

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

Số: 1759/CHK-TCATB

V/v tiếp thu ý kiến thẩm định của Vụ
Pháp chế đối với 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

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

Hà Nội, ngày 10 tháng 4 năm 2023

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Cục Hàng không Việt Nam nhận được công văn số 3183/BGTVT-VT ngày 03 tháng 4 năm 2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc tiếp thu ý kiến thẩm định của Vụ Pháp chế đối với 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 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 Tân;
- Phòng PC-HTQT;
- Lưu: VT, TCATB (Ph.03bn)

CỤC TRƯỞNG

Đinh Việt Thắng

PHỤ LỤC 1. BẢNG GIẢI TRÌNH TIẾP THU Ý KIẾN THẨM ĐỊNH DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU BỘ QUY CHẾ AN TOÀN HÀNG KHÔNG

(Kèm theo công văn số 1759/CHK-TCATB ngày 10 tháng 4 năm 2023)

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
I/ Về sự cần thiết phải ban hành Thông tư				
1		Việc ban hành dự thảo Thông tư là cần thiết để cập nhật các quy định của ICAO, giải quyết những khó khăn, vướng mắc trong thực tiễn công tác bảo đảm an toàn hàng không, nâng cao hiệu quả công tác đảm bảo an toàn hàng không.	Tiếp thu	Không có
II/ Về tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, tính khả thi của dự thảo Thông tư				
2	(1) Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay: Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền 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;	Đề nghị rà soát bỏ các quy định về việc Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho cá nhân thực hiện một số công việc (ví dụ: Giáo viên huấn luyện bay được Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền) tại dự thảo Thông tư này.	Tiếp thu (Đã rà soát toàn bộ dự thảo và thay thế từ “ủy quyền” thành “bổ nhiệm”)	Đã sửa lại như sau: (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

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				đối với một loại tàu bay cụ thể;
3	14.133 TRÌNH ĐỘ CỦA GIÁO VIÊN HUẤN LUYỆN Phụ lục 1 Điều 14.130 HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN Phụ lục 1 Điều 14.137: PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137 CÁC YÊU CẦU VỀ CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA	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: (1) Có chứng chỉ chuyên môn theo quy định tại văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành hàng không hoặc	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	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.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		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 pháp luật về giáo dục hoặc giáo dục nghề nghiệp. 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.	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 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	
4	PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 13.011 QUY ĐỊNH VỀ HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN HÀNG KHÔNG Phụ lục 1 Điều 14.137: PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137 CÁC YÊU CẦU	Dự thảo Thông tư có sửa đổi, bổ sung một số chương trình huấn luyện (như Chương trình huấn luyện tiếp viên trưởng, Chương trình huấn luyện giáo viên kiểm tra,	Tiếp thu và giải trình như sau: * Đối với các nội dung liên quan đến	Đã rà soát và giải trình làm rõ. Dự thảo đảm bảo đáp ứng tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế, trong quá trình

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	VỀ CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA	...), vì vậy, đề nghị rà soát kỹ lưỡng các nội dung chương trình đào tạo, huấn luyện được sửa đổi, bổ sung tại dự thảo Thông tư, đặc biệt là cơ sở để tăng, giảm thời lượng, nội dung so với Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung để bảo đảm đầy đủ cơ sở pháp lý, tính thống nhất, đồng bộ, tính khả thi của dự thảo Thông tư. 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.	Phần 13 Bộ QCATHK: Thông tư có sửa đổi bổ sung một số nội dung chương trình huấn luyện dành cho tiếp viên hàng không. Đây là các yêu cầu đối với người khai thác tàu bay đảm bảo cho tiếp viên hàng không đáp ứng được các quy định của Bộ QCATHK. Chương trình Huấn luyện dựa trên quy định tại Chương 1.6 ICAO Doc 10002 và mục CC.TRA.220 của EASA. * Đối với các nội dung liên quan đến Phần 14 Bộ QCATHK: trả lời tương tự mục 4 nêu trên	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.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
5	Nội dung tại 6.177: “(b) Không được phép khai thác bay biển tại khoảng cách mà yêu cầu phải có thuyền phao, trừ khi từng thuyền phao được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng pháo sáng.” Nội dung tại 7.063: “3. Có bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc”	Đề nghị nghiên cứu tiếp thu ý kiến của thành viên hội đồng tư vấn thẩm định (đại diện Thanh tra Bộ, Vụ KHCN&MT), theo đó đề nghị rà soát, bỏ các nội dung định tính, chung chung.	Tiếp thu ý kiến Theo góp ý của Thanh tra Bộ: đã bỏ các quy định mang tính định tính trong dự thảo như: “có năng lực đánh giá hồ sơ” trong phần 8; làm rõ nghĩa từ “gliding – là bay lượn”, thống nhất cách đánh số trong dự thảo; các lỗi chính tả, rõ nghĩa 7.065 (“thay xuất trình” bằng “có”; sửa làm rõ 6.177 về thuyền phao). Theo góp ý của Vụ KHCN&MT: “đã làm rõ lại nội dung về “có bằng chứng xác minh về tính xác thực tại khoản 3 Điều 7.063	Đã sửa lại như sau: “(b) Thuyền phao nhằm mục đích khai thác bay biển phải được trang bị thiết bị phát tín hiệu khẩn nguy dạng pháo sáng.” “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,”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
6		Ngoài ra, đề nghị nghiên cứu các nội dung cụ thể nêu tại mục V của văn bản này.	Tiếp thu ý kiến	Được giải trình làm rõ từ mục 12 đến mục 76 của Bảng giải trình này
III/ Trình tự thủ tục, ngôn ngữ, kỹ thuật soạn thảo				
7		Đề nghị tiếp thu ý kiến của đa số thành viên hội đồng tư vấn thẩm định về việc rà soát, chỉnh lý nội dung, thuật ngữ dự thảo Thông tư còn mang tính chất dịch thuật, khó hiểu để đảm bảo phù hợp với ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu ý kiến Cơ quan soạn thảo đã rà soát, chỉnh lý nội dung, thuật ngữ dự thảo Thông tư nhằm đảm bảo phù hợp với ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu trong quá trình triển khai thực hiện.	Đã rà soát chỉnh lý ngôn ngữ toàn bộ dự thảo
8		Đề nghị rà soát không sử dụng các ký tự đặc biệt như “/”, “#” để bảo đảm phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành.	Tiếp thu ý kiến	Đã loại bỏ các ký tự đặc biệt / và # trong dự thảo (trừ ký hiệu PPL/IR, CPL/IR, ATP/IR được sử dụng phổ biến trong các Giấy phép theo thông lệ quốc tế)

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
IV/ Về thủ tục hành chính và vấn đề bình đẳng giới				
9		Tại khoản 4 Điều 14 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định một trong những hành vi cấm như sau: “Quy định thủ tục hành chính trong thông tư, thông tư liên tịch, quyết định của Tổng Kiểm toán nhà nước, nghị quyết của Hội đồng nhân dân, quyết định của Ủy ban nhân dân, văn bản quy phạm pháp luật của chính quyền địa phương ở đơn vị hành chính - kinh tế đặc biệt, trừ trường hợp được luật, nghị quyết của Quốc hội giao hoặc trường hợp cần thiết phải quy định thủ tục hành chính trong nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định tại khoản 4 Điều 27 của Luật này.” Tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật “Những quy định về thủ tục hành chính trong văn bản quy phạm pháp	Tiếp thu và xin giải trình như sau: 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 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	Đính kèm là 1- Báo cáo đánh giá tác động (Mẫu 1) 2- Đánh giá TTHC (Mẫu 3) Chi phí tuân thủ TTHC (Mẫu 4)

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		luật do cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền quy định tại khoản 4 Điều 14 của Luật này được ban hành trước ngày 01 tháng 7 năm 2016 thì tiếp tục được áp dụng cho đến khi bị bãi bỏ bằng văn bản khác hoặc bị thay thế bằng thủ tục hành chính mới. Trường hợp sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật có quy định thủ tục hành chính được ban hành trước ngày 01 tháng 7 năm 2016 thì không được làm phát sinh thủ tục hành chính mới hoặc quy định thêm thành phần hồ sơ, yêu cầu, điều kiện, tăng thời gian giải quyết thủ tục hành chính đang áp dụng.”. 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.	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.	
10		Đề nghị nghiên cứu ý kiến của Phòng kiểm soát thủ tục hành chính	Tiếp thu	Đã tiếp thu từ 10.1 đến 10.12

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		- Văn phòng Bộ (nếu có).		
10.1		a. Đối với Điều 7.063 - Đổi tên đề mục thành “Tiêu chuẩn cấp giấy phép người lái tàu bay cho người đã có giấy phép do quốc gia thành viên ICAO khác cấp” - Đối với Mục a: Đề nghị sửa cụm từ “và đáp ứng các quy định sau” thành “khi đáp ứng các quy định sau” để đảm bảo thể hiện đúng các tiêu chuẩn tăng thêm đối với trường hợp này. - Tại điểm 5 của Mục a: đề nghị chuyển thành mục tương đương với mục a do quy định về hiệu lực giấy phép được Cục HKVN cấp không thuộc nội hàm của các quy định mà đối tượng thực hiện thủ tục này cần đáp ứng. - Tại điểm 1 của Mục c: Đề nghị không sử dụng cụm từ “đổi sang giấy phép ATPL của Việt Nam” mà sử dụng cụm từ “cấp đổi sang giấy phép người lái tàu bay	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		của Việt Nam” tương tự như tại điểm 2, 3 và 4 của mục này để thống nhất, tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới nếu viết độc lập.		
10.2		b. Đối với Điều 7.065: - Đề nghị đổi tên đề mục thành “Tiêu chuẩn cấp giấy phép lái tàu bay thông qua công nhận hiệu lực giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp” để làm rõ việc công nhận hiệu lực là một trong những trường hợp nằm trong thủ tục cấp giấy phép lái tàu bay và tách biệt với trường hợp phê chuẩn giấy phép người lái tàu bay tại Điều 7.063. - Đối với Mục a: Đề nghị sửa cụm từ “và đáp ứng các quy định sau” thành “khi đáp ứng các quy định sau” để đảm bảo thể hiện đúng các tiêu chuẩn tăng thêm đối với trường hợp này. - Tại điểm 6 và 7 của Mục a: đề nghị chuyển thành mục tương đương với mục a do quy định về	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		điều kiện công nhận hiệu lực và hiệu lực của giấy phép không thuộc nội hàm của các quy định mà đối tượng thực hiện thủ tục này cần đáp ứng mà là tiêu chuẩn đối với các loại giấy tờ liên quan. - Tại điểm c, đề nghị sửa đổi nội dung “người làm đơn đề nghị công nhận hiệu lực cho các Giấy phép này phải có” thành “người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay trong trường hợp này phải có” để đảm bảo việc công nhận chỉ là một trường hợp của thủ tục cấp giấy phép lái tàu bay.		
10.3		c. Đối với việc “Sửa đổi tên Chương C quy định tại Phần 7 ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT”: Đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu theo hướng không đề từ “Công nhận” đứng độc lập để tránh hiểu việc công nhận là một thủ tục tương đương với thủ tục cấp đổi giấy phép và năng định (<i>Cấp giấy phép và năng định người lái tàu bay trong trường</i>	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		<i>hợp công nhận, cấp đổi năng định người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO cấp).</i>		
10.4		d. Đối với các nội dung của phụ lục V, đề nghị đơn vị soạn thảo nghiên cứu thay thế các cụm từ và sửa tên các Điều phù hợp với cách sửa dưới đây: - “Đề nghị cấp giấy phép A, B, C” bằng “đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay trong trường hợp A, B, C - “Đề nghị cấp năng định A, B, C” bằng “đề nghị cấp giấy phép nhân viên hàng không đối với năng định A, B, C” đối với các năng định không phải là thủ tục hành chính đã được công bố.	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa
10.5		e. Tên Điều 7.030 “Cấp năng định giáo viên hướng dẫn bay đối với loại tàu bay” đề nghị đổi thành “Tiêu chuẩn giáo viên hướng dẫn bay đối với loại tàu bay” và Điều 7.237 “Giáo viên hướng dẫn	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		bay khoá huấn luyện tổ lái nhiều thành viên (MPL)” thành “Tiêu chuẩn giáo viên hướng dẫn bay khoá huấn luyện tổ lái nhiều thành viên (MPL)” để thống nhất đối với điều 7.035 và không làm phát sinh thủ tục hành chính.		
10.6		2. Thống nhất về cách trình bày thành phần hồ sơ đối với “Kết quả bài kiểm tra sát hạch” là “kết quả” hay “kết quả đạt” trong toàn bộ quy chế.	Tiếp thu và đã sửa theo đề nghị	Đã sửa
10.7		II. Đối với báo cáo đánh giá tác động 1. Bổ sung Phụ lục 1 và Phụ lục 4 theo mẫu đánh giá tác động thủ tục hành chính đối với các thủ tục hành chính sửa đổi, bổ sung.	Đã hoàn thành	Các biểu mẫu đánh giá TTHC đính kèm
10.8		2. Trong dự thảo có bổ sung các mẫu giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng; mẫu giấy chứng nhận người khai thác tàu bay - các năng định kèm theo và giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.	Đã hoàn thành	Các biểu mẫu đánh giá TTHC đính kèm

