

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

Số: 2345 /CHK-TCATB
V/v tiếp thu ý kiến rà soát lần cuối với
dự thảo Thông tư về Bộ QCATHK

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

Hà Nội, ngày 10 tháng 5 năm 2023

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Cục Hàng không Việt Nam nhận được công văn số 4674/BGTVT-VT ngày 08 tháng 5 năm 2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc tiếp thu ý kiến rà soát lần cuối Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư ban hành Bộ Quy chế ATHK dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay. Cục HKVN tổng hợp, giải trình, tiếp thu các ý kiến tại Phụ lục 1 và hoàn thiện dự thảo Thông tư đính kèm theo công văn này.

Cục Hàng không Việt Nam trân trọng báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ Vận tải;
- PCT Hồ Minh Tấn;
- Phòng PC-HTQT;
- Lưu: VT, TCATB (Ph.03bn)

CỤC TRƯỞNG

Đinh Việt Thắng

PHỤ LỤC 1. BẢNG TIẾP THU GIẢI TRÌNH Ý KIẾN
(Kèm thông công văn số 2345/CHK-TCATB ngày 10/05/2023)

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN CỦA VỤ PHÁP CHẾ	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
I/ Ý KIẾN CHUNG				
1	Phụ lục X dự thảo thông tư	Về các yêu cầu đối với giáo viên: dự thảo Thông tư có sửa đổi, bổ sung một số quy định về trình độ đối với giáo viên (như giáo viên huấn luyện, giáo viên kiểm tra tại Phần 14), do đó đề nghị rà soát để chỉnh lý cho phù hợp, tránh việc ban hành thêm các điều kiện về con người đối với cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không (là ngành nghề kinh doanh có điều kiện) tại dự thảo Thông tư. Mặt khác, tại Điều 26 khoản 1 Điều 25 Nghị định số 92/2016/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP) quy định tiêu chuẩn giáo viên đáp ứng một trong các yêu cầu như: <i>(1) Có chứng chỉ chuyên môn theo quy định tại văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành hàng không hoặc có kinh nghiệm 5 năm làm việc trong lĩnh vực chuyên môn liên quan đến môn giảng dạy; (2) Có nghiệp vụ sư phạm theo</i>	Tiếp thu và giải trình như sau: Các quy định giáo viên phần này tại 14.133, phụ lục 1 Điều 14.130 và Phụ lục 1 Điều 14.137. Phần 14 áp dụng cho nhân viên hàng không của người khai thác tàu bay có AOC. Các giáo viên thuộc phần này là các giáo viên thuộc người khai thác tàu bay (AOC), không thuộc các cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không nên không mâu thuẫn với Nghị định 92/2016/NĐ-CP và Nghị định số 89/2019/NĐ-CP. Các sửa đổi lần này nhằm đưa ra các quy định về	Đã rà soát và giải trình làm rõ. Dự thảo đảm bảo đáp ứng tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế, trong quá trình xin ý kiến các đơn vị trực tiếp áp dụng (các đơn vị liên quan trong ngành hàng không) đều có sự nhất trí, đồng thuận cao, đảm bảo khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.

		<i>pháp luật về giáo dục hoặc giáo dục nghề nghiệp</i>. Do đó, đề nghị rà soát lại toàn bộ các quy định sửa đổi về yêu cầu đối với giáo viên trong dự thảo Thông tư để đảm bảo tính phù hợp, thống nhất với Điều 26 khoản 1 Điều 25 Nghị định số 92/2016/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP). Trường hợp thực hiện theo khuyến cáo của ICAO, IATA,... thì đề nghị rà soát viện dẫn cụ thể tại dự thảo Thông tư để đảm bảo có cơ sở, tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện.	trách nhiệm của người khai thác phải đảm bảo duy trì được đội ngũ giáo viên của người khai thác đáp ứng các quy định của Bộ QCATHK, theo quy định và thông lệ quốc tế (của Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu – EASA). Các nội dung sửa đổi dựa trên tài liệu của Cục HK Liên Bang Mỹ (Chapter 20 Volume 3 Section 1 - FAA Order 8900.1	
2	Dự thảo thông tư ngày 09/05/2023	Đề nghị rà soát lại toàn bộ dự thảo Thông tư để đảm bảo phù hợp với ngôn ngữ văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu, tính khả thi trong quá trình áp dụng.	Tiếp thu	Đã rà soát đảm bảo phù hợp với ngôn ngữ văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu, tính khả thi trong quá trình áp dụng
3	Dự thảo thông tư ngày 09/05/2023	Nội dung của dự thảo Thông tư hiện nay sửa đổi một số thủ tục hành chính và quy định thêm một số thủ tục hành chính, do đó đề nghị Quý Vụ rà soát các thủ tục hành chính để đảm bảo tuân thủ quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu Hiện đã có sẵn các TTHC: 1.003850 - Thủ tục cấp giấy chứng nhận phê chuẩn Tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO) 1.004317 - Thủ tục cấp Giấy chứng nhận người	Về cơ bản, dự thảo được biên soạn trên tinh thần không làm phát sinh TTHC mới hoặc gia tăng điều kiện của TTHC đang tồn tại mà chỉ làm rõ hơn các tiêu chuẩn để đảm bảo an toàn hàng không và thuận lợi cho tổ chức, cá

			khai thác tàu bay 1.004289 - Thủ tục cấp Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay	nhân. Trong dự thảo lần này, tiếp thu ý kiến trước đây của Văn phòng Bộ, Cục HKVN đã bổ sung thêm mẫu Giấy chứng nhận Tổ chức bảo dưỡng tàu bay và Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Hai TTHC này không thay đổi về nội dung, trình tự thực hiện mà chỉ bổ sung mẫu biểu cấp ra được thực hiện bởi Cục HKVN (do đó không có tác động đến doanh nghiệp). Ngoài dự thảo có sửa đổi một số nội dung về cấp Giấy phép người lái tàu bay (7.063, 7.075) và nhằm mục đích làm rõ các nội dung, đối tượng khi thực hiện cấp Giấy phép người lái tàu bay.
II/ Ý KIẾN CỤ THỂ				
A. Phụ lục I				

1	Sửa đổi , bổ sung tiết i , ii điểm 1 khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033 như sau: “i. Đối với giám sát viên bay: có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực và có kinh nghiệm tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực an toàn khai thác tàu bay của nhà chức trách hàng không hoặc có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực với có kinh nghiệm giờ bay tích lũy không ít hơn 5000 giờ bay ở vị trí lái chính. ii. Các giám sát viên bay phải được đào tạo ban đầu, bay tích lũy kinh nghiệm, huấn luyện, bồi dưỡng, đào tạo định kỳ giám sát viên bay theo tiêu chuẩn của ICAO đảm bảo nguyên tắc người thực hiện kiểm tra, phê chuẩn và giám sát phải có Giấy phép và năng định tương đương với giấy phép, năng định của người được kiểm tra, phê chuẩn và giám sát trở lên.”	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung tiết i, ii khoản a Phụ lục 1 Điều 1.033) - Tiết i: đề nghị làm rõ quy định “... <i>trong lĩnh vực an toàn khai thác tàu bay của nhà chức trách hàng không</i>” thì như thế nào được xác định là “của nhà chức trách hàng không”. Đồng thời, đề nghị cân nhắc sửa cụm từ “không ít hơn” thành “tối thiểu” để đảm bảo tính dễ hiểu, rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện. - Tiết ii: đề nghị cân nhắc bỏ đoạn “<i>đảm bảo nguyên tắc người thực hiện ... và giám sát trở lên</i>” vì nội dung này đang điều chỉnh đến giám sát viên bay, không điều chỉnh đến người thực hiện kiểm tra. Đồng thời, đề nghị làm rõ “<i>theo tiêu chuẩn của ICAO</i>” là theo phụ ước nào để đảm bảo tính rõ ràng.	Tiếp thu	Đã sửa lại cho phù hợp như sau: “i. Đối với giám sát viên bay: có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực và có kinh nghiệm tối thiểu 5 năm làm việc trong lĩnh vực giám sát an toàn khai thác tàu bay hoặc có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực với có kinh nghiệm giờ bay tích lũy tối thiểu 5000 giờ bay ở vị trí lái chính. ii. Các giám sát viên bay phải được đào tạo ban đầu , bay tích lũy kinh nghiệm , huấn luyện, bồi dưỡng, đào tạo định kỳ giám sát viên bay theo tiêu chuẩn của ICAO đảm bảo nguyên tắc giám sát viên bay phải có Giấy phép và năng định tương đương với giấy phép, năng định của người được kiểm tra, phê chuẩn và giám
---	--	---	----------	---

				sát trở lên.”
2	“(45) Bay biển đường dài: là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và ở vị trí xa hơn khoảng cách tương ứng với: i. 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 nm) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp, đối với máy bay thuộc hai nhóm như mô tả dưới đây: Nhóm 1: máy bay có khả năng tiếp tục bay tới sân bay ở độ cao bay trên mức tối thiểu khi một động cơ ngưng hoạt động tại một điểm bất kỳ trên đường bay dự kiến hoặc chuyển hướng theo kế hoạch. Nhóm 2: máy bay trang bị từ 3 động cơ trở lên, có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung điểm 45 Phụ lục 1 Điều 1.007): đề nghị làm rõ quy định “740 km” là bay bằng hay như thế nào? Đồng thời, đề nghị rà soát, chỉnh lý lại quy định này để phù hợp với ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật và đề nghị cân nhắc chỉnh lý “... <i>chọn giá trị nhỏ hơn</i> ...” để đảm bảo tính dễ hiểu, rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. Tương tự, đề nghị rà soát khoản ii, iii.	Tiếp thu và giải trình như sau: Định nghĩa dựa trên sự so sánh khoảng cách được thiết lập từ hai tham số (và chọn giá trị lớn hơn): - Khoảng cách được tính với thời gian bay (120 phút hoặc 60 phút hoặc 30 phút) - Khoảng cách cố định (400 Nm, 200 Nm, 100 Nm)	“(45) Bay biển đường dài: là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và ở vị trí xa hơn khoảng cách (chọn giá trị nhỏ hơn) tương ứng với : i. 120 phút bay bằng hoặc 740 km (400 nm) tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp, đối với máy bay thuộc hai nhóm sau: Nhóm 1: máy bay có khả năng tiếp tục bay tới sân bay ở độ cao bay trên mức tối thiểu khi một động cơ ngưng hoạt động tại một điểm bất kỳ trên đường bay dự kiến hoặc chuyển hướng theo kế hoạch. Nhóm 2: máy bay trang bị từ 3 động cơ trở lên,

