

PHỤ LỤC 5. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN CÁC ĐƠN VỊ
(Kèm theo công văn số 415 /CHK-TCATB ngày 22 /01/2024)

STT	Nội dung VAR hiện hành	Nội dung (Cục HKVN) đề nghị sửa đổi	Đơn vị Góp ý kiến	Nội dung góp ý	Ý kiến của Phòng TCATB	Nội dung sau khi tiếp thu (nếu thay đổi)
1	Phụ lục 1 Điều 7.035 khoản (c)(1)(i): (i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục tính từ ngày được công bố là SFI.	(i) Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục trước ngày hết hiệu lực SFI.”	BAA Training	Đã hoàn thành ít nhất 50 giờ với tư cách là giáo viên hoặc người kiểm tra trong FSTDs, trong đó ít nhất 15 giờ trong khoảng thời gian 12 tháng liên tục trước ngày hết hạn năng định SFI.	Tiếp thu	Tiếp thu và sửa đổi
2	Phụ lục 2 Điều 7.120 khoản (a)(2):	Không sửa đổi	BAA Training	Đang hoặc đã từng giữ năng định bay bằng thiết bị, máy bay nhiều động cơ	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành	Không tiếp thu vì lý do sau: Chương trình chuyển loại của các nhà máy sản xuất tàu bay như Airbus hay Boeing đều yêu cầu phải valid ME IR trước khi vào chương trình chuyển loại. Bên cạnh đó nếu k có điều khoản này thì không đảm bảo yêu cầu về chuyên môn, năng lực trước khi vào học chuyển loại để khai thác thương mại.
3	Phụ lục 2 Điều 7.120 khoản (a)(3): (3)Đã vượt qua bài kiểm tra lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại theo quy định tại Điều 7.215 của Phần này;	Không sửa đổi	BAA Training	Đã vượt qua bài kiểm tra lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại theo quy định tại Điều 7.215 của Phần này hoặc có chứng chỉ huấn luyện lý thuyết ATPL đối với khai thác hàng không thương mại	Đề nghị giữ nguyên	Đây là quy định bắt buộc trước khi vào huấn luyện chuyển loại của nhà sản xuất tàu bay và Phụ lục 1 của Điều 7.120 đã đáp ứng.
4	Điều 9.135 khoản (e): (e) Trừ trường hợp ATO là bộ phận của người có AOC và thực hiện huấn luyện nội bộ, ATO không sử dụng giáo viên kiêm nhiệm với tỷ lệ quá 50%	Không sửa đổi	BAA Training	Bãi bỏ khoản (e) Điều 9.135	Tiếp thu	Tiếp thu và đã chỉnh sửa
5	Điều 9.160 khoản (a): (a) Ngoại trừ ATO của người có AOC, ATO mức 2 phải có thiết bị và chương trình huấn luyện bay gồm có ít nhất là một thiết bị huấn luyện bay mô phỏng cho chương trình huấn luyện được phê chuẩn tại tổ chức huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn	Không sửa đổi	BAA Training	Ngoại trừ ATO của người có AOC, ATO mức 2 phải có thiết bị và chương trình huấn luyện bay gồm có ít nhất là một thiết bị huấn luyện bay mô phỏng cho chương trình huấn luyện được Cục HKVN phê chuẩn	Tiếp thu	Tiếp thu và đã chỉnh sửa
6	Phần 1		VietJet	Không có ý kiến		
	Phần 2		VietJet	Không có ý kiến		
	Phần 4		VietJet	Không có ý kiến		
	Điều 5.115 (b): chưa có khoản (b)	Bổ sung Khoản b Điều 5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN b) Hồ sơ bảo dưỡng phải được lưu giữ ở hình thức và định dạng đảm bảo tính dễ đọc, bảo mật và tính toàn vẹn của hồ sơ tại mọi thời điểm	VietJet	Đề xuất đưa nội dung bổ sung của dự thảo: 5.115(b) vào điều khoản tổng quát 5.113.	Tiếp thu	Bổ sung Khoản e Điều 5.113 "5.113 TỔNG QUÁT e) Hồ sơ bảo dưỡng phải được lưu giữ ở hình thức và định dạng đảm bảo tính dễ đọc, bảo mật và tính toàn

						ven của hồ sơ tại mọi thời điểm"
