

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

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

Số: 6679/CHK-TCATB

Hà Nội, ngày 30 tháng 12 năm 2022

V/v tiếp thu ý kiến hoàn thiện 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

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Cục Hàng không Việt Nam nhận được công văn số 13744/BGTVT-VT ngày 23 tháng 12 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải về việc tiếp thu ý kiến góp ý hoàn thiện dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay (các nội dung góp ý tại cuộc họp ngày 23/12/2022 tại Bộ GTVT). Trên cơ sở các ý kiến của Bộ GTVT và các đơn vị trong ngành hàng không, Cục HKVN đã tổng hợp, giải trình, tiếp thu các ý kiến tại Phụ lục 1, 2 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 GIẢI TRÌNH TIẾP THU Ý KIẾN CÁC ĐƠN VỊ VỀ DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(Kèm theo công văn số 6679/CHK-TCATB ngày 30 tháng 12 năm 2022)

**Trên cơ sở các góp ý của các đơn vị tại văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 và cuộc họp tại Bộ GTVT ngày 23/12/2022*

I. CÁC GÓP Ý CỦA CÁC VỤ THUỘC BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

STT	Nội dung dự thảo	Đơn vị góp ý	Nội dung góp ý	Ý kiến của Cục HKVN	Nội dung sửa lại dự thảo (nếu có)
1	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Thanh Tra Bộ	Thanh tra Bộ GTVT không có ý kiến bổ sung dự thảo Thông tư	N/A	N/A (không áp dụng)
2.1	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông	Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát tổng thể các quy định về năng định của nhân viên hàng không trong dự thảo thông tư này nhằm tránh tình trạng trùng lặp, chồng chéo về thời hạn trong các quy định về cấp năng định cho nhân viên hàng không.	Tiếp thu và giải trình như sau: Điều 8 của Thông tư 10 đã loại trừ các đối tượng quy định tại các văn bản pháp luật chuyên ngành hàng không về lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, khai thác tàu bay, quản lý và đảm bảo hoạt động bay. Do vậy, nội dung của dự thảo thông tư sửa đổi bổ sung này không chồng chéo	N/A

				với các văn bản quy phạm pháp luật khác.	
2.2	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông	Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại các tiêu chí, quy định về an toàn khai thác tàu bay, sân bay tại Việt Nam nhằm đạt tiêu chuẩn khai thác các sân bay theo khuyến cáo của ICAO, Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) nhưng vẫn đảm bảo phù hợp với năng lực tài chính, cơ sở hạ tầng và nhân viên của doanh nghiệp cảng hàng không-sân bay, doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không. Tránh tình trạng quy định tiêu chuẩn, điều kiện cao quá không phù hợp với điều kiện, năng lực của doanh nghiệp	Tiếp thu và giải trình như sau: Dự thảo thông tư này chỉ đưa ra các quy định đối với lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, không đưa ra các tiêu chuẩn cho sân bay. Các tiêu chuẩn về sân bay hiện nay được quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật liên quan của lĩnh vực Cảng hàng không sân bay. Công tác xây dựng thông tư về Bộ QCATHK lĩnh vực tàu bay và tàu bay được xây dựng nhằm đảm bảo tuân thủ các quy định của ICAO, Cục HK Liên bang Mỹ, Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA) và theo thông lệ quốc tế nhằm đảm bảo tiêu chuẩn an toàn hàng không được sửa đổi,	

				cập nhật kịp thời. Trong quá trình biên soạn, cơ quan soạn thảo (bao gồm cả các thành viên thuộc các đơn vị trong ngành hàng không) đã cân nhắc, đánh giá tác động để đảm bảo phù hợp với năng lực, điều kiện của doanh nghiệp. Cho đến nay, dự thảo không ghi nhận ý kiến đóng góp nào về khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện mà có thể ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.	
3	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Vụ Môi trường	Thống nhất nội dung dự thảo Thông tư	N/A	N/A
4	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Vụ Quản lý Doanh Nghiệp	Vụ Quản lý doanh nghiệp nhận thấy việc sửa đổi một số điều của Thông tư để đảm bảo phù hợp với quy định của ICAO và thực tế khai thác nhằm nâng cao an toàn hàng không là cần thiết.	N/A	N/A