	chuyển bay tới sân bay thay thế; ii. 60 phút bay bằng hoặc 370 km (200 nm) chọn giá trị nhỏ hơn đối với máy bay hai động cơ không có khả năng thuộc nhóm 1 tại tiết i điểm này. iii. 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 nm) chọn giá trị nhỏ hơn tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp hơn cho các loại máy bay không thuộc tiết i và ii điểm này.”			có 2 động cơ ngưng hoạt động tại thời điểm bất kỳ trên đường bay vẫn đủ khả năng tiếp tục chuyển bay tới sân bay thay thế; ii. 60 phút bay bằng hoặc 370 km (200 nm) đối với máy bay hai động cơ không có khả năng thuộc nhóm 1 tại tiết i điểm này. iii. 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 nm) tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp hơn cho các loại máy bay không thuộc tiết i và ii điểm này.”
3	(530) Bay biển: là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và khoảng cách tới đất liền lớn hơn 90 km (50 nm), đối với máy bay thuộc hai nhóm như mô tả dưới đây: .. iii. Khi bay trên vùng nước bên ngoài khả năng gliding	Mục 5 (bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007): - Điểm 530: đề nghị bỏ cụm từ “<i>nghư mô tả</i>”. Đồng thời tại tiết iii, đề nghị viết hóa từ “<i>khgiliding</i>” để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu	(530) Bay biển: là các đường bay mà máy bay bay trên vùng nước và khoảng cách tới đất liền lớn hơn 90 km (50 nm), đối với máy bay thuộc hai nhóm sau: .. iii. Khi bay trên vùng nước bên ngoài khả năng bay lượn (gliding)

	tới đất liền của máy bay, trừ thủy phi cơ;			tới đất liền của máy bay, trừ thủy phi cơ;
B. Phụ lục II				
1	“2. Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các thiết bị trước chuyến bay tiếp theo trừ trường hợp tài liệu MEL cho phép tàu bay được khai thác với các thiết bị như vậy không hoạt động. Trong trường hợp tàu bay phải thay thế thiết bị tại một địa điểm không phải cơ sở bảo dưỡng chính, không có sẵn thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác đáp ứng quy định tại điểm 3 khoản a Điều 20.095, Phần 20 thì tổ chức bảo dưỡng có hợp đồng với Người khai thác tàu bay có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác ban	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 4.055): đề nghị làm rõ “<i>các thiết bị như vậy</i>”, đồng thời đề nghị xem xét lại quy định “... <i>tổ chức bảo dưỡng có hợp đồng với người khai thác tàu bay ...</i>” vì Thông tư của Bộ trưởng không điều chỉnh đến hợp đồng giữa tổ chức bảo dưỡng và người khai thác tàu bay.	Đã tiếp thu và chỉnh sửa trong dự thảo	“2. Sửa chữa, thay thế, tháo, hoặc kiểm tra các thiết bị trước chuyến bay tiếp theo trừ trường hợp tài liệu MEL cho phép tàu bay được khai thác với các thiết bị không hoạt động. Trong trường hợp tàu bay phải thay thế thiết bị tại một địa điểm không phải cơ sở bảo dưỡng chính, không có sẵn thiết bị tàu bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác đáp ứng quy định tại điểm 3 khoản a Điều 20.095, Phần 20 thì Người khai thác tàu bay có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu

	hành theo quy định của quốc gia thành viên ICAO khác trong vòng 30 giờ bay hoặc cho đến khi tàu bay trở về cơ sở bảo dưỡng chính. Người lắp thiết bị tàu bay phải kiểm tra đảm bảo thiết bị tàu bay đáp ứng các yêu cầu về khai thác và bảo dưỡng trước khi lắp đặt.”			bay có Giấy chứng nhận cho phép khai thác ban hành theo quy định của quốc gia thành viên ICAO khác trong vòng 30 giờ bay hoặc cho đến khi tàu bay trở về cơ sở bảo dưỡng chính. Người lắp thiết bị tàu bay phải kiểm tra đảm bảo thiết bị tàu bay đáp ứng các yêu cầu về khai thác và bảo dưỡng trước khi lắp đặt.”
C. Phụ lục III				
1	“i. AMO có thể thiết lập đội ngũ các nhân viên được tổ chức bảo dưỡng ủy quyền bao gồm: nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (bảo dưỡng theo khu vực, bảo dưỡng hệ thống tàu bay...), nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (sửa chữa thân cánh, sửa chữa hệ thống tạo lực đẩy, sửa chữa tấm kim loại, sửa chữa vật liệu tổng hợp...”	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung khoản i Điều 5.095): đề nghị làm rõ quy định “... <i>được tổ chức bảo dưỡng ủy quyền</i> ...	Đã tiếp thu và chỉnh sửa trong dự thảo	“i. AMO có thể thiết lập đội ngũ các nhân viên được tổ chức bảo dưỡng cho phép thực hiện bảo dưỡng tàu bay hoặc thiết bị tàu bay, bao gồm: nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (bảo dưỡng theo khu vực, bảo dưỡng hệ thống tàu bay...), nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (sửa chữa thân cánh, sửa chữa hệ

				thống tạo lực đẩy...”
D. Phụ lục IV				
1	“i. Tất cả các tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa trên 5700 kg, được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2025, khi gặp nạn phải tự động truyền thông tin vị trí được xác định bởi Người khai thác ít nhất một lần phút, theo Phụ lục 1 Điều 6.180.”	Mục 10 (sửa đổi, bổ sung khoản i Điều 6.180): đề nghị xem xét lại quy định này vì theo quy định tại Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT thì nội dung này đã có hiệu lực kể từ 1/1/2023 (tính đến thời điểm hiện tại đã có hiệu lực được 4 tháng), do đó việc sửa đổi hiệu lực đến ngày 1/1/2025 là không phù hợp.	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Điều này phù hợp với quy định sửa đổi của ICAO nhằm giúp các nhà thiết kế, sản xuất và nhà khai thác chuẩn bị lộ trình trang bị, lắp đặt thiết bị cần thiết để đáp ứng quy định (do hậu quả của covid nên lộ trình 01/01/2023 không thực hiện được”. Quy định này được ICAO điều chỉnh lại trong ICAO Annex 6 Amendment 48 “6.18.1 As of 1 January 2025, all aeroplanes of a maximum certificated	

			take-off mass of over 27 000 kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2024, shall autonomously transmit information from which a position can be determined by the operator at least once every minute”	
D. Phụ lục V				
1	“e. Từ ngày 01/07/2024, các đối tượng Người lái tàu bay; Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay; Nhân viên điều độ khai thác bay và Tiếp viên hàng không phải được huấn luyện và đánh giá theo phương pháp dựa trên năng lực (CBTA). g. Cấp giấy phép, năng định bao gồm cấp trực tiếp, cấp dựa trên Giấy phép, Năng	Mục 1 (bổ sung khoản e, g Điều 7.013) - Khoản e Điều 7.013: đề nghị quy định rõ “... được phương pháp dựa trên năng lực (CBTA)” được quy định tại điều, khoản, điểm nào của Bộ Quy chế.	Tiếp thu sửa đổi làm rõ	“e. Từ ngày 01/07/2024, các đối tượng Người lái tàu bay; Nhân viên điều độ khai thác bay và Tiếp viên hàng không phải được huấn luyện ban đầu, định kỳ nhằm mục đích cấp phép, năng định và duy trì hiệu lực của giấy phép, năng định và được đánh giá

	định do Quốc gia thành viên ICAO cấp, tuân thủ theo quy định của Phần 7 Bộ QCATHK.”	- Khoản g Điều 7.013: đề nghị cân nhắc bỏ quy định này vì qua rà soát không có tên thủ tục “<i>cấp trực tiếp</i>”, “<i>cấp dựa trên giấy phép, năng định do Quốc gia thành viên ICAO cấp</i>” (chỉ có quy định về công nhận hiệu lực của giấy phép) và để tránh việc phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Đề nghị giữ nguyên và xin giải trình như sau: Hiện nay có TTHC là cấp giấy phép, năng định người lái tàu bay. Nội dung này chỉ là giải thích làm rõ cách thức cấp phép (đây là phương pháp cấp của nhà chức trách hàng không-chứ không phải là tên của TTHC). Như vậy với TTHC cấp giấy phép, có nhiều cách cấp đối với các đối tượng khác nhau: - Cấp trực tiếp (nghĩa là cấp cho cá nhân chưa có Giấy phép của quốc gia thành viên ICAO) - Cấp dựa trên giấy phép của Quốc gia thành viên ICAO (nghĩa là cá nhân đã có Giấy phép của quốc gia thành viên ICAO và thực hiện một thủ tục khác). Trong việc cấp dựa trên giấy phép này sẽ chia làm hai đối tượng (cấp đổi và cấp công nhận) được đề cập trong Điều 7.063 và	theo phương pháp dựa trên năng lực (CBTA)
--	--	--	---	--

			7.065	
2	“7.063 TIÊU CHUẨN CẤP GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY ĐÃ CÓ GIẤY PHÉP DO QUỐC GIA THÀNH VIÊN ICAO KHÁC CẤP ... 3. Có xác thực đối với giấy phép, năng định, ủy quyền từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc thông qua hệ thống thư điện tử, thư giấy hoặc hệ thống xác minh tự động trên hệ thống trang web của nhà chức trách hàng không cấp bằng; ... i. Thực hiện huấn luyện tại ATO do Cục Hàng không Việt Nam cho phép hoặc công nhận và hoàn thành nội	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung Điều 7.063): - Đề nghị làm rõ sự khác nhau giữa việc cấp giấy phép người lái tàu bay tại Điều này và việc công nhận hiệu lực giấy phép người lái tàu bay tại Điều 7.065 để tránh trùng lặp vì đối tượng đều là người có giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO khác cấp theo Phụ ước 1 của ICAO. - Điểm 3 khoản a: đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “... <i>ủy quyền từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc</i>”. - Tiết i điểm 3 khoản d, tiết i điểm 4 khoản c: đề nghị sửa cụm từ “<i>tại ATO do Cục HKVN cho phép và công nhận</i>” theo hướng “<i>tại ATO có Giấy chứng nhận đủ</i>	Tiếp thu và làm rõ như sau: 7.063: Cấp dựa trên thành viên ICAO (conversion) nhưng chuyển đổi sang Giấy phép của Việt Nam (với các điều kiện để chuyển đổi) và hiệu lực theo hệ thống của Việt Nam. 7.075: cấp dựa trên thành viên ICAO dưới dạng công nhận và do đó hiệu lực Giấy phép phụ thuộc hoàn toàn vào Giấy phép gốc của quốc gia thành viên ICAO. Hình thức cấp này chủ yếu đối với một số loại tàu bay mới, huấn luyện và tạm thời trong một khoảng thời gian nhằm hỗ trợ hoạt động của doanh nghiệp. Tiếp thu	Thực hiện huấn luyện tại ATO tại ATO có Giấy chứng nhận đủ

	dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định của Bộ QCATHK; ii. Nếu không thực hiện huấn luyện bay cơ bản tại ATO do Cục HKVN cho phép hoặc công nhận và có tổng giờ bay dưới 1000 giờ, phải thực hiện huấn luyện chuyển loại tàu bay tại các cơ sở được Cục HKVN cho phép hoặc công nhận và phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên tới 1000 giờ bay. 5) Có bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc.	<i>điều kiện hoạt động còn hiệu lực” và đề nghị quy định rõ “theo quy định của Bộ QCATHK” là theo quy định tại phần nào để đảm bảo tính rõ ràng.</i> - Tiết ii điểm 4 khoản d: đề nghị rà soát sửa cụm từ “<i>tại ATO do Cục HKVN cho phép và công nhận</i>” theo hướng “<i>tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực</i>”. - Điểm 5 khoản a: đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “... <i>ủy quyền từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc</i>”.	Tiếp thu Tiếp thu	điều kiện hoạt động còn hiệu lực và hoàn thành nội dung kiểm tra lý thuyết, thực hành theo quy định của Bộ QCATHK; ii. Nếu không thực hiện huấn luyện bay cơ bản tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực và có tổng giờ bay dưới 1000 giờ, phải thực hiện huấn luyện chuyển loại tàu bay tại các cơ sở được Cục HKVN cho phép hoặc công nhận và phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên tới 1000 giờ bay. 5) Có xác thực đối với giấy phép, năng định, ủy quyền từ nhà chức trách hàng không của
--	--	--	---------------------------------	--

				quốc gia cấp giấy phép gốc thông qua hệ thống thư điện tử, thư giấy hoặc hệ thống xác minh tự động trên hệ thống trang web của nhà chức trách hàng không cấp bằng
3	“ĐIỀU 7.065 TIÊU CHUẨN CẤP GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY THÔNG QUA CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY DO QUỐC GIA THÀNH VIÊN ICAO CẤP 2) Có Giấy phép do quốc gia thành viên ICAO khác cấp và bằng chứng kinh nghiệm tối thiểu tuân thủ các quy định tại Phần 7; 3) Có Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực, phù hợp với loại Giấy phép đề nghị công nhận; 5) Có bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy	Mục 3 (sửa đổi, bổ sung Điều 7.065): - Điểm 2 khoản a: đề nghị quy định rõ <i>“bằng chứng kinh nghiệm tối thiểu tuân thủ các quy định tại Phần 7”</i> được thể hiện dưới hình thức gì để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện và dẫn chiếu rõ quy định tại các điều, khoản nào của Phần 7. - Điểm 3 khoản a: đề nghị rà soát đề quy định thống nhất với quy định tại điểm 2 khoản a Điều 7.063. - Điểm 5 khoản a: đề nghị nghiên cứu quy định rõ <i>“có bằng chứng xác minh về tính các thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc”</i> được thể hiện dưới hình thức nào để đảm bảo tính rõ ràng, tránh có nhiều cách hiểu khác nhau trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu	Sửa đổi lại như sau: 2) Có Giấy phép do quốc gia thành viên ICAO khác cấp và giờ bay tối thiểu tuân thủ các quy định tại Phần 7; 3) Có Giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực phù hợp với loại Giấy phép đề nghị công nhận; 5) Có xác thực đối với giấy phép, năng định, ủy quyền từ nhà chức trách hàng không của quốc gia cấp giấy phép gốc thông qua hệ thống thư điện tử, thư giấy hoặc hệ thống xác minh tự động trên hệ thống trang web của nhà chức trách hàng không cấp bằng Có bằng chứng

	phép gốc.	- Điểm 7 khoản a: về nguyên tắc khi công nhận hiệu lực giấy phép sẽ phải theo thời gian của giấy phép được đã được cấp, do đó đề nghị thuyết minh rõ việc quy định về thời hạn công nhận là 12 tháng.	Nội dung này đã được đưa ra khỏi dự thảo	xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc.
4	“Phụ lục 2 Điều 7.120: Các yêu cầu về kinh nghiệm đối với tham dự khóa huấn luyện cấp năng định loại 3. Đã vượt qua bài kiểm tra lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại theo quy định của Phần này; ... i. Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện MCC đối với máy bay tại tổ chức huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc ... b. Cục HKVN cấp năng định loại hạn chế cho máy bay tổ lái nhiều thành viên để cho	- Phụ lục 2 Điều 7.120, khoản a điểm 3: đề nghị quy định rõ “theo quy định của phần này” là tại điều khoản điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện. - Phụ lục 2 Điều 7.120, khoản a điểm 4: đề nghị xem xét lại quy định “... được Cục HKVN phê chuẩn” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư. - Phụ lục 2 Điều 7.120, khoản b: đề nghị quy định rõ thủ tục “<i>cấp năng định loại hạn chế cho máy bay tổ lái nhiều thành</i>	Tiếp thu và sửa dự thảo (Tiếp thu và đã bỏ từ “hạn chế”)	3. Đã vượt qua bài kiểm tra lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại theo quy định tại Điều 7.215 của Phần này; i. Có chứng chỉ hoàn thành khóa huấn luyện MCC đối với máy bay tại tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực; hoặc

	phép người được cấp giữ vai trò Người lái thay thế khi bay bằng (relief crew) đối với máy bay khi bay trên mực bay FL 200 khi hai thành viên tổ lái khác có năng định loại theo quy định khoản a của Điều này. c. Khi được quy định trong tài liệu Dữ liệu về tính phù hợp trong khai thác (OSD) hoặc tài liệu tương đương được ban hành bởi nhà sản xuất tàu bay , việc thực hiện các thẩm quyền của năng định loại có thể bị hạn chế bằng việc bay kèm dưới sự giám sát của giáo viên bay . Giò bay kèm phải được ghi rõ trong nhật ký của người lái và được ký bởi giáo viên bay kèm. Các giới hạn được gỡ bỏ khi người lái hoàn thành các quy định về giò bay kèm được quy định trong OSD hoặc tài liệu tương đương.” Phụ lục 3 Điều 7.120. Các quy định cụ thể về	<i>viên”</i> được quy định tại điều, khoản, điểm nào của Bộ quy chế để tránh việc phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư. - Phụ lục 2 Điều 7.120 khoản c: đề nghị làm rõ quy định “<i>Khi được quy định trong tài liệu dữ liệu về tính phù hợp...</i>” để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị rà soát chỉnh lý lại quy định này để đảm bảo tính dễ hiểu. - Phụ lục 3 Điều 7.120 khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “... <i>khóa huấn luyện</i>		c. Khi được quy định trong tài liệu về huấn luyện chuyển loại Dữ liệu về tính phù hợp trong khai thác (OSD) hoặc tài liệu tương đương được ban hành bởi nhà sản xuất tàu bay như Tài liệu Dữ liệu về tính phù hợp trong khai thác (OSD) hoặc tài liệu có nội dung tương đương, việc thực hiện các thẩm quyền của năng định loại có thể bị hạn chế bằng việc bay kèm dưới sự giám sát của giáo viên bay. a. Người lái tàu bay sau khi hoàn thành khóa
--	---	---	--	--

huấn luyện chuyển loại hoàn toàn trên buồng lái mô phỏng (ZFTT) hoặc trên tàu bay (Base training) a. Người lái tàu bay sau khi hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại tàu bay được phê chuẩn và đã hoàn thành ít nhất 500 giờ bay hoặc 250 chặng bay trên Buồng lái mô phỏng mức D được phép thực hiện huấn luyện ZFTT trước khi tham gia điều khiển tàu bay khai thác thương mại đối với loại tàu bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 10 tấn hoặc nhiều hơn 19 ghế hành khách. b. Trừ khi tuân thủ quy định tại khoản (a) Phụ lục này, Người lái phải hoàn thành huấn luyện vòng kín tại sân (Base) trên tàu bay tối thiểu 06 lần cất cánh và 06 lần hạ cánh được thực hiện bởi Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn hoặc Người khai thác tàu bay trước khi tham gia điều khiển tàu bay	<i>chuyển loại tàu bay được phê chuẩn”</i> vì quy định này sẽ phát sinh thủ tục hành chính phê chuẩn khóa huấn luyện chuyển loại. Tương tự, đề nghị rà soát đối với tiết ii điểm 4 khoản b Phụ lục 4 Điều 7.120. - Phụ lục 3 Điều 7.120 khoản b: đề nghị rà soát chỉnh lý lại quy định “Trừ khi tuân thủ quy định tại khoản a Phụ lục này,...” để đảm bảo dễ hiểu, rõ ràng trong quá trình thực hiện		huấn luyện chuyển loại tàu bay được phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác... b. Trong trường hợp không thực hiện huấn luyện theo khoản (a) Phụ lục này, Người lái phải hoàn thành huấn luyện vòng kín tại sân (Base) trên tàu bay tối thiểu 06 lần cất cánh và 06 lần hạ cánh được thực hiện bởi Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực hoặc Người khai thác tàu bay trước khi tham gia điều khiển tàu bay khai thác thương mại.
--	---	--	--

	khai thác thương mại. Phụ lục 4 Điều 7.120. Thời hạn hiệu lực và gia hạn năng định loại và hạng tàu bay a. Thời hạn hiệu lực của năng định loại và hạng tàu bay là 1 năm, năng định hạng đối với tàu bay 1 động cơ 1 người lái là 2 năm và năng định bay bằng thiết bị là 1 năm, trừ khi được quy định khác bởi Nhà chế tạo tàu bay. b. Để gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ, người lái tàu bay phải tuân thủ các quy định sau: ... ii. Hoàn thành bài kiểm tra năng lực (proficiency check)	- Phụ lục 4 Điều 7.120: đề nghị làm rõ thủ tục “<i>cấp năng định loại và hạng tàu bay</i>”, “<i>gia hạn năng định loại và hạng tàu bay</i>” được quy định tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để làm cơ sở cho việc bổ sung quy định về thời hạn hiệu lực và gia hạn năng định loại và hạng tàu bay tại Phụ lục này, tránh phát sinh các thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư. - Phụ lục 4 Điều 7.120 khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “..., <i>trừ khi được quy định khác bởi nhà chế tạo tàu bay.</i>” vì thời hạn hiệu lực của năng định loại đang được quy định tại dự thảo Thông tư. - Phụ lục 4 Điều 7.120 tiêu ii điểm 4 khoản b: đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “... <i>được Cục HKVN ủy quyền</i>”.	Năng định loại và hạng nằm trong Giấy phép người lái tàu bay. Việc cấp năng định loại và hạng thuộc thủ tục hành chính cấp Giấy phép người lái tàu bay do vậy không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.	Đã sửa lại như sau: a. Thời hạn hiệu lực của năng định loại và hạng tàu bay là 1 năm, năng định hạng đối với tàu bay 1 động cơ 1 người lái là 2 năm và năng định bay bằng thiết bị là 1 năm. ii. Hoàn thành bài kiểm tra năng lực (proficiency check) của của Cục HKVN
--	--	---	--	---

