thảo Thông tư (Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và quản lý an toàn hàng không không giao quy định chi tiết về nội dung quản lý nhân viên hàng không)	Tiếp thu đổi tên
Điều 69	Điều 69. Thẻ nghiệp vụ nhân viên hàng không			
			UBND tỉnh Khánh Hòa: Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định về quy trình phối hợp giữa người khai thác cảng hàng không với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, cơ sở bảo dưỡng tàu bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong việc quản lý, cập nhật và thu hồi thẻ nghiệp vụ nhân viên hàng không.	Giữ nguyên như dự thảo vì thẻ nghiệp vụ này là để chứng minh năng lực của nhân viên điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị trong sân bay không phải là thẻ

			<p>Trong đó, cần quy định rõ trách nhiệm thông báo, thời hạn cập nhật thông tin và thu hồi thẻ đối với các trường hợp người lao động nghỉ việc, chuyển công tác hoặc vi phạm quy định có liên quan đến công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không.</p> <p>Việc bổ sung cơ chế phối hợp nêu trên là cần thiết nhằm hạn chế tình trạng chậm thu hồi thẻ nghiệp vụ, dẫn đến nguy cơ xâm nhập trái phép khu vực hạn chế, ảnh hưởng đến công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không tại cảng hàng không, sân bay.</p>	kiểm soát người ra/vào sân bay.
			<p>Bộ dân tộc và tôn giáo:</p> <p>đề nghị bổ sung quy định về trình tự khiếu nại của nhân viên nếu việc thu hồi thẻ không thỏa đáng.</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì:</p> <p>Việc quản lý thẻ nghiệp vụ nhân viên thuộc phạm vi trách nhiệm của đơn vị quản lý nhân viên hàng không.</p>
Khoản 5	<p>5. Điều kiện để cấp thẻ nghiệp vụ nhân viên hàng không:</p> <p>a) Người điều khiển phương tiện phải có chứng chỉ chuyên môn và được đào tạo, huấn</p>	<p>7. Người điều khiển phương tiện, nhân viên hàng không được cấp thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát để không quy định điều kiện cấp thẻ để tránh nhầm lẫn với điều kiện kinh doanh trong dự thảo Thông tư (vi phạm điều cấm của Luật Đầu tư).</p>	Tiếp thu

	<p>luyện định kỳ, phục hồi theo quy định;</p> <p>b) Nhân viên hàng không thuộc người khai thác cảng, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải có chứng chỉ chuyên môn và được đào tạo, huấn luyện định kỳ, phục hồi theo quy định và được đào tạo, huấn luyện tại chỗ phù hợp với vị trí việc làm.</p>	<p>khi đáp ứng các yêu cầu sau:</p> <p>a) Người điều khiển phương tiện phải có chứng chỉ chuyên môn và được đào tạo, huấn luyện định kỳ, phục hồi theo quy định;</p> <p>b) Nhân viên hàng không thuộc người khai thác cảng, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải có chứng chỉ chuyên môn, được đào tạo, huấn luyện định kỳ, phục hồi theo quy định và được đào tạo, huấn luyện tại chỗ phù hợp với vị trí việc làm.</p>	<p>Hơn nữa quy định “<i>người điều khiển phương tiện phải có chứng chỉ chuyên môn</i>” là chưa rõ ràng (chứng chỉ chuyên môn gì?)</p>	
Khoản 6	<p>6. Nội dung đào tạo, huấn luyện tại chỗ bao gồm:</p> <p>a) Làm quen với sơ đồ sân bay; nhận diện các điểm giao giao cắt giữa vệt lăn, đường lăn với đường công vụ; nhận diện được các điểm hotspot, các vị trí hạn chế tầm nhìn của</p>	<p>8. Nội dung đào tạo, huấn luyện tại chỗ để cấp thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay bao gồm:</p> <p>a) Làm quen với sơ đồ sân bay; nhận diện các điểm</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>quy định về nội dung đào tạo huấn luyện tại chỗ, tuy nhiên khoản 5 lại chỉ yêu cầu huấn luyện định kỳ, phục hồi. Vì vậy, đề nghị rà soát lại để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì</p> <p>- Khoản 5 quy định về yêu cầu để cấp thẻ nghiệp vụ; Khoản 6 quy định về nội dung đào tạo tại chỗ.</p>