			Vụ Quản lý doanh nghiệp thống nhất với nội dung Dự thảo Thông tư do Cục Hàng không Việt Nam xây dựng.		
5	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Vụ tài chính	Nội dung nêu tại Dự thảo Thông tư thuộc lĩnh vực kỹ thuật chuyên ngành hàng không, Vụ Tài chính không có chuyên môn sâu trong lĩnh vực này, vì vậy đề nghị Quý Vụ tổng hợp thêm ý kiến của cơ quan, đơn vị liên quan để xem xét, tham mưu báo cáo Lãnh đạo Bộ theo quy định	N/A	N/A
6.1	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	1. Điểm 2 Phụ lục V: Đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc việc sửa đổi, bổ sung quy định này vì làm phát sinh các TTHC: + Thủ tục cấp đổi giấy phép người lái tàu bay; + Thủ tục công nhận hiệu lực giấy phép người lái tàu bay. (Liên quan đến Giấy phép này, hiện nay Bộ Quy chế đang công bố 03 TTHC là: Thủ tục Cấp Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay; Thủ tục Cấp lại Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay; Thủ tục Gia hạn năng định cho người lái tàu bay.)	Tiếp thu và giải trình: Đối với Nhân viên hàng không: Điều 69 và Điều 70 của Luật HK giao Bộ GTVT cấp, công nhận giấy phép, chứng chỉ nhân viên hàng không. Hiện nay đã có thủ tục hành chính về cấp Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay và thủ tục này đã bao gồm nội dung cấp đổi giấy phép người lái và cấp công nhận giấy phép người lái tàu bay. Việc sửa đổi này là vô cùng cần thiết để tránh việc Người lái tàu bay nước ngoài ít	Bổ sung nội dung để làm rõ ý kiến giải trình: “7.013 Quy định chung (g) Cấp giấy phép, năng định bao gồm cấp dựa trên chuyên đổi Giáp phép, Năng định do Quốc gia thành viên ICAO cấp về Giấy phép, năng định của Việt Nam (cấp đổi) hoặc cấp dựa trên Công nhận hiệu lực Giáp phép, Năng định do Quốc gia thành viên ICAO cấp (công nhận) hoặc cấp trực tiếp theo quy định của Phần 7 Bộ QCATHK”

				kinh nghiệm giờ bay lợi dụng chính sách của Việt Nam để vào Việt Nam với mục đích tích lũy kinh nghiệm, huấn luyện, sau đó khi đã có đủ giờ bay kinh nghiệm, các đối tượng này lại đi sang môi trường hàng không khác. Như vậy, vô hình chung Việt Nam trở thành môi trường để huấn luyện cho người lái tàu bay nước ngoài. Bên cạnh đó, các thông lệ quốc tế như tại Châu Âu hay Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc... không ưu tiên người lái tàu bay nước ngoài vào môi trường hàng không của họ chỉ để bay tích lũy kinh nghiệm và huấn luyện mà các quốc gia này sẽ ưu tiên cho công dân của mình. Ngoài ra để tránh hiểu nhầm về phát	
--	--	--	--	--	--

				sinh TTHC mới (như cấp đổi và công nhận – thực chất đều nằm trong TTHC cấp Giấy phép người lái tàu bay), tổ dự thảo bổ sung nội dung làm rõ việc cấp phép có thể dựa trên việc chuyển đổi bằng lái, công nhận bằng lái từ quốc gia thành viên ICAO và cấp trực tiếp từ Cục HKVN.	
6.2	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	2. Điểm 1 Phụ lục VI: Đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc đối với sửa đổi, bổ sung quy định này, vì quy định như trên làm phát sinh thêm TTHC cho 03 Giấy phép mới: - Giấy phép người lái tàu bay thương mại (CPL) - Giấy phép người lái thuộc tổ lái nhiều thành viên (MPL) - Giấy phép vận tải hàng không thương mại (ATPL) Hiện nay, Bộ Quy chế đang công bố TTHC đối với “Giấy phép cho người lái tàu bay”.	Tiếp thu và giải trình: Nội dung sửa đổi này không liên quan tới thủ TTHC cấp Giấy phép cho người lái tàu bay vì đây là quy định áp dụng về tiêu chuẩn sức khỏe cho từng đối tượng người lái tàu bay. Trước đây các quy định này đã có, tuy nhiên cao hơn tiêu chuẩn của ICAO đối với đối tượng Học viên bay. Việc sửa đổi phù hợp với Annex 1 của ICAO	Viết lại làm rõ và tránh hiểu nhầm về TTHC như sau: a. Sửa đổi tiêu đề điểm 1 và điểm 2 khoản a Điều 8.007 như sau: “1. Nhóm 1: áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau: 2. Nhóm 2: áp dụng cho người nộp đơn đề nghị cấp hoặc có các giấy phép sau:” b. Bãi bỏ tiết iv điểm 1 khoản a Điều 8.007