	<p>5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN</p> <p>(a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của thiết bị đó, bao gồm:</p> <p>(1) Mô tả công việc thực hiện và tham chiếu dữ liệu;</p> <p>(2) Ngày tháng năm hoàn thành công việc;</p> <p>(3) Họ tên người thực hiện công việc, nếu không phải là người được chỉ rõ trong khoản này;</p> <p>(4) Chữ ký, số Giấy chứng nhận phê chuẩn, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn công việc, nếu công việc thực hiện trên tàu bay/thiết bị tàu bay đạt yêu cầu;</p> <p>(5) Chữ ký của người được uỷ quyền, số Giấy chứng nhận phê chuẩn của AMO, loại Giấy chứng nhận phê chuẩn của người phê chuẩn hoặc không phê chuẩn Giấy chứng nhận cho phép khai thác tàu bay, thân cánh, động cơ tàu bay, cánh quạt, thiết bị phụ, bộ phận cấu thành hoặc một phần của chúng;</p> <p>(6) Chữ ký là một phần của xác nhận bảo dưỡng chỉ cho công việc được thực hiện;</p> <p>(7) Ngoài các nội dung phải đưa vào hồ sơ bảo dưỡng theo yêu cầu của mục này, các cải tiến lớn và sửa chữa lớn phải được lập hồ sơ theo mẫu do Cục HKVN quy định.</p>	Không sửa đổi	VietJet	<p>Theo hội dung của 5.115 thì điều khoản này là được hiểu là y/c tối thiểu về nội dung và hình thức của hồ sơ cho các hình thức bảo dưỡng/tân tạo/đại tu/cải tiến/kiểm tra. VJC đề xuất 5.115 nên là một phần của 5.113 (có thể đưa luôn nội dung của 5.115 vào 5.113 hoặc trong điều khoản 5.113 có tham chiếu refer trực tiếp tới 5.115).</p> <p>Nếu vẫn giữ khoản 5.115 riêng , thì tiêu đề của 5.115 và mục (a) nên bao gồm các hình thức bảo dưỡng của 5.117, 5.120, 5.123; 5.125 (các điều khóa này (5.117->5.125) đưa ra các bổ sung về điều kiện của việc lập hồ sơ và không nói về nội dung và hình thức hồ sơ như 5.115)</p>	Tiếp thu một phần	<p>Sửa đổi Khoản a Điều 5.115</p> <p>"5.115 LẬP HỒ SƠ BẢO DƯỠNG VÀ CẢI TIẾN</p> <p>a) Người thực hiện bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, đại tu, tân tạo (rebuild), hoặc cải tiến tàu bay/thiết bị tàu bay, phải lập hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay/thiết bị đó, bao gồm:"</p>
	Phần 6		VietJet	Không có ý kiến		
	<p>Điều 7.025 khoản (g) Điểm (1)</p> <p>Xem phía dưới</p>	Không sửa đổi	VietJet	<p>(g)(1):</p> <p>(ii) Người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng như sau:</p> <p>(iii) Người lái tàu bay thực hiện khoá huấn luyện chuyển loại chéo (CCQ) đã hoàn thành nội dung kiểm tra kỹ năng nhưng chưa hoàn thành nội dung huấn luyện vòng kín tại sân (base training) đối với loại tàu bay chuyển lại chéo phải huấn luyện phục hồi theo chương trình tương ứng với khoảng thời gian ngắt quãng như sau:</p> <p>=> nội dung Tiếng Việt chưa chính xác</p> <p>Tham chiếu tài liệu huấn luyện của AIB với nội dung tương ứng như sau:</p> <p>(ii) During CCQ and not current on base aircraft at the time of base training, refresher training shall be required according to the interruption length between skill test and aircraft base training as follows:</p> <p>(iii)During CCQ and current on base aircraft at the time</p>	Tiếp thu	Tiếp thu và đã chỉnh sửa

				of base training, refresher training shall be required according to the interruption length between skill test and aircraft base training as follows:		
	Điều 7.063 khoản (a) Điểm (4) mục (ii): (ii) Đối với người lái tàu bay phải thực hiện bay kèm với giáo viên để đạt tiêu chuẩn 1000 giờ bay theo quy định tại điểm 3 khoản d Điều này được cấp Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam với yêu cầu chỉ bay cùng với giáo viên trong giấy phép.	Không sửa đổi	VietJet	(a)(4)(ii) Đối với người lái tàu bay phải thực hiện bay kèm với giáo viên để đạt tiêu chuẩn 1000 giờ bay theo quy định tại điểm 3 khoản d Điều này được cấp Giấy phép người lái tàu bay Việt Nam với yêu cầu chỉ bay cùng với giáo viên trong giấy phép. => Danh sách giáo viên bay cùng trong giấy phép hay in riêng kẹp chung?	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành	Không có yêu cầu phải có list giáo viên trong giấy phép mà đây sẽ là điều kiện giới hạn ghi trong giấy phép.
	PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.110: VỀ THỦ TỤC CẤP, CÔNG NHẬN, CẤP LẠI GIẤY PHÉP, NĂNG ĐỊNH NGƯỜI LÁI TÀU BAY (d) Người làm đơn đề nghị cấp lại giấy phép người lái tàu bay phải nộp hồ sơ tối thiểu 20 ngày trước ngày hết hạn của giấy phép đã được cấp. Hồ sơ bao gồm: (4) Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4theo quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế của cơ sở đánh giá trình độ tiếng Anh cho nhân viên hàng không được Cục HKVN cấp hoặc công nhận còn hiệu lực.Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp	Không sửa đổi	VietJet	d)4) Bản sao chứng chỉ đủ trình độ ngôn ngữ tiếng Anh tối thiểu mức 4theo quy định tại Phụ ước 1 của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế của cơ sở đánh giá trình độ tiếng Anh cho nhân viên hàng không được Cục HKVN cấp hoặc công nhận còn hiệu lực. Kết quả kiểm tra sát hạch trình độ, kinh nghiệm trên chủng loại, hạng, loại tàu bay phù hợp với năng định đề nghị cấp; => trùng với d)3)	Tiếp thu	Tiếp thu và đã chỉnh sửa
	7.120 NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY (a) Ngoại trừ khi được quy định cụ thể trong điều này, người lái tàu bay đề nghị cấp mới hoặc bổ sung năng định loại tàu bay đồng thời với năng định chủng loại hoặc năng định hạng tàu bay phải: (1) Có hoặc cùng lúc đạt được năng định bay bằng thiết bị phù hợp với năng định chủng loại hoặc năng định loại tàu bay; (2) Có được kinh nghiệm trên tàu bay hoặc buồng lái giả định và được xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện cho thấy người đó đã đáp ứng được các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp về: (i) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của chuyến bay; (ii) Các phương thức bất thường và khẩn nguy liên quan đến hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của trang thiết bị, như là động cơ, các hệ thống và khung sườn; (iii)Phương thức sử dụng thiết bị bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận hệt và hạ cánh dưới điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ; (iv) Phương thức đối với tổ lái mất khả năng	Điều 8 Phụ lục 6 Dự thảo: Sửa đổi, bổ sung Điều 7.120 như sau: “7.120 NĂNG ĐỊNH LOẠI TÀU BAY a) Ngoại trừ khi được quy định cụ thể trong điều này, người lái tàu bay đề nghị cấp mới hoặc bổ sung năng định loại tàu bay đồng thời với năng định chủng loại hoặc năng định hạng tàu bay phải: 1. Có hoặc cùng lúc đạt được năng định bay bằng thiết bị phù hợp với năng định chủng loại, năng định hạng hoặc năng định loại tàu bay đề nghị cấp; 2. Có được kinh nghiệm, sự giám sát phù hợp trên loại tàu bay hoặc buồng lái giả định và được xác nhận trong sổ ghi giờ bay hoặc hồ sơ huấn luyện cho thấy người đó đã đáp ứng được các yêu cầu phù hợp với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp: (i) Các phương thức bay bình thường trong các giai đoạn của	VietJet	Không rõ về khái niệm "Kiến thức mở rộng" và nguồn tham khảo	Tiếp thu	Tiếp thu: Chỉnh sửa lại thành: Kiến thức phù hợp với ATPL”

	<p>làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra; nội dung huấn luyện MCC nêu tại Phụ lục Điều 7.120;</p> <p>(3) Phải đạt bài kiểm tra sát hạch đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp, thể hiện kỹ năng và kiến thức cần thiết yêu cầu đối với khai thác an toàn tàu bay liên quan đến với nhiệm vụ người chỉ huy tàu bay và lái phụ đối với loại tàu bay áp dụng;</p> <p>(4) Ngoại trừ quy định tại khoản (e), phải thực hiện bài kiểm tra sát hạch kỹ năng trong điều kiện bay bằng thiết bị;</p>	<p>chuyến bay;</p> <p>(ii) Các phương thức bất thường và khẩn nguy liên quan đến hỏng hóc hoặc hoạt động sai chức năng của trang thiết bị, như là động cơ, các hệ thống và khung sườn;</p> <p>(iii) Phương thức sử dụng thiết bị bao gồm phương thức tiếp cận bằng thiết bị, tiếp cận huyệt và hạ cánh dưới điều kiện bình thường, bất thường và khẩn nguy, bao gồm cả tình huống giả định hỏng động cơ;</p> <p>(iv) Huấn luyện ngăn ngừa tình trạng tàu bay (UPRT);</p> <p>(v) Phương thức đối với tổ lái mất khả năng làm việc và phối hợp tổ bay bao gồm việc phân công nhiệm vụ thành viên tổ lái; phối hợp tổ bay và sử dụng danh mục kiểm tra.</p> <p>3. Phải đạt bài kiểm tra sát hạch lý thuyết và thực hành đối với giấy phép cho năng định hạng tàu bay đề nghị cấp, yêu cầu đối với khai thác an toàn tàu bay liên quan đến với nhiệm vụ người chỉ huy tàu bay (pilot-in-command) và cơ phó (co-pilot) đối với loại tàu bay áp dụng;</p> <p>4. Đối với cấp độ giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không, phải chứng minh được kiến thức mở rộng theo quy định của phần này đối với giấy phép người lái tàu bay vận tải hàng không;</p> <p>5. Ngoại trừ quy định tại khoản (e), phải thực hiện bài kiểm tra sát hạch kỹ năng trong điều kiện bay bằng thiết bị;</p> <p>b. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại đối với tàu bay không có khả năng đáp ứng các quy định về điều khiển và phương thức bay bằng thiết bị theo yêu cầu đối với nội dung kiểm tra sát hạch thực hành có thể:</p> <p>1. Được cấp năng định loại tàu bay với giới hạn “chỉ bay bằng mắt”;</p> <p>2. Để bỏ giới hạn này, phải chứng tỏ được sự tuân thủ các quy định</p>				
--	--	--	--	--	--	--