Điểm a Khoản 6	<p>người điều khiển phương tiện, các vị trí hạn chế tốc độ, hạn chế chiều cao, các yêu cầu khác (nếu có);</p> <p>b) Đào tạo, huấn luyện sử dụng bộ đàm với kiểm soát viên không lưu (áp dụng đối với nhân viên điều khiển phương tiện);</p> <p>c) Đào tạo, huấn luyện ứng phó các tình huống khẩn nguy, trong điều kiện thời tiết nguy hiểm;</p> <p>d) Các đầu mối liên hệ trong trường hợp khẩn nguy;</p> <p>e) Các yêu cầu khác về an toàn theo quy định an toàn do người khai thác cảng hàng không ban hành (nếu có).</p>	<p>giao cắt giữa vệt lăn, đường lăn và đường công vụ; nhận diện được các điểm đen, các vị trí hạn chế tầm nhìn của người điều khiển phương tiện, các vị trí hạn chế tốc độ, hạn chế chiều cao;</p> <p>b) Đào tạo, huấn luyện sử dụng bộ đàm với kiểm soát viên không lưu (áp dụng đối với nhân viên điều khiển phương tiện);</p> <p>c) Đào tạo, huấn luyện ứng phó các tình huống khẩn nguy, trong điều kiện thời tiết nguy hiểm;</p> <p>d) Các đầu mối liên hệ trong trường hợp khẩn nguy.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị không sử dụng cụm từ “hotspot”, “các yêu cầu khác (nếu có)”; quy định rõ nội dung “các yêu cầu khác về an toàn theo quy định an toàn do người khai thác cảng hàng không ban hành (nếu có)” tại điểm e.</p>	Tiếp thu
Điều 70	Điều 70. Cơ sở dữ liệu về nhân viên hàng không			
		Bỏ	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị bỏ vì nội dung này đã được quy định tại Điều 19, 20, 21 của dự thảo Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không</p>	Tiếp thu

Điều 71	Điều 71. Khu vực chức năng tại nhà ga hành khách			
Khoản 1	<p>1. Khu vực chức năng cơ bản tại nhà ga hành khách bao gồm:</p> <p>a) Khu vực làm thủ tục cần thiết theo quy trình phục vụ hành khách, hành lý;</p> <p>b) Khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan theo chức năng khai thác của nhà ga tại cảng hàng không;</p> <p>c) Khu vực dành cho hành khách không đủ điều kiện nhập cảnh đối với cảng hàng không quốc tế;</p> <p>d) Khu vực hành lý thất lạc;</p> <p>đ) Khu vực đặt quầy, thiết bị hướng dẫn thông tin chung cho hành khách;</p> <p>e) Khu vực trợ giúp y tế, sơ cứu ban đầu;</p> <p>g) Khu thương mại, dịch vụ;</p> <p>h) Khu vực dành cho đại diện hãng hàng không tại nhà ga;</p> <p>i) Phòng chờ thương gia;</p> <p>k) Khu sạc điện, hệ thống wifi.</p>		<p>Bộ công thương:</p> <p>đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét bổ sung hướng dẫn chi tiết về việc bố trí không gian cho các loại hình hạ tầng thương mại đa dạng, không chỉ giới hạn ở các quầy hàng nhỏ lẻ.</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo:</p> <p>Dự thảo thông tư chỉ quy định khu vực trong nhà ga không giới hạn quy mô của các khu vực.</p>

Khoản 2	2. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm bảo đảm các khu vực chức năng cơ bản tại nhà ga hành khách quy định tại khoản 1 Điều này.		Vụ PC: đề nghị rà soát lại việc giao trách nhiệm này để đảm bảo văn bản ban hành không chứa quy phạm pháp luật.	
Điều 72	Điều 72. Bảo đảm năng lực hạ tầng của nhà ga hành khách theo dây chuyền phục vụ hành khách			
			Bộ Tư pháp: Điều 72 dự thảo Thông tư quy định về trách nhiệm bảo đảm đủ năng lực tối thiểu về cơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách. Tuy nhiên, các yêu cầu này được nâng cao hơn so với quy định hiện hành tại Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29/8/2014 quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không. Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ bổ sung thuyết minh, đánh giá tác động tại Tờ trình nhằm làm rõ sự cần thiết của việc nâng cao yêu cầu và sự phù hợp với chủ trương của Đảng trong việc bảo đảm môi trường kinh doanh để tuân thủ, chi phí thấp tại Nghị quyết số 68/NQ/TW của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân.	Tiếp thu. Đã bổ sung vào điều khoản chuyển tiếp chỉ áp dụng các chỉ tiêu này đối với nhà ga mới hoặc nâng cấp, cải tạo, mở rộng nhà ga theo quy hoạch.