				đối với từng loại Giấy phép.	
6.3	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	3. Điểm 6 Phụ lục VI: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc việc sửa đổi các quy định tại phần này vì có liên quan đến các TTHC chưa được công bố như: - Các thủ tục về cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không; - Các thủ tục về cấp Giấy chứng nhận cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không (AMC); - Các thủ tục về Chấp thuận giám định viên y khoa hàng không (AME).	Tiếp thu và giải trình như sau: Đối với công tác cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không hiện nay theo Điều 69 Luật HKDD do cơ sở y tế có thẩm quyền cấp. Việc cấp Giấy CNSKNV Hàng không do các cơ sở y tế có thẩm quyền cấp và Giấy chứng nhận sức khỏe là một điều kiện nằm trong TTHC về cấp phép nhân viên hàng không (chứ không được hiểu là một TTHC riêng biệt) và do đó không phát sinh TTHC đối với việc giám định sức khỏe để được cấp Giấy chứng nhận SK NVHK. * Nội dung sửa đổi này là các quy định chung về bảo mật thông tin sức khỏe nhân viên hàng không	Viết lại làm rõ để tránh hiểu nhầm là TTHC

				chứ không đề cập hay sửa đổi các nội dung liên quan, phát sinh đến TTHC * Chấp thuận giám định viên y khoa hàng không (AME) là quy trình nội bộ của Cục HKVN (không là TTHC).	
6.4	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	4. Điểm 1 Phụ lục VII: Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ căn cứ pháp lý, quy trình thủ tục cấp Giấy phép người lái tàu bay tư nhân.	Tiếp thu và giải trình: Đối với Nhân viên hàng không: Điều 69 và Điều 70 của Luật HK giao Bộ GTVT cấp, công nhận giấy phép, chứng chỉ nhân viên hàng không. Nội dung này không ảnh hưởng tới TTHC cấp giấy phép người lái tàu bay tư nhân mà chỉ quy định về quyền hạn của người lái tàu bay tư nhân khi thực hiện khai thác tàu bay.	
6.5	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo	Văn phòng Bộ	5. Điểm 4, điểm 28 Phụ lục VIII: Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ căn cứ pháp lý thủ tục cấp Giấy chứng nhận Người khai thác hàng không chung vì	Tiếp thu Đã đưa ra khỏi dự thảo	

	thông tư)		mục đích thương mại khai thác tàu bay một người lái.		
6.6	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	6. Điểm 3 Phụ lục XIV: Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ “Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay” có phải là “Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay” không? Đề nghị rà soát và chỉnh sửa các quy định về chức danh nhân viên cho đồng bộ với các Thông tư có liên quan (Thông tư 10/2018/TT-BGTVT) và các TTHC đã được công bố, công khai.	Tiếp thu và làm rõ như sau: Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay là người được Người khai thác tàu bay phê chuẩn để thực hiện rà soát các nội dung liên quan đến công tác bảo dưỡng thực hiện chức năng đánh giá, giám sát nội bộ như đánh giá viên nội bộ của đơn vị không thuộc các chức danh nhân viên hàng không nêu trong thông tư 10.	N/A
6.7	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	7. Điểm 8 Phụ lục XIV: Đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc đối với sửa đổi quy định này vì liên quan tới các TTHC chưa được công bố, công khai: - Thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tạm thời; - Thủ tục cấp phép bay chuyển sân.	Tiếp thu và đã đưa ra khỏi dự thảo.	N/A
6.8		Văn phòng Bộ	8. Điểm 1, điểm 8 Phụ lục XV: Việc sửa đổi, bổ sung này đã làm phát	Tiếp thu và giải trình:	Sửa lại câu chữ cho phù hợp và không phát sinh

2.Sửa đổi Điều 23.005 quy định tại Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau: “23.005 QUY ĐỊNH VỀ NĂNG ĐỊNH 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 được cấp năng định khai thác theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Điều 23.005.” 8.Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 23.005 của Phần 23 Phụ lục XX của Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT		sinh TTHC “Năng định khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại”. Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ căn cứ pháp lý của việc quy định TTHC này trong dự thảo Thông tư.	Hiện nay theo quy định của Khoản 2 Điều 198 “2. Hoạt động hàng không chung phải đáp ứng các điều kiện sau đây: a) Tàu bay, tổ bay phải được cấp giấy phép, chứng chỉ cần thiết theo quy định của Luật này và phù hợp với loại hình hoạt động khai thác được thực hiện; b) Bảo đảm các điều kiện về an toàn hàng không, an ninh hàng không, bảo vệ môi trường và các quy định khác của pháp luật có liên quan”, theo đó tàu bay và tổ bay phải phù hợp với loại hình hoạt động khai thác được thực hiện. Do đó nội dung nêu trên phù hợp với Luật HKDD. Tuy nhiên nội dung này không là 1 TTHC mà các nội dung về “Nội dung loại hình khai	thủ tục hành chính về cấp năng định: “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 phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Điều 23.005.”
--	--	---	---	--