		<p>về bay bằng thiết bị tại Phần này cho loại tàu bay đề nghị cấp.</p> <p>c. Cục HKVN cấp năng định loại tàu bay với giới hạn “chỉ bay bằng mắt” khi tàu bay không có trang thiết bị để người làm đơn thể hiện khả năng bay bằng thiết bị.</p> <p>d. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay nhiều động cơ, có một vị trí lái có thể đáp ứng các quy định của khoản (b) trên loại tàu bay tương tự có nhiều động cơ và nhiều vị trí lái.</p> <p>e. Người làm đơn đề nghị cấp năng định loại máy bay một động cơ, có một vị trí lái có thể đáp ứng các quy định của khoản (b) trên loại tàu bay tương tự có một động cơ và nhiều vị trí lái.</p> <p>g. Trừ khi Cục Hàng không Việt Nam có quy định cụ thể hoặc các mục kiểm tra cụ thể phải thực hiện, giáo viên thực hiện kiểm tra kỹ năng của Cục Hàng không Việt Nam có thể không thực hiện một số mục kiểm tra mà Cục Hàng không Việt Nam cho phép</p>				
		Không sửa đổi	VietJet	Thống nhất cách gọi đối với năng định của nhân viên AMT đối với tất cả các điều : 7.040, 7.355... trong VAR Part 7. A1 ; B1.1.; B1.2; B1.3; B2...	Đề nghị giữ nguyên	
	PHỤ LỤC 4 ĐIỀU 7.120: THỜI HẠN HIỆU LỰC VÀ GIA HẠN NĂNG ĐỊNH LOẠI VÀ HẠNG TÀU BAY <p>(a) Thời hạn hiệu lực của năng định loại và hạng tàu bay là 1 năm, năng định hạng đối với tàu bay một động cơ một người lái là 2 năm và năng định bay bằng thiết bị là 1 năm.</p> <p>(b) Để gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ, người lái tàu bay phải tuân thủ các quy định sau:</p> <p>(1) Hoàn thành bài kiểm tra kỹ năng trong vòng 3 tháng trước khi hết hạn hiệu lực năng định;</p> <p>(2) Trong khoảng thời gian năng định còn hiệu lực, người lái tàu bay phải:</p> <p>(i) Duy trì tối thiểu 10 chặng bay trên loại tàu bay hoặc hạng tàu bay nhiều động cơ tương ứng, hoặc</p> <p>(ii) Thực hiện tối thiểu một chặng bay với giáo viên kiểm tra bay trên tàu bay hoặc trên buồng lái mô phỏng cho loại, hạng tàu bay tương</p>	Không sửa đổi	VietJet	Phụ lục 4 to 7.120 b) và b)4): trùng nội dung	Tiếp thu	Tiếp thu và đã chỉnh sửa.

	<p>ứng. Chặng bay này có thể thực hiện khi thực hiện bài kiểm tra kỹ năng của Cục HKVN.</p> <p>(3) Việc gia hạn năng định bay bằng thiết bị có thể được kết hợp với gia hạn năng định loại hoặc hạng tàu bay nhiều động cơ.</p> <p>(4) Đề gia hạn năng định loại và hạng tàu bay nhiều động cơ, người lái phải tuân thủ các quy định sau:</p> <p>(i) Đối với mục đích huấn luyện phục hồi trước khi gia hạn năng định loại, người lái phải được kiểm tra, đánh giá bởi Tổ chức huấn luyện hoặc Người khai thác tàu bay xây dựng chương trình huấn luyện phục hồi trong tài liệu hướng dẫn khai thác, huấn luyện.</p> <p>(ii) Hoàn thành bài kiểm tra năng lực (proficiency check) của Cục HKVN.</p> <p>(5) Nội dung của khoá huấn luyện phục hồi phải căn cứ trên các yếu tố sau:</p> <p>(i) Kinh nghiệm của người lái;</p> <p>(ii) Khoảng thời gian năng định loại đã hết hiệu lực;</p> <p>(iii) Độ phức tạp của tàu bay;</p> <p>(iv) Các loại tàu bay khác mà người lái có năng định còn hiệu lực;</p> <p>(v) Quy định của Nhà sản xuất tàu bay về huấn luyện phục hồi nếu có;</p> <p>(vi) Huấn luyện phục hồi có thể được thực hiện bởi Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực hoặc bởi chương trình huấn luyện dựa trên bằng chứng (Evidence Based Training) của Người khai thác tàu bay nếu năng định loại của người lái hết hạn không quá 1 năm. Trường hợp hết hạn năng định loại quá 01 năm, phải hoàn thành khóa huấn luyện chuyển loại tại Tổ chức huấn luyện có Giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động còn hiệu lực.</p>					
	<p>7.158 QUY ĐỊNH ĐỐI VỚI KIỂM TRA KỸ NĂNG ĐỂ CẤP GIẤY PHÉP LÁI TÀU BAY TƯ NHÂN</p> <p>Người đề nghị cấp giấy phép lái tàu bay tư nhân phải thể hiện khả năng lái chính trên hạng và loại tàu bay phù hợp theo phương thức khai thác quy định tại Phụ lục 1 của Điều 7.157 ở mức tay nghề theo quy định của Cục Hàng không Việt Nam phù hợp với quyền hạn được cấp và với các lĩnh vực sau:</p> <p>(a) Nhận biết và quản lý đe dọa, rủi ro;</p> <p>(b) Khai thác tàu bay theo giới hạn;</p> <p>(c) Hoàn thành các phương thức chính xác và thành thạo;</p> <p>(d) Có khả năng phán đoán và kỹ thuật lái</p>	<p>Không sửa đổi</p>	<p>VietJet</p>	<p>Điều 7.158 Trùng nội dung với Appendix 1 to 7.155 mục c)</p>	<p>Tiếp thu</p>	<p>Tiếp thu và giải trình: Phụ lục 7.155 khoản c nêu rõ là huấn luyện kỹ năng.</p>

	<p>tàu bay tốt;</p> <p>(e) Áp dụng kiến thức hàng không.</p> <p>(f) Duy trì việc kiểm soát tàu bay theo phương thức đạt kết quả tốt và đảm bảo.</p>					
	<p>PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 7.180: CHƯƠNG TRÌNH HUẤN LUYỆN ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI TÀU BAY THƯỜNG MẠI (CPL)</p> <p>(b) Chương trình huấn luyện tích hợp CPL, IR đối với trực thăng</p> <p>(5) Việc huấn luyện bay gồm tổng ít nhất 180 giờ bao gồm tất cả các bài kiểm tra tiền độ. Trong vòng 180 giờ, học viên phải hoàn thành ít nhất:</p> <p>(v) 10 giờ bay đường dài</p>	<p>Không thay đổi</p>	<p>VietJet</p>	<p>Phụ lục 1 to 7.180</p> <p>(v) 10 giờ bay đường dài => có cần bay cùng giáo viên không?</p> <p>Tham chiếu EASA: 10 hours dual cross-country flying</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành</p>	<p>Không có yêu cầu.</p>
	<p>điểm (2) của Khoản (b) Điều 7.215 của Phần 7:</p> <p>(2) Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích lý từng phần đối với máy bay: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết ít nhất:</p> <p>(i) 650 giờ, đối với người đã có PPL(A);</p> <p>(ii) 400 giờ, đối với người có CPL (A);</p> <p>(iii) 500 giờ, đối với người có IR(A);</p> <p>(iv) 250 giờ, đối với người có CPL(A) và IR(A)</p>	<p>30. Sửa đổi điểm (2) của Khoản (b) Điều 7.215 của Phần 7:</p> <p>“(2) Khóa huấn luyện lý thuyết ATP tích lý từng phần đối với máy bay và trực thăng: Người đề nghị cấp giấy phép người lái tàu bay ATPL(A/H) hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết theo dạng từng phần, tối thiểu phải có giấy phép PPL(A/H) được cấp theo Phụ ước 1 của Công ước Chicago và hoàn thành huấn luyện kiến thức lý thuyết để đảm bảo đủ 750 giờ huấn luyện lý thuyết ATP theo quy định tại Phần này.”</p>	<p>VietJet</p>	<p>Điều 7.215</p> <p>b) & c) đang mâu thuẫn về nội dung.</p> <p>Cụ thể:</p> <p>b) Người 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.</p> <p>c) Người làm đơn đề nghị cấp giấy phép lái máy bay vận tải hàng không phải được giáo viên huấn luyện lý thuyết và lưu hồ sơ quá trình huấn luyện hoặc hoàn thành khóa huấn luyện tự học về các kiến thức hàng không theo quy định.</p>	<p>Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành</p>	
