

BỘ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 10 tháng 3 năm 2026

BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI VỚI DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

NHÀ CHỨC TRÁCH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM VÀ QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tổ chức lấy ý kiến đối với dự thảo Nghị định Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

1. Tổng số cơ quan, tổ chức đã gửi xin ý kiến, tham vấn/góp ý, phản biện xã hội là 45 cơ quan, đơn vị có liên quan. Đến ngày 10/3/2026, Bộ Xây dựng đã nhận được 20 ý kiến trong đó có 13 ý kiến thống nhất là của các địa phương, Vụ Quản lý doanh nghiệp.

2. Kết quả cụ thể như sau:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
I. Ý kiến chung			
	Bắc Ninh	Thống nhất với nội dung được nêu trong Hồ sơ dự thảo.	
	Cà Mau	Thống nhất với nội dung dự thảo, không bổ sung.	
	Cao Bằng	Nhất trí với nội dung dự thảo	
	Điện Biên	Thống nhất với nội dung dự thảo, không bổ sung.	
	Ninh Bình	Thống nhất với nội dung dự thảo, không bổ sung	
	Hải Phòng	Thống nhất với nội dung dự thảo	
	Vĩnh Long	Thống nhất với nội dung dự thảo	
	Phú Thọ	Nhất trí với dự thảo nghị định	
	Quảng Ngãi	Thống nhất với Hồ sơ dự thảo	
	Quảng Trị	Thống nhất với nội dung Hồ sơ gửi kèm	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
	Tuyên Quang	Thống nhất với nội dung dự thảo, không bổ sung	
	Vĩnh Long	Thống nhất với nội dung dự thảo	
	Vụ Quản lý doanh nghiệp	Thống nhất với nội dung dự thảo	
	Vụ Khoa học, công nghệ và Môi trường	Tại dự thảo, một số quy định còn giao thoa giữa “quản lý nhà nước” và “thực thi chuyên môn kỹ thuật” dẫn đến cơ chế bảo đảm tính độc lập chưa rõ, chưa nổi bật nguyên tắc độc tập giữa nhà chức trách và cơ quan quản lý nhà nước. Đặc biệt tách bạch giữa cơ quan điều tra tai nạn và khối cơ quan quản lý an toàn bay đảm bảo tính độc lập khách quan trong thực tiễn.	Khoản 1 Điều 100 Luật HKDDVN 2025 “Nhà chức trách hàng không Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về an toàn hàng không; nhiệm vụ, quyền hạn khác trong lĩnh vực hàng không dân dụng...” do đó Bộ Xây dựng giữ nguyên như dự thảo.
	Thanh tra Chính phủ	Đề nghị sắp xếp các khái niệm tại khoản 12 về sự cố, khoản 33 về Quốc gia nơi xảy ra sự cố và khoản 34 về sự cố nghiêm trọng ở vị trí liên mạch để đảm bảo tính logic và liên tục của các khái niệm về sự cố.	Tiếp thu
	Thanh tra CP	Rà soát thẩm quyền của Cục HKVN trong dự thảo Nghị định khi thực hiện chức năng Nhà chức trách hàng không	
	Văn phòng Bộ Xây dựng	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung nội dung sau đây vào dự thảo Nghị định: “Hồ sơ và kết quả giải quyết TTHC bản điện tử có giá trị pháp lý như bản giấy”. (theo QĐ 1565/QĐ-TTg ngày 18/7/2025 yêu cầu rà soát, sửa đổi vb QPPL để công nhận đầy đủ giá trị pháp lý của hồ sơ và kết quả giải quyết TTHC điện tử”.	Tiếp thu
	Văn phòng Bộ	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung nội dung sau	Tiếp thu

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
	Xây dựng	đẩy vào dự thảo Nghị định những nội dung sau vào dự thảo: + Bổ sung quy định “Kết quả giải quyết TTHC được trả bằng bản điện tử, trừ trường hợp công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy”; + Bổ sung trường thông tin tại mẫu đơn, mẫu tờ khai đề tổ chức, cá nhân đề nghị nhận kết quả giải quyết TTHC bản giấy (nếu có); cách thức nhận kết quả giải quyết TTHC bản giấy (trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính);	
	Văn phòng Bộ Xây dựng	Bổ sung các quy định về nơi nhận hồ sơ giải quyết TTHC: + Đối với các TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết cấp Bộ: gửi trực tuyến hoặc qua Dịch vụ bưu chính hoặc trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam	Tiếp thu