	ngày 31/03/2016 do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành như sau: “Phụ lục 1 của Điều 23.005 Năng định khai thác hàng không chung không vì mục đích thương mại”			thác hàng không chung không vì mục đích thương mại” nằm trong tài liệu hướng dẫn khai thác được phê chuẩn. Nội dung này cũng nhằm đáp ứng quy định của Phụ ước (Annex) 6 Phần 2 của ICAO	
6.9	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	9. Về quy định Mẫu kết quả của các TTHC sau: Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung thêm mẫu kết quả của các TTHC được sửa đổi, bổ sung trong dự thảo Thông tư vì hiện nay Bộ đang thực hiện chuẩn hóa kết quả giải quyết TTHC theo yêu cầu của VPCP trên CSDL dịch vụ công về TTHC, cụ thể: - Mẫu Giấy chứng nhận phê chuẩn Tổ chức bảo dưỡng tàu bay (AMO). - Mẫu Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC);	Tiếp thu 2. Bổ sung điểm 6, khoản (d) Điều 5.015 quy định tại Mục 2 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau: “ (6) Mẫu Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng tàu bay quy định tại phụ lục 1 Điều 5.015” 3. Bổ sung Phụ lục 1 Điều 5.015 quy định tại Mục 2 Phụ lục IV sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 5 ban hành kèm theo	

				Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT như sau: “Phụ lục 1 Điều 5.015: Mẫu CAAV Form 512A GIẤY CHỨNG NHẬN PHÊ CHUẨN TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG TÀU BAY Đã bổ sung PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 12.017 MẪU GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY	
6.10	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	10. Về việc đánh giá tác động đối với thủ tục hành chính Đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung thực hiện đánh giá tác động theo quy định tại Thông tư số 03/2022/TT-BTP ngày 10/02/2022 đối với “Thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu”.	Tiếp thu Đã đưa ra khỏi dự thảo	
6.11	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Văn phòng Bộ	11. Dự thảo Thông tư có quy định nhiều các cụm từ “chấp thuận”, “phê chuẩn”. Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát toàn bộ dự thảo Thông tư có quy định các cụm từ “chấp thuận”, “phê chuẩn” để thay thế bằng cụm từ khác cho phù hợp, tránh hiểu nhầm là quy định TTHC.	Tiếp thu Đã rà soát cụm từ “chấp thuận”, “phê chuẩn” để đảm bảo không phát sinh các TTHC	Đã sửa vào dự thảo các nội dung liên quan đến cụm từ “chấp thuận”, “phê chuẩn” để đảm bảo không phát sinh TTHC theo hiện hành.

II. CÁC GÓP Ý CỦA CÁC VỊ THUỘC NGÀNH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

STT	Nội dung dự thảo	Đơn vị góp ý	Nội dung góp ý	Ý kiến của Cục HKVN	Nội dung sửa lại dự thảo (nếu có)
7	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	CẢNG HKQT VÂN ĐỒN	Nhất trí với nội dung dự thảo	N/A	N/A
8	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Tổng công ty Cảng HKVN-CTCP	Nhất trí với nội dung dự thảo	N/A	N/A
9	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Công ty CPHK Tre Việt	Nhất trí với nội dung dự thảo	N/A	N/A
10	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Công ty CPHK Pacific Airlines	Không có ý kiến bổ sung thêm	N/A	N/A
11	Theo văn bản 12245/BGTVT-VT ngày 22/11/2022 (kèm theo dự thảo thông tư)	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam	Cơ bản nhất trí và không có ý kiến với các nội dung sửa đổi, bổ sung	N/A	N/A
12.1	VAR 7.603, mục C.3.iii	Tổng công ty HKVN	Đề nghị sửa lại thành:	Đề nghị giữ nguyên	

		(Vietnam Airlines)	iii. Sau khi được cấp đổi sang giấy phép người lái tàu bay của Việt nam phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên của người khai thác tàu bay hoặc tại các tổ chức được Cục HKVN phê chuẩn để đạt được tổng giờ bay 1000h trước khi khai thác thương mại.	Nội dung sửa đổi đã bao gồm cả đối tượng Người lái tàu bay và tổ chức khác được Cục HKVN phê chuẩn. Hình thức bay kèm hiện nay là khai thác thương mại vì người lái tàu bay đã có Giấy phép của Nhà chức trách hàng không cấp theo tiêu chuẩn ICAO nên không thể yêu cầu phải bay tới 1000h mới được khai thác thương mại.	
12.2	VAR 7.603, mục C.4.ii:	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị sửa lại thành: ii. Nếu không thực hiện huấn luyện bay cơ bản tại ATO do Cục KHVN phê chuẩn và có tổng giờ bay dưới 1000 giờ, phải thực hiện huấn luyện chuyển loại tàu bay tại các cơ sở được Cục HKVN phê chuẩn và sau khi được cấp đổi sang giấy phép người lái tàu bay của Việt nam phải thực hiện chương trình bay kèm với giáo viên của người khai thác tàu bay hoặc tại các tổ chức được Cục HKVN phê chuẩn để đạt được tổng giờ bay 1000h trước khi khai thác thương mại.	Đề nghị giữ nguyên Hình thức bay kèm hiện nay là khai thác thương mại vì người lái tàu bay đã có Giấy phép của Nhà chức trách hàng không cấp theo tiêu chuẩn ICAO nên không thể yêu cầu phải bay tới 1000h mới được khai thác thương mại	
12.3	VAR 7.065, mục C.1.vi	Tổng công ty HKVN	Đề nghị bỏ nội dung phải huấn luyện Liên lạc vô tuyến vì khi các PC đã được cấp	Đề nghị giữ nguyên	