Khoản 1 Điều 72			<p>Vụ PC: đề nghị bỏ từ “<i>tối thiểu</i>”, không sử dụng cụm từ “<i>phù hợp</i>” tại điểm a, điểm b3; “<i>đủ chỉ tiêu năng lực</i>” tại điểm b, d; điểm b4, b5, d1, đề nghị rà soát lại nội dung này để phù hợp với chức năng quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng</p>	<p>- Đối với việc bỏ từ “<i>tối thiểu</i>”: Đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì: yêu cầu quản lý chỉ quy định các khu vực tối thiểu của nhà ga phải có. Người khai thác có thể bố trí thêm các khu vực khác theo nhu cầu.</p> <p>- Đối với các nội dung còn lại: Tiếp thu</p>
			<p>UBND tỉnh Khánh Hòa: dự thảo Thông tư quy định về bảo đảm năng lực hạ tầng nhà ga hành khách theo dây chuyền phục vụ hành khách, trong đó có các nội dung về diện tích sảnh chờ làm thủ tục, khu vực xuất nhập cảnh; thời gian xếp hàng làm thủ tục và kiểm tra an ninh không quá 10 phút/01 hành khách; yêu cầu bố trí đủ số lượng quầy làm thủ tục ứng dụng công nghệ sinh trắc học,... Tuy nhiên, dự thảo hiện chủ yếu quy định các “mức tối thiểu” cần bảo đảm nhưng chưa có quy định cụ thể về trách</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì: Các quy định tối thiểu này để đảm bảo duy trì chất lượng dịch vụ cho nhà ga hành khách không phải là hành vi vi phạm QPPL. Dự thảo Thông tư đã quy định doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga không đáp ứng phải</p>

			<p>nhiệm, chế tài xử lý trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga không đáp ứng các yêu cầu nêu trên. Do đó, để bảo đảm tính khả thi và hiệu quả trong quá trình triển khai thực hiện, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định về trách nhiệm và chế tài xử lý đối với trường hợp không bảo đảm các mức tối thiểu theo quy định; đồng thời nghiên cứu viện dẫn hoặc quy định dẫn chiếu đến các quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng để làm cơ sở tổ chức thực hiện.</p>	<p>công bố mức năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách. Trường hợp doanh nghiệp khai thác nhà ga không bảo đảm mức năng lực cơ sở hạ tầng thì sẽ bị xem xét, điều chỉnh công suất của nhà ga trong tài liệu khai thác công trình.</p>
	<p>1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm bảo đảm đủ năng lực tối thiểu về sơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách đáp ứng dây chuyền phục vụ hành khách, phù hợp với công suất của nhà ga hành khách tính theo lượng hành khách trong giờ cao điểm gồm:</p> <p>...</p> <p>b4) Khu vực làm thủ tục kiểm tra an ninh hàng không bảo đảm: số lượng làn kiểm tra an</p>		<p>ACV: Đề nghị quy định việc bảo đảm năng lực, chất lượng dịch vụ khu vực làm thủ tục kiểm tra an ninh hàng không cho nhà chức trách hàng không. <i>Khu vực làm thủ tục kiểm tra an ninh hàng không do lực lượng an ninh hàng không bảo đảm</i></p>	<p>Tiếp thu và bỏ quy định thời gian xếp hàng</p>

	ninh phù hợp với công suất của nhà ga hành khách; có đủ số lần kiểm tra an ninh sử dụng công nghệ sinh trắc học theo quy định; khoảng cách giữa các hàng hành khách chờ làm thủ tục kiểm tra an ninh cánh nhau tối thiểu 1,2m; không gian tối thiểu 01 m ² cho 01 hành khách xếp hàng chờ kiểm tra an ninh; thời gian xếp hàng và kiểm tra an ninh không quá 10 phút cho 01 hành khách; Số lần kiểm tra an ninh;			
Điều 73	Điều 73. Xây dựng Quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không			
Khoản 3	3. Quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không, hướng dẫn công việc phục vụ hành khách, quy trình phối hợp với các đơn vị liên quan trong công tác phục vụ hành khách và các sửa đổi, bổ sung (nếu có) phải được gửi cho Cảng vụ hàng không khu vực, doanh nghiệp cảng hàng không để giám sát thực hiện.		Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “(nếu có)”.	Giữ nguyên như dự thảo vì: Việc áp dụng cụm từ “nếu có” để quy định chỉ khi có sửa đổi, bổ sung quy trình thì phải báo cáo cho Cảng vụ để thực hiện công tác kiểm tra, giám sát.