	Văn phòng Bộ Xây dựng	Bổ sung quy định về Mẫu đơn, tờ khai trong đó bổ sung nơi nhận kết quả: tương ứng với hình thức trực tuyến, bưu chính, trực tiếp tại Bộ phận Một cửa Cục Hàng không Việt Nam	Tiếp thu
II. Ý kiến chi tiết			
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định về cơ quan thực hiện chức năng Nhà chức trách hàng không Việt Nam; nhiệm vụ, quyền hạn; điều kiện bảo đảm hoạt động của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; quản lý an toàn hàng không, chương trình an toàn hàng không dân dụng quốc gia, hệ thống quản lý an toàn hàng không dân dụng, hệ thống	VATM	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định về cơ quan thực hiện chức năng Nhà chức trách hàng không Việt Nam; nhiệm vụ, quyền hạn; điều kiện bảo đảm hoạt động của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; quản lý an toàn hàng không, chương trình an toàn hàng không dân dụng quốc gia Việt Nam, hệ thống quản lý an toàn hàng không dân dụng, hệ thống báo cáo an toàn hàng	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
báo cáo an toàn hàng không và các quy định về nhân viên hàng không, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không theo các điều khoản sau đây của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15: Điều 8, Điều 79, Điều 80, Điều 81, Điều 82, Điều 83, Điều 84, Điều 85, Điều 88, Điều 89, Điều 90, Điều 99, Điều 100, khoản 2 Điều 103.		không và các quy định về nhân viên hàng không, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không theo các điều khoản sau đây của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15: Điều 8, Điều 79, Điều 80, Điều 81, Điều 82, Điều 83, Điều 84, Điều 85, Điều 88, Điều 89, Điều 90, Điều 99, Điều 100, khoản 2 Điều 103.	
	Vụ Pháp chế	Rà soát để việc liệt kê các nội dung quy định của Nghị định được đầy đủ (ví dụ “cơ sở dữ liệu về hàng không”) và gộp khoản 2 vào khoản 1.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: Điều 1. Phạm vi điều chỉnh Nghị định này quy định về cơ quan thực hiện chức năng Nhà chức trách hàng không Việt Nam; nhiệm vụ, quyền hạn; điều kiện bảo đảm hoạt động của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; cơ sở dữ liệu về hàng không; quản lý an toàn hàng không, chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, hệ thống quản lý an toàn hàng không dân dụng, hệ thống báo cáo an toàn hàng không nhân viên hàng không, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không và trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thông báo sự cố, tai nạn tàu bay; thủ tục điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; hợp tác quốc tế trong hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo các điều khoản sau đây của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15: Điều 8, Điều 79, Điều 80, Điều 81, Điều 82, Điều 83, Điều 84, Điều 85, Điều 88, Điều 89, Điều 90, Điều 99,

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			Điều 100, khoản 2 Điều 103.
2. Nghị định này quy định về trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc thông báo sự cố, tai nạn tàu bay; thủ tục điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; hợp tác quốc tế trong hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo các điều khoản sau đây của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15: Điều 86, Điều 87			
Điều 2. Đối tượng áp dụng Nghị định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động và có liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam.	Vụ Pháp chế	- Căn nhắc cụm từ “có liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng” để đảm bảo xác định rõ đối tượng áp dụng của Nghị định. - Chuyển khoản 2 Điều 52 lên Điều 2.	Bộ Xây dựng tiếp thu, sửa đổi như sau: Điều 2. Đối tượng áp dụng Nghị định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam; liên quan đến việc thông báo, điều tra, báo cáo và phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.