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		Do vậy đề nghị bổ sung đánh giá tác động thủ tục hành chính đối với các thủ tục liên quan (nếu các thủ tục cấp mới, cấp đổi, gia hạn dùng chung mẫu đối với các thủ tục này đề nghị đánh giá tác động đối với toàn bộ các thủ tục có liên quan đến biểu mẫu thay đổi).		
10.9		3. Đối với báo cáo đánh giá tác động của Thủ tục cấp Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay - Phần 6 - Đối tượng thực hiện: Đối tượng thực hiện được lựa chọn là “tổ chức trong nước” nhưng mô tả lại là cá nhân “người đề nghị cấp Giấy phép, năng định người lái tàu bay”. - Đối với yêu cầu, điều kiện 2 - Đưa ra giới hạn 12 tháng đối với việc cấp công nhận Giấy phép người lái tàu bay nước ngoài: Đề nghị không sử dụng cụm từ Công nhận Giấy phép người lái tàu bay nước ngoài để tránh hiểu nhầm đây là một thủ tục hành chính mới. Đơn vị soạn thảo có thể thay thế bằng	Đã hoàn thành	Các biểu mẫu đánh giá TTHC đính kèm

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		“Đưa ra giới hạn 12 tháng đối với trường hợp người đề nghị cấp Giấy phép, năng định cho người lái tàu bay là người nước ngoài”. - Tại điểm c, phần 11 – Quy định về thời hạn có giá trị hiệu lực của kết quả thực hiện thủ tục hành chính: Đề nghị tích vào ô “Có” và bổ sung thời hạn đối với giấy phép cấp cho đối tượng người nước ngoài.		
10.10		4. Đối với Thủ tục cấp Giấy phép, năng định cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT). - Làm rõ “Các tài liệu chứng minh kinh nghiệm thực hành được Cục HKVN chấp thuận và loại công việc phù hợp với năng định đề nghị cấp” đối với Thủ tục cấp Giấy phép, năng định cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay (AMT). - Phần 6 - Đối tượng thực hiện: Đối tượng thực hiện được lựa chọn là “tổ chức trong nước” nhưng mô tả lại là cá nhân “Người đề nghị cấp giấy phép và năng định nhân viên AMT/ARS”.	Tiếp thu và giải trình như sau: Nội dung góp ý này không nằm trong dự thảo lần này. Tiếp thu, đã sửa vào form đánh giá TTHC	Đã sửa

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		- Tại phần 10 + Yêu cầu điều kiện 1: Bố trí mục (b) – “người có giấy phép AMT làm đơn đề nghị cấp năng định bổ sung phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định và trong thời hạn 24 tháng, đạt bài kiểm tra sát hạch của năng định đề nghị cấp” là chưa phù hợp. Đề nghị tách riêng thành 02 yêu cầu điều kiện đối với trường hợp “người chưa có giấy phép AMT” và “người đã có giấy phép AMT”. Các điều kiện còn lại nằm lồng ghép trong 2 nhóm yêu cầu điều kiện lớn này. + Đối với các Yêu cầu điều kiện 2 (mục c) và 4, đề nghị đơn vị soạn thảo chỉnh sửa theo hướng rút gọn, chỉ nêu các yêu cầu bắt buộc thể hiện ở kết quả các bài kiểm tra, không nêu chi tiết các quy định về cách thức, nội dung, trình tự thực hiện các bài thi (tham khảo cách quy định tại yêu cầu 5, 6 tại thủ tục này). + Các nội dung yêu cầu người làm đơn “phải chứng tỏ” và “phải chứng minh” cần được thay	Nội dung góp ý này không nằm trong dự thảo lần này.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		đổi bằng các nội dung cụ thể trong quy định về yêu cầu, điều kiện để đảm bảo tính minh bạch, rõ ràng trong quá trình chuẩn bị hồ sơ thực hiện thủ tục hành chính.		
10.11		5. Thay thế toàn bộ cụm từ “dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4” thành “dịch vụ công trực tuyến toàn trình”.	Đã hoàn thành	Đã sửa
10.12		6. Đề nghị đơn vị soạn thảo tiếp thu, sửa đổi bổ sung vào dự thảo thông tư đối với các đề xuất sửa đổi trong phần đánh giá tác động được góp ý ở trên để thông nhất giữa nội dung thông tư, đánh giá tác động TTHC và công bố thủ tục hành chính sau này.	Tiếp thu	Đã hoàn thành
11		Dự thảo không có quy định các nội dung liên quan đến bình đẳng giới.	Ghi nhận	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CHI TIẾT - PHỤ LỤC I				
12	Sửa đổi, bổ sung tiết (i), (ii) như sau: “(1) Lĩnh vực giám sát viên bay (Flight Inspector) (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, đào tạo định kỳ và duy trì hiệu lực của Giấy phép, năng định của người lái tàu bay theo yêu cầu huấn luyện cho người lái tàu bay của người khai thác tàu bay theo quy định tại Phần 14 Bộ QCATHK nhằm đảm bảo khi kiểm tra, phê chuẩn, giám sát có	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 “... trong lĩnh vực an toàn khai thác tàu bay của nhà chức trách hàng không” thì như thế nào được xác định là “của nhà chức trách hàng không”. - Tiết ii: đề nghị cân nhắc bỏ quy định này để bảo đảm tính hợp lý, logic vì tại tiết (i) đã quy định giám sát viên bay phải có Giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực, như vậy để đáp ứng yêu cầu tại tiết (i) đã phải được đào tạo, huấn luyện, sát hạch để cấp giấy phép người lái tàu bay theo quy định.	Tiếp thu Viết lại làm rõ nghĩa đối với tiết i; viết lại làm rõ nghĩa đối với tiết ii và giải thích thêm như sau: Tiết i là yêu cầu ban đầu đối với Giám sát viên bay; tuy nhiên ngay cả khi được bổ nhiệm thì GSVB cũng phải được huấn luyện để duy trì liên tục các tiêu chuẩn của ICAO và phù hợp với nội dung thực hiện kiểm tra, giám sát, do đó vẫn cần nội dung của tiết ii.	Đã sửa lại như sau: “(1) Lĩnh vực giám sát viên bay (Flight Inspector) (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 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

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	Giấy phép và năng định ít nhất tương đương với giấy phép, năng định của người được giám sát”			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”
13	“(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.	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung điểm 45 Phụ lục 1 Điều 1.007): đề nghị rà soát, chỉnh lý lại quy định này để phù hợp với ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật. Đồng thời, đề nghị làm rõ quy định “... chọn giá trị nhỏ hơn ...” để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu	Đã sửa lại làm rõ nghĩa: “(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) (nếu giá trị khoảng cách này nhỏ hơn khoảng cách 120 phút bay bằng) tới đất liền thích hợp cho việc hạ cánh khẩn cấp, đối với máy bay thuộc hai nhóm

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	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 chuyển bay tới sân bay thay thế; Hoặc (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. Hoặc (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”			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 chuyển bay tới sân bay thay thế; Hoặc (ii) 60 phút bay bằng hoặc 370 km (200 nm) (nếu giá trị khoảng cách này nhỏ hơn khoảng cách 60 phút bay bằng) đối với máy

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				bay hai động cơ không có khả năng thuộc nhóm 1 tại tiết (i) điểm này. Hoặc (iii) 30 phút bay bằng hoặc 185 km (100 nm) (nếu giá trị khoảng cách này nhỏ hơn khoảng cách 30 phút bay bằng) 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”
14	“(195) Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO: là hệ thống tàu bay mà sự hỏng hóc hoặc xuống cấp của nó sẽ có ảnh hưởng bất lợi tới an toàn của chuyến bay EDTO; hoặc hệ thống có các tính năng hoạt động liên tục đặc biệt quan trọng đối với sự an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay khi chuyển hướng EDTO.	Mục 3 (sửa đổi, bổ sung điểm 195 Phụ lục 1 Điều 1.007): đề nghị cân nhắc sửa theo hướng “... là hệ thống tàu bay mà khi có sự hỏng hóc hoặc xuống cấp của nó sẽ có ảnh hưởng ...”. Đồng thời, đề nghị làm rõ nghĩa quy định tại tiết (i), (ii) để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu và sửa đổi theo hướng đề nghị	Đã sửa lại như sau: “(195) Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO: là hệ thống tàu bay mà khi có hỏng hóc hoặc xuống cấp sẽ có ảnh hưởng bất lợi tới an toàn của chuyến bay EDTO; hoặc hệ thống có các tính năng hoạt động liên

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO bao gồm những hệ thống có tính chất như sau:”			tục đặc biệt quan trọng đối với sự an toàn của chuyến bay và việc hạ cánh của tàu bay khi chuyển hướng EDTO. Hệ thống trọng yếu khai thác EDTO bao gồm những hệ thống có tính chất như sau: ...”
15	“(529) Bảo dưỡng EDTO kép (EDTO dual maintenance): là công việc bảo dưỡng trên các hệ thống trọng yếu khai thác EDTO có chức năng tương đương, thực hiện trong cùng một lần bảo dưỡng.” “(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: ...	Mục 5 (bổ sung các định nghĩa vào Phụ lục 1 Điều 1.007) - Điểm 529: đề nghị làm rõ quy định “... trên hệ thống trọng yếu khai thác EDTO có chức năng tương đương” để đảm bảo tính rõ ràng. - Điểm 530: đề nghị bỏ cụm từ “như mô tả”. Đồng thời tại tiết ii, đề nghị làm rõ “khả năng giliding” là gì để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu Điểm 529: Tiếp thu và sửa lại cho rõ Điểm 530: tiếp thu và chỉnh sửa theo đề nghị	Đã sửa lại như sau: “(529) Bảo dưỡng EDTO kép (EDTO dual maintenance): là công việc bảo dưỡng trên các hệ thống trọng yếu khai thác EDTO được thực hiện trong cùng một lần bảo dưỡng.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	Hoặc Khi bay trên vùng nước bên ngoài khả năng gliding tới đất liền của máy bay, trừ thủy phi cơ; “(531) Khuyến cáo an toàn của rủi ro an toàn mang tính toàn cầu (SRGC) là khuyến cáo an toàn liên quan đến sự khiếm khuyết mang tính hệ thống có khả năng tái diễn với những hậu quả đáng kể ở cấp độ toàn cầu và yêu cầu hành động kịp thời để cải thiện an toàn.”	- Điểm 531: đề nghị làm rõ quy định “những hậu quả đáng kể” là như nào được xác định là hậu quả đáng kể để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Điểm 531: tiếp thu và chỉnh sửa làm rõ ràng nghĩa	“(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 sau: ... Hoặc Khi bay trên vùng nước bên ngoài khả năng có thể bay lượn (gliding) tới đất liền của máy bay, trừ thủy phi cơ; “(531) Khuyến cáo an toàn của rủi ro an toàn mang tính toàn cầu (SRGC) là khuyến cáo an toàn liên quan đến sự khiếm khuyết mang tính