Điều 74	Điều 74. Dịch vụ cơ bản tại nhà ga			
Khoản 1	<p>1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm:</p> <p>a) Đáp ứng đầy đủ trang thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách bao gồm website, thiết bị hỗ trợ tra cứu thông tin, biển chỉ dẫn; bố trí một hoặc nhiều quầy thông tin với nhân viên trợ giúp hành khách tùy vào điều kiện thực tế của cảng hàng không.</p> <p>b) Ứng dụng công nghệ trong quản lý, vận hành khai thác nhà ga (thủ tục hành khách và kiểm tra giấy tờ tùy thân sử dụng VNeID, Auto gate...).</p> <p>c) Bố trí xe đẩy hành lý đáp ứng đầy đủ và thuận tiện cho nhu cầu sử dụng của hành khách;</p> <p>d) Tổ chức hệ thống giao thông, khu vực nhà vệ sinh phục vụ người khuyết tật;</p>	<p>1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm:</p> <p>a) Trang bị đầy đủ thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách bao gồm trang thông tin điện tử, thiết bị hỗ trợ tra cứu thông tin, biển chỉ dẫn; bố trí một hoặc nhiều quầy thông tin với nhân viên trợ giúp hành khách tùy vào điều kiện thực tế của cảng hàng không.</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>điểm c bỏ từ “<i>đáp ứng</i>”, rà soát việc sử dụng từ “<i>thuận tiện</i>”</p>	Tiếp thu

	<p>đ) Đảm bảo vệ sinh, môi trường văn minh, sạch đẹp trong nhà ga đi, đến; hệ thống nhà vệ sinh đáp ứng tiêu chuẩn theo công suất thiết kế của nhà ga;</p> <p>e) Bố trí quầy nước miễn phí tại khu vực cách ly trong nhà ga đi, đến;</p> <p>g) Bố trí hệ thống wifi miễn phí tại nhà ga hành khách có chất lượng, đảm bảo liên tục truy cập, kết nối;</p> <p>h) Tiếp nhận, giải quyết kịp thời các khiếu nại liên quan đến chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không và báo cáo kết quả bằng văn bản cho Cảng vụ hàng không nơi phát sinh khiếu nại.</p>			
Khoản 2	<p>2. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tại các cảng hàng không phải đảm bảo trang thiết bị phục vụ đáp ứng nhu cầu sử dụng xe lăn tại khu vực nhà ga đi, đến; có xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên tàu bay; tùy vào điều kiện và</p>		<p>Vụ PC: bỏ cụm từ “<i>tùy vào điều kiện và tình hình khai thác tại cảng hàng không</i>” để tránh tùy nghi</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì: Đây là nội dung để khuyến khích nâng cao chất lượng dịch vụ không phải là yếu tố bắt buộc.</p>

	tình hình khai thác tại cảng hàng không để trang bị xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay hoặc có phương án hỗ trợ hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay.			
		2. Ngoài các khu vực quy định tại khoản 1 Điều này, tùy thuộc vào diện tích mặt bằng của nhà ga hành khách, người khai thác công trình nhà ga hành khách bố trí các không gian, tiện ích khác nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ hành khách; không gian để giới thiệu điểm đến văn hóa, du lịch, di sản, sản phẩm đặc trưng địa phương nhằm quảng bá hình ảnh đất nước, con người Việt Nam.	Bộ VHTT&DL: Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định bố trí không gian quảng cáo giới thiệu điểm đến văn hóa, du lịch, di sản, sản phẩm đặc trưng địa phương nhằm quảng bá hình ảnh đất nước, con người Việt Nam và tạo dấu ấn, thương hiệu riêng cho từng cảng hàng không gắn với đặc trưng vùng miền.	Tiếp thu
Điều 75	Điều 75. Kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không			
			Bộ VHTT&DL: Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về cơ chế giám sát, kiểm soát chất	Giữ nguyên như dự thảo.

			<p>lượng, giá cả, thái độ phục vụ đối với các tổ chức, cá nhân kinh doanh tại cảng hàng không. Khuyến khích bố trí, giới thiệu các sản phẩm OCOP, sản phẩm thủ công mỹ nghệ, ẩm thực đặc trưng vùng miền và các sản phẩm phục vụ quảng bá du lịch Việt Nam tại cảng hàng không</p> <p>Nghiên cứu bổ sung quy định về khu vực đón, tiễn hành khách theo hướng phân luồng phù hợp đối với khách thông thường, đoàn khách lớn, khách sự kiện, khách VIP và các trường hợp đặc biệt khác nhằm bảo đảm trật tự, an toàn, đồng bộ với phương án tổ chức giao thông. Đồng thời bổ sung các không gian tiện ích phục vụ nhóm khách đặc thù như người cao tuổi, trẻ em, người khuyết tật, đoàn khách du lịch lớn và khách quốc tế.</p>	<p>Nội dung này sẽ được người khai thác công trình nhà ga hành khách quy định trong quy chế quản lý chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không được quy định tại Khoản 2 Điều 74 Thông tư này.</p>
			<p>Bộ công thương:</p> <p>dự thảo Thông tư yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ thương mại phải niêm yết giá, công khai nguồn gốc và đảm bảo hàng hóa thiết yếu với mức giá hợp lý. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét bổ sung cơ chế khuyến khích doanh nghiệp ứng dụng công nghệ (như thanh toán không tiền mặt)</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì nội dung Thông tư chỉ quy định các nội dung có thể gây ảnh hưởng đến quyền lợi khách hàng. Việc khuyến khích người dân thanh</p>