		<p>Không sửa đổi</p>	<p>VietJet</p>	<p>Phụ lục 1 to 7.237</p> <p>Lỗi dòng thông tin trên Table 1, mục (15)(16)</p>	<p>Tiếp thu</p>	<p>Tiếp thu và đã chỉnh sửa</p>
		<p>Không sửa đổi</p>	<p>VietJet</p>	<p>Phụ lục 1 điều 7.355 phần b</p> <p>Không áp dụng môn Điện tử cơ bản đối với mức A1 (EASA không áp dụng).</p>	<p>Tiếp thu</p>	<p>Sửa đổi, bổ sung khoản b Phụ lục 1 Điều 7.355 như sau:</p>

						<table><tr><th>Môn học</th><th>A1</th><th>A2</th><th>A3</th><th>A4</th><th>B1.1</th><th>B1.2</th><th>B1.3</th><th>B1.4</th><th>B2</th></tr><tr><td>1. Toán</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>2. Vật lý</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>3. Điện cơ bản</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>4. Điện tử cơ bản</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>5. Hệ thống thiết bị điện tử kỹ thuật số</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>6. Vật liệu hàng không</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>7. Thực hành bảo dưỡng</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>8. Khí động học cơ bản</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>9. Yếu tố con người</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>10. Luật Hàng không</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td><td>x</td></tr><tr><td>11A. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ tuốc-bin khí</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>11B. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ piston</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>12. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của trực thăng</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>x</td><td>-</td></tr><tr><td>13. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của tàu bay</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td></tr><tr><td>14. Hệ thống tạo lực đẩy</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td></tr><tr><td>15. Động cơ tuốc-bin khí</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>16. Động cơ piston</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td><td>x</td><td>-</td></tr><tr><td>17. Cảnh quét</td><td>x</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>x</td><td>x</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>	Môn học	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	1. Toán	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2. Vật lý	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3. Điện cơ bản	x	x	x	x	x	x	x	x	x	4. Điện tử cơ bản	-	-	-	-	x	x	x	x	x	5. Hệ thống thiết bị điện tử kỹ thuật số	x	x	x	x	x	x	x	x	x	6. Vật liệu hàng không	x	x	x	x	x	x	x	x	x	7. Thực hành bảo dưỡng	x	x	x	x	x	x	x	x	x	8. Khí động học cơ bản	x	x	x	x	x	x	x	x	x	9. Yếu tố con người	x	x	x	x	x	x	x	x	x	10. Luật Hàng không	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11A. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ tuốc-bin khí	x	-	-	-	x	-	-	-	-	11B. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ piston	-	x	-	-	-	x	-	-	-	12. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của trực thăng	-	-	x	x	-	-	x	x	-	13. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của tàu bay	-	-	-	-	-	-	-	-	x	14. Hệ thống tạo lực đẩy	-	-	-	-	-	-	-	-	x	15. Động cơ tuốc-bin khí	x	-	x	-	x	-	x	-	-	16. Động cơ piston	-	x	-	x	-	x	-	x	-	17. Cảnh quét	x	x	-	-	x	x	-	-	-
Môn học	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2																																																																																																																																																																																											
1. Toán	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
2. Vật lý	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
3. Điện cơ bản	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
4. Điện tử cơ bản	-	-	-	-	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
5. Hệ thống thiết bị điện tử kỹ thuật số	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
6. Vật liệu hàng không	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
7. Thực hành bảo dưỡng	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
8. Khí động học cơ bản	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
9. Yếu tố con người	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
10. Luật Hàng không	x	x	x	x	x	x	x	x	x																																																																																																																																																																																											
11A. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ tuốc-bin khí	x	-	-	-	x	-	-	-	-																																																																																																																																																																																											