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				hệ thống có khả năng tái diễn với những nguy cơ uy hiếp an toàn ở cấp độ toàn cầu và yêu cầu hành động kịp thời để cải thiện an toàn.”
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục II				
16	“(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	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung điểm 2 khoản a Điều 4.055): đề nghị làm rõ chủ thể có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay; đề nghị thuyết minh rõ quy định “... có bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác ...”; đề nghị cân nhắc bỏ cụm từ “tùy theo điều kiện nào sớm hơn”; đề nghị làm rõ quy định “Nếu người khai thác không có Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp trong thời hạn nêu trên thiết bị tàu bay như vậy phải tháo khỏi tàu bay” để đảm bảo tính	Tiếp thu, viết lại làm rõ	Đã sửa lại như sau: (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

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	điểm (3) khoản a Điều 20.095, Phần 20 thì có thể lắp tạm thời một thiết bị tàu bay có bản sao Giấy chứng nhận cho phép khai thác với thông tin đáp ứng các yêu cầu về khai thác và bảo dưỡng để đưa tàu bay vào khai thác trong tối đa 30 giờ bay hoặc cho đến khi tàu bay lần đầu tiên bay về cơ sở bảo dưỡng chính, tùy theo điều kiện nào sớm hơn. Nếu Người khai thác không có được Giấy chứng nhận cho phép khai thác phù hợp trong thời hạn nêu trên thiết bị tàu bay như vậy phải được tháo khỏi tàu bay.”	rõ ràng, dễ hiểu.		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 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.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục III				
17	“(6) Mẫu Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng và Tài liệu phạm vi hoạt động của tổ chức bảo dưỡng quy định tại phụ lục 1 và phụ lục 2 Điều 5.015”	Mục 2 (bổ sung điểm 6 khoản d Điều 5.015): đề nghị tách nội dung mẫu giấy phê chuẩn tài liệu phạm vi hoạt động thành 1 khoản riêng theo hướng bổ sung điểm 5 khoản e Điều 5.015 để bảo đảm tính phù hợp, thống nhất vì điểm e quy định về tài liệu phạm vi hoạt động.	Tiếp thu và sửa đổi theo đề nghị:	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 quy định tại phụ lục 1 Điều 5.015” Bổ sung điểm 5, khoản e 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: “(5) Mẫu Tài liệu phạm vi hoạt động của tổ chức bảo dưỡng quy định tại

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				phụ lục 2 Điều 5.015”
18	“(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, 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 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	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung khoản I Điều 5.095): đề nghị thuyết minh việc bổ sung quy định “Những nhân viên này phải có Giấy phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ... hoặc Giấy phép nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS) với năng định tương ứng theo quy định tại Điều 7.043”.	Tiếp thu và giải trình làm rõ như sau: Sửa đổi làm rõ điều kiện sử dụng những đối tượng nêu tại khoản i trước hết đáp ứng quy định là nhân viên hàng không theo 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	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	tàu bay vào khai thác.”			
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục IV				
19	“(a) Các loại máy bay sử dụng...”	Mục 9 (sửa đổi, bổ sung tiêu đề khoản a Điều 6.110): đề nghị rà soát lại quy định “a. Các loại máy bay sử dụng ...” để bảo đảm đầy đủ, rõ nghĩa.	Tiếp thu và sửa lại làm rõ	Đã sửa lại làm rõ như sau: Sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 6.110 quy định tại Mục 39 Phụ lục V sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 6 Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 như sau: “(a) Các loại máy bay sử dụng với mục đích vận tải thương mại sau đây phải được trang bị thiết bị PBE để bảo vệ mắt, mũi

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				và miệng cho tất cả các thành viên tổ bay và cung cấp ô-xy để thở từ 15 phút trở lên: 1. Máy bay có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 5.700 kg; 2. Máy bay có số lượng ghế chở khách lớn hơn 19.”
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục V				
20	“(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 định do Quốc gia thành viên ICAO cấp, tuân thủ theo quy định của Phần 7 Bộ	Mục 1 (bổ sung khoản e, g Điều 7.013): - Khoản e Điều 7.013: đề nghị làm rõ cơ sở của quy định lộ trình của việc huấn luyện và đánh giá theo phương pháp dựa trên năng lực (CBTA) được thực hiện từ ngày 1/7/2024, phương pháp dựa trên năng lực (CBTA) được quy định tại văn bản QPPL nào để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện. - Khoản g Điều 7.013: đề nghị cân nhắc bỏ quy định này vì qua rà soát không có tên thủ tục “cấp trực	Tiếp thu làm rõ: Phương pháp huấn luyện và đánh giá theo CBTA là phương pháp huấn luyện mới và được ICAO quy định tại Annex 1 và hướng dẫn thực hiện cho các đối tượng tại từng Doc cụ thể của ICAO. Để hoàn thành được công tác huấn luyện cho các đối	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	QCATHK”	tiếp”, “cấp dựa trên giấy phép, năng định do Quốc gia thành viên ICAO cấp” và để tránh việc phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	tượng Nhân viên hàng không (Người lái tàu bay, Nhân viên kỹ thuật, Nhân viên Điều độ khai thác bay, Tiếp viên hàng không), các tổ chức phải xây dựng phương pháp huấn luyện, đánh giá theo CBTA trong hệ thống tài liệu huấn luyện, tiêu chuẩn hoá đội ngũ giáo viên, sau đó triển khai đào tạo, huấn luyện cho các đối tượng nhân viên hàng không liên quan. Việc sửa đổi tài liệu huấn luyện thông thường sẽ mất khoảng từ 3-6 tháng, việc tiêu chuẩn hoá đội ngũ giáo viên sẽ mất khoảng 3 tháng và tiếp sau đó việc triển khai huấn luyện cho toàn bộ các đối tượng nhân viên sẽ mất	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			khoảng 6-8 tháng. Các khoảng thời gian triển khai như trên sẽ tùy thuộc vào quy mô hoạt động của các tổ chức và như vậy tổng thời gian sẽ mất khoảng 12-17 tháng. Trong trường hợp Bộ QCATHK được Bộ GTVT ban hành vào tháng 5/2023 và như vậy các tổ chức sẽ cơ bản hoàn thành việc tuân thủ quy định này vào khoảng thời gian vào tháng 5/2024 và tối đa vào tháng 7/2024. Tổ soạn nghiên cứu và thấy rằng thời điểm khả khi để toàn bộ các đơn vị sẽ hoàn thành việc tuân thủ quy định này vào tháng 7/2024. Tiếp thu việc bỏ khoản (g) Điều 7.013.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
21	“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 bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc; c. Ngoài các quy định tại khoản a, b nêu trên, người lái tàu bay phải tuân thủ các quy định cụ thể đối với việc cấp đổi giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp để thực hiện mục đích khai thác tàu bay thương mại như sau: 1. Người lái tàu bay mang quốc tịch nước ngoài có giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL) do quốc gia thành viên ICAO khác cấp khi đề nghị	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 7.056 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 quy định “có bằng chứng xác minh về tính các thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc” để đảm bảo tính rõ ràng, tránh có nhiều cách hiểu khác nhau trong quá trình thực hiện. Đây cũng là ý kiến của thành viên hội đồng tư vấn thẩm định đại diện Vụ KHCN&MT. - Khoản c: đề nghị rà soát lại để thống nhất quy định “...cấp đổi giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp ...” hay “cấp giấy phép người lái tàu	Việc cấp Giấy phép người lái tàu bay cho người lái tàu bay khi người này đã có Giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp được ICAO quy định, hướng dẫn thực hiện với 02 trường hợp: 1. Người lái tàu bay đề nghị cấp Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam và duy trì hiệu lực giấy phép này theo các quy định, tiêu chuẩn của Việt Nam mà không quan tâm tới việc duy trì hiệu lực giấy phép người lái tàu bay gốc do quốc gia thành viên ICAO khác cấp. 2. Người lái tàu bay đề nghị cấp Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam nhưng không duy trì hiệu lực	Đã sửa vào dự thảo 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; 1. Người lái tàu bay mang quốc tịch nước ngoài có giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không (ATPL) do

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	cấp đổi sang giấy phép ATPL của Việt Nam phải tuân thủ các quy định sau: ...	bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp” vì tên điều và khoản a quy định là cấp giấy phép người lái tàu bay do quốc gia thành viên ICAO khác cấp. - Tiết i điểm 3 khoản c, tiết i điểm 4 khoản c: đề nghị sửa cụm từ “tại ATO do Cục HKVN cho phép và công nhận” theo hướng “tại ATO có Giấy chứng nhận đủ 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. - Tiết ii điểm 4 khoản c: đề nghị rà soát sửa cụm từ “tại ATO do Cục HKVN cho phép và công nhận” theo hướng “tại ATO có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực”. - Điểm 5 khoản c: đề nghị rà soát lại quy định này để tránh trùng lặp vì tại điểm c đã quy định “... để thực hiện mục đích khai thác tàu bay thương mại”.	giấy phép này theo tiêu chuẩn Việt Nam mà duy trì hiệu lực giấy phép gốc theo tiêu chuẩn của quốc gia thành viên ICAO cấp giấy phép gốc. - Tiếp thu các nội dung khác và sửa lại làm rõ	quốc gia thành viên ICAO khác cấp khi đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL của Việt Nam phải đáp ứng các tiêu chuẩn sau:

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		- Khoản d: đề nghị xem xét lại quy định này để tránh mâu thuẫn với quy định tại Điều 7.065 vì tại Điều 7.065 dự thảo Thông tư quy định “người lái có giấy phép lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO khác cấp theo Phụ ước 1 của ICAO được làm đơn đề nghị Cục HKVN công nhận hiệu lực của giấy phép này để lái tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, trong khi khoản này lại quy định các đối tượng đã được Cục HKVN công nhận tại Điều 7.065 lại phải tiếp tục đề nghị cấp giấy phép và năng định theo quy định tại Điều 7.063.		