		(Vietnam Airlines)	giấy phép lái máy bay của quốc gia khác thì đều đã được huấn luyện ND này theo tiêu chuẩn chung của ICAO	Đây là hướng dẫn của ICAO và nội dung này là nội dung kiểm tra sát hạch chứ không phải huấn luyện.	
12.4	Phụ lục 1 7.110	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	- Mục a-(5) ; “kết quả bài kiểm tra sát hạch trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp;” : đề nghị bỏ vì hồ sơ đề nghị cấp phép ban đầu không có hồ sơ mục này. - Mục d: cấp lại giấy phép do sắp hết hạn: đề nghị bỏ mục d(1), (2)(3) (4).	Đề nghị giữ nguyên Nội dung này không có trong dự thảo đề nghị sửa đổi.	
12.5	Phụ lục 2 7.110	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	- Mục (a) (2)&(3): bỏ do Giấy phép và chứng chỉ sức khỏe Cục HKVN là nơi ban hành, kiểm soát hạn hiệu lực nên không cần đổi chiếu bản chính - Mục (a)(4) &(5): kết quả kiểm tra sát hạch lý thuyết lần thực hành không thuộc hồ sơ ban đầu đề nghị cấp phép. Mục (a) (4) sát hạch lý thuyết CHK không thực hiện.	Đề nghị giữ nguyên Nội dung này không có trong dự thảo đề nghị sửa đổi.	
12.6	Phụ lục 3 Điều 7.120. Các quy định cụ thể về huấn luyện chuyển loại hoàn toàn trên buồng lái mô phỏng (ZFTT) hoặc trên	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Nêu rõ second officer có cần thực hiện ZFTT trên máy bay không. Vì theo sửa đổi sẽ không được TH trên SIM nữa (second officer cũng cần type rating và cấp bằng)	Đề nghị giữ nguyên Theo nội dung dự thảo sửa đổi, ZFTT được phép thực hiện trên SIM.	

	tàu bay (Base training)				
12.7	7.065 (C)6	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Nội dung về giờ bay nêu tại cột 2 đề nghị áp dụng theo CV số 614/CHK-TCATB ngày 21/2/2022	Đề nghị giữ nguyên Trong dự thảo sửa đổi không có Mục C (6) của Điều 7.065	
12.8	10.493	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Chỉ thị 4377 của Cục đang mâu thuẫn với VAR-10.493. VAR-10.493 đang phù hợp với thông lệ quốc tế (EASA, FAR, CASA)-> đề nghị sửa lại chỉ thị 4377.	Tiếp thu Hiện VAR 10.493 đã đáp ứng các thông lệ quốc tế và Cục HKVN không sửa đổi nội dung VAR này.	N/A
12.9	10.175 (c) Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo các thành viên tổ lái khi thực hiện các nhiệm vụ đảm bảo an toàn cho tàu bay trong khi bay liên tục sử dụng thiết bị thở ô-xy khi độ cao ca-bin vượt quá 700 hpa (10.000 feet) trong khoảng thời gian nhiều hơn 30 phút	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Crew member minimum oxygen supply & use: “The PIC shall ensure that all flight crew members, when engaged in performing duties essential to the safe operation of an aircraft in flight, use breathing oxygen continuously at cabin altitudes exceeding 700 hPa (10,000 ft) for a period in excess of 30 minutes and whenever the cabin altitude exceeds 620 hPa (13,000 ft).” Xem xét điều chỉnh để làm rõ đối tượng sử dụng oxy và điều kiện áp dụng mà PIC phải đảm bảo. Xem xét tính tương thích nội dung điều khoản phiên bản tiếng Việt và tiếng Anh	Tiếp thu Giữ nguyên VAR 10.175 (c) do nội dung này đã phù hợp với ICAO và Cục HKVN không sửa nội dung này. Đối tượng trong bản tiếng việt đã rõ.	N/A