của giáo viên kiểm tra của Cục HKVN hoặc được Cục HKVN ủy quyền. ... 5. Nội dung của khoá huấn luyện phục hồi phải căn cứ trên các yếu tố sau: ... vi. Huấn luyện phục hồi có thể được thực hiện bởi Tổ chức huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn hoặc bởi chương trình huấn luyện dựa trên bằng chứng (Evidence Based Training) của Người khai thác tàu bay nếu năng định loại của người lái hết hạn không quá 1 năm. Trường hợp hết hạn năng định loại quá 01 năm, phải hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại tại Tổ chức huấn luyện được Cục HKVN cho phép hoặc công nhận. Phụ lục 5 Điều 7.120. Chương trình huấn luyện chuyển loại và hạng tàu bay a. Cục HKVN có thể xem	- Phụ lục 4 Điều 7.120 tiểu vi điểm 5 khoản b: đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “chương trình huấn luyện dựa trên bằng chứng của Người khai thác tàu bay nếu năng định loại của người lái hết hạn không quá 1 năm”. Đồng thời, đề nghị xem xét lại quy định “... được Cục HKVN cho phép hoặc phê chuẩn” để không phát sinh thủ tục hành chính cho phép hoặc phê chuẩn khóa huấn luyện. - Phụ lục 5 Điều 7.120 khoản a: đề nghị xem xét lại quy định Cục HKVN đánh giá và công nhận các chương trình huấn luyện chuyển loại, hạng của nhà sản xuất tàu bay vì phát sinh thủ tục hành chính công nhận chương trình huấn luyện. + Khoản c: đề nghị quy định rõ	Phù hợp với quy định của EASA Part FCL. Cơ sở của nội dung này là người khai thác tàu bay được phép huấn luyện phục hồi cho người lái tàu bay trong trường hợp năng định loại quá hạn dưới 1 năm. Năng định quá hạn trên 01 năm cần phải vào cơ sở huấn luyện độc lập để phục hồi lại năng định. Tiếp thu và sửa lại cho rõ	a. Được phép sử dụng các chương trình huấn luyện chuyển loại, hạng của nhà sản xuất
---	---	---	--

xét, đánh giá và công nhận các chương trình huấn luyện chuyển loại, hạng của nhà sản xuất tàu bay. c. Huấn luyện chuyển loại phải bao gồm nội dung huấn luyện mặt đất (ground training), huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng (FSTD) hoặc huấn luyện bay trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai. Chương trình huấn luyện và cách thức đánh giá phải tuân thủ theo phương pháp đánh giá dựa trên năng lực (CBTA). g. Học viên tham gia khóa huấn luyện chuyển loại, hạng tàu bay phải hoàn thành các bài kiểm tra tiến độ (progress check), kiểm tra lý thuyết và thực hành cuối khóa do ATO thực hiện trước khi hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng do Cục HKVN hoặc người được Cục HKVN bổ nhiệm thực hiện.”	<i>“phương pháp đánh giá dựa trên năng lực”</i> được quy định tại điều, khoản, điểm của bộ quy chế này để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. + Khoản g: đề nghị làm rõ quy định “... hoặc người được Cục HKVN bổ nhiệm thực hiện”.	tàu bay cho mục đích huấn luyện chuyển loại, hạng tàu bay. c. Huấn luyện chuyển loại phải bao gồm nội dung huấn luyện mặt đất (ground training), huấn luyện bay trên buồng lái mô phỏng (FSTD) hoặc huấn luyện bay trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai. Chương trình huấn luyện và cách thức đánh giá phải tuân thủ theo phương pháp đánh giá dựa trên năng lực (CBTA) theo quy định tại tài liệu hướng dẫn (Doc) 9868, 9941 và 9995 của ICAO. g. Học viên tham gia khóa huấn luyện chuyển loại, hạng tàu bay phải hoàn thành các bài kiểm tra tiến độ (progress check), kiểm tra lý thuyết và thực hành cuối khóa do ATO thực hiện trước
--	---	--

				khi hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng do Cục HKVN thực hiện.”
5	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.155: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC, KỸ NĂNG ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN a. Người lái tàu bay tư nhân phải hoàn thành khóa huấn luyện lý thuyết và kỹ năng tại Tổ chức huấn luyện được Cục HKVN cho phép hoặc công nhận. b. Khóa huấn luyện lý thuyết người lái tàu bay tư nhân phải bao gồm thời lượng tối thiểu 90 giờ trong đó có tối thiểu 30% giờ học với giáo viên hướng dẫn, bao gồm các nội dung sau:	Mục 8 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.155 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT): - Khoản a: đề nghị cân nhắc sửa cụm từ “<i>được Cục Hàng không Việt Nam cho phép hoặc công nhận</i>” thành “<i>có Giấy chứng nhận đủ điều kiện còn hiệu lực</i>”. - Khoản b: đề nghị làm rõ quy định “có tối thiểu 30% giờ học” được tính trên tổng số giờ hay từng môn học.	Tiếp thu 30% giờ học được tính trên tổng giờ học nhưng cũng bao gồm tối thiểu 30% cho từng môn học học với giáo viên. Sửa đổi dự thảo làm rõ hơn.	a. Người lái tàu bay tư nhân phải hoàn thành khóa huấn luyện lý thuyết và kỹ năng tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện còn hiệu lực. b. Khóa huấn luyện lý thuyết người lái tàu bay tư nhân phải bao gồm thời lượng tối thiểu 90 giờ trong đó có tối thiểu 30% giờ học (theo từng môn học) với giáo viên hướng dẫn, bao gồm các nội dung sau:
6	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.157: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN	Mục 9 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.157 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT): - Khoản a: đề nghị làm rõ thủ tục phê	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Giáo viên là một năng	

	a. Ngoài các yêu cầu tại Điều 7.157, người lái máy bay, trực thăng tư nhân phải được huấn luyện lý thuyết và huấn luyện bay, các nội dung huấn luyện này phải được ghi lại bởi giáo viên được Cục HKVN phê chuẩn, phù hợp với năng định loại và/hoặc hạng tàu bay huấn luyện. b. Khóa huấn luyện người lái máy bay tư nhân phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:	chuẩn giáo viên được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật nào hoặc tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để tránh làm phát sinh thủ tục hành chính tại dự thảo Thông tư. - Khoản b: đề nghị nghiên cứu quy định rõ thời gian của khóa huấn luyện, việc phân bổ thời gian đối với từng môn học để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	định trong Giấy phép người lái tàu bay vì vậy đã có thủ tục hành chính. Nội dung là mục tiêu của khóa học thực hành và giờ bay đã có quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.160 để đáp ứng các nội dung này.	
7	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.177: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP CPL a. Ngoài các yêu cầu ở Điều 7.177, người đề nghị cấp giấy phép lái máy bay thương mại phải được huấn luyện lý thuyết và huấn luyện bay, các nội dung huấn luyện này phải được ghi lại bởi giáo viên được Cục HKVN phê chuẩn, phù hợp với năng định loại và/hoặc	Mục 11 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.177): - Khoản a: đề nghị làm rõ thủ tục phê chuẩn giáo viên được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật nào hoặc tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để tránh làm phát sinh thủ tục hành chính tại dự thảo Thông tư. Đồng thời, đề nghị không sử dụng cụm từ “và/hoặc” để tránh có nhiều cách hiểu khác nhau - Khoản b: đề nghị nghiên cứu quy định rõ thời gian của khóa huấn luyện, việc phân bổ thời gian đối với từng môn học để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Giáo viên là một năng định trong Giấy phép người lái tàu bay vì vậy đã có thủ tục hành chính. Nội dung là mục tiêu của khóa học thực hành và giờ bay đã có quy định tại Phụ lục 1 Điều 7.180 để đáp ứng các nội dung này.	

	hạng tàu bay huấn luyện. b. Khóa học người lái tàu bay thương mại cho máy bay phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau:	quá trình triển khai thực hiện.		
8	"b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định. Khóa kiến thức lý thuyết quy định cụ thể như sau:	Mục 12 (sửa đổi điểm b Điều 7.215): đề nghị dẫn chiếu rõ “ <i>được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định</i> ” là quy định nào để đảm bảo tính rõ ràng.	Tiếp thu và sửa lại cho phù hợp	"b. Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay vận tải hàng không phải được huấn luyện các kiến thức hàng không và được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định. Khóa kiến thức lý thuyết quy định cụ thể như sau: ...
9	“Phục 1 Điều 7.023 CẤP NĂNG ĐỊNH HẠNG TÀU BAY	Mục 16 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.023): dự thảo Thông tư bổ sung các yêu cầu đối với “ <i>người làm đơn đề nghị cấp năng định hạng hoặc loại tàu bay</i> ”. Với quy định này sẽ làm phát sinh thêm yêu cầu cấp năng định, do đó đề nghị rà soát lại quy định này.	Tiếp thu sửa đổi cho phù hợp. Tuy nhiên năng định hạng hoặc loại nằm trong Giấy phép người lái tàu bay (đã có TTHC cho nội dung này).	“Phục 1 Điều 7.023 TIÊU CHUẨN CẤP NĂNG ĐỊNH HẠNG HOẶC LOẠI TÀU BAY a. Để được cấp năng định hạng hoặc loại tàu bay, người lái phải hoàn thành khóa huấn luyện tại một Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều

				kiện hoạt động còn hiệu lực (ATO). b Để được cấp năng định hạng hoặc loại tàu bay phải đạt bài kiểm tra kiến thức lý thuyết do ATO tổ chức để thể hiện trình độ kiến thức lý thuyết yêu cầu cần thiết đối với khai thác an toàn hạng hoặc loại tàu bay áp dụng:
10	“Phụ lục 1 Điều 7.030 TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI LOẠI TÀU BAY c. Hoàn thành khóa huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay đối với giáo viên được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu huấn luyện hoặc nhà sản xuất tàu bay thực hiện.	Mục 17 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.030) - Khoản c: đề nghị làm rõ thủ tục “<i>giáo viên được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu huấn luyện</i>” được quy định tại điều, khoản, điểm nào để tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới, đảm bảo phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Tương tự, đề nghị rà soát đối với khoản g.	Tiếp thu sửa đổi cho phù hợp	c. Hoàn thành khóa huấn luyện mặt đất và huấn luyện bay được mô tả trong tài liệu huấn luyện hoặc khóa huấn luyện giáo viên do nhà sản xuất tàu bay thực hiện.
11	“Phụ lục 1 Điều 7.035 TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN TRONG BUỒNG LÁI MÔ PHÒNG VÀ GIÁO VIÊN PHỐI HỢP TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN	Mục 18 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.035) - Khoản c, g: đề nghị xem xét lại quy định này vì phát sinh thủ tục “<i>gia hạn và phục hồi năng định giáo viên trên buồng lái mô</i>	Tiếp thu và giải trình như sau: <i>Giáo viên trên buồng lái mô phỏng và giáo viên viên phối hợp thành viên tổ bay là một năng định</i>	Sửa đổi lại cho rõ: c. Các quy định về duy trì năng định Giáo viên trên buồng lái mô phỏng