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
22	“ĐIỀU 7.065 CÔNG NHẬN HIỆU LỰC GIẤY PHÉP NGƯỜI LÁI TÀU BAY (a) Quy định chung: Người lái có giấy phép người lái tàu bay còn hiệu lực do quốc gia thành viên ICAO khác cấp theo Phụ ước 1 của ICAO được làm đơn đề nghị Cục HKVN công nhận hiệu lực của Giấy phép này để lái tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và phải tuân thủ các quy định sau: 1) Tuân thủ quy định về số giờ bay tại Điều 7.063 khi thực hiện khai thác hàng không thương mại; 2) Xuất trình cho Cục HKVN 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; 4) Thông thạo tiếng Anh	Mục 3 (sửa đổi, bổ sung Điều 7.065): - Điểm 1 khoản a: đề nghị dẫn chiếu rõ “tại Điều 7.063” là tại khoản, điểm nào của Điều 7.063 để đảm bảo tính rõ ràng. - Điểm 2 khoản a: đề nghị quy định rõ “Xuất trình cho Cục HKVN giấy phép ...” là bản sao hay bản chính để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện, đồng thời quy định rõ “bằng chứng kinh nghiệm tối thiểu tuân thủ các quy định tại Phần 7” được thể hiện dưới hình thức gì và dẫn chiếu rõ quy định tại các điều, khoản nào của Phần 7. - Điểm 3 khoản a: đề nghị rà soát để 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 “có bằng chứng xác minh về tính các thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc” 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 và chỉnh sửa 1. Đã sửa lại cụ thể Điểm 1 khoản a. 2. Điểm 2 khoản a: Không thể cho rõ từng điểm vào vì có nhiều loại hình giấy phép người lái tàu bay và tương ứng với các loại giấy phép này, có từng quy định cụ thể về kinh nghiệm. Bằng chứng kinh nghiệm này được thể hiện qua số giờ bay trong Logbook hoặc hồ sơ huấn luyện của người lái tàu bay. 3. Điều 7.063 và 7.065 là 02 quy định hoàn toàn khác nhau. 4. Bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép là một loại xác nhận được thực hiện giữa 02 nhà chức trách hàng không và thể hiện	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	ICAO từ mức 4 trở lên; 5) Có bằng chứng xác minh về tính xác thực của giấy phép, năng định, ủy quyền từ quốc gia cấp giấy phép gốc. 6) Cục HKVN chỉ công nhận hiệu lực cho những loại năng định hoặc ủy quyền được cấp trên Giấy phép gốc do quốc gia thành viên ICAO khác cấp. 7) Giấy phép được công nhận có hiệu lực trong 12 tháng, với điều kiện giấy phép, năng định hoặc ủy quyền do quốc gia thành viên ICAO khác cấp còn hiệu lực. (b) Quy định cụ thể về việc công nhận hiệu lực quyền hạn PPL: Ngoài các yêu cầu của khoản (a), người làm đơn đề nghị cấp công nhận hiệu lực quyền hạn của PPL phải có Giấy phép do thành viên ICAO khác cấp với tối thiểu các quyền hạn PPL còn hiệu lực. c) Quy định cụ thể về việc công nhận hiệu lực các quyền hạn của giấy phép PPL/IR, CPL,	- Điểm 7 khoản a: đề nghị thuyết minh rõ việc quy định về thời hạn công nhận là 12 tháng. - Điểm 1, 2 khoản c: đề nghị làm rõ các nội dung bài kiểm tra này được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	dưới dạng văn bản được gửi chính thống bằng email của các nhà chức trách hàng không. Không thể hiểu nhầm vì hiện nay không có loại hình xác minh nào khác được ICAO quy định, hướng dẫn thực hiện. 5. Quy định về công nhận 12 tháng là do ICAO hướng dẫn thực hiện và thực tế năng định loại trong bằng lái cũng chỉ có hạn trong 12 tháng, do vậy việc lấy mốc 12 tháng là phù hợp với ICAO. 6. Điểm 1,2 khoản c: ICAO hướng dẫn quy định và hiện nay các nhà chức trách hàng không trong khu vực cũng áp dụng tương tự.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	CPL/IR, MPL, ATPL hoặc giấy phép cơ giới trên không: Ngoài các yêu cầu của khoản (a), người làm đơn đề nghị công nhận hiệu lực cho các Giấy phép này phải có giấy phép gốc do quốc gia thành viên ICAO khác cấp tương ứng còn hiệu lực và đáp ứng các điều kiện sau: 1. Kết quả (đạt) bài kiểm tra kiến thức đối với các nội dung: i. Pháp luật của Việt Nam đối với lĩnh vực hàng không dân dụng; ii. Khí tượng hàng không; iii. Các phương thức khai thác; iv. Liên lạc vô tuyến. 2. Kết quả (đạt) bài kiểm tra kỹ năng liên quan tới các quyền hạn trên giấy phép đang có để được công nhận hiệu lực giấy phép và năng định tương ứng.”			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
23	Phụ lục 1, 2, 3 Điều 7.120	Mục 6: - Mục này bổ sung nội dung huấn luyện cho tổ lái nhiều thành viên (khoản g, h, i, k Phụ lục 1), bổ sung quy định kinh nghiệm đối với tham dự khóa huấn luyện cấp năng định loại (Phụ lục 2 Điều 7.120), bổ sung quy định về huấn luyện chuyển loại hoàn toàn trên buồng lái mô phỏng hoặc trên tàu bay (Phụ lục 3 Điều 7.120), bổ sung chương trình huấn luyện chuyển loại và hạng tàu bay, do đó đề nghị thuyết minh, đánh giá tác động việc bổ sung các nội dung mới này. - Phụ lục 2 Điều 7.120, khoản b: đề nghị làm rõ thủ tục “cấp năng định loại hạn chế cho máy bay tổ lái nhiều thành viên” 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 3 Điều 7.120 khoản b: đề nghị nghiên cứu chỉnh lý lại quy định này để đảm bảo dễ hiểu, phù hợp với ngôn ngữ của văn bản quy	1. Quy định về huấn luyện chuyển loại tàu bay: ICAO có quy định tuy nhiên rất chung chung và Việt Nam từ trước tới nay áp dụng toàn bộ chương trình chuyển loại theo hướng dẫn của Tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, tuy nhiên chưa có quy định cụ thể trong Phần 7 của Bộ QCATHK. Việc bổ sung chương trình huấn luyện chuyển loại và hạng tàu bay nhằm đáp ứng các quy định của Luật hàng không Việt Nam và hoàn toàn phù hợp việc triển khai áp dụng thực tế hiện nay ở Việt Nam cũng như trên thế giới do vậy việc bổ sung quy định này không tác động gì	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		phạm pháp luật. - Phụ lục 4 Điều 7.120: đề nghị làm rõ thủ tục “cấp năng định loại và hạng tàu bay”, “gia hạn năng định loại và hạng tàu bay” 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. Đồng thời, tại tiểu ii điểm 4 khoản b, đề nghị làm rõ cơ sở của quy định “... được Cục HKVN ủy quyền”. - Phụ lục 5 Điều 7.120: đề nghị rà soát việc quy định “và/hoặc” để quy định rõ trường hợp nào là “và”, trường hợp nào là “hoặc” để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình thực hiện. + Khoản c: đề nghị làm rõ “phương pháp đánh giá dự trên năng lực” là phương pháp đánh giá gì, được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật nào hoặc điều, khoản, điểm của	tới việc áp dụng triển khai thực tế hiện nay tại Việt Nam. 2. Năng định nằm trong Giấy phép người lái tàu bay. Việc cấp năng định loại hạn chế được ICAO mới quy định tại Phụ ước 1, mục 2.1.4.1.1. Việc cấp năng định nằm trong thủ tục cấp Giấy phép người lái tàu bay do vậy không làm phát sinh thủ tục hành chính mới. 3. Tiết ii điểm 4 khoản b: Sửa lại thành: “ii. Hoàn thành bài kiểm tra năng lực (proficiency check) của giáo viên kiểm tra do Cục HKVN chỉ định.” 4. Phụ lục 5 Điều 7.120: Đã tiếp thu và	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		bộ quy chế này để đảm bảo tính rõ ràng và khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. + Khoản e: đề nghị bỏ cụm từ “và thái độ”, đồng thời đề nghị sửa cụm từ “thẩm quyền trong giấy phép và năng định được cấp” cho phù hợp. + Khoản g: đề nghị làm rõ quy định “... hoặc người được Cục HKVN bổ nhiệm thực hiện”.	sửa đổi. 5. Khoản c: CBTA đã quy định ngay tại Điều 7.013 trong lần sửa đổi này. + Khoản e: Quy định về kỹ năng và thái độ là 02 quy định rất quan trọng trong việc đánh giá năng lực người lái tàu bay. Thái độ ở đây là thái độ đối với bài huấn luyện, chứ không phải thái độ hiếu theo nghĩa thông thường. + Khoản (h): Tiếp thu và chỉnh sửa lại như sau: “h. 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	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			trước khi hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng của Cục HKVN.”	
24	“7.133 ĐIỀU KIỆN ĐỐI VỚI HỌC VIÊN BAY – QUY ĐỊNH CHUNG 1. Để đáp ứng các điều kiện của giấy phép học viên bay, người làm đơn phải: 2. Có khả năng đọc, nói, viết và hiểu ngôn ngữ tiếng Anh theo quy định tại Phần 7; 3. Có Giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp với loại hình huấn luyện theo quy định tại Phần 7.”	Mục 7 (sửa đổi, bổ sung Điều 7.133): đề nghị thuyết minh về việc bỏ quy định về độ tuổi (ít nhất 16 tuổi đối với các hoạt động khai thác khác không sử dụng khí cầu và tàu lượn, ít nhất 14 tuổi đối với các hoạt động khai thác sử dụng khí cầu, tàu lượn).	Hiện nay quản lý kinh khí cầu, tàu lượn thuộc Bộ Quốc phòng, do vậy các quy định của Bộ quy chế này sẽ không điều chỉnh các vấn đề liên quan tới hoạt động khai thác, sử dụng kinh khí cầu, tàu lượn.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
25	“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 100 giờ trong đó có tối thiểu 35 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): đề nghị đánh giá, thuyết minh rõ việc sửa đổi các yêu cầu về kiến thức kỹ năng đối với người lái tàu bay tư nhân để đảm bảo cơ sở, tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. - Khoản a: đề nghị cân nhắc sửa cụm từ “được Cục Hàng không Việt Nam cho phép hoặc công nhận” thành “có Giấy chứng nhận đủ điều kiện còn hiệu lực”. - Khoản b: đề nghị nghiên cứu quy định rõ việc phân bổ thời gian đối với từng môn học để đảm bảo tính rõ ràng, tránh tùy nghi trong quá trình thực hiện.	1. Kiến thức, kỹ năng đối với người lái tàu bay tư nhân được quy định tại Phụ ước 1 của ICAO. Trước đây trong Phần 7 đã có quy định tuy nhiên hiện nay một số nội dung không còn phù hợp với thực tế, quy định của ICAO. 2. Việc phân bổ thời lượng cho từng môn học hiện nay ICAO không nói rõ, tuy nhiên tham khảo từ nhà chức trách hàng không Châu Âu (EASA), các trường mà giám sát viên an toàn khai thác của Cục HKVN đã từng học thì họ cũng có quy định tổng tối thiểu 90 giờ trong đó có thể có 60 giờ cho tự học và tối thiểu 30 giờ học trên lớp và số	Đã bổ sung giờ vào dự thảo

Môn học	Nội dung
Quy định của PL về HKD	a) Các quy định của pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng, quy tắc bay, quy trình thiết lập thiết bị đo độ

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO		Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	D	cao, các phương thức không lưu liên quan đối với người có giấy phép người lái tàu bay tư nhân.		giờ cho từng môn học đã được chỉnh sửa phù hợp. Hiện nay các trường bay huấn luyện PPL của Việt Nam cũng áp dụng giống như quy định trong dự thảo này.	
		...			
26	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.157: CÁC YÊU CẦU VỀ HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN (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		Mục 9 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.157 quy định tại Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT): đề nghị đánh giá, thuyết minh rõ việc sửa đổi các yêu cầu về hướng dẫn bay đối với người lái tàu bay tư nhân để đảm bảo cơ sở, tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. - 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. - Khoản b: đề nghị nghiên cứu quy định rõ thời gian của khóa huấn luyện, việc phân bổ thời gian đối	1. Việc hướng dẫn bay đối với người lái tàu bay tư nhân được sửa đổi tuân thủ theo quy định của ICAO và tham khảo từ Nhà chức trách hàng không châu Âu. Hiện nay toàn bộ các trường bay trên thế giới cũng như tại Việt Nam đều tuân thủ theo các quy định này vì vậy việc triển khai thực hiện không có vướng mắc gì. 2. Giáo viên là một năng định trong Giấy	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	sau: 1. Nhận dạng và quản lý các mối đe dọa và sai lỗi; 2. ... (c) Khóa học người lái tàu bay tư nhân cho trực thăng phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau: 1. Nhận dạng và quản lý các mối đe dọa và sai lỗi; 2.	với từng môn học để bảo đảm tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	phép người lái tàu bay vì vậy đã có thủ tục hành chính. 3. Giờ bay đã có quy định tại Điều 7.160.	
27	“PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.175: CÁC YÊU CẦU VỀ KIẾN THỨC LÝ THUYẾT ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI ĐỀ NGHỊ CẤP TRỰC TIẾP GIẤY PHÉP THƯƠNG MẠI a) Các quy định về thời lượng đối với người lái tàu bay thương mại 1) Khóa huấn luyện CPL/IR – Cánh bằng: Thời lượng huấn luyện lý thuyết CPL(A)/IR tối thiểu 500 giờ.	Mục 10 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.175): - Khoản b: đề nghị nghiên cứu quy định rõ việc phân bổ thời gian đối với từng môn học để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu	Đã bổ sung thời lượng vào dự thảo