			không chỉ trong thủ tục hàng không mà cả trong các khu vực thương mại để nâng cao tính hiện đại	toán không dùng tiền mặt không thuộc phạm vi được Nghị định giao.
Điểm a khoản 1	a) Niêm yết giá, công khai nguồn gốc xuất xứ, giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện an toàn thực phẩm ở vị trí dễ nhận biết và tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan;		Vụ PC: đề nghị làm rõ quy định “ <i>tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan</i> ”.	Giữ nguyên như dự thảo vì có nhiều pháp luật liên quan đến nội dung này như : Luật giá, Luật vệ sinh an toàn thực phẩm, Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa, Luật quản lý ngoại thương
Điều 76	Điều 76. Trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không			
Khoản 1	1. Chịu trách nhiệm tổ chức và điều phối chung chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không.		Vụ PC: đề nghị rà soát tính phù hợp của việc giao trách nhiệm cho doanh nghiệp cảng chịu trách nhiệm tổ chức và điều phối chung chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không để không mâu thuẫn với quy định tại khoản 4 Điều 52 dự thảo Nghị định quy định chi tiết về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh (thực hiện giám sát việc bảo đảm chất lượng dịch vụ hàng không,	Giữ nguyên như dự thảo vì: Để triển khai hướng dẫn quy định tại Khoản 4 Điều 52 “Doanh nghiệp cảng hàng không đảm bảo chất lượng dịch vụ hàng không” thì Dự thảo

			dịch vụ khác tại cảng hàng không và kiến nghị cơ quan có thẩm quyền giải quyết để nâng cao chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không đối với các nội dung không thuộc thẩm quyền của doanh nghiệp cảng hàng không).	thông tư quy định doanh nghiệp cảng chịu trách nhiệm tổ chức và điều phối chung chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không.
Khoản 2	<p>2. Ban hành quy định quản lý chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không bao gồm tối thiểu các nội dung sau:</p> <p>a) Mục tiêu chất lượng dịch vụ.</p> <p>b) Danh mục chỉ tiêu, chỉ số giám sát.</p> <p>c) Chất lượng dịch vụ công bố áp dụng.</p> <p>d) Phân công trách nhiệm giữa các chủ thể tham gia dây chuyền phục vụ.</p> <p>đ) Quy trình đo lường, thu thập, lưu trữ, phân tích và báo cáo dữ liệu.</p> <p>e) Quy trình tiếp nhận, xử lý, phản hồi phản ánh, kiến nghị, khiếu nại.</p> <p>g) Kế hoạch cải tiến chất lượng dịch vụ hằng năm.</p> <p>h) Nguồn lực thực hiện</p>	<p>2. Ban hành quy chế quản lý chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không bao gồm tối thiểu các nội dung sau:</p>	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát để đảm bảo phù hợp với việc giao thẩm quyền cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh (doanh nghiệp cảng hàng không đảm bảo chất lượng dịch vụ hàng không <i>theo quy định của Bộ Xây dựng</i> - khoản 4 Điều 52; Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không phải bảo đảm về chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không <i>theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng</i> - khoản 4 Điều 58; tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không phải bảo đảm về chất lượng dịch vụ tại cảng hàng không <i>theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng</i> khoản 9 Điều 60)</p>	<p>- Tiếp thu đã điều chỉnh “quy định” thành “quy chế”</p> <p>- Quy định về Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không; tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không phải tuân thủ quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng được hướng dẫn tại Điều 72 của Dự thảo.</p>

Điều 77	Điều 77. Công bố chất lượng dịch vụ			
Điều 78	Điều 78. Kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ			
Khoản 2	<p>2. Nội dung kiểm tra bao gồm:</p> <p>a) Việc duy trì chất lượng dịch vụ công bố áp dụng;</p> <p>b) Việc đo lường, lưu trữ, báo cáo dữ liệu;</p> <p>c) Việc thực hiện thỏa thuận chất lượng dịch vụ;</p> <p>d) Việc công bố thông tin;</p> <p>đ) Việc tiếp nhận, xử lý phản ánh, kiến nghị, khiếu nại;</p> <p>e) Việc thực hiện yêu cầu khắc phục của cơ quan có thẩm quyền.</p>		<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát quy định tại điểm b “<i>Việc đo lường, lưu trữ, báo cáo dữ liệu</i>” (đo lường, dữ liệu gì?), điểm c “<i>Việc thực hiện thỏa thuận chất lượng dịch vụ</i>”; làm rõ yêu cầu khắc phục tại điểm e</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì: Trong quá trình kiểm tra cần phải tiến hành đo lường các chỉ tiêu tại Điều 65 của dự thảo Thông tư.</p>
Điều 79	Điều 79. Trách nhiệm của Cảng vụ hàng không			
	<p>2. Thiết lập đường dây nóng để tiếp nhận phản ánh, kiến nghị, khiếu nại từ tổ chức, cá nhân về chất lượng dịch vụ; kiểm tra, xác minh và xử lý theo thẩm quyền hoặc chuyển cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định.</p>		<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị làm rõ quy định “<i>kiểm tra, xác minh và xử lý theo thẩm quyền hoặc chuyển cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định</i>” (kiểm tra, xác minh, xử lý nội dung gì?).</p>	<p>Giữ nguyên như dự thảo vì:</p> <p>Đây là quy định việc kiểm tra, xác minh các nhận phản ánh, kiến nghị, khiếu nại từ tổ chức, cá nhân về</p>