Điều 3. Cơ quan thực hiện chức năng Nhà chức trách hàng không Việt Nam	Bộ Quốc phòng	Đề nghị điều chỉnh Điều 3 về Điều 4 “Giải thích từ ngữ”	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo, Điều này xác định địa vị pháp lý của Cục HKVN và các Cảng vụ hàng không.
1. Cục Hàng không Việt Nam trực thuộc Bộ Xây dựng là Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo quy định của pháp luật và Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.	Vụ Pháp chế	Điều 3 khoản 1 đề nghị căn nhắc việc sử dụng cụm từ “trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo quy định” để tránh mâu thuẫn với định danh “Cục Hàng không Việt Nam trực thuộc Bộ Xây dựng là Nhà chức trách hàng không” đồng thời việc quy định như dự thảo không phù hợp quy định tại khoản 1 Điều 100 Luật	1. Cục Hàng không Việt Nam trực thuộc Bộ Xây dựng là Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo quy định của pháp luật và Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		HKDDVN 2025 “Nhà chức trách hàng không... thực hiện chức năng quản lý nhà nước về an toàn hàng không...”	
2. Khi thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn, Nhà chức trách hàng không Việt Nam sử dụng con dấu có hình quốc huy của Cục Hàng không Việt Nam; sử dụng tên giao dịch quốc tế của Cục Hàng không Việt Nam là “Civil Aviation Authority of Vietnam”.			
3. Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam do Bộ Xây dựng thành lập để thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại quy định”... tại các cảng hàng không” để bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 100 Luật HKDDVN 2025 “... tại các cảng hàng không, cảng hàng không chuyên dùng.”.	Bộ Xây dựng Tiếp thu, sửa đổi như sau: “3. <i>Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam do Bộ Xây dựng thành lập để thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không, cảng hàng không chuyên dùng.</i> ”.
Điều 4. Giải thích thuật ngữ			
	VATM	Đề xuất bổ sung định nghĩa “xx. <i>Giám sát an toàn</i> là chức năng do Quốc gia thực hiện nhằm bảo đảm các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không tuân thủ các quy định pháp luật quốc gia về an toàn.” theo định nghĩa “Giám sát an toàn” của ICAO Doc 9859.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo do đã được định nghĩa tại khoản 14 Điều 2 Luật HKDD Việt Nam.
	VATM	Đề xuất bổ sung định nghĩa “xx. <i>Đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực (CBTA)</i> là việc đào tạo, huấn luyện và đánh giá được đặc trưng bởi định hướng hiệu suất, nhấn mạnh vào các tiêu chuẩn và việc đo lường hiệu suất cũng như sự phát triển của đào tạo, huấn luyện theo	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên không đưa định nghĩa này vào dự thảo do dự thảo không quy định về CBTA. “Khái niệm ‘đào tạo, huấn luyện và đánh giá dựa trên năng lực (CBTA)’ là thuật ngữ chuyên môn sâu, chủ yếu phục vụ thiết kế chương trình đào tạo và đánh giá trong từng

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		các tiêu chuẩn hiệu suất cụ thể.” Để phù hợp tiêu chuẩn/ khuyến cáo của ICAO tại Phụ ước 1.	lĩnh vực nghiệp vụ chuyên ngành. Dự thảo Nghị định này là văn bản quy định khung về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không, không phải văn bản quy định chi tiết toàn bộ tiêu chuẩn chương trình đào tạo chuyên ngành.