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ						
	2) Khóa huấn luyện CPL/IR – Trục thăng: Thời lượng huấn luyện lý thuyết CPL(H)/IR tối thiểu 500 giờ. b) Khóa học lý thuyết người lái tàu bay thương mại phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau: <table><tr><th>Môn học</th><th>Nội dung</th></tr><tr><td>Các quy định của Pháp luật về HKDD</td><td>1) các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép phi công thương mại; pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng; các nguyên tắc thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu thích hợp.</td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table>	Môn học	Nội dung	Các quy định của Pháp luật về HKDD	1) các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép phi công thương mại; pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng; các nguyên tắc thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu thích hợp.					
Môn học	Nội dung									
Các quy định của Pháp luật về HKDD	1) các quy tắc và quy định liên quan đến người có giấy phép phi công thương mại; pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng; các nguyên tắc thực hành và các phương thức dịch vụ không lưu thích hợp.									

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
28	“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 mục 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 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: 1) Nhận biết và quản lý lỗi và các rủi ro;	Mục 11 (sửa đổi, bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.177): đề nghị đánh giá, thuyết minh rõ việc sửa đổi các yêu cầu về hướng dẫn bay đối với người lái đề nghị cấp CPL để đảm bảo cơ sở, tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị rà soát với Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT) để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ. - 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.	Mục 11 nêu ra hướng dẫn bay đối với người lái đề nghị cấp CPL theo quy định của ICAO và tham khảo EASA, phù hợp với các trường bay trên thế giới hiện nay. Việc quy định về hướng dẫn bay cho người lái tàu bay không bị ảnh hưởng hay điều chỉnh bởi Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT hay Thông tư số 32/2021/TT-BGTVT. Giáo viên là 1 năng định và đã có thủ tục hành chính Cấp Giấy phép, năng định người lái tàu bay	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		- 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.	Đã bổ sung thời lượng theo quy định	
29	"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 “được giáo viên xác nhận thể hiện trên hồ sơ huấn luyện theo quy định” là quy định nào để đảm bảo tính rõ ràng.	Quy định tại Điều 10.070, 10.073 và 10.075 của Phần 10.	
30	“e) Đối với khóa huấn luyện chuyển loại tàu bay, để được cấp năng định loại người nộp đơn phải hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng của Cục HKVN trong vòng 6 tháng kể từ ngày bắt đầu khóa huấn luyện chuyển loại. g) Quy định về huấn luyện phục hồi đối với năng định loại của Người lái tàu bay như sau: 1) Người lái tàu bay đã có	Mục 13 (bổ sung khoản e, g Điều 7.025): - Điểm 1 khoản g: đề nghị thuyết minh rõ về việc chia khoảng thời gian ngắt quãng để xác định nội dung huấn luyện phục hồi để đảm bảo tính thuyết phục. Đồng thời, tại cột “mã nội dung” đề nghị chỉnh sửa lại theo hướng không sử dụng ký tự đặc biệt (REF#1).	1. Việc chia thời gian ngắt quãng dựa vào các quy định đối với việc duy trì Giấy phép người lái tàu bay, hướng dẫn của nhà sản xuất tàu bay. 2. Sửa lại thành “Chuyển loại ban đầu quy định tại Phụ	Đã sửa vào dự thảo

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	năng định loại và chưa có kinh nghiệm khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện phục hồi theo chương trình huấn luyện tại ATO hoặc AOC được phê chuẩn đối với các trường hợp sau: (i) Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại đầy đủ bao gồm huấn luyện vòng kín tại sân: Chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) sau khi đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng theo bảng sau: .. (ii) Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) bao gồm huấn luyện vòng kín tại sân nhưng chưa từng được huấn luyện vòng kín tại sân trên bất kỳ loại tàu bay nào: Chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training)	+ Tại tiết i điểm 1 khoản g: đề nghị làm rõ quy định “từ 12 tháng trở lên chuyển loại mới” là chuyển loại nào để đảm bảo tính rõ ràng. + Tại tiết ii, iii, iv, v điểm 1; điểm 2 khoản g: đề nghị quy định rõ “theo nội dung chương trình huấn luyện chuyển loại ban đầu” theo hướng dẫn chiểu rõ được quy định tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế.	lục 5 Điều 7.120”	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	sau khi đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng theo bảng sau: .. (iii) Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) bao gồm huấn luyện vòng kín tại sân đã từng được huấn luyện vòng kín tại sân trên tàu bay: Chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) đối với loại tàu bay chuyển lại chéo sau khi đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng theo bảng sau: ... iv) Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay đã huấn luyện vòng kín tại sân đối với loại tàu bay chuyển loại nhưng chưa thực hiện bay huấn luyện khai thác trên tàu bay (IOE) phải tuân luyện phục hồi theo chương trình			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	tương ứng với khoảng thời ngắt quãng như sau: ... v) Chương trình huấn luyện phục hồi đối với trường hợp người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại bao gồm huấn luyện ZFTT: Chưa thực hiện bay huấn luyện khai thác trên tàu bay (IOE) sau khi đã hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng phải tuân thủ chương trình huấn luyện phục hồi tương ứng theo bảng thời gian ngắt quãng như sau: ... 2) Người lái tàu bay đã có năng định loại và kinh nghiệm khai thác, tuy nhiên bị ngắt quãng chuyển bay trong quá trình khai thác tàu bay phải thực hiện huấn luyện phục hồi theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn tại ATO hoặc AOC tương ứng theo bảng thời gian giãn cách sau: ..			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
31	Phục 1 Điều 7.023 Cấp năng định hạng tàu bay a. Người làm đơn đơn đề nghị cấp năng định hạng hoặc loại tàu bay phải hoàn thành khóa huấn luyện tại 1 Tổ chức huấn luyện hàng không được cho phép hoặc công nhận (ATO). b Người làm đơn đơn đề nghị 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: (1) Với tàu bay nhiều người lái, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải dưới hình thức kiểm tra viết và bao gồm ít nhất 100 câu hỏi trắc nghiệm được phân bổ phù hợp cho các môn học chính trong giáo trình. (2) Với tàu bay nhiều động cơ một người lái, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải dưới hình	Mục 16 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.023): dự thảo Thông tư bổ sung các yêu cầu đối với “người làm đơn đề nghị cấp năng định hạng hoặc loại tàu bay”, “người làm đơn đề nghị cấp năng định giáo viên huấn luyện năng định loại”. Với quy định này sẽ làm phát sinh thêm yêu cầu cấp năng định, do đó đề nghị rà soát lại quy định này.	Năng định Hạng, Loại là Năng định trong Giấy phép người lái tàu bay và đã có TTHC cấp mới, gia hạn năng định.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	thức kiểm tra viết với số câu trắc nghiệm phụ thuộc vào tính phức tạp của tàu bay. (3) Với tàu bay một động cơ, bài kiểm tra kiến thức lý thuyết phải được giáo viên thực hiện kiểm tra nói trong phần thi kỹ năng để xác định mức kiến thức đạt yêu cầu hay không. (4) Với máy bay một người lái được xếp loại máy bay tính năng cao, bài kiểm tra phải dưới hình thức kiểm tra viết và bao gồm ít nhất 100 câu hỏi trắc nghiệm được phân bổ phù hợp cho các môn học trong giáo trình. (5) Với máy bay nhiều động cơ một người lái và máy bay một động cơ một người lái (thủy phi cơ), bài kiểm tra phải dưới hình thức kiểm tra viết và bao gồm ít nhất 30 câu hỏi trắc nghiệm. c. Người làm đơn phải đạt kiểm tra kỹ năng trong vòng 6 tháng sau khi khóa huấn luyện			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	hạng bắt đầu và trong vòng 6 tháng trước khi nộp đơn đề nghị cấp năng định hạng.”			
32	“Phụ lục 1 Điều 7.030 CẤP NĂNG ĐỊNH GIÁO VIÊN HƯỚNG DẪN BAY ĐỐI VỚI LOẠI TÀU BAY Người làm đơn đề nghị cấp năng định Giáo viên huấn luyện năng định loại phải có bằng lái CPL, MPL hoặc ATPL với loại tàu bay áp dụng và đáp ứng các yêu cầu sau: a) Đối với loại máy bay: 1) Có ít nhất 1500 giờ bay là người lái trên máy bay nhiều người lái; và 2) Hoàn thành, trong vòng 12 tháng trước ngày nộp đơn, 30 chặng bay, bao gồm cất và hạ cánh, là lái chính hoặc lái phụ trên loại máy bay áp dụng, trong đó 15 chặng bay có thể được thực hiện	Mục 17 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.030): - Khoản c: đề nghị làm rõ thủ tục “giáo viên được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu huấn luyện” 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 và sửa đổi theo hướng quy định đây là Tiêu chuẩn giáo viên hướng dẫn bay đối với loại tàu bay.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	trên FFS của loại đó b) Đối với loại trực thăng: 1) Trực thăng một động cơ một người lái, hoàn thành 250 giờ bay trên trực thăng; hoặc 2) Trực thăng nhiều động cơ một người lái, hoàn thành 500 giờ trên trực thăng, bao gồm 100 giờ là lái chính trên trực thăng nhiều động cơ một người lái. 3) Với năng định TRI(H) cho trực thăng nhiều động cơ, hoàn thành 1000 giờ bay là người lái trên trực thăng, và có hoặc 350 giờ với phương thức khai thác nhiều người lái trên bất kỳ chủng loại tàu bay nào; hoặc 100 giờ bay là người lái với phương thức khai thác nhiều người lái trên loại tàu bay trong năng định TRI(H). 4) Người có Giấy phép FI (H) phải được phép tích lũy toàn bộ các quy định đã nêu tại điểm			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	(1) và (2) của Khoản này đối với loại trực thăng một người lái liên quan. 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. d) Hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng do Cục HKVN tiến hành.”			
33	“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 a. Giáo viên trong buồng lái mô phỏng (SFI) phải đáp ứng các yêu cầu sau: 1. Có hoặc đã từng có giấy phép CPL, MPL hoặc ATPL trên loại tàu bay phù hợp; ...	Mục 18 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 7.035): - Khoản c: đề nghị xem xét lại quy định này vì phát sinh thủ tục “gia hạn và phục hồi năng định giáo viên trên buồng lái mô phỏng”. Điều này là không phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 172 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Tiếp thu và sửa đổi theo hướng quy định đây là Tiêu chuẩn giáo viên trong buồng lái mô phỏng và giáo viên phối hợp tổ lái nhiều thành viên và là một năng định trong Giấy phép theo quy định Chương B Phần 7.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
34	“(a) Giáo viên thực hiện huấn luyện MPL phải đáp ứng các quy định sau: (1) Phải hoàn thành khóa huấn luyện giáo viên MPL tại ATO được cho phép hoặc công nhận; (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: ...	Mục 19 (bổ sung Phụ lục 2 Điều 7.237): - Tên mục: đề nghị sửa cụm từ “Phụ lục 1 Điều 7.237” thành “Phụ lục 2 Điều 7.237” để bảo đảm tính thống nhất. - Tiết i điểm 2 khoản a: đề nghị làm rõ quy định “chương trình huấn luyện được phê chuẩn” 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 “trong vòng 12 tháng liên tục” 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 “được cho phép hoặc công nhận”.	Tiếp thu và giải trình 1. Chương trình được phê chuẩn là do Cục HKVN phê chuẩn và đã có thủ tục hành chính phê chuẩn. 2. Khoản c: Sửa đổi thành: “(c) Để duy trì năng định giấy phép giáo viên huấn luyện MPL, trong vòng 12 tháng liên tục kể từ ngày được phê chuẩn, người làm đơn phải duy trì các điều kiện sau:” 3. Khoản (d): Cụm từ này quy định trong Luật hàng không dân dụng Việt Nam.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
35	“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 khóa 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 được phê chuẩn. .. b) Chương trình huấn luyện tích hợp CPL/IR đối với Trực thăng 1. Người nộp đơn muốn thực hiện một khóa huấn luyện tích hợp CPL (H)/ IR phải hoàn thành tất cả các giai đoạn hướng dẫn trong một khóa đào tạo liên tục do ATO tổ chức. 2. Người nộp đơn có thể	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 “chương trình huấn luyện của Tổ chức huấn luyện được phê chuẩn” 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. - Điểm 4 khoản a, điểm 4 khoản b: đề nghị làm rõ “Học viên không hoàn thành toàn bộ khóa học” theo hướng lượng hóa phần không hoàn thành để đảm bảo tính rõ ràng trong việc xác định không hoàn thành. - Điểm 2 khoản b: đề nghị làm rõ quy định “Trong trường hợp người này giữ Giấy phép PPL (H), 50% kinh nghiệm liên quan sẽ được ghi nhận ...” 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.	Tiếp thu và sửa đổi. 1. Điểm 1 khoản a: Đã sửa đổi lại để phù hợp với từ ngữ được sử dụng trong Luật HK dân dụng Việt Nam. 2. Điểm 4 khoản a, điểm 4 khoản b: Trong dự thảo đã nói rõ việc không hoàn thành thì được tham gia sát hạch lý thuyết, thực hành để cấp giấy phép người lái tàu bay với năng định thấp hơn và khi cấp năng định thấp hơn thì đã có quy định cụ thể về giờ học, giờ huấn luyện cho từng năng định thấp hơn CPL. Điểm 2 khoản (b): Đã sửa đổi.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	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, tôi đã là:			
36	“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;	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	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	(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.”		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"	
37	“(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 ngày hết hạn được ghi rõ trong giấy phép.”	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 “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”.	Tiếp thu và sửa lại làm rõ	Sửa lại như sau: “(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.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
38	(c) Các quyền hạn sau đây sẽ được áp dụng đối với nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay nếu đảm bảo việc tuân thủ với các điều kiện của khoản (d) của Điều này: 1. Giấy phép AMT mức A cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng cho các công việc bảo dưỡng ngoại trường dạng nhỏ theo kế hoạch hoặc sửa chữa các hỏng hóc đơn giản trong phạm vi công việc được ghi cụ thể trong giấy chứng nhận ủy quyền. Quyền hạn ký xác nhận bảo dưỡng bị hạn chế trong phạm vi các công việc mà người có Giấy phép đã trực tiếp thực hiện tại tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5; 2. Giấy phép AMT mức B1 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên cấu trúc tàu bay, hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống cơ giới và điện. Năng định của nhân viên B1 còn bao gồm cả	Mục 26 (sửa đổi, bổ sung khoản c Điều 7.353): đề nghị sửa quy định này theo hướng “Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có các quyền hạn sau đây nếu đảm bảo việc tuân thủ các điều kiện của khoản d Điều này”. Đồng thời đề nghị viết lại khoản này để bảo đảm rõ nghĩa, dễ hiểu trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu và sửa lại làm rõ	Sửa lại như sau: “Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay có các quyền hạn sau đây nếu đảm bảo việc tuân thủ các điều kiện của khoản d Điều này: 1. Giấy phép AMT mức A cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng cho các công việc bảo dưỡng ngoại trường dạng nhỏ theo kế hoạch hoặc sửa chữa các hỏng hóc đơn giản được ghi cụ thể trong giấy chứng nhận ủy quyền. Quyền hạn ban hành xác nhận bảo dưỡng bị giới hạn trong phạm vi các công việc mà người có Giấy phép đã trực tiếp thực hiện tại tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5; 2. Giấy phép AMT