				chất lượng dịch vụ mà cảng vụ hàng không tiếp nhận qua đường dây nóng.
Điều 80	Điều 80. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không và dịch vụ khác tại cảng hàng không			
Chương V	DUY TRÌ ĐIỀU KIỆN KHAI THÁC KHAI THÁC BÃI CÁT, HẠ CÁNH	DUY TRÌ KHAI THÁC KHAI THÁC BÃI CÁT, HẠ CÁNH	Vụ PC: đề nghị không sử dụng cụm từ “ <u>duy trì điều kiện</u> khai thác”	Tiếp thu
			Vụ KHCNMT: Bãi cát, hạ cánh phục vụ hoạt động vận tải hàng không thương mại thường lệ phải được cấp giấy chứng nhận bãi cát hạ cánh và được mở theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng do cơ quan nào cấp	Giữ nguyên như dự thảo vì: Nội dung cấp Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh đã được quy định tại Dự thảo Nghị định Cảng hàng không
Điều 81	Điều 81. Phân loại bãi cát, hạ cánh			
Điều 82	Điều 82. Hoạt động khai thác của bãi cát, hạ cánh			
			Vụ PC:	Giữ nguyên như dự thảo vì đã rà soát và

			đề nghị rà soát, cân nhắc bỏ để tránh trùng lặp với quy định của dự thảo Nghị định về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh.	không có nội dung trùng lặp.
			VP Bộ: đề nghị bổ sung dẫn chiếu tới điều, khoản Nghị định quy định về thủ tục cấp phép Cơ sở đào tạo, thủ tục cấp Chứng chỉ chuyên môn thủ tục Cấp Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh để tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện thủ tục.	Giữ nguyên như dự thảo vì Dự thảo thông tư thông tư không quy định TTHC cấp GCN Cơ sở đào tạo, GCN bãi cát, hạ cánh
Điều 83	Điều 83. Quy định chung về hoạt động thủy phi cơ trên mặt nước			
Khoản 1	1. Hoạt động của thủy phi cơ trên mặt nước chịu sự quản lý tương ứng của Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa, Sở Xây dựng nơi có bãi cát, hạ cánh trên mặt nước được mở và cấp phép khai thác.	Hoạt động của thủy phi cơ trên mặt nước chịu sự quản lý tương ứng của Cảng vụ hàng hải và Cảng vụ đường thủy nội địa, Sở Xây dựng nơi có bãi cát, hạ cánh trên mặt nước được mở và được cấp giấy chứng nhận khai thác bãi cát, hạ cánh.	Vụ PC: đề nghị rà soát quy định về “ <i>cấp phép khai thác</i> ”	Tiếp thu
Điều 84	Điều 84. Quy định về việc vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa của thủy phi cơ			

Khoản 1	1. Thủy phi cơ được xác định là tàu thuyền, phương tiện thủy nội địa khi hoạt động trên mặt nước; được vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và phải tuân thủ các quy định có liên quan về việc quản lý phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.	1. Thủy phi cơ được xác định là tàu thuyền, phương tiện thủy nội địa khi hoạt động trên mặt nước; được vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa và phải tuân thủ các quy định về quản lý phương tiện vào, rời cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.	Vụ PC: đề nghị bỏ cụm từ “ <i>có liên quan</i> ”	Tiếp thu
Điều 85	Điều 85. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động khai thác bãi cát, hạ cánh trên mặt nước			
Điểm e khoản 4	e) Duy trì điều kiện khai thác theo Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh được cơ quan có thẩm quyền cấp.	Bỏ	Vụ PC: đề nghị bỏ để tránh trùng lặp với quy định tại dự thảo Nghị định về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh	Tiếp thu
Điều 86	Điều 86. Kế hoạch ứng phó khẩn nguy			
Điều 87	Điều 87. Yêu cầu năng lực giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh			
		Điều 79. Tiêu chuẩn giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh	Vụ PC: đề nghị rà soát cụm từ “ <i>yêu cầu năng lực</i> ” tại tên Điều để phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 36 dự thảo Nghị	Tiếp thu