11B. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của máy bay động cơ piston	-	x	-	-	-	x	-	-	-																																																																																																																																																																																											
12. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của trực thăng	-	-	x	x	-	-	x	x	-																																																																																																																																																																																											
13. Khí động học, cấu trúc và các hệ thống của tàu bay	-	-	-	-	-	-	-	-	x																																																																																																																																																																																											
14. Hệ thống tạo lực đẩy	-	-	-	-	-	-	-	-	x																																																																																																																																																																																											
15. Động cơ tuốc-bin khí	x	-	x	-	x	-	x	-	-																																																																																																																																																																																											
16. Động cơ piston	-	x	-	x	-	x	-	x	-																																																																																																																																																																																											
17. Cảnh quét	x	x	-	-	x	x	-	-	-																																																																																																																																																																																											
		Không sửa đổi	VietJet	Phụ lục 1 điều 7.357 mục a Nên có chữ ‘’ hoặc’ đối với bản tiếng Việt và chữ ‘or’ đối với bản tiếng Anh đối với các điều kiện.	Đề nghị giữ nguyên theo quy định hiện hành do các điều kiện áp dụng đã rõ ràng																																																																																																																																																																																															
		Không sửa đổi	VietJet	Điều 7.355 mục c khoản 3 đối với môn Luật hàng không (Yêu cầu về kiến thức đối với hân viên Kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay) Chỉ nên áp dụng chương trình học trong bộ tài liệu kỹ thuật cơ bản đối với các lớp kỹ thuật cơ bản mức A1; B1.1; B2 ... (khoảng 10 giờ đối với mức A , 30 giờ đối với mức B) Áp dụng chương trình 100 giờ cho những đối tượng nhập nghành hàng không (Những đối tượng kỹ thuật được các công ty chính thức tuyển dụng) Diễn giải: Với thời lượng 100 giờ cho môn Luật của chương trình đào tạo kỹ thuật cơ bản sẽ tăng chi phí, tăng thời gian khóa học. Môn Luật HK là môn có tính chất đặc thù, rộng và phức tạp cho nên có những khó khăn nhất định cho những học viên cơ bản lần đầu tiếp cận đến kiến thức hàng không cho nên sẽ hiệu quả hơn nếu áp dụng cho các đối tượng được các công ty tuyển dụng chính thức.	Đề nghị giữ nguyên theo quy định hiện hành do đây là các kiến thức cơ bản cần thiết cho nhân viên nhập ngành theo ICAO doc 7192D1																																																																																																																																																																																															
		Không sửa đổi	VietJet	Sử dụng 1 thuật ngữ chung "AMT: Aircraft Maintenance Technician" thay vì "Aviation Maintenance Technician" (tham chiếu ICAO Annex 1	Bản tiếng Việt đúng không cần sửa (Bản dịch tiếng Anh đề nghị sửa sau)																																																																																																																																																																																															
		Không sửa đổi	VietJet	Phần 7 Làm rõ khái niệm: "Công nhận" hoặc "Chuyển đổi" giấy phép. Tham chiếu ICAO đang sử dụng "Công nhận" là "Validation", "Chuyển đổi" là "Conversion"; thay vì sử dụng 1 thuật ngữ "Công nhận"	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành và làm rõ cho DN	Đã làm rõ cho Vietjet về công nhận là validation còn chuyển đổi là conversion.																																																																																																																																																																																														
		Không sửa đổi	VietJet	Phần 7 Làm rõ khái niệm: "gia hạn" và "cấp lại" giáp phép, tham chiếu EASA đã làm rõ 2 khái niệm này: Revalidation (gia hạn):administrative action taken within the period of validity of a rating or certificate which	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành	Hiện nay trong Phần 7 đã nêu rõ các quy định về gia hạn và cấp lại giấy phép.																																																																																																																																																																																														

				allows the holder to continue to exercise the privileges of a rating or certificate for a further specified period consequent upon the fulfilment of specified requirements Renewal (cấp lại): administrative action taken after a rating or certificate has lapsed for the purpose of renewing the privileges of the rating or certificate for a further specified period consequent upon the fulfilment of specified requirements		
		Không sửa đổi	VietJet	Phần 7 Cập nhật Tiếng Anh: "AMT Licence Category" thay vì "AMT licence Level" (tham chiếu ICAO, EASA)	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành	Văn bản tiếng Việt nêu rõ giấy phép AMT, còn bản tiếng anh là bản dịch. Khi dịch lại phần 7, CAAV sẽ sử dụng như quy định của ICAO.