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	việc thay thế các khối máy điện tử yêu cầu thực hiện các công việc kiểm tra đơn giản để khẳng định trạng thái làm việc tốt của khối máy đó. Mức B1 sẽ tự động bao gồm cả các tiêu mức A tương ứng; 3. Giấy phép AMT mức B2 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên các hệ thống điện, điện tử của tàu bay và công việc bảo dưỡng điện, điện tử trên các hệ thống cơ giới và hệ thống tạo lực đẩy chỉ yêu cầu thực hiện kiểm tra đơn giản (simple test) để khẳng định trạng thái làm việc tốt; 4. Giấy phép AMT mức C cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch trên tàu bay. Năng định này áp dụng cho toàn bộ một loại tàu bay cụ thể trong phạm vi năng định của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.			mức B1 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên cấu trúc tàu bay, hệ thống tạo lực đẩy và các hệ thống cơ giới và điện. Năng định của nhân viên B1 còn bao gồm cả việc thay thế các khối máy điện tử yêu cầu thực hiện các công việc kiểm tra đơn giản để khẳng định trạng thái làm việc tốt của khối máy đó. Mức B1 bao gồm các tiêu mức A tương ứng; 3. Giấy phép AMT mức B2 cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng trên các hệ thống điện, điện tử của tàu bay và công việc bảo dưỡng điện, điện tử trên các hệ

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				thông cơ giới, hệ thống tạo lực đẩy chỉ yêu cầu thực hiện kiểm tra đơn giản (simple test) để khẳng định trạng thái làm việc tốt; 4. Giấy phép AMT mức C cho phép nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay ban hành xác nhận bảo dưỡng sau khi thực hiện công việc bảo dưỡng nội trường theo kế hoạch trên tàu bay. Năng định này áp dụng cho toàn bộ một loại tàu bay cụ thể trong phạm vi năng định của tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn phù hợp với Phần 5.”
39	“(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:	Mục 27 (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	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	Đã hoàn thành

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	..	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.		
40	“(e) Cục HKVN công nhận nội dung và thời lượng của khóa huấn luyện kỹ thuật loại tàu bay/thiết bị tàu bay của tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay hoặc được phê chuẩn bởi nhà chức trách của quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ và thiết bị tàu bay.”	Mục 28 (bổ sung khoản e Phụ lục 1 Điều 7.355): đề nghị xem xét lại quy định “Cục HKVN công nhận nội dung và thời lượng huấn luyện kỹ thuật loại tàu bay/thiết bị ...” vì phát sinh thủ tục công nhận nội dung và thời lượng 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 và chỉnh lại làm rõ	Đã chỉnh lại cho rõ: “(e) Đối với khóa huấn luyện kỹ thuật loại tàu bay, thiết bị tàu bay cho phép người khai thác tàu bay, tổ chức huấn luyện hoặc tổ chức bảo dưỡng tàu bay áp dụng nội dung và thời lượng của khóa huấn luyện kỹ thuật loại tàu bay, thiết bị tàu bay của tổ chức thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay hoặc được phê chuẩn bởi nhà chức trách của quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ và thiết bị tàu bay.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
41	“d. Đối với tất cả nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, kinh nghiệm thực tế cần thiết phải có tối thiểu một năm kinh nghiệm thực tế làm việc trên tàu bay trước khi đề nghị cấp năng định lần đầu. Đối với các lần bổ sung năng định tiếp theo, kinh nghiệm thực tế yêu cầu sẽ phụ thuộc vào sự khác biệt giữa năng định đang có và năng định đề nghị bổ sung. Kinh nghiệm thực tế phải phù hợp cho năng định đề nghị bổ sung. Không yêu cầu kinh nghiệm bổ sung cùng mức Giấy phép nếu tàu bay của năng định đề nghị bổ sung có công nghệ tương đương với tàu bay của năng định đang có.”	Mục 29 (sửa đổi, bổ sung khoản d Phụ lục 1 Điều 7.357): đề nghị cần nhắc sửa theo hướng “<i>Đối với tất cả nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, kinh nghiệm thực tế cần thiết phải có tối thiểu một năm kinh nghiệm thực tế làm việc trên tàu bay trước khi đề nghị cấp năng định lần đầu. Đối với các lần bổ sung năng định tiếp theo, kinh nghiệm thực tế yêu cầu sẽ phụ thuộc vào sự khác biệt giữa năng định đang có và năng định đề nghị bổ sung. Kinh nghiệm thực tế phải phù hợp ...</i>”. Đồng thời đề nghị làm rõ quy định “<i>Kinh nghiệm thực tế phải phù hợp cho năng định đề nghị bổ sung</i>” thì như thế nào được xác định là “<i>phù hợp</i>” để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và sau khi xem xét, Cục HKVN đưa ra khỏi dự thảo	Đã hoàn thành