			định quy định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không	
Khoản 2	2. Có tối thiểu 05 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh đối với người tốt nghiệp đại học trở lên thuộc ngành, chuyên ngành có liên quan đến kỹ thuật; 07 năm làm việc trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh đối với người tốt nghiệp đại học trở lên thuộc ngành, chuyên ngành khác.		Vụ PC: đề nghị quy định rõ nội dung “ <i>thuộc ngành, chuyên ngành có liên quan đến kỹ thuật</i> ”, “ <i>thuộc ngành, chuyên ngành khác</i> ” để tránh tùy nghi khi áp dụng (thuộc các nhóm ngành chuyên môn theo Danh mục vị trí việc làm của Giám sát viên an toàn hàng không)	Giữ nguyên như dự thảo vì: nội dung dự thảo đang kế thừa theo Nghị định 05/2021/TT-BGTVT.
Khoản 4	4. Có chứng chỉ, chứng nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khóa đào tạo cho giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam hoặc cơ sở đào tạo được ICAO, ACI, IATA công nhận.	4. Có chứng chỉ, chứng nhận hoặc quyết định công nhận đã hoàn thành các khóa đào tạo cho giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh theo quy định tại Điều 38 Nghị định về nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.	Vụ PC: đề nghị rà soát lại để đảm bảo thống nhất với quy định của khoản 1, 2, 4 Điều 38 dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không (quy định như dự thảo đã thu hẹp phạm vi công nhận so với quy định của dự thảo Nghị định). VP Bộ: đề nghị nghiên cứu bổ sung dẫn chiếu tới điều khoản văn bản quy định thủ tục cấp Chứng chỉ, Chứng nhận, Công nhận giám sát viên an toàn hàng không.	Tiếp thu Giữ nguyên như dự thảo vì việc cấp Chứng chỉ, Chứng nhận, Công nhận giám sát viên an

				toàn hàng không không phải TTHC.
Điều 88	Điều 88. Xác định số lượng, tổ chức đào tạo và phê chuẩn giám viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh			
Điểm b khoản 1	b) Xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh. Chỉ định người có chứng chỉ hoặc chứng nhận hoàn thành các khóa học tương đương tham gia quá trình giảng dạy hoặc mời các chuyên gia trong và ngoài nước, các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước tham gia giảng dạy, đào tạo giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh;		Vụ PC: đề nghị bỏ (không quy định lại nội dung đã được dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không quy định (Điều 38))	Giữ nguyên như dự thảo vì tại khoản 2 Điều 38 đã quy định “ <i>Nhà chức trách hàng không Việt Nam xây dựng và triển khai Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng</i> ”.
Điểm c khoản 1	c) Hướng dẫn công tác kiểm tra, giám sát của giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh;	c) Hướng dẫn nghiệp vụ công tác kiểm tra, giám sát của giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng	Vụ PC: đề nghị bổ sung “ <i>Hướng dẫn nghiệp vụ</i> ”	Tiếp thu

		hàng không và bãi cất, hạ cánh;		
Khoản 2	<p>2. Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và cấp thẻ giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh sau khi người được đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện hoàn thành các chương trình sau:</p> <p>a) Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện cơ bản (Baseline Training);</p> <p>b) Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên ngành (Specialized Training);</p> <p>c) Huấn luyện thực hành (On-the-Job Training).</p>	Bỏ	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát để tránh chồng chéo, trùng lặp với dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không;</p>	Tiếp thu để phù hợp với khoản 3 Điều 41 (Điều 41. Thẻ giám sát viên an toàn hàng không) của Nghị định nhà chức trách.
Khoản 3	<p>3. Cục Hàng không Việt Nam hủy phê chuẩn và thu hồi thẻ giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh trong các trường hợp sau:</p> <p>a) Người được phê chuẩn giám sát viên chuyển đổi vị trí công tác và không còn làm việc trong lĩnh vực giám sát</p>	Bỏ	<p>Vụ PC:</p> <p>đề nghị rà soát để phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 41 dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không.</p>	Tiếp thu để phù hợp với khoản 3 Điều 41 (Điều 41. Thẻ giám sát viên an toàn hàng không) của Nghị định nhà chức trách.