	hoặc khi độ cao cao hơn vượt quá 620 hpa (13.000 feet).				
12.10	10.114 (a)	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Xem xét lại nội dung tiếng Việt về lĩnh vực người chỉ huy tàu bay phải kiểm soát, xem xét tính tương thích với nội dung bản tiếng Anh	Tiếp thu Đã rà soát đảm bảo nội dung phù hợp với ICAO (hiện đang phù hợp với ICAO và Cục HKVN không sửa nội dung này trong dự thảo lần này)	N/A
12.11	10.328 CẢNH BÁO TĂNG VÀ GIẢM ĐỘ CAO Ngoại trừ quy định khác trong tài liệu hướng dẫn kiểm soát không lưu, tổ bay chỉ được phép sử dụng ở mức nhỏ hơn 8m/giây hoặc 1.500 ft/phút (phụ thuộc vào thiết bị đo) trong khoảng	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	“Unless otherwise specified in an air traffic control instruction, the flight crew shall use a rate less than 8 m/ sec or 1 500 ft/min (depending on the instrumentation available) throughout the last 300 m (1 000 ft) of climb or descent to the assigned level to avoid unnecessary airborne collision avoidance system (ACAS II) resolution advisories in aircraft at or approaching adjacent altitudes or flight levels.” Góp ý nghiên cứu bổ sung thêm điều kiện áp dụng “khi có tàu bay hoạt động trong khu vực lân cận”	Đề nghị giữ nguyên Đã rà soát và đề nghị giữ nguyên nội dung này trong VAR (do nội dung này đang phù hợp ICAO và Cục HKVN không sửa nội dung này trong dự thảo lần này)	

	300 m (1.000 ft) cuối của quá trình lấy độ cao, giảm độ cao để tránh kích hoạt không cần thiết hệ thống tránh va chạm trên không (ACAS II) trên tàu bay ở độ cao hoặc mực bay tiếp cận.				
12.12	10.070(b) Người chỉ huy tàu bay phải mang theo nhật ký người lái trên tất cả các chuyến bay hàng không chung quốc tế.	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị thay thế cụm từ “all general aviation international flights” thành all flights	Tiếp thu 10.070 (b) Người lái tàu bay phải mang theo nhật ký người lái khi mang thực hiện nhiệm vụ bay.	
12.13	14.033	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị sửa đổi nội dung “50 hours” thành “50 flight hours or 25 sectors”: If the F/O has fewer than 50 flight hours or 25 sectors in an aircraft with passenger configuration for more than 19 passengers and on a large aircraft of more than 5700kg and the PIC is not an appropriately qualified check airman then all takeoffs and landings and in situations designated as critical must be conducted	Đề nghị giữ nguyên: Nội dung hiện hành đã phù hợp với các đối tượng khác nhau trong ngành hàng không do đó không đề nghị sửa theo hướng chặt hơn như đề nghị của HVN. Trong trường hợp các	

			by PIC.”	Người khai thác tàu bay muốn áp dụng chặt hơn thì có thể cho vào tài liệu khai thác và Cục HKVN sẽ đánh giá phê chuẩn.	
12.14	14.140 b	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Phần tiếng việt không có nội dung “Additional requirements” được nêu tại phần tiếng anh	Tiếp thu Hiện nay dự thảo không có nội dung yêu cầu bổ sung (additional requirements)	
12.15	14.140 b. 1.	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Cuối câu phần tiếng anh có “or”, nhưng nội dung nêu tại phần tiếng việt không có “hoặc”	Tiếp thu Nội dung dự thảo đã sửa đổi quy định này và yêu cầu phải đáp ứng đầy đủ toàn bộ các tiêu chuẩn nêu tại Khoản b của Điều 14.140.	
12.16	14.140 b, 14.133 b	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Cho phép sử dụng và gia hạn Giáo viên HL/Kiểm tra bay trên buồng lái giả định khi không đủ Sức khỏe loại 1	Tiếp thu Hiện nay không có quy định về Giấy chứng nhận sức khỏe đối với giáo viên huấn luyện, giáo viên kiểm tra trên Buồng lái mô phỏng.	
12.17	14.115 (a)(3)	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị sửa đổi thành nội dung mới như sau: - Expiry shorter than 3 months: no supplementary requirements;	Đề nghị giữ nguyên: Hiện nay các quy định này đã sửa đổi	

			- Expiry longer than 3 months but shorter than 6 months: a minimum of two training sessions; - Expiry longer than 6 months but shorter than 12 months: a minimum of three training sessions; - Expiry longer than 12 months but shorter than 24 months: a minimum of four training sessions in which the most important malfunctions in the available systems are covered; - Expiry longer than 24 months but shorter than 36 months: a minimum of six training sessions in which the most important malfunctions in the available systems are covered; - Expiry longer than 36 months: the applicant should again undergo the training required for the relevant of the common type rating.	tại Phần 7 và tuân thủ với các hướng dẫn của Nhà chế tạo tàu bay và thông lệ quốc tế. Hiện nay, trong dự thảo đề nghị sửa đổi đã quy định nếu người lái tàu bay bị quá hạn quá 12 tháng, phải đi huấn luyện lại khoá Chuyển loại tàu bay. Điều này hoàn toàn tuân thủ với ICAO và Nhà sản xuất tàu bay.	
12.18	14.133(b)	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị bổ sung nội dung “as PIC” như sau: Flight Instructor–Flight Simulation Training. No person may serve nor may any AOC holder use a person as a flight instructor in a flight simulation training device, unless, since the beginning of the 12th	Đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo. Nội dung này đã sửa đổi trong dự thảo trình Bộ GTVT và chỉ yêu cầu là chức năng của thành viên tổ bay. Không thể yêu cầu là PIC vì quy	