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục VI				
42	“(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 ...”, vậy bác sỹ này có là công chức, viên chức thuộc Cục hay không, 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.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
43	“a. Đánh giá viên y khoa có trách nhiệm:...” b. Đánh giá viên y khoa phải đáp ứng các yêu cầu như một giám định viên y khoa có kỹ năng đánh giá hồ sơ sức khỏe;” b. Bãi bỏ khoản c Điều 8.030.	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung tựa đề khoản a, b, c Điều 8.030): đề nghị thuyết minh rõ cơ sở của việc sửa đổi từ trách nhiệm của “Hội đồng đánh giá kết quả giám định nhân viên hàng không” thành trách nhiệm của “Đánh giá viên”. Đồng thời, đề nghị làm rõ quy định “Đánh giá viên y khoa phải đáp ứng yêu cầu như một giám định viên y khoa”, vậy trách nhiệm của “đánh giá viên y khoa” và “giám định viên y khoa” khác nhau như thế nào?	Tiếp thu và giải trình làm rõ. * Cơ sở của đổi trách nhiệm từ “Hội đồng..” sang “Đánh giá viên” là theo quy định hiện hành tại Phần 8, Hội đồng giám định sức khỏe NVHK sẽ là đơn vị đánh giá và cấp Giấy CNSKNVHK. Điều này trái với quy định của Điều 69 Luật HKDD, việc cấp này do Cơ sở y tế có thẩm quyền cấp. Bên cạnh đó, theo quy định của ICAO Annex 1, người cấp giấy chứng nhận sức khỏe là Giám định viên y khoa (Examiner) của cơ sở y tế có thẩm quyền, chứ không phải hội đồng. * Việc thay đổi “Hội đồng” sang “Đánh giá	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			viên” nhằm tuân thủ quy định của ICAO. Đánh giá viên (Medical Assessor) chỉ thực hiện việc thẩm định, giám sát các hồ sơ y tế với chức năng tương tự như giám sát viên an toàn trong lĩnh vực y khoa. Như vậy trách nhiệm của Giám định viên y khoa là đề giám định và cấp Giấy chứng nhận SK NVHK còn Đánh giá viên y khoa là người kiểm tra, giám sát đảm bảo việc tuân thủ quy định trong công tác cấp Giấy Chứng nhận SK NVHK. Việc thay đổi nội dung nêu trên hoàn toàn đáp ứng quy định của Luật HKVN, Annex I của ICAO và	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			thông lệ quốc tế.	
44	“a. Tất cả các nhân viên bao gồm giám định viên y khoa, đánh giá viên y khoa, nhân viên của cơ sở y tế có thẩm quyền, nhân viên cấp phép của Cục HKVN có trách nhiệm bảo mật đối với hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp Giấy chứng nhận sức khỏe. c. Cục HKVN được quyền truy cập tất cả các hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp hoặc người đã được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mà các hồ sơ đó được lưu giữ bởi cơ sở y tế có thẩm quyền.”	Mục 5 (sửa đổi, bổ sung khoản a, c Điều 8.027): Khoản c: đề nghị nghiên cứu quy định rõ Cục HKVN được quyền truy cập tất cả các hồ sơ sức khỏe trong trường hợp nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và làm rõ ý về trường hợp Cục HKVN được quyền truy cập hồ sơ sức khỏe.	Đã sửa lại khoản c làm rõ như sau: c. Cục HKVN được quyền truy cập tất cả các hồ sơ sức khỏe của người đề nghị cấp hoặc người đã được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe mà các hồ sơ đó được lưu giữ bởi cơ sở y tế có thẩm quyền nhằm mục đích kiểm tra, giám sát hoặc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.
45	“(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	Tiếp thu giải trình làm rõ 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	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		chứng nhận sức khỏe để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện, tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới.	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.	
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục VII				
46	“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 đổi làm rõ	“4. Bản sao có chứng thực Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC) và bản sao phụ lục phạm vi hoạt động dạng giấy hoặc điện tử.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
47	“(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 “trong vòng 90 ngày” là kể từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu và làm rõ nghĩa	“(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 liên tục”
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục VIII				
48	“(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 “các năng định khai thác, danh mục tàu bay khai thác ... được chấp thuận nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác” 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 và giải trình như sau: Các nội dung của điểm này được nêu trong Tài liệu hướng dẫn khai thác đã được phê chuẩn theo quy định tại Điều 12.153 Phần 12 Bộ QCATHK. Theo quy định này các tài liệu hướng dẫn khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn và hiện nay đã có Thủ tục hành chính phê chuẩn tài liệu hướng	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			dẫn khai thác bảo dưỡng.	
49	“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 bay khai thác, các thỏa thuận, hợp đồng hoặc thông tin về huấn luyện của người khai thác tàu bay.”	Mục 9 (bổ sung điểm 10 khoản b Phụ lục 2 Điều 12.017): tương tự mục 3 đề nghị rà soát lại quy định “các tài liệu được phê chuẩn” 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 và giải trình như sau: Các nội dung của điểm này được nêu trong Tài liệu hướng dẫn khai thác đã được phê chuẩn theo quy định tại Điều 12.153 Phần 12 Bộ QCATHK. Theo quy định này các tài liệu hướng dẫn khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn và hiện nay đã có Thủ tục hành chính phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác bảo dưỡng.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phần IX				
50	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 chỗ ngồi hành khách từ 20 đến 50 người: 01 tiếp viên hàng không; 2. Thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 ghế khách; 3. Số lượng tiếp viên hàng không không được ít hơn số lượng xuống cứu sinh bắt buộc phải mang theo tàu bay theo quy định tại Điều 6.173 của Phần 6 Bộ QCATHK. 4. Người khai thác phải bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách một cửa mức sàn. Trong trường hợp bố trí một tiếp viên hàng không phụ trách hai cửa mức sàn, người khai thác tàu bay phải chứng minh được việc đảm	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung khoản d điểm 3, khoản e Điều 13.010): - Khoản d: đề nghị làm rõ quy định “chọn giá trị lớn hơn” để đảm bảo rõ nghĩa, dễ hiểu trong quá trình triển khai thực hiện. - Điểm 3 khoản e: đề nghị làm rõ quy định “Khi một nửa số lượng yêu cầu là phân số có thể làm tròn lên số nguyên đứng ngay trước đó” để đảm bảo rõ nghĩa, dễ hiểu, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu Khoản d: viết lại cho rõ nghĩa - Điểm 3 khoản e: viết 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: ... 3. Khi một nửa số lượng yêu cầu là số thập phân thì làm tròn lên số nguyên đứng ngay sau đó.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	bảo mức an toàn tương đương được Cục HKVN phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác.			
51	"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. b. Tiếp viên trưởng chịu trách nhiệm trước người chỉ huy tàu bay về việc tiến hành và phối hợp các quy trình thông thường và khẩn cấp được quy định trong tài liệu của người khai thác tàu bay."	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."
52	1. Người không đủ khả năng vận động, không đủ sức khỏe hay sự khéo léo ở cả 2 cánh tay và 2 bàn tay hay cả hai chân: (i) Để với lên trên, sang hai bên hoặc xuống dưới tới vị trí cửa thoát hiểm và cơ cấu vận hành cửa trượt;	Mề giúp đỡ những người khác thoát ra bằng cầu trượt;”; hoặc như các cánh cửa lối ra qua cánh tàu bay; và trọng lượng tương tự như của các cánh cửa qua cánh tàu bay; định cho chuyển bg đưa vào).	Tiếp thu	Sửa lại như sau: “(ix) Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng cầu trượt;”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	(ii) Để nắm và đẩy kéo xoay hay vận hành các cơ cấu này; (iii) Để đẩy, xô, kéo hoặc mở các cửa thoát hiểm; (iv) Để nâng, giữ, đặt xuống các ghế gần đó hay bê qua các lưng ghế đến dãy sau các đồ vật có kích thước và trọng lượng tương tự như của các cánh cửa qua cánh tàu bay; (v) Để di chuyển vật cản có kích thước và trọng lượng tương tự như các cánh cửa lối ra qua cánh tàu bay; (vi) Để duy trì cân bằng khi di chuyển các vật cản; (vii) Để thoát ra nhanh chóng; (viii) Để giữ ổn định xuống trượt thoát hiểm sau khi bung ra; hoặc (ix) Để giúp đỡ những người khác thoát ra bằng cầu trượt;”			

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phần X				
53	(1) Giáo viên kiểm tra bay - tàu bay: Là giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền 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 trên buồng lái mô phỏng hoặc trên thiết bị huấn luyện đối với một loại tàu bay cụ thể.”	Mục 1 (sửa đổi điểm 1, 2 khoản a Điều 14.003): đề nghị làm rõ cơ sở quy định “giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN ủy quyền” và “giáo viên huấn luyện bay được Cục HKVN bổ nhiệm”.	Tiếp thu 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.	Đã sửa lại: (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;
54	“14.011 YÊU CẦU VỀ LÝ THUYẾT VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI ĐỐI NGƯỜI LÁI TÀU BAY a. Người lái tàu bay chỉ được phép khai thác vận chuyển hàng không thương mại khi đã hoàn thành bài kiểm tra sát hạch lý thuyết vận tải hàng không thương	Mục 2 (bổ sung Điều 14.011): đề nghị thuyết minh cơ sở của quy định “Không áp dụng khoản a Điều này đối với những người lái tàu bay thương mại đã khai thác trước ngày 1/8/2023”.	Tiếp thu Đã đưa ra khỏi dự thảo	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	mại (ATP) của quốc gia thành viên ICAO. b. Không áp dụng khoản (a) Điều này đối với những người lái tàu bay thương mại đã khai thác trước 01/08/2023.			
55	“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. e. Nội dung huấn luyện quy định	Mục 5 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.055): đề nghị xem xét lại quy định “chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn” 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).	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.055.”			
56	“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 7 (sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 14.060): đề nghị xem xét lại quy định “hoàn thành khóa huấn luyện ban đầu của người khai thác tàu bay được Cục HKVN phê chuẩn” 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).	
57	“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; (b) Nâng hạng từ vị trí này sang vị trí khác trên cùng loại tàu bay; (c) Khai thác đồng thời hai vị trí	Mục 8 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.062): đề nghị xem xét lại quy định “chương trình huấn luyện, kiểm tra do Cục HKVN phê chuẩn” 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).	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	trên cùng loại tàu bay; (d) Chuyển loại cùng vị trí từ loại tàu bay này sang loại tàu bay khác. (e) Nội dung huấn luyện quy định chi tiết tại Phụ lục 1 của Điều 14.062”			
58	(e) Trong trường hợp Lái chính đang chuyển loại, Giáo viên kiểm tra đảm nhận vị trí PIC trên chuyến bay có thể ngồi ở ghế quan sát nếu Lái chính đang chuyển loại đã thực hiện được tối thiểu 02 lần cất cánh và hạ cánh trên loại tàu bay đó và đã chứng minh với Giáo viên kiểm tra khả năng thực hiện nhiệm vụ của Lái chính trên loại tàu bay đó. (f) 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 10 (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 “người được Nhà chức trách hàng không ủy quyền” là ai, cơ sở pháp lý của việc ủy quyền này?	Tiếp thu - Đã bỏ “/” - Khoản đang đề cập là khoản (f): Sửa lại câu chữ cho phù hợp	(f) 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 chỉ định.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
59	“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 11 (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 “Huấn luyện phục hồi năng định như huấn luyện ban đầu” vì về nguyên tắc huấn luyện phục hồi phải đơn giản hơn huấn luyện ban đầu.	Tiếp thu sửa lại câu chữ cho rõ nghĩa	“iii. 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”
60	“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. (c) Đối với các hoạt động chuyên biệt, các yếu tố của huấn luyện tàu bay/ thiết bị huấn luyện (FSTD) và bài kiểm tra kỹ năng của nhà khai thác khi đã bao gồm các khía cạnh liên quan gần với các nhiệm vụ chuyên biệt nhưng không liên quan đến loại hoặc nhóm của loại có thể được ghi nhận cho các nhóm hoặc loại, dựa trên việc đánh	Mục 13 (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: trong dự thảo đang là e; 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. (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

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	giá rủi ro thực hiện bởi người khác thác. (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. (e) Các quy trình thích hợp và các hạn chế trong khai thác 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”.			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. (e) 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”.
61	“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	Mục 14 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.130): - Khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “chương trình huấn luyện giáo viên ban đầu và định kỳ do Nhà chức trách hàng không phê chuẩn” 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	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	khai thác. <i>b. Xem Phụ lục 1 Điều 14.130 Các yêu cầu về chương trình huấn luyện giáo viên.</i>		(phê chuẩn tài liệu hướng dẫn khai thác).	
62	“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 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”.	Mục 15 (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. 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 16), điểm 4 khoản c Điều 14.133 (Mục 17)	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 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