	an toàn cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh. b) Không hoàn thành chương trình huấn luyện định kỳ (Recurrent Training).			
Điều 89	Điều 89. Điều khoản chuyển tiếp			
			Vụ PC: đề nghị đánh số thứ tự các khoản điểm; bỏ quy định chuyển tiếp “ <i>Chuyển tiếp trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày thông tư này có hiệu lực các cơ sở đào tạo phải đáp ứng các yêu cầu về cơ sở vật chất tại Điều 64 của Thông tư này và đáp ứng duy trì điều kiện của giáo viên đào tạo, huấn luyện thực hành heo quy định tại Điều 65 của thông tư này.</i> ”; làm rõ lý do phải thực hiện chuyển tiếp đối với nội dung cấp thẻ nghiệp vụ nhân viên hàng không....	Tiếp thu
Khoản cuối	Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày thông tư này có hiệu lực người quản lý phương tiện		UBND tỉnh Thái Nguyên: Dự thảo đang bị khuyết nội dung hành văn ở phần cuối “ <i>Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày thông tư này có hiệu lực người quản lý phương tiện</i> ”. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung đầy đủ, làm rõ trách nhiệm và nghĩa vụ cụ thể của “người quản lý phương tiện”	Tiếp thu

			trong thời hạn chuyển tiếp 12 tháng nêu trên để các đơn vị có cơ sở pháp lý triển khai thực hiện thống nhất khi thông tư ban hành	
			<p>Bộ Tư pháp:</p> <p>Về điều khoản chuyển tiếp và hiệu lực thi hành, qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy dự thảo Thông tư có quy định một số nội dung hiện đang được quy định tại các Thông tư khác của Quý Bộ, ví dụ như hình thức xử lý kỷ luật lao động đặc thù, xử lý kỷ luật lao động đặc thù, chế độ lao động với nhân viên hàng không tại Thông tư số 23/2023/TT-BGTVT ngày 17/7/2023 của Bộ Giao thông vận tải quy định về chế độ lao động, kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không được quy định tại Mục 2 Chương III dự thảo Thông tư; Quản lý hoạt động thủy phi cơ và bãi cất, hạ cánh trên mặt nước tại Thông tư số 22/2016/TT-BGTVT ngày 01/9/2016 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý hoạt động của thủy phi cơ, sân bay chuyên dùng trên mặt nước, bãi cất hạ cánh trên mặt nước được quy định tại Mục 2 Chương V dự thảo Thông tư ... Do đó, Bộ Tư pháp đề nghị Quý Bộ rà soát, liệt kê đầy đủ các Thông tư hoặc nội dung</p>	Tiếp thu đã rà soát

			cụ thể của các Thông tư hiện hành cần bãi bỏ, đồng thời quy định đầy đủ các trường hợp chuyển tiếp, tránh bỏ sót.	
Điều 90	Điều 90. Hiệu lực thi hành			
Khoản 2			Vụ PC: đề nghị rà soát danh mục các Thông tư bị bãi bỏ để đảm bảo tính chính xác, đầy đủ, phù hợp (22/2016/TT-BGTVT).	Tiếp thu
Điều 91	Điều 91. Tổ chức thực hiện			
		Bỏ	Vụ PC: đề nghị bỏ không quy định. Nội dung này sẽ được thực hiện theo quy định của Luật Ban hành VBQPPL.	Tiếp thu
Phụ lục I				
Mẫu số 3		Bỏ	Vụ PC: đề nghị chuyển hóa vào nội dung dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không và an toàn hàng không (đồng thời rà soát mẫu số 03 để đảm bảo phù hợp với nội dung được điều tiết: <i>duy trì chất lượng đào tạo, huấn luyện của cơ sở đào tạo?</i>)	Tiếp thu
Phụ lục III				

Mục 1.2		Các tổ chức trong ngành Hàng không dân dụng Việt Nam; chức năng, nhiệm vụ chính của các cơ quan, đơn vị trong ngành Hàng không dân dụng Việt Nam.	Vụ PC: đề nghị làm rõ khái niệm “Tổ chức ngành Hàng không dân dụng Việt Nam”.	Tiếp thu đã chỉnh sửa lại cho phù hợp
Mục 2		- Hệ thống hiệp định song phương, đa phương;	Vụ PC: cần nhắc làm rõ khái niệm “thương quyền” (thuật ngữ này chưa được sử dụng trong hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng Việt Nam.)	Tiếp thu
			Vụ PC: Đề nghị bỏ cụm từ “(áp dụng sau khi có chứng nhận hoàn thành “Kiến thức chung về hàng không dân dụng)”	Giữ nguyên như dự thảo để bảo đảm thứ tự cấp đào tạo huấn luyện. Cụ thể phải đào tạo kiến thức chung về HKĐ mới được đào tạo về nghiệp vụ chuyên môn.
Phụ lục IV				
			Vụ PC: đề nghị rà soát toàn bộ Chương trình đào tạo để đảm bảo tính thống nhất, khoa học, thực tiễn.	Đã rà soát