			calendar month before that service, that person has flown at least 5 flights as a required crew member as PIC for the type of aircraft involved or observed, on the flight deck, the conduct of 2 complete flights in the aircraft type to which the person is assigned.	định ICAO hay thông lệ quốc tế không có yêu cầu quá khắt khe (phải là chức năng PIC).	
12.19	Phụ lục 1 Điều 7.035	Tổng công ty HKVN (Vietnam Airlines)	Đề nghị Cục HK xem xét phê chuẩn chức năng SFI/SFE đối với phi công trên 65 tuổi -Theo quy định của FAA, +Sim Instructor không cần Medical Certificate, không có giới hạn về tuổi +Flight Instructor, chỉ yêu cầu Medical Class 3 (gia hạn 24 tháng/lần), và theo ref (61.3) thì giới hạn tuổi là 65 (Tham chiếu FAA 61.3 Requirement for certificates, ratings, and authorizations: (j) Age limitation for certain operations. (1) Age limitation. No person who holds a pilot certificate issued under this part may serve as a pilot on a civil airplane of U.S. registry in the following operations if the person	Tiếp thu và giải trình: Hiện nay không có quy định nào giới hạn 65 tuổi và yêu cầu về sức khỏe đối với đối tượng Giáo viên huấn luyện, kiểm tra trên buồng lái mô phỏng.	

			has reached his or her 60th birthday or, in the case of operations with more than one pilot, his or her 65th birthday)		
13.1	Phần Nơi nhận:	Tổng công ty trực thăng Việt Nam	Trong phần “Nơi nhận” của Dự thảo Thông tư, sai cách viết tên 2 công ty thuộc TCT Trực thăng: “ Công ty Bay trực thăng miền Nam (VNHS)” “ Công ty Bay trực thăng miền Bắc (VNHN)” thành Công ty Trực thăng Miền Bắc (VNHN).	Tiếp thu Ý kiến đề xuất: Sửa đúng thành: Công ty Trực thăng Miền Nam (VNHS); Công ty Trực thăng Miền Bắc (VNHN).	
13.2	Phụ lục X	Tổng công ty trực thăng Việt Nam	Các Khoản trong dự thảo trùng lặp có nội dung giống nhau của Phụ lục X (Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế. - Khoản 20 và 29 có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.037 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT; - Khoản 22 và 31 có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.100 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT; - Khoản 23 và 32 có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.057 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT; - Khoản 24 và 33 có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.110 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT; - Khoản 26 và 34 có nội dung trùng lặp	Tiếp thu và đã chỉnh sửa	

			về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.133 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT; - Khoản 27 và 35 có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.137 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT.		
13.3	Phụ lục X		Các Khoản trùng lặp có nội dung khác nhau của Phụ lục X (Sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 14 Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay): - Khoản 19 và 28 dự thảo có nội dung trùng lặp về Sửa đổi, bổ sung khoản (d) Điều 14.140 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT. Khoản 19 dự thảo Khoản (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 <u>chương trình huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay</u> trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:... Khoản 28 dự thảo: Khoản 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 <u>chương trình huấn luyện tiếp viên hàng không</u> trên loại tàu bay và ở vị trí liên quan, khi người đó:...	Tiếp thu và đã chỉnh sửa	

			- Khoản 21 và 30 dự thảo có nội dung trùng lặp về Bổ sung Phụ lục 1 của Điều 14.062 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT. Khoản 21 dự thảo Điểm 1), khoản a) điều 14.062 Bài huấn luyện trong <u>thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyển bay (FSTD)</u> hoặc trên tàu bay hoặc kết hợp cả hai, trong đó bao gồm chuyển bay khai thác thực tế có giám sát (LOFT) và/ hoặc huấn luyện bay; Khoản 30 dự thảo: Điểm 1) khoản a) Điều 14.062 Bài huấn luyện trong <u>thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyển bay (FSTD)</u>, trong đó bao gồm chuyển bay khai thác thực tế có giám sát (LOFT) và/ hoặc huấn luyện bay;		
14.1	“10.120 SỬ DỤNG CÁC CHẤT CÓ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NHẬN THỨC VÀ HÀNH VI a. Không ai được thực hiện hoặc có ý định thực hiện chức năng thành viên tổ bay trên tàu bay dân dụng: (1) Trong vòng 8	CÔNG TY CPHK VIETJET	Mục (a) nên bỏ khoản (1) Không nên quy định khoảng thời gian trong vòng 8 giờ sau khi uống. Lý do: Không thể xác định và kiểm chứng được người sử dụng chất có cồn khi nào?	Tiếp thu và chỉnh sửa	Có nồng độ cồn trong máu vượt quá mức 0,02 % (0.2gr trong 1 Lít máu) hoặc 90 microgram trong 1 Lít khí thở tại thời điểm bắt đầu của thời gian làm nhiệm vụ;