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
				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”.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
63	“ (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: 1) Có giấy phép và năng định thực hiện chức năng nhân viên điều độ khai thác bay; 2) Hoàn thành các nội dung huấn luyện định kỳ, bài kiểm tra kỹ năng và duy trì kinh nghiệm hiện tại phù hợp yêu cầu đối với nhân viên điều độ khai thác bay; 3) Đáp ứng các quy định về huấn luyện ban đầu và định kỳ đối với giáo viên huấn luyện nhân viên điều độ khai thác bay theo quy định tại Điều 14.130 của Phần này. 4) Định kỳ hoàn thành bài đánh giá khả năng huấn luyện do Cục HKVN thực hiện trong khoảng thời gian 36 tháng.”	Mục 18 (sửa đổi khoản d Điều 14.133): - Điểm 4: đề nghị quy định rõ “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.	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”.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
64	“(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 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	Mục 20 (sửa đổi, bổ sung Điều 14.140): - Điểm 2 khoản a: đề nghị làm rõ quy định “Có giấy chứng nhận sức khỏe phù hợp” thì như thế nào được xác định là phù hợp để đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình thực hiện. - Điểm 5 khoản a, điểm 5 khoản b: đề nghị quy định rõ “trong khoảng thời gian 24 tháng” 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 “... 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”. - Điểm 6 khoản a, điểm 6 khoản b, điểm 5 khoản c, điểm 4 khoản d: đề nghị làm rõ quy định “được bổ nhiệm bởi Cục Hàng không...”, vậy cá nhân này có là công chức, viên chức thuộc Cục hay không, trường hợp bác sĩ không phải là	Tiếp thu Sửa lại Và xin giải trình như sau: Người được bổ nhiệm là người của Cục HKVN hoặc các hãng hàng không để thực hiện công tác sát hạch theo quy định tại Chương H Phần 1 Bộ QCATHK. Việc sử dụng giáo viên kiểm tra tuân thủ theo Annex 1, Doc 8335 của ICAO và thông lệ quốc tế (đã và đang thực hiện trong ngành HKVN theo quy định Phần 1 Bộ QCATHK).	điểm 2 khoản a của Điều 14.140 như sau: “Có giấy chứng nhận sức khỏe đối với người lái tàu bay với các mức theo quy định tại Phần 8”. Tiếp thu sửa lại điểm 5 khoản a của Điều 14.140 như sau: ‘... trong khoảng thời gian 24 tháng tính từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên kiểm tra bay – tàu bay bởi Cục HKVN”. Tiếp thu sửa lại điểm 5 khoản b của Điều 14.140 như sau: ‘... trong khoảng thời gian 24 tháng từ thời điểm được bổ nhiệm là giáo viên kiểm tra bay – FSTD bởi Cục HKVN” Tiếp thu sửa lại điểm 4 khoản b của Điều 14.140

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	mô phỏng khi người đó: 4) Trong khoảng thời gian 12 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; (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. 5) Được bổ nhiệm bởi Cục HKVN”	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 “trong khoảng thời gian 12 tháng trước đó” được tính từ thời điểm nào để đảm bảo tính rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai 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.		như sau: “Trong khoảng thời gian 12 tháng trước đó tính từ ngày thực hiện công tác kiểm tra” Tiếp thu sửa đổi điểm 4 khoản d của Điều 14.140 như sau: “... trong khoảng thời gian 36 tháng từ ngày được bổ nhiệm là giáo viên kiểm tra nhân viên điều độ khai thác bay bởi Cục HKVN”.

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
65	“ĐIỀU 14.062 HUẤN LUYỆN BAY CHUYỂN LOẠI HOẶC NÂNG HẠNG TRÊN TÀU BAY “PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.100: YÊU CẦU VỀ ĐƯỜNG BAY/KHU VỰC KHAI THÁC ĐỐI VỚI KHAI THÁC THƯƠNG MẠI “PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.057: YÊU CẦU VỀ CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN TIẾP VIÊN TRƯỞNG “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	Mục 22 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.062), Mục 23 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.100), Mục 24 (Phụ lục 1 Điều 14.057), Mục 25 (bổ sung Phụ lục 2 Điều 14.080), Mục 27 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.130), Mục 28 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.133), Mục 29 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.137): - Đây là các nội dung được bổ sung mới so với Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT, do đó đề nghị thuyết minh cơ sở, thực tiễn thời gian vừa qua được triển khai thực hiện như thế nào, đánh giá tác động việc bổ sung các nội dung mới này. Đồng thời, đề nghị làm rõ đối với các nội dung mới này thì sẽ áp dụng ngay khi Thông tư này có hiệu lực hay có chuyển tiếp để các đơn vị có thể đảm bảo các điều kiện triển khai thực hiện.	Tiếp thu và làm rõ Các nội dung nêu trên không làm phát sinh chính sách mới, chỉ bổ sung làm rõ các yêu cầu về huấn luyện để giúp doanh nghiệp thực hiện thuận lợi hơn. Dự thảo thông tư đã xin ý kiến các Hãng và không có ý kiến về khó khăn trong quá trình triển khai vướng mắc. Các nội dung này không phát sinh chi phí hoặc TTHC và có thể thực hiện ngay khi ban hành.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	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			
66	“Phụ lục 1 Điều 14.137: PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 14.137 CÁC YÊU CẦU VỀ CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN GIÁO VIÊN KIỂM TRA	Mục 29 (bổ sung Phụ lục 1 Điều 14.137): Phụ lục này quy định về chương trình huấn luyện giáo viên kiểm tra, do đó 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 “huấn luyện nâng cao” (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.	Tiếp thu và xin giải trình như sau: Nội dung này quy định về các yêu cầu đối với chương trình huấn luyện giáo viên kiểm tra. Đây là các mục tiêu cần phải nắm được đối với giáo viên kiểm tra. Đây không phải là huấn luyện của tổ chức huấn luyện ATO mà là yêu cầu thực hiện huấn luyện của Hãng hàng không đối với giáo viên kiểm tra và đây là mục tiêu của huấn luyện nên	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
			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.	
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục XI				
67	(1) Thiết lập và duy trì phương thức kiểm soát hoạt động khai thác được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn; và (2) Thực hiện việc kiểm soát hoạt động khai thác đối với tất cả các chuyến bay thuộc AOC hoặc được ủy quyền.”	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung khoản a Điều 16.010): - Điểm 1 khoản 1: đề nghị xem xét lại quy định “... phương thức kiểm soát hoạt động khai thác được nhà chức trách hàng không phê chuẩn” để tránh phát sinh thủ tục hành chính phê chuẩn phương thức kiểm soát hoạt động khai thác tại dự thảo Thông tư. - Điểm 2 khoản a: đề nghị làm rõ quy định “hoặc được ủy quyền” là chủ thể nào ủy quyền, cơ sở của	Tiếp thu và viết lại làm rõ	Đã viết lại làm rõ: “(a) Người khai thác tàu bay phải: (1) Thiết lập phương thức kiểm soát hoạt động khai thác trong tài liệu hướng dẫn khai thác; và (2) Thực hiện việc kiểm soát và duy trì hoạt động kiểm soát khai thác đối với tất cả các chuyến bay thuộc người khai

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
		việc ủy quyền này?		thác.
68	“d) Tài liệu lệnh điều phái bay này phải được để lại ở điểm khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác, trừ khi có sự phê chuẩn khác của Cục HKVN.”	Mục 4 (sửa đổi, bổ sung khoản d Điều 16.030): đề nghị làm rõ quy định “được để lại ở điểm khởi hành bởi người được chỉ định của Người khai thác”, “trừ khi có sự phê chuẩn khác của Cục HKVN” để đảm bảo tính rõ ràng, tránh việc có nhiều cách hiểu khác nhau trong quá trình thực hiện.	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 hành hoặc một địa điểm được quy định rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác bởi người được chỉ định của Người khai thác.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục XII				
69	“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 quan đến vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không.”	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung khoản a, b Điều 18.013): - Khoản a: đề nghị xem xét lại quy định “được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn để thực hiện ...” để tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới trong dự thảo Thông tư. - Khoản b: đề nghị xem xét lại quy định “được cấp phép và phê chuẩn để thực hiện các việc liên quan đến vận chuyển ...” để tránh phát sinh thêm thủ tục hành chính mới trong dự thảo Thông tư.	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 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.	

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
V/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục XIV				
70	“(3) Các Giấy chứng nhận cho thiết bị của tàu bay theo Mẫu 1 được quy định tại Phần 21, Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận thiết bị theo quy định tại Khoản (c) Điều 3.030 Phần 3 của Bộ quy chế này.”	Mục 1 (sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 20.095): đề nghị xem xét lại quy định “... Cục HKVN công nhận các Giấy chứng nhận thiết bị” để tránh phát sinh thủ tục hành chính công nhận Giấy chứng nhận thiết bị.	Tiếp thu & sửa lại	“(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 1 của Cục HKVN. 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
71	“(b) Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay được thực hiện đối với tàu bay có tải trọng cất cánh tối đa lớn hơn 2.730 kg với thời hạn 6 tháng/lần và đối với tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa nhỏ hơn 2.730 kg không quá 12 tháng/lần	Mục 2 (sửa đổi, bổ sung khoản b Điều 20.103): đề nghị làm rõ thủ tục cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng của tàu bay được quy định tại điều, khoản, điểm nào của bộ quy chế để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu Đề nghị đưa ra khỏi dự thảo	Đã hoàn thành

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	trừ khi được sự chấp thuận của Nhà chức trách hàng không đối với miễn trừ việc cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng nêu trong tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng. Chứng chỉ rà soát bảo dưỡng cho tàu bay mới phải được thực hiện không quá 4 tháng tính từ khi tàu bay được Cục HKVN cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay lần đầu.”			
72	“20.105 YÊU CẦU ĐỐI VỚI NHÂN VIÊN THỰC HIỆN RÀ SOÁT BẢO DƯỠNG TÀU BAY (a) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay là người được Người khai thác chỉ định hoặc người thuộc tổ chức bảo dưỡng được Người khai thác uỷ quyền cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng. (b) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu sau:	Mục 3 (sửa đổi, bổ sung Điều 20.105): - Khoản a: đề nghị làm rõ cơ sở quy định “người được người khai thác chỉ định”, “tổ chức bảo dưỡng được người khai thác uỷ quyền cấp chứng chỉ bảo dưỡng”. - Điểm 6 khoản c: đề nghị xem xét lại quy định “tài liệu bảo dưỡng đã được phê chuẩn” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu Khoản a) sửa lại làm rõ Điểm 6 khoản c: sửa đổi làm rõ	Đã sửa lại như sau: (a) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay là người của Người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng được Người khai thác uỷ quyền thực hiện các công việc để cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng. (6) Các mẫu biểu sử dụng cho nhật ký kỹ thuật của tàu bay, hỏng

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	.. (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; (d) Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay chỉ được phép thực hiện và ký chứng chỉ rà soát bảo dưỡng khi còn làm việc trong tổ chức Người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng có hợp đồng với Người khai thác để bảo dưỡng loại tàu bay tương ứng.”			hóc được phép trì hoãn theo MEL hoặc các tài liệu bảo dưỡng.
73	“(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 1 của Cục HKVN. 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	Mục 9 (sửa đổi, bổ sung điểm 3 khoản a Điều 20.095): - Khoản 3: đề nghị xem xét lại quy định “theo Mẫu 1 của Cục HKVN” để tránh việc Cục HKVN ban hành văn bản chứa yếu tố quy phạm pháp luật. Đồng thời đề nghị xem xét lại quy định “Cục HKVN công	Tiếp thu và sửa lại làm rõ	“(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 21.157 Bộ QCATHK

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
	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:	nhận các Giấy chứng nhận cho phép khai thác thiết bị” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.		
XII/ NỘI DUNG CỤ THỂ - Phụ lục XV				
74	“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.”	Mục 2 (sửa đổi Điều 23.005): đề nghị xem xét lại quy định “có loại hình hoạt động khai thác được phê chuẩn trong tài liệu hướng dẫn khai thác ...” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và sửa lại làm rõ	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 mô tả trong tài liệu hướng dẫn khai thác theo mẫu quy định tại Phụ lục 1 của Điều 23.005.”

STT	NỘI DUNG DỰ THẢO	Ý KIẾN THẨM ĐỊNH	GIẢI TRÌNH, TIẾP THU CỦA CỤC HKVN	GHI CHÚ
75	“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 “... người khai thác phải được Cục HKVN phê chuẩn hoặc chấp thuận” để tránh phát sinh thủ tục hành chính mới tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu và giải trình như sau: Hệ thống tài liệu được phê chuẩn, chấp thuận theo TTHC hiện hành về phê chuẩn, sửa đổi, bổ sung tài liệu hướng dẫn khai thác bảo dưỡng tàu bay	
76		Ngoài ra, đề nghị quý Vụ rà soát kỹ lưỡng lại toàn bộ dự thảo Thông tư để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với các văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực chuyên ngành. Đồng thời không làm phát sinh thêm bất kỳ thủ tục hành chính mới, bảo đảm tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Tiếp thu	Đã rà soát