1. ICAO: Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế			
2. Hệ thống quản lý an toàn (Safety Management System - SMS) là một phương pháp tiếp cận có hệ thống để quản lý an toàn, bao gồm các cơ cấu tổ chức, trách nhiệm giải trình, trách nhiệm, chính sách và quy trình cần thiết.	Vụ Pháp chế	Điều 4 khoản 2 đề nghị làm rõ mối quan hệ giữa SMS với quy định về hệ thống quản lý an toàn hàng không quy định tại Điều 81 của Luật HKDDVN 2025	Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa ra khỏi dự thảo do đây là 1 nội dung đã được quy định tại khoản 1 Điều 81.
3. Chương trình an toàn quốc gia (State Safety Programme - SSP): là một bộ tích hợp các luật, quy định, chính sách, mục tiêu, quy trình, thủ tục và các hoạt động nhằm quản lý an toàn ở cấp độ Quốc gia.	VATM	3. Chương trình an toàn quốc gia hàng không dân dụng Việt Nam (State Safety Programme - SSP): là một bộ tích hợp các luật, quy định, chính sách, mục tiêu, quy trình, thủ tục và các hoạt động nhằm quản lý an toàn ở cấp độ Quốc gia. Đảm bảo thống nhất sử dụng thuật ngữ “Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam” đã quy định tại Luật HKDDVN năm 2025 và hiện đã quy định tại Điều 28 dự thảo Nghị định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam (State Safety Programme - SSP): là một bộ tích hợp các luật, quy định, chính sách, mục tiêu, quy trình, thủ tục và các hoạt động nhằm quản lý an toàn ở cấp độ Quốc gia.”.
4. Văn hóa an toàn (Safety Culture) là tập hợp các giá trị, niềm tin, thái độ và quy tắc ứng xử được chia sẻ trong một tổ chức, chi phối cách thức mọi người nhận thức và hành động đối với các rủi	Vụ Pháp chế	Điều 4 khoản 4 đề nghị làm rõ mối quan hệ giữa thuật ngữ này với thuật ngữ văn hoá an toàn hàng không tại khoản 1 Điều 84 để bảo đảm tính thống nhất so với quy định của Luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa ra khỏi dự thảo do đây là 1 nội dung đã được quy định tại khoản 1 Điều 84.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
ro an toàn trong hoạt động hàng không.			
5. <i>Mối nguy hiểm (Hazard)</i> là tình trạng hoặc đối tượng có tiềm năng gây ra hoặc góp phần gây ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay.			Bộ Xây dựng tiếp thu và sửa lại định nghĩa “mối nguy hiểm” tại khoản 5 Điều này thành “mối nguy” để đồng bộ. “5. <i>Mối nguy (Hazard)</i> là tình trạng hoặc đối tượng có tiềm năng gây ra hoặc góp phần gây ra sự cố hoặc tai nạn tàu bay.”.
6. <i>Rủi ro an toàn (Safety Risk)</i> là xác suất dự đoán (Probability) và mức độ nghiêm trọng (Severity) của hậu quả hoặc kết quả do một mối nguy gây ra.		Đề nghị làm rõ “mối nguy” này có đồng nghĩa với khái niệm về “mối nguy hiểm” tại khoản 5 Điều này không.	
7. <i>Mục tiêu an toàn (Safety Objective)</i> là tuyên bố về một kết quả an toàn mong muốn.			
8. <i>Kết quả thực hiện an toàn (Safety Performance)</i> là hiệu quả có thể đo lường được của Nhà nước hoặc nhà cung cấp dịch vụ trong việc đạt được an toàn.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại quy định “kết quả là hiệu quả... trong việc đạt được an toàn” để đảm bảo tính chính xác của ngôn ngữ.	Bộ Xây dựng tiếp thu và sửa lại dự thảo như sau: “8. <i>Kết quả thực hiện an toàn (Safety Performance)</i> là mức độ đạt được mục tiêu an toàn của Nhà nước hoặc nhà cung cấp dịch vụ, được đo lường bằng các chỉ số và mục tiêu thực hiện an toàn.”.