	giờ sau khi uống đồ uống có cồn với độ cồn trong máu vượt quá mức 0,02 % (0.2gr trong 1 Lít máu) hoặc 90 microgram trong 1 Lít khí thở tại thời điểm bắt đầu của thời gian làm nhiệm vụ;				
14.2	5.095 (i) YÊU CẦU VỀ NHÂN SỰ VÀ ĐÀO TẠO: “(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	CÔNG TY CPHK VIETJET	Giữ nguyên điểm 5.095(i) của Thông tư 42/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020 Ý kiến cụ thể: a. Điều 5.095, khoản (i) theo thông tư 42/2020 đã sửa đổi có tham khảo nội dung của EASA 145.A.30.e, GM 145.A.48 và tài liệu hướng dẫn FAMO # UG.CAO.00024-007 của EASA, phần 3.8 Qualifying Mechanic. b. Hiện nay các AMO trong đó có VJC đã sửa đổi tài liệu, xây dựng quy trình sign-off, xây dựng tiêu chí để phê chuẩn Authorised Person (qualified Mechanic) theo 5.095(i) c. Nếu nhân viên bảo dưỡng được	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo nhằm đồng nhất với quy định tại khoản 3 Điều 10 của Thông tư 10/2018/TT-BGTVT về nhân viên hàng không và Thông tư 35/2021/TT-BGTVT sửa đổi Thông tư 10/2018/TT-BGTVT: “Các chức danh nhân viên hàng không quy định tại các khoản 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 và 14 Điều 6 của Thông tư này khi thực hiện nhiệm vụ phải mang theo	

	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, sơn, sửa chữa nội thất khoang khách...). Những nhân viên này phải có Giấy phép Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT) với năng định hạng tương ứng theo quy định tại Điều 7.037 hoặc Giấy phép Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) với năng định tương ứng theo quy định tại		Cục cấp giấy phép AMT, giấy phép ARS thì AMO có thể cấp Ủy quyền CRS, ARS cho các nhân viên này thực hiện bảo dưỡng và ký xác nhận bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác. d. Điều 7.043, khoản (a) theo thông tư 42/2020: i. Bỏ các loại nhân viên sửa chữa thân cánh, sửa chữa hệ thống tạo lực đẩy, sửa chữa tấm kim loại, sửa chữa vật liệu tổng hợp, nhân viên sơn, nhân viên sửa chữa nội thất (khoang khách) ra khỏi giấy phép Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS). ii. Giấy phép ARS hiện nay áp dụng cho nhân viên bảo dưỡng thiết bị tàu bay và ban hành CAAV form 01. Nội dung dự thảo lại yêu cầu các nhân viên ở mục i. bên trên phải có giấy phép ARS ở mục ii. Trong khi giấy phép ARS không bao gồm các loại nhân viên này.	giấy phép nhân viên hàng không còn hiệu lực”. Những nhân viên nêu tại 5.095(i) hoặc thuộc nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay hoặc nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS). Dự thảo lần này đã bổ sung một số nhóm năng định nhân viên ARS vào 7.043 nhằm làm rõ các nhóm năng định đáp ứng nhu cầu thực tế của đơn vị.	
--	---	--	---	---	--

	Điều 7.043 và chỉ được ký xác nhận hoàn thành một công việc bảo dưỡng cụ thể đã được huấn luyện do mình trực tiếp thực hiện và không được ký xác nhận bảo dưỡng cho phép tàu bay vào khai thác.”				
14.3	Sửa đổi khoản (a) Phụ lục 2 Điều 12.017 như sau: a. Người khai thác tàu bay phải mang trên tàu bay Phụ lục phạm vi hoạt động khai thác chứa 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	CÔNG TY CPHK VIETJET	Đề nghị chỉ mang lên tàu bay Ops Spec Normal, còn Detailed để Operator lưu và kiểm soát. Bổ sung Note/Ghi chú hướng dẫn rõ ràng: Chi tiết danh mục phạm vi hoạt động được phê chuẩn bởi Cục Hàng không Việt Nam sẽ do Người khai thác tàu bay lưu và kiểm soát.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo. Nhằm phù hợp với quy định của ICAO Annex 6	Hiện Cục đã bổ sung quy định cho phép mang tài liệu này dạng điện tử khi sửa đổi Phần 10 Bộ QCATHK: Sửa đổi, bổ sung điểm (4) khoản a Điều 10.035 của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT như sau: “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

	cung cấp dịch vụ mặt đất được chấp thuận, các tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn. Trong trường hợp các giấy phép khai thác đặc biệt và giới hạn giống nhau đối với 02 tàu bay trở lên thì các tàu bay này có thể được nhập vào một danh sách.				lực năng định khai thác (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.”
--	--	--	--	--	---