		Không sửa đổi	VietJet	Phần 7 Phân biệt rõ khái niệm "huấn luyện phục hồi" đang sử dụng là "refresher training" hay "requalification training" hoặc làm rõ sự khác nhau giữa 2 thuật ngữ này (i.e: huấn luyện phục hồi và huấn luyện nhắc lại)	Đề nghị giữ nguyên theo quy định của thông tư hiện hành	Huấn luyện phục hồi là refresher.
	Phần 8		VietJet	Không có ý kiến		
	Phần 9 9.067 CHẤT LƯỢNG HUẤN LUYỆN (a) Tổ chức huấn luyện hàng không phải huấn luyện cho học viên để học viên đạt được trình độ ngang bằng với các quy định về kinh nghiệm tối thiểu	Sửa đổi, bổ sung khoản (a) Điều 9.067: “ (a) Chương trình huấn luyện được phê chuẩn phải đảm bảo học viên có năng lực trình độ tối thiểu tương đương với quy định về kinh nghiệm đối với các đối tượng không được huấn luyện theo chương trình huấn luyện được phê chuẩn đó.”	VietJet	Điều 1 Phụ lục VIII dự thảo Điều 9.076 Yêu cầu trình độ tối thiểu với kinh nghiệm, 2 khái niệm khác nhau	Đề nghị giữ nguyên	Trình độ bao gồm cả kinh nghiệm và kiến thức.
	10.081 YÊU CẦU VỀ KHÔNG PHẠM ĐẢM BẢO HOẠT ĐỘNG BAY AN TOÀN (a) Người khai thác tàu bay phải đảm bảo chuyến bay sẽ không bắt đầu hoặc tiếp tục như kế hoạch trừ khi thông qua mọi phương tiện hợp lý có sẵn chắc chắn rằng không phạm chứa tuyến đường dự định từ sân bay khởi hành đến sân bay đến, bao gồm cả sân bay dự định cất cánh, sân bay điểm đến và sân bay dự bị trên đường bay có thể được sử dụng một cách an toàn cho hoạt động theo kế hoạch. Khi có ý định hoạt động trên hoặc gần các khu vực xung đột, người khai thác tàu bay phải tiến hành đánh giá rủi ro và thực hiện các biện pháp giảm thiểu rủi ro thích hợp để đảm bảo chuyến bay an toàn.	Không sửa đổi	VietJet	10.081 YÊU CẦU VỀ KHÔNG PHẠM ĐẢM BẢO HOẠT ĐỘNG BAY AN TOÀN => nằm sai vị trí số thứ tự hoặc đánh sai số thứ tự. Đề nghị kiểm tra lại việc đánh số thứ tự.	Đề nghị giữ nguyên (Điều này chỉ có một khoản a)	Không áp dụng
	10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR (a) Lựa chọn độ cao bay bằng theo VFR phải phù hợp với bảng số liệu nêu tại	Không sửa đổi		10.443 ĐỘ CAO BAY BẰNG THEO VFR => Tồn tại 02 điều 10.443 trong Phần 10 với trùng tiêu đề nhưng khác nội dung. Đề nghị kiểm tra lại và làm rõ tiêu đề, nội dung đúng.	Tiếp thu 10.443 được sửa đổi theo quy định tại Mục	Bản tích hợp đã gỡ bỏ điều 10.433 cũ

	<p>Phụ lục 1 Điều 10.443.”</p> <p>(b) Ngoài các quy định tại khoản a, Người khai thác tàu bay theo VFR khi bay bằng tại độ cao từ 900 m (3.000 feet) tới mực bay 290 so với mặt đất hoặc mặt nước phải duy trì:</p> <p>(1) Hướng từ từ 0 độ tới 179 độ, mực bay lẻ hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet);</p> <p>Hướng từ từ 180 độ tới 359 độ, mực bay chẵn hoặc mực bay cộng với 150 m (500 feet).</p>				84 Phụ lục IX sửa đổi, bổ sung một số điều của Phần 10 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, có hiệu lực kể từ ngày 15 tháng 5 năm 2016	
	PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.433 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC)	Không sửa đổi		PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.433 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC) => Không cùng tiêu đề với điều khoản 10.443 nêu trên. Đề nghị kiểm tra lại tiêu đề và nội dung đúng.	Tiếp thu Sửa lại tựa đề để dẫn chiếu đến Phụ lục 1 Điều 10.443	“PHỤ LỤC 1 CỦA ĐIỀU 10.443 LOẠI VÙNG TRỜI VÀ CÁC TIÊU CHUẨN KHÍ TƯỢNG TỐI THIỂU BAY BẰNG MẮT (VMC)”
		Không sửa đổi		Phần 11 Không có ý kiến		
		Không sửa đổi		Phần 12 Không có ý kiến		
		Không sửa đổi		Không có nội dung Appendix 1 to 14.055 trong TT09		
		Không sửa đổi		Phụ lục 1 to 14.037 Chưa thấy có nội dung hướng dẫn áp dụng CBTA/EBT trong huấn luyện cho đối tượng check flight dispatcher (DFDE); trong AC 14002 cũng chưa có nội dung này	Tiếp thu	Cục HKVN ban hành các AC hướng dẫn các nội dung này
		Không sửa đổi		Phụ lục 1 to 14.037 Hiện đang quy định cần huấn luyện số giờ lý thuyết tối thiểu cho các nhân viên hàng không, không thuộc đối tượng giáo viên. Đề xuất yêu cầu huấn luyện ban đầu này nên chỉ được áp dụng cho đối tượng giáo viên. Ngoài ra quy định về giờ huấn luyện cụ thể cho từng competency cũng có tạo ra một số khó khăn trong việc thiết kế chương trình huấn luyện CBTA cho giáo viên. Đề xuất đơn vị được chủ động về thời lượng huấn luyện lý thuyết và thực hành cho CBTA theo hướng dẫn của AC 14006.	Đề nghị giữ nguyên Do để huấn luyện CBTA được hiệu quả, học viên cũng cần có kiến thức tối thiểu về mô hình huấn luyện này.	Không áp dụng
		Không sửa đổi		Phụ lục 1 điều 14.062 đang yêu cầu chung cho huấn luyện nâng hạng lái chính và chuyển loại tàu bay cho lái chính (ví dụ CCQ) đều phải thực hiện tối thiểu 60 sectors. Điều này gây khá khó khăn cho việc huấn luyện CCQ cho lái chính A320 lên A330 theo khuyến nghị của nhà sản xuất Airbus chỉ từ 4 đến 6 sectors tối thiểu, 2 yêu cầu chênh lệch rất lớn. Kính đề nghị cục hàng không xem xét điều chỉnh.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo	Dự thảo không đề cập đến nội dung này. Tổ soạn thảo sẽ nghiên cứu nội dung này trong các lần sửa đổi tiếp theo của Bộ QCATHK.

		Không sửa đổi		Phụ lục 1 to 14.130 Không có nội dung cho flight dispatch instructor	Đề nghị giữ nguyên	Dự thảo không có nội dung này nhưng đã có trong Điều 14.133 Bộ QCATHK
	(a) (7) Đối với giáo viên huấn luyện bay thực hiện huấn luyện trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD, hiểu rõ cách thức vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, các bảng điều khiển mô phỏng hồng học và môi trường huấn luyện, các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng, thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD.	Không sửa đổi		Phụ lục 1 to 14.137 (a)(7) Tiếng Việt nhằm nội dung: "Đối với giáo viên huấn luyện bay", cần sửa lại "Đối với giáo viên kiểm tra bay"	Tiếp thu	(a) (7) Đối với giáo viên kiểm tra bay thực hiện huấn luyện trên thiết bị huấn luyện mô phỏng chuyến bay (FSTD, hiểu rõ cách thức vận hành đúng cách thức đối với các hệ thống và các điều khiển, các bảng điều khiển mô phỏng hồng học và môi trường huấn luyện, các dữ liệu và giới hạn chuyển động của sự mô phỏng, thiết bị tối thiểu mô phỏng máy bay cho mỗi chuyển động và quy trình được hoàn thành trong FSTD.
		Không sửa đổi		Phần 14 Sử dụng 1 thuật ngữ thống nhất: Check pilot, thay vì "Check Airman" Tham chiếu FAA: The new terms, “check pilot” and “check FE” are replacing the older term “check airman” in regulations and guidance, and are synonymous with “check airman.” (FAA 8900.1s 03 020 001)	Tiếp thu	Tiếp thu trong các bản dịch tiếng anh. Các bản dịch tiếng việt đã viết hóa theo tinh thần đó.
				Phần 14 Sử dụng 1 thuật ngữ chung đối với giáo viên kiểm tra là Check Personnel, thay vì "Check Airman, Check Person"	Tiếp thu	Tiếp thu trong các bản dịch tiếng anh. Các bản dịch tiếng việt đã viết hóa theo tinh thần đó.
				Phần 19 Không có ý kiến		
				Phần 20 Không có ý kiến		