	c. Các quy định về gia hạn hoặc phục hồi năng định Giáo viên trên buồng lái mô phỏng (SFI) .. g. Gia hạn hoặc phục hồi năng định Giáo viên phối hợp thành viên tổ bay (MCCI) ..	<i>phỏng” và thủ tục “Gia hạn hoặc phục hồi năng định Giáo viên phối hợp thành viên tổ bay”. Điều này là không phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.</i>	<i>trong Giấy phép người lái tàu bay (đã có TTHC).</i>	(SFI) 1. SFI phải đáp ứng các yêu cầu sau: (i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục tính từ ngày được bổ nhiệm SFI. (ii) Trong trường hợp đã hết hạn năng định SFI, hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên nhắc lại (refresher) với tư cách là SFI tại ATO; (iii) Hoàn thành đạt các bài sát hạch lý thuyết của Cục HKVN. (iv) Hoàn thành đạt bài kiểm tra kỹ năng đối với loại tàu bay cụ thể đại diện cho các loại
--	---	---	---	---

				tàu bay xin gia hạn trên FSTD của Cục HKVN. g. Để duy trì năng định Giáo viên phối hợp thành viên tổ bay (MCCI) 1. Giáo viên MCCI phải hoàn thành các yêu cầu của tiết iii điểm 1 khoản e của Điều này trên loại FNPT II,III, FSTD liên quan trong vòng 12 tháng liên tục tính từ thời điểm bổ nhiệm MCCI. 2. Để gia hạn năng định giáo viên MCCI: Người nộp đơn phải hoàn thành các yêu cầu của tiết iii điểm 1 khoản e của Điều này trên loại FNPT II,III MCC, FSTD phù hợp.”
12	“PHỤ LỤC 2 CỦA ĐIỀU 7.237: TIÊU CHUẨN GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY KHOÁ HUẤN	Mục 19 (bổ sung Phụ lục 2 Điều 7.237): - Tiết ii điểm 2 khoản a: đề nghị làm	Tiếp thu và sửa đổi làm rõ	(ii) Hoàn thành khoá huấn luyện ban đầu về CRM tại hãng hàng

	LUYỆN TỔ LÁI NHIỀU THÀNH VIÊN MPL (ii) Hoàn thành khoá huấn luyện ban đầu về CRM tại hãng hàng không theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn. c. Để duy trì năng định giấy phép giáo viên huấn luyện MPL, trong vòng 12 tháng liên tục, người làm đơn phải duy trì các điều kiện sau: d. Nếu giáo viên huấn luyện MPL không thể đảm bảo các yêu cầu tại khoản c nêu trên, trước khi thực hiện huấn luyện khoá MPL phải Thực hiện huấn luyện nhắc lại tại ATO được cho phép hoặc công nhận và hoàn thành bài đánh giá năng lực để cấp giấy phép năng định giáo viên MPL”	rõ quy định “<i>chương trình huấn luyện được phê chuẩn</i>” là do cơ quan nào phê chuẩn, thủ tục phê chuẩn được quy định tại văn bản QPPL nào để đảm bảo tính rõ ràng, tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư. - Khoản c: đề nghị làm rõ quy định “<i>trong vòng 12 tháng liên tục</i>” được tính kể từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng. - Khoản d: tương tự như các ý kiến đã nêu ở trên, đề nghị rà soát để sửa lại cụm từ “<i>được cho phép hoặc công nhận</i>” cho phù hợp để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại Thông tư.		không theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác, huấn luyện. c. Để duy trì năng định giấy phép giáo viên huấn luyện MPL, trong vòng 12 tháng liên tục kể từ ngày được cấp năng định giáo viên MPL, giáo viên huấn luyện phải duy trì các điều kiện sau: 1. Thực hiện huấn luyện 01 bài SIM tối thiểu 3 giờ trong chương trình huấn luyện MPL; 2. Một bài huấn luyện bay tối thiểu 01 giờ và bao gồm tối thiểu 02 lần cất và hạ cánh. d. Nếu giáo viên huấn luyện MPL không thể đảm bảo các yêu cầu
--	--	---	--	--

				tại khoản c nêu trên, trước khi thực hiện huấn luyện khoá MPL phải Thực hiện huấn luyện nhắc lại tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực (ATO) và hoàn thành bài đánh giá năng lực để duy trì năng định giáo viên MPL.”
13	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CÁC YÊU CẦU VỀ KINH NGHIỆM ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP TRỰC TIẾP GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯƠNG MẠI (CPL) a. Nội dung khóa huấn luyện và sát hạch thực hành CPL/IR tích hợp đối với máy bay: 1. Người tham gia khoá huấn luyện tích hợp CPL(A)/IR phải hoàn thành toàn bộ các giai đoạn “huấn luyện” trong một khóa huấn luyện liên tục theo chương trình huấn luyện của Tổ chức huấn	Mục 21 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.180): đề nghị rà soát, không sử dụng ký tự “/” - Điểm 1 khoản a: đề nghị làm rõ quy định “<i>chương trình huấn luyện của Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn</i>” để đảm bảo tính rõ ràng, tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư. - Điểm 4 khoản a, điểm 4 khoản b: đề nghị làm rõ “<i>Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa học</i>” theo hướng lượng hóa phần không hoàn thành để đảm bảo tính rõ ràng trong việc xác định không hoàn thành.	Tiếp thu (đã bỏ “/” khỏi dự thảo)	Đã sửa lại như sau: 1. Người tham gia khoá huấn luyện tích hợp CPL(A),IR phải hoàn thành toàn bộ các giai đoạn huấn luyện trong một khóa huấn luyện liên tục theo chương trình huấn luyện của Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực. 4. Học viên không hoàn thành toàn bộ

luyện được phê chuẩn. 4. Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa huấn luyện CPL/IR(A) có thể đề nghị được tham gia sát hạch lý thuyết và thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn. b. Chương trình huấn luyện tích hợp CPL/IR đối với Trực thăng: 2. Người nộp đơn có thể tham gia huấn luyện với tư cách là học viên huấn luyện từ đầu, hoặc với tư cách là người người lái trực thăng có giấy phép PPL (H) được cấp theo Phụ lục 1 của Công ước Chicago. Trong trường hợp người này giữ: Giấy phép PPL (H), 50% kinh nghiệm liên quan sẽ được ghi nhận, tối đa là: (i) 40 giờ, trong đó tối đa 20 giờ là giờ bay kèm với giáo viên; (ii) 50 giờ, trong đó tối đa 25 giờ giờ bay kèm với giáo viên, nếu đã đạt được năng định bay đêm trên trực thăng.	- Điều 2 khoản b: đề nghị làm rõ quy định “<i>Trong trường hợp người này giữ Giấy phép PPL (H), 50% kinh nghiệm liên quan sẽ được ghi nhận ...</i>” thì xác định định thể nào là kinh nghiệm liên quan, cơ quan nào có thẩm quyền ghi nhận và xác định tỷ lệ kinh nghiệm này.	Điều 2 khoản b đề cập đến việc cho phép tính giờ tích lũy đối với người lái đã có Giấy phép PPL (H) để nghị cấp Giấy phép CPL. “kinh nghiệm liên quan” ở đây là giờ bay. Tổ soạn thảo chỉnh sửa lại cho rõ nghĩa.	khóa huấn luyện CPL,IR(A) có thể đề nghị được tham gia sát hạch lý thuyết và thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn với điều kiện đáp ứng các quy định tại Điều 7.155, 7.157, 7.160.. 2. Người nộp đơn có thể tham gia huấn luyện với tư cách là học viên huấn luyện từ đầu, hoặc với tư cách là người người lái trực thăng có giấy phép PPL (H) được cấp theo Phụ lục 1 của Công ước Chicago. Trong trường hợp người này giữ: Giấy phép PPL (H), 50% giờ bay sẽ được ghi nhận, tối đa là: (i) 40 giờ, trong đó tối đa 20 giờ là giờ bay kèm với giáo viên; (ii) 50 giờ, trong
---	--	--	---

	4. Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa huấn luyện CPL (H)/IR có thể đề nghị được tham gia sát hạch lý thuyết và thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn.			đó tối đa 25 giờ giờ bay kèm với giáo viên, nếu đã đạt được năng định bay đêm trên trực thăng.
14	“7.043 CẤP NĂNG ĐỊNH CHO NHÂN VIÊN SỬA CHỮA CHUYÊN NGÀNH HÀNG KHÔNG a. Cục HKVN cấp năng định sau cho nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không: 1. Thân cánh; 2. Hệ thống sinh lực; 3. Cánh quạt; 4. Điện điện tử; 5. Thiết bị (Đồng hồ); 6. Máy tính; 7. Thiết bị khẩn nguy 8. Cấu trúc kim loại và vật liệu tổng hợp; 9. Cánh quay; 10. Thiết bị phụ 11. Lắp ráp tàu bay thử nghiệm.”	Mục 23 (sửa đổi, bổ sung Điều 7.043): dự thảo Thông tư sửa theo hướng bổ sung thêm 5 loại năng định cho nhân viên sửa chữa chuyên ngành, như vậy quy định này làm phát sinh thêm thủ tục hành chính, do đó đề nghị xem xét lại quy định này để đảm bảo không trái với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Nội dung này xin được giải trình như sau: Các năng định nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không hiện tại được chia thành 6 loại bao gồm tất cả các loại hình sửa chữa trên tàu bay và thiết bị tàu bay, khi đề nghị cấp năng định, tất cả chỉ áp dụng một thủ tục hành chính duy nhất. Sửa đổi lần này chỉ chi tiết hóa thành các năng định cụ thể nhỏ hơn để thuận lợi cho thí sinh và đơn vị khi làm hồ sơ đề nghị thi (Trước đây sẽ phải ghi thành giới hạn phạm vi đề nghị thuộc một năng định bao quát) và vẫn sử dụng thủ tục hành chính như hiện tại nên không làm phát sinh	

			thêm thủ tục hành chính"				
15	“g. Các loại giấy phép và năng định sẽ hết hạn vào ngày cuối cùng của tháng đến hạn kể từ tháng được cấp mới hoặc gia hạn trừ trường hợp bị đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ trước ngày hết hạn.”	Mục 24 (sửa đổi, bổ sung khoản g Điều 7.053): về nguyên tắc giấy phép và năng định sẽ hết hiệu lực khi hết thời hạn ghi trên giấy phép, do đó đề nghị xem xét lại quy định “ <i>Các giấy phép và năng định sẽ hết hạn vào ngày cuối cùng của tháng đến hạn kể từ tháng được cấp mới hoặc gia hạn</i> ”.	Đã tiếp thu và chỉnh sửa trong dự thảo	Sửa lại như sau: “(g) Các loại giấy phép và năng định sẽ có hiệu lực đến ngày cuối cùng của tháng đến hạn kể từ tháng được cấp mới hoặc gia hạn trừ trường hợp bị đình chỉ, thu hồi hoặc hủy bỏ trước ngày hết hạn.”			
16	“c. Yêu cầu cụ thể về thời lượng và mức kiến thức khóa huấn luyện kỹ thuật cơ bản bảo dưỡng tàu bay như sau: 1. Yêu cầu về tổng thời lượng tối thiểu và tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết trên tổng thời lượng khóa học như sau: <table><tr><td>K h o á h ọ c á h ọ c</td><td>Tổng thời lượng khoá học (giờ)</td><td>Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết tối thiểu</td></tr></table>	K h o á h ọ c á h ọ c	Tổng thời lượng khoá học (giờ)	Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết tối thiểu	Mục 26 (sửa đổi, bổ sung khoản c Phụ lục 1 Điều 7.355): - Điểm 1 khoản c: tại mục tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết (%), đề nghị làm rõ trường hợp nào áp dụng mức 30%, 35%, 50%, 60% (hay áp dụng mức trung bình của khoảng tỷ lệ) để bảo đảm tính rõ ràng trong quá trình thực hiện. - Khoản c: tại cột mức kiến thức đề nghị quy định rõ “đơn vị tính” để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và ghi rõ mức "tối thiểu" và "tối đa" - Đơn vị tính “mức kiến thức đã được ghi rõ tại Khoản a Phụ lục 1 Điều 7.355	Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết (tối thiểu và - tối đa) (%) 30-35 ..
K h o á h ọ c á h ọ c	Tổng thời lượng khoá học (giờ)	Tỷ lệ thời lượng huấn luyện lý thuyết tối thiểu					

	<table><tr><td></td><td></td><td>và tối đa (%)</td></tr><tr><td>A</td><td>800</td><td>30-35</td></tr><tr><td>1</td><td></td><td></td></tr></table>			và tối đa (%)	A	800	30-35	1					
		và tối đa (%)											
A	800	30-35											
1													
E. Phụ lục VI													
1	“5. Đánh giá viên y khoa: là bác sỹ được Cục HKVN bổ nhiệm để thực hiện việc đánh giá kết quả giám định nhân viên hàng không.”	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung điểm 5 khoản a Điều 8.003): đề nghị làm rõ quy định “là bác sỹ được Cục Hàng không bổ nhiệm”, trường hợp bác sỹ không phải là công chức, viên chức thuộc Cục thì Cục HKVN có thẩm quyền bổ nhiệm hay không?	Tiếp thu và giải trình cụ thể như sau: Thuật ngữ Đánh giá viên y khoa (medical assessor) bắt nguồn từ định nghĩa, quy định của ICAO trong Phụ ước 1 (Annex 1), là người được bổ nhiệm bởi nhà chức trách hàng không. Do chức năng, nhiệm vụ của đánh giá viên y khoa, người này có thể được xem là giám sát viên an toàn trong lĩnh vực y khoa và có thể được nhà chức trách hàng không bổ nhiệm theo Điều 7 Nghị định số 66/2015/NĐ-CP về nhà chức trách hàng không.										

2	“b. Bất cứ người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nào bị từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe bởi cơ sở y tế có thẩm quyền có thể, trong vòng 5 ngày, kể từ ngày bị từ chối, kiến nghị bằng văn bản đến Nhà chức trách hàng không để xem xét lại việc từ chối đó.”	Mục 6 (sửa đổi khoản b Điều 8.035): đề nghị chỉnh lý lại quy định “... <i>có thẩm quyền có thể, trong vòng 5 ngày ...</i>” để đảm bảo dễ hiểu, rõ ràng trong quá trình áp dụng.	Tiếp thu	“b. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe bị từ chối cấp Giấy chứng nhận sức khỏe bởi cơ sở y tế có thẩm quyền trong vòng 5 ngày kể từ ngày bị từ chối có thể kiến nghị bằng văn bản đến Nhà chức trách hàng không để xem xét lại việc từ chối đó.”
3	“b. Thời hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe có thể được gia hạn thêm tối đa 45 ngày, căn cứ vào việc xem xét, đánh giá của Đánh giá viên y khoa của Nhà chức trách hàng không.”	Mục 7 (sửa đổi khoản b Điều 8.045): đề nghị làm rõ cơ sở của quy định về việc gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe thêm tối đa 45 ngày, việc gia hạn này có phải thực hiện thủ tục nào hay không, gia hạn 45 ngày kể từ ngày nào, cơ quan nào có thẩm quyền gia hạn hiệu lực của Giấy chứng nhận sức khỏe để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện, tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới.	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Quy định này đang hiện hành nhằm đáp ứng quy định tại Điểm 1.2.4.4.1 của Annex 1 của ICAO (thời hạn của Giấy CNSK có thể gia hạn đến 45 ngày theo quyết định của nhà chức trách HK). Việc thực hiện là do quyết định của nhà chức trách hàng không dựa trên ý kiến của đánh giá viên y khoa chứ không là một TTHC xin gia hạn	

			hiệu lực thêm 45 ngày.	
G. Phụ lục VII				
1	“4. Bản sao có chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) và phụ lục năng định khai thác dạng bản giấy có chứng thực bởi Cục HKVN hoặc người khai thác có AOC. Phụ lục phạm vi hoạt động (Opspec) có thể mang theo ở dạng điện tử, với điều kiện người khai thác tàu bay xây dựng quy trình kiểm soát trong tài liệu chất lượng.”	Mục 5 (sửa đổi, bổ sung điểm 4, 5 khoản a Điều 10.035): đề nghị làm rõ cơ sở quy định Cục HKVN có thẩm quyền chứng thực phụ lục năng định khai thác.	Tiếp thu và sửa lại cho phù hợp	“4. Bản sao có chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) và phụ lục năng định khai thác dạng bản giấy. Phụ lục phạm vi hoạt động (Opspec) có thể mang theo ở dạng điện tử, với điều kiện người khai thác tàu bay xây dựng quy trình kiểm soát trong tài liệu chất lượng.”
2	“(3) Đối với khai thác ban đêm phải thực hiện ít nhất một hạ cánh vào ban đêm ở vị trí điều khiển tàu bay trong vòng 90 ngày”	Mục 6 (sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 10.077): đề nghị làm rõ “ <i>trong vòng 90 ngày</i> ” là kể từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và sửa đổi cho phù hợp	“(3) Đối với khai thác ban đêm phải thực hiện ít nhất một hạ cánh vào ban đêm ở vị trí điều khiển tàu bay.”
H. Phụ lục VIII				

1	“2. Phần 2 tài liệu phạm vi hoạt động (Operations Specifications) quy định phạm vi hoạt động, bao gồm các thông tin về căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.”	Mục 3 (sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 12.017): đề nghị làm rõ “<i>các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác ... được chấp thuận nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác</i>” là cơ quan nào chấp thuận, thủ tục chấp thuận đã được quy định tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để đảm bảo tính rõ ràng, tránh phát sinh các thủ tục hành chính mới.	Tiếp thu sửa đổi	“2. Phần 2 tài liệu phạm vi hoạt động (Operations Specifications) bao gồm các thông tin về căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn.”
2	“10. Các thông tin chi tiết (detailed ops spec) về thông tin tổ chức của người khai thác, căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất được nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn, các tài liệu được phê chuẩn, thông tin về quản lý đội tàu	Mục 9 (bổ sung điểm 10 khoản b Phụ lục 2 Điều 12.017): <i>tương tự mục 3 đề nghị rà soát lại quy định “các tài liệu được phê chuẩn”</i> là cơ quan nào chấp thuận, thủ tục chấp thuận đã được quy định tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để đảm bảo tính rõ ràng, tránh phát sinh các thủ tục hành chính mới.	Tiếp thu	“10. Các thông tin chi tiết (detailed ops spec) bao gồm thông tin tổ chức của người khai thác, căn cứ khai thác chính, bảo dưỡng chính, các khu vực khai thác, các chặng bay khai thác, các sân bay khai thác, các tổ chức cung cấp dịch vụ mặt đất, các tổ chức bảo dưỡng, các tài liệu an

	bay khai thác, các thỏa thuận, hợp đồng hoặc thông tin về huấn luyện của người khai thác tàu bay.”			toàn bay của người khai thác, thông tin về quản lý đội tàu bay khai thác, các thỏa thuận, hợp đồng hoặc thông tin về huấn luyện của người khai thác tàu bay.”
I. Phần IX				
1	“d. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng tối thiểu theo quy định hoặc trong các trường hợp sau, chọn giá trị lớn hơn: 1. Đối với tàu bay có số hành khách từ 20 đến 50: 01 tiếp viên hàng không; 2. Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 khách;” “3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là số thập phân thì làm tròn lên số nguyên đứng ngay sau đó.”	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung khoản d điểm 3, khoản e Điều 13.010) - Khoản d: đề nghị làm rõ quy định <i>“chọn giá trị lớn hơn”</i> để đảm bảo rõ nghĩa, dễ hiểu trong quá trình triển khai thực hiện. - Điểm 3 khoản e: đề nghị làm rõ quy định <i>“Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số có thể làm tròn lên số nguyên đứng ngay trước đó”</i> để đảm bảo rõ nghĩa, dễ hiểu, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu sửa lại làm rõ	“d. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng tối thiểu theo quy định hoặc trong các trường hợp sau: 1. Đối với tàu bay có số hành khách từ 20 đến 50: 01 tiếp viên hàng không; 2. Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 khách;” “3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là số thập phân thì làm tròn

				lên số nguyên đứng ngay sau đó.”
2	"13.014 YÊU CẦU VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA TIẾP VIÊN TRƯỞNG a. Khi cần có nhiều hơn một tiếp viên hàng không, thì thành phần của tổ tiếp viên hàng không phải bao gồm một tiếp viên trưởng do người khai thác tàu bay chỉ định	Mục 3 (bổ sung Điều 13.014) - Khoản a: đề nghị cân nhắc bỏ quy định “do người khai thác tàu bay chỉ định” để tránh can thiệp sâu vào việc sắp xếp nhân sự của doanh nghiệp.	Tiếp thu và viết lại cho rõ nghĩa do đây là một yêu cầu trong công tác đảm bảo nguồn lực an toàn khai thác bay đối với người khai thác tàu bay.	"a. Khi cần có nhiều hơn một tiếp viên hàng không, thì thành phần của tổ tiếp viên hàng không phải bao gồm một tiếp viên trưởng được người khai thác tàu bay chỉ định cho chuyến bay.”

K. Phụ lục X

1	“1. Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay: Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN bổ nhiệm để thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay trên tàu bay, buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể; 2. Giáo viên kiểm tra - FSTD: Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN bổ nhiệm để chỉ thực hiện việc đánh giá kỹ năng bay	Mục 1 (sửa đổi điểm 1, 2 khoản a Điều 14.003): đề nghị làm rõ cơ sở quy định “<i>giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN bổ nhiệm</i>”, trường hợp giáo viên không là công chức thuộc Cục HKVN thì Cục HKVN có thẩm quyền bổ nhiệm hay không?	Hiện nay công tác cấp phép nhân viên hàng không được thực hiện thông qua giáo viên kiểm tra (examiner) được Cục HKVN bổ nhiệm theo chương H Phần 1 Bộ QCATHK. Điều này phù hợp với ICAO Annex 1, Doc 8335 và thông lệ quốc tế.	
---	---	---	---	--

	trên buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể.”			
2	“14.055 HUẤN LUYỆN MẶT ĐẤT VỀ NÂNG HẠNG, CHUYỂN LOẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY Người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện mặt đất cho Người lái tàu bay theo chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác đối với các mục đích sau: a. Chuyển từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay; b. Nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay; c. Khai thác đồng thời hai vị trí trên cùng loại tàu bay; d. Chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác.	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.055): đề nghị xem xét lại quy định “ <i>chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn</i> ” vì quy định này phát sinh thủ tục phê chuẩn chương trình huấn luyện, điều này là trái với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu, giải trình làm rõ: Nội dung HL này nằm trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng theo quy định Điều 12.153 Bộ QCATHK và đã có TTHC cho nội dung phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác.	

	đ. Nội dung huấn luyện quy định chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.055.”			
3	“a. Không người nào được phép thực hiện hoặc sử dụng người khác thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ bay trừ khi người đó đã hoàn thành khoá huấn luyện bay ban đầu của Người khai thác tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn về loại tàu bay khai thác nêu tại tài liệu hướng dẫn khai thác.”	Mục 6 (sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 14.060): đề nghị xem xét lại quy định <i>“hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn”</i> vì phát sinh thủ tục hành chính mới, điều này là trái với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu, giải trình làm rõ: Nội dung HL này nằm trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng theo quy định Điều 12.153 Bộ QCATHK và đã có TTHC cho nội dung phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác.	
4	“Người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện bay cho Người lái tàu bay theo chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác đối với các mục đích sau: a. Chuyển từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay; ...	Mục 7 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.062): đề nghị xem xét lại quy định <i>“chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn”</i> vì phát sinh thủ tục hành chính mới, điều này là trái với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu, giải trình làm rõ: Nội dung HL này nằm trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng theo quy định Điều 12.153 Bộ QCATHK và đã có TTHC cho nội dung phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác.	

	“14.090 BAY KHAI THÁC CÓ GIÁM SÁT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY e. Người lái tàu bay từ 09 ghế trở xuống không phải thực hiện quy định tại khoản c Điều này trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đã hoàn thành các yêu cầu về việc kiểm tra trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của người được Nhà chức trách hàng không ủy quyền.”	Mục 9 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.090): đề nghị rà soát, không sử dụng ký từ “/”. Đồng thời, tại khoản e: đề nghị làm rõ quy định “<i>người được Nhà chức trách hàng không ủy quyền</i>” là ai, cơ sở pháp lý của việc ủy quyền này?	Tiếp thu và sửa đổi lại cho phù hợp	Sửa đổi lại như sau: “e. Người lái tàu bay từ 09 ghế trở xuống không phải thực hiện quy định tại khoản c Điều này trước khi thực hiện khai thác chở khách thương mại nếu đã hoàn thành các yêu cầu về việc kiểm tra trình độ trên đường bay chính thức đối với loại tàu bay đó dưới sự giám sát của Nhà chức trách hàng không”
6	“iii. Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay theo quy định tại Điều 14.060 trong trường hợp quá 12 tháng kể từ chuyển bay gần nhất.”	Mục 10 (sửa đổi, bổ sung tiết iii điểm 3 khoản a Điều 14.115), Mục 12 (bổ sung tiết iv điểm 3 khoản a Điều 14.115): đề nghị xem xét lại quy định “<i>Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu</i>” vì về nguyên tắc huấn luyện phục hồi phải đơn giản hơn huấn luyện ban đầu.	Tiếp thu và sửa đổi làm rõ	Sửa đổi lại như sau: “iii. Huấn luyện phục hồi năng định như Huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay theo quy định tại Điều 14.060 trong trường hợp quá 12 tháng kể từ chuyển bay gần nhất.”

“14.127 NGƯỜI LÁI TÀU BAY VẬN HÀNH HƠN MỘT LOẠI TÀU BAY .. 2. Đối với việc khai thác hàng không thương mại, ít nhất 02 bài kiểm tra thành thạo trên một loại phải được hoàn thành trong vòng chu kỳ 3 năm. ... d. Đối với nhiều hơn một loại hoặc kiểu trực thăng được sử dụng cho các hoạt động khai thác tương tự nhau, nếu bài kiểm tra line (line check) luân phiên giữa các loại hoặc biến thể, mỗi bài kiểm tra line phải đánh giá lại các bài kiểm tra cho các loại và kiểu trực thăng. đ. Các quy trình thích hợp và các hạn chế trong khai thác	Mục 12 (bổ sung Điều 14.127): - Điểm 2 khoản b: đề nghị quy định rõ “trong vòng chu kỳ 03 năm” được tính từ thời điểm nào để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. - Khoản d: đề nghị làm rõ quy định “bài kiểm tra line” là bài kiểm tra gì để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện. - Khoản đ: đề nghị rà soát, chỉnh lý lại quy định này để đảm bảo rõ nghĩa, dễ hiểu và khả thi trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu - Điểm 2 khoản b: Tiếp thu và chỉnh sửa cho rõ nghĩa - Khoản d: tiếp thu - Khoản đ: tiếp thu và viết lại cho rõ nghĩa	Đã viết lại cho rõ nghĩa: 2) Đối với việc khai thác hàng không thương mại, ít nhất 02 bài kiểm tra thành thạo trên một loại phải được hoàn thành trong vòng chu kỳ 3 năm liên tục tính từ ngày làm bài kiểm tra kỹ năng lần đầu trước khi thực hiện vận hành hơn một loại tàu bay. d. Đối với nhiều hơn một loại hoặc kiểu trực thăng được sử dụng cho các hoạt động khai thác tương tự nhau, nếu bài kiểm tra khai thác trên chuyến bay (line check) luân phiên giữa các loại hoặc biến thể, mỗi bài kiểm tra line phải đánh giá lại các bài kiểm tra cho các loại và kiểu trực thăng.
---	---	---	--

	phải được nêu rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) cho bất kỳ hoạt động khai thác trên nhiều hơn một loại hoặc kiểu.”			đ. Các quy trình khai thác và các giới hạn trong khai thác phải được nêu rõ trong Tài liệu hướng dẫn khai thác (OM) cho bất kỳ hoạt động khai thác nhiều hơn một loại hoặc kiểu loại”.
8	“a. Người khai thác tàu bay được phép sử dụng và cá nhân được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay cho người khai thác tàu bay khi người này đã hoàn thành chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ do Nhà chức trách hàng không phê chuẩn đối với các năng định huấn luyện nêu tại tài liệu hướng dẫn khai thác.	Mục 13 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.130): - Khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “ <i>chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ do Nhà chức trách hàng không phê chuẩn</i> ” vì phát sinh thủ tục hành chính mới, điều này là trái với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu và giải trình làm rõ: Nội dung HL này nằm trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng theo quy định Điều 12.153 Bộ QCATHK và đã có TTHC cho nội dung (phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác).	
9	“ĐIỀU 14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN “a. Giáo viên huấn luyện bay – tàu bay: tổ chức, cá nhân được sử dụng hoặc được	Mục 14 (sửa đổi khoản a Điều 14.133) - Điểm 5: đề nghị quy định rõ “ <i>trong khoảng thời gian 24 tháng</i> ” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu Sửa lại	Sửa lại cho rõ như sau: điểm 5 khoản a của Điều 14.133 như sau: “...trong khoảng thời gian 24 tháng từ ngày

	thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện bay trên loại máy bay có liên quan khi người đó: ... 5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng, hoặc kết hợp, nếu thích hợp.”	Đồng thời, đề nghị cân nhắc sửa theo hướng “... <i>Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp thực hiện trên tàu bay và buồng lái mô phỏng, nếu thích hợp</i>”. Tương tự đề nghị rà soát đối với điểm 5 khoản b Điều 14.133 (Mục 15), điểm 4 khoản c Điều 14.133 (Mục 16)	được bổ nhiệm là giáo viên huấn luyện bay – tàu bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác” Tương tự đối với điểm 5 khoản b Điều 14.133 “... trong khoảng thời gian 24 tháng từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên huấn luyện – FSTD bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác” Tương tự đối với điểm 4 khoản c Điều 14.133 “... trong khoảng thời gian 24 tháng tính từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên huấn luyện tiếp viên hàng không bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác”. 5) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24
--	---	--	---

				tháng. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp cả hai”.
10	“d. Giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ của giáo viên huấn luyện đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay liên quan đến loại tàu bay hoặc vị trí có liên quan khi người đó: ... 4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng.”	Mục 17 (sửa đổi khoản d Điều 14.133) - Điểm 4: đề nghị quy định rõ “<i>trong khoảng thời gian 36 tháng</i>” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu Sửa lại	điểm 4 khoản d của Điều 14.133 như sau: “... trong khoảng ngày 36 tháng từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay bởi người khai thác tàu bay theo tài liệu hướng dẫn khai thác”.
11	“14.140 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN KIỂM TRA a. Giáo viên kiểm tra bay – tàu bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được phép thực hiện nhiệm vụ giáo viên kiểm tra bay	Mục 19 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.140) - Điểm 2 khoản a: đề nghị làm rõ quy định “<i>Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp</i>” thì như thế nào được xác định là phù hợp để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và sửa đổi cho phù hợp	Sửa đổi như sau: 2. Có giấy chứng nhận sức khỏe đối với người lái tàu bay với các mức theo quy định tại Phần 8 để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy

trong chương trình huấn luyện người lái tàu bay trên loại tàu bay có liên quan khi người đó: 2. Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp để thực hiện nhiệm vụ của tổ bay theo quy định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp; 5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng, hoặc kết hợp, nếu thích hợp; 6. Được bổ nhiệm bởi Cục HKVN”. b. Giáo viên kiểm tra - FSTD: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phỏng khi người đó: 4. Trong khoảng thời gian 12	- Điểm 5 khoản a, điểm 5 khoản b: đề nghị quy định rõ “<i>trong khoảng thời gian 24 tháng</i>” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị cân nhắc sửa theo hướng “... <i>Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay hoặc buồng lái mô phỏng hoặc kết hợp thực hiện trên tàu bay và buồng lái mô phỏng, nếu thích hợp</i>”. - Điểm 6 khoản a, điểm 6 khoản b, điểm 5 khoản c, điểm 4 khoản d: đề nghị làm rõ quy định “<i>được bổ nhiệm bởi Cục Hàng không...</i>”, trường hợp bác sĩ không phải là công chức, viên chức thuộc Cục thì Cục HKVN có thẩm quyền bổ nhiệm hay không. - Điểm 4 khoản b: đề nghị làm rõ quy định “<i>trong khoảng thời gian 12 tháng trước đó</i>” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	định. Trong trường hợp không thực hiện nhiệm vụ của tổ bay thì không yêu cầu có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp. 5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng liên tục tính từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên kiểm tra. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, hoặc buồng lái mô phỏng, hoặc kết hợp, nếu thích hợp; cả hai. Theo quy định tại Chương H, giáo viên kiểm tra được bổ nhiệm bởi Cục HKVN. 4. Trong khoảng thời gian 12 tháng trước khi thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra trên buồng lái mô phỏng, hoàn thành ít nhất 5
--	--	---

tháng trước đó, hoàn thành ít nhất 5 chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được bổ nhiệm làm giáo viên kiểm tra; 5. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 24 tháng. Bài kiểm tra có thể thực hiện trên tàu bay, buồng lái mô phỏng, hoặc kết hợp, nếu thích hợp; c. Giáo viên kiểm tra tiếp viên hàng không: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó: ... 4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện	- Điểm 5 khoản d: đề nghị làm rõ quy định “trong khoảng thời gian 36 tháng” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.		chuyến bay với chức năng thành viên tổ bay trên loại tàu bay có liên quan theo quy định hoặc quan sát trên buồng lái việc thực hiện 02 chuyến bay trên loại tàu bay mà giáo viên được bổ nhiệm làm giáo viên kiểm tra;
---	--	--	---

	trong khoảng thời gian 24 tháng; 5. Được bổ nhiệm bởi Cục HKVN. d. Giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay: tổ chức, cá nhân được phép sử dụng hoặc được thực hiện nhiệm vụ của giáo viên kiểm tra đối với chương trình huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó: 4. Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng kiểm tra do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng liên tục tính từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên kiểm tra;			
12	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.037: CÁC YÊU CẦU CHÍNH VỀ HUẤN LUYỆN VÀ KIỂM TRA DỰA TRÊN BẢNG CHỨNG VÀ NĂNG LỰC “PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.100: YÊU CẦU VỀ	Mục 20 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.037), Mục 21 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.062), Mục 22 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.100), Mục 23 (Phụ lục 1 Điều 14.075), Mục 24 (bổ sung Phụ lục 2 Điều 14.080), Mục 25 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.130), Mục 26 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.133), Mục 27 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.137): đề nghị quy định rõ thời lượng huấn luyện	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Các nội dung này quy định về các yêu cầu đối với huấn luyện và kiểm tra dựa trên năng lực và bằng chứng, huấn luyện và đánh giá đối với giáo	

	ĐƯỜNG BAY/KHU VỰC KHAI THÁC ĐỐI VỚI KHAI THÁC THƯƠNG MẠI “PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 14.080 NỘI DUNG KIỂM TRA KỸ NĂNG VẬN HÀNH TÀU BAY “Phụ lục 1 Điều 14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN “Phụ lục 1 Điều 14.133 YÊU CẦU VỀ ĐÁNH GIÁ ĐỊNH KỲ ĐỐI VỚI GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG “Phụ lục 1 Điều 14.137: PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137 CÁC YÊU CẦU VỀ CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA	đối với từng nội dung để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị rà soát nội dung huấn luyện và kiểm tra để đảm bảo phù hợp với thực tế và phù hợp, thống nhất với các chương trình huấn luyện tại các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành hàng không.	viên. Các nội dung huấn luyện, đánh giá này là các mục tiêu cần phải nắm được đối với giáo viên. Đây không phải là chương trình huấn luyện của tổ chức huấn luyện (ATO) mà là trách nhiệm của người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện đối với giáo viên và đây là mục tiêu của huấn luyện nên không quy định cụ thể thời lượng mà tùy vào phạm vi, công việc của mỗi Hãng hàng không sẽ quyết định nội dung huấn luyện khác nhau.	
13	“Phụ lục 1 Điều 14.137: PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137 CÁC YÊU CẦU VỀ	Mục 28 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.137): Phụ lục này quy định về chương trình huấn luyện giáo viên kiểm tra, do đó	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Các nội dung này quy	

	CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA	đề nghị nghiên cứu quy định rõ về thời lượng của chương trình để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “<i>huấn luyện nâng cao</i>” (tại khoản a điểm 2) vì hiện nay tại Thông tư 10/2018/TT-BGTVT quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 35/2021/TT-BGTVT) chỉ có quy định về huấn luyện ban đầu, huấn luyện định kỳ, huấn luyện phục hồi (không có quy định về huấn luyện này.	định về các yêu cầu huấn luyện đối với giáo viên kiểm tra. Các nội dung huấn luyện, đánh giá này là các mục tiêu cần phải nắm được đối với giáo viên. Đây không phải là chương trình huấn luyện của tổ chức huấn luyện (ATO) mà là trách nhiệm của người khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện đối với giáo viên và đây là mục tiêu của huấn luyện nên không quy định cụ thể thời lượng. Các thuật ngữ chỉ trong Bộ QCATHK là dành cho thông tư chuyên ngành nên không mâu thuẫn với Thông tư 10/2018/TT-BGTVT và Thông tư số 35/2021/TT-BGTVT.	
L. Phụ lục XI				
1	“d. Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu trữ ở điểm khởi hành hoặc một địa điểm được quy định rõ trong	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 16.030): đề nghị xem xét lại quy định “ <i>được để lại ở điểm khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác</i> ” để	Tiếp thu và viết lại làm rõ	Đã viết lại làm rõ: “d) Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được lưu trữ ở điểm khởi

	tài liệu hướng dẫn khai thác bởi người được chỉ định của Người khai thác.”	tránh can thiệp vào việc sắp xếp nhân sự của doanh nghiệp.		hành hoặc một địa điểm được quy định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác bởi người Người khai thác tàu bay.”
M. Phụ lục XII				
1	“a. Người khai thác tàu bay chỉ được phép thực hiện các công việc liên quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không khi họ đáp ứng các quy định tại Phần này và được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn để thực hiện chức năng đó. b. Người khai thác tàu bay phải chứng minh sự tuân thủ tuyệt đối các quy định của Phần này trước khi được cấp phép và phê chuẩn để thực hiện các công việc liên	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 18.013): - Khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “<i>được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn để thực hiện ...</i>” để tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới trong dự thảo Thông tư. - Khoản b: đề nghị xem xét lại quy định “<i>được cấp phép và phê chuẩn để thực hiện các việc liên quan đến vận chuyển ...</i>” để tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới trong dự thảo Thông tư. Trường hợp đã có quy định đề nghị dẫn chiếu cụ thể.	Tiếp thu và giải trình như sau: Hiện nay vận chuyển hàng nguy hiểm là một năng định trong phụ lục khai thác thuộc Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cần phải được nhà chức trách hàng không phê chuẩn. Điều này nhằm tuân thủ Annex 6, Annex 18 của ICAO, tuân thủ quy định hiện hành của Bộ QCATHK tại Điều	

	quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.”		12.017. Hiện hành Cục HKVN đã có thủ tục hành chính về sửa đổi, bổ sung Giấy CN người khai thác tàu bay bao hàm cho nội dung này.	
N. Phụ lục XIV				
1	“20.105 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN THỰC HIỆN RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY c. Người ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng phải được Người khai thác huấn luyện và kiểm tra sát hạch về các nội dung sau: 6. Các mẫu biểu sử dụng cho nhật ký kỹ thuật của tàu bay, hỏng hóc được phép trì hoãn theo MEL hoặc các tài liệu bảo dưỡng đã được phê chuẩn;	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung Điều 20.105): - Điểm 6 khoản c: đề nghị xem xét lại quy định “<i>tài liệu bảo dưỡng đã được phê chuẩn</i>” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và chỉnh sửa trong dự thảo	Điểm 6 khoản c: 6. Cách sử dụng tài liệu Nhật ký kỹ thuật và các mẫu biểu liên quan đặt trên tàu bay, cách ghi thông tin thực hiện các công việc bảo dưỡng và lập hồ sơ hỏng hóc được phép trì hoãn sửa chữa theo tài liệu MEL và các tài liệu bảo dưỡng khác;
2	20.095 GHI CHÉP HỆ THỐNG HỒ SƠ CỦA TÀU BAY “3. Các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi	2. Mục 7 (sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 20.095): - Khoản 3: đề nghị xem xét lại quy định “<i>Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận cho phép khai thác thiết bị</i>” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới	Tiếp thu và chỉnh sửa trong dự thảo	“3. Các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu quy định tại Phụ lục 2 Điều

	các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu quy định tại Phụ lục 2 Điều 21.157 Bộ QCATHK. Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu quy định bởi các Nhà chức trách được công nhận quy định tại khoản c Điều 3.030 Phần 3 của Bộ quy chế này. Các định dạng Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị và điều kiện chấp nhận được quy định như sau:	tại dự thảo Thông tư.		21.157 Bộ QCATHK và các Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị tàu bay ban hành bởi các Nhà sản xuất và Tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu quy định bởi các Nhà chức trách được công nhận quy định tại khoản c Điều 3.030 Phần 3 của Bộ quy chế này. Các định dạng Giấy chứng nhận cho phép khai thác của thiết bị và điều kiện chấp nhận được quy định như sau:
Phụ lục XV				
1	“23.005 QUY ĐỊNH VỀ LOẠI HÌNH KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG KHÔNG VÌ MỤC ĐÍCH THƯƠNG MẠI Người khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại phải tuân thủ toàn bộ các quy định của Phần này và có loại hình hoạt động khai thác được	Mục 2 (sửa đổi Điều 23.005): đề nghị xem xét lại quy định “<i>có loại hình hoạt động khai thác được phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác ...</i>” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và giải trình như sau: Hiện nay đã có TTHC về phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác. Các nội dung này đều nằm trong TTHC này.	

	phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Điều 23.005.”			
2	“a. Hệ thống tài liệu của Người khai phải được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận, trong đó bao gồm các tài liệu sau:”	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 23.025): đề nghị xem xét lại quy định “... <i>người khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận</i> ” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và giải trình như sau: Hiện nay đã có TTHC về phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác. Các nội dung này đều nằm trong TTHC này.	