10. <i>Mục tiêu thực hiện an toàn (Safety Performance Target - SPT)</i> là mục tiêu đã được lập kế hoạch hoặc dự kiến của Nhà nước hoặc nhà cung cấp dịch vụ đối với một chỉ số thực hiện an toàn trong một giai đoạn nhất định.	VATM	10. Mục Chỉ tiêu thực hiện an toàn (<i>Safety Performance Target - SPT</i>) là giá trị mục tiêu đã được lập kế hoạch hoặc dự kiến của Nhà nước hoặc nhà cung cấp dịch vụ đối với một chỉ số thực hiện an toàn trong một giai đoạn nhất định, phù hợp với mục tiêu thực hiện an toàn (Safety Objective) .	Bộ Xây dựng tiếp thu và sửa lại dự thảo như định nghĩa trong Phụ ước 19 của Công ước Chicago: “XX. <i>Mục tiêu thực hiện an toàn (Safety Performance Target - SPT)</i> là mục tiêu của Nhà nước hoặc nhà cung cấp dịch vụ đối với một chỉ số thực hiện an toàn trong một giai đoạn nhất định.”.
11. <i>Tai nạn tàu bay</i> là một vụ việc liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay	Vụ Pháp chế	Đề nghị chỉnh lý lại để đảm bảo ngắn gọn, chính xác và phù hợp với ngôn ngữ pháp	Bộ Xây dựng tiếp thu, giải trình như sau: Phòng TCATB cho ý kiến tiếp thu, giải trình

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
xảy ra trong khoảng thời gian từ <i>khi bất kỳ người nào lên tàu bay với ý định thực hiện chuyến bay</i> cho đến khi tất cả những người này đã rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây: a) Một người bị tử vong hoặc bị thương nghiêm trọng là kết quả của việc đang ở trong tàu bay, hoặc tiếp xúc trực tiếp với bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, bao gồm cả các bộ phận đã bị tách rời khỏi tàu bay, hoặc tiếp xúc trực tiếp với luồng khí phản lực (jet blast), trừ khi các thương tích này là <i>do nguyên nhân tự nhiên</i>, do tự gây ra hoặc do người khác gây ra, hoặc khi thương tích xảy ra đối với người trốn trên tàu bay (stowaways) ẩn nấp bên ngoài các khu vực thông thường dành cho hành khách và tổ bay; hoặc b) Tàu bay bị hư hại hoặc hỏng hóc kết cấu mà làm <i>ảnh hưởng xấu đến độ bền kết cấu</i>, tính năng hoặc <i>đặc tính bay</i> của tàu bay, và thường đòi hỏi phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị ảnh hưởng, trừ trường hợp hỏng hóc hoặc hư hại động cơ, khi hư hại chỉ giới hạn ở một động cơ duy nhất (bao gồm cả vỏ bao hoặc các phụ tùng của nó), ở cánh quạt, đầu mút cánh, ăng-ten, đầu dò, cánh hướng dòng, lớp, phanh, bánh xe, các tấm ốp khí động, các tấm panel,		lý, tránh sử dụng các cụm từ chung chung khó xác định tính pháp lý như “khi bất kỳ người nào lên tàu bay với ý định thực hiện chuyến bay”, “do nguyên nhân tự nhiên”, “ảnh hưởng xấu đến độ bền kết cấu”, “đặc tính bay”.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và giải trình như sau: “Định nghĩa ‘tai nạn tàu bay’ là khái niệm chuẩn hóa theo Phụ ước 13 Công ước Chicago, cần được giữ đúng về nội hàm. Tuy nhiên, tiếp thu ý kiến góp ý, dự thảo được chỉnh lý theo hướng ngắn gọn, rõ nghĩa hơn, hạn chế các cụm từ diễn đạt dài, đồng thời chuẩn hóa một số thuật ngữ kỹ thuật như ‘tính năng khai thác’, ‘đặc tính bay’, ‘ảnh hưởng bất lợi đến độ bền kết cấu’ để bảo đảm chặt chẽ về pháp lý và thuận lợi trong áp dụng.” như sau: “11. <i>Tai nạn tàu bay</i> là vụ việc liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay, xảy ra trong khoảng thời gian từ khi một người lên tàu bay nhằm thực hiện chuyến bay đến khi tất cả những người đó rời khỏi tàu bay, thuộc một trong các trường hợp sau đây: a) Có người chết hoặc bị thương tích nghiêm trọng do ở trên tàu bay, do tiếp xúc trực tiếp với bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả bộ phận đã tách khỏi tàu bay, hoặc do tiếp xúc trực tiếp với luồng khí phản lực, trừ trường hợp thương tích do nguyên nhân tự nhiên, do người đó tự gây ra, do người khác gây ra hoặc xảy ra đối với người lẩn trốn bên ngoài khu vực thông thường dành cho hành khách và tổ bay; b) Tàu bay bị hư hỏng hoặc hỏng hóc kết

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
cửa càn, kính chắn gió, vỏ tàu bay (như các vết lõm nhỏ hoặc lỗ thủng), hoặc các hư hỏng nhỏ đối với cánh quạt chính, cánh quạt đuôi, càn đáp, và những hư hỏng do mưa đá hoặc va chạm với chim (bao gồm cả các lỗ thủng trên chòm ra-đa); hoặc c) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.			cầu, làm ảnh hưởng bất lợi đến độ bền kết cấu, tính năng khai thác hoặc đặc tính bay của tàu bay và thông thường phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hư hỏng, trừ trường hợp hư hỏng động cơ chỉ giới hạn ở một động cơ, kể cả vỏ bao hoặc phụ tùng của động cơ đó, hoặc chỉ giới hạn ở cánh quạt, đầu mút cánh, ăng-ten, đầu dò, cánh hướng dòng, lớp, phanh, bánh xe, tấm ốp khí động, tấm che, cửa càn, kính chắn gió, lớp vỏ tàu bay có vết lõm nhỏ hoặc lỗ thủng nhỏ, hoặc hư hỏng nhỏ đối với cánh quạt chính, cánh quạt đuôi, càn đáp, hoặc hư hỏng do mưa đá, va chạm với chim, kể cả lỗ thủng trên chòm ra-đa; c) Tàu bay mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.”.
13. <i>Thương tích nghiêm trọng (Serious Injury)</i> là thương tích mà một người gặp phải trong tai nạn và có một trong các đặc điểm sau: a) Phải nằm viện hơn 48 giờ (bắt đầu trong vòng 7 ngày từ khi bị thương); b) Bị gãy xương (trừ gãy đơn giản ở ngón tay, ngón chân, mũi); c) Bị rách gây chảy máu nặng, tổn thương thần kinh, cơ hoặc gân; d) Tổn thương bất kỳ cơ quan nội tạng nào; e) Bị bỏng độ hai hoặc độ ba, hoặc bỏng hơn 5% diện tích cơ thể; f) Phơi nhiễm với các chất lây nhiễm	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát cụm từ “bị rách gây chảy máu nặng”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “c) Có các vết rách gây xuất huyết trầm trọng, tổn thương thần kinh, cơ hoặc gân;”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
hoặc bức xạ độc hại đã được xác minh			
14. Khả năng con người (Human Performance) là khả năng và hạn chế của con người có tác động đến an toàn và hiệu quả của các hoạt động hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát định nghĩa “khả năng con người... là khả năng và hạn chế của con người” để đảm bảo tính logic.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “14. Khả năng con người (Human Performance) là năng lực và giới hạn của con người có tác động đến an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không.”.
20. Nhân viên khai thác (Operational Personnel) là nhân viên tham gia vào các hoạt động hàng không, những người ở vị trí có thể báo cáo thông tin an toàn (ví dụ: tổ lái, kiểm soát viên không lưu, nhân viên kỹ thuật, nhân viên mặt đất, v.v.).	Pacific Airlines	Xem xét việc sử dụng thuật ngữ “Nhân viên khai thác” (Operational Personnel) được định nghĩa tại Dự thảo Nghị định. Trường hợp không có yêu cầu bắt buộc phải sử dụng thuật ngữ này, đề nghị thống nhất dùng khái niệm “Nhân viên hàng không” theo quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 nhằm đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ của hệ thống pháp luật.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu một phần và giữ nguyên nội dung “Nhân viên khai thác (Operational Personnel)” vì lý do như sau: “Thuật ngữ ‘Operational Personnel’ được sử dụng để chỉ nhóm người trực tiếp tham gia hoặc hỗ trợ trực tiếp hoạt động hàng không, ở vị trí có thể phát hiện, báo cáo và cung cấp thông tin an toàn. Việc giữ khái niệm này là cần thiết để làm rõ phạm vi đối tượng trong quản lý và báo cáo an toàn hàng không. Tuy nhiên, tiếp thu ý kiến góp ý, dự thảo được chỉnh lý theo hướng bỏ lỗi diễn đạt liệt kê mang tính ví dụ, bảo đảm chặt chẽ, khái quát và phù hợp với ngôn ngữ pháp lý.”. Khoản 20 Điều 4 được chỉnh sửa như sau: “20. Nhân viên khai thác (Operational Personnel) là người trực tiếp tham gia hoặc hỗ trợ trực tiếp hoạt động hàng không, ở vị trí có thể phát hiện, báo cáo hoặc cung cấp thông tin an toàn hàng không.”.
21. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng: là tập hợp dữ liệu số được hình thành trong quá trình quản lý nhà nước, tổ chức khai thác và cung ứng dịch vụ về hàng không dân dụng và các mục đích khác, được kết nối,	VATM	21. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng: là tập hợp cơ sở dữ liệu chuyên ngành phục vụ số được hình thành trong quá trình quản lý nhà nước, tổ chức khai thác và cung ứng dịch vụ về hàng không dân dụng và các mục đích khác, được kết nối,	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “21. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng: là cơ sở dữ liệu chuyên ngành phục vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng và các mục đích khác, được kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia và cơ sở dữ liệu khác

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
cung cấp dịch vụ hàng không, doanh nghiệp khai thác cảng hàng không, sân bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng.		chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia và cơ sở dữ liệu khác có liên quan liên quan đến tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, doanh nghiệp khai thác cảng hàng không, sân bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng.	có liên quan.”.
23. Người chết trong báo cáo điều tra tai nạn bao gồm người bị tử vong ngay trong tai nạn và người chết do bị thương trong tai nạn trong vòng 30 ngày, kể từ ngày xảy ra tai nạn.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để đảm bảo tính đồng nhất trong việc sử dụng khái niệm “người chết” và “người tử vong”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “23. Người chết trong báo cáo điều tra tai nạn bao gồm người bị chết ngay trong tai nạn và người chết do bị thương trong tai nạn trong vòng 30 ngày, kể từ ngày xảy ra tai nạn.”.
26. Chuyên gia tư vấn là một người được một Quốc gia chỉ định với mục đích hỗ trợ đại diện được công nhận của Quốc gia đó trong một cuộc điều tra dựa trên trình độ chuyên môn của người đó.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để đảm bảo yêu cầu về ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “26. Chuyên gia tư vấn là người được một Quốc gia chỉ định trên cơ sở trình độ chuyên môn của mình để hỗ trợ đại diện được ủy quyền của Quốc gia đó trong một hoạt động điều tra.”.
28. Đại diện được ủy quyền là người được quốc gia tham gia điều tra sự cố, tai nạn chỉ định để tham gia vào một cuộc điều tra tai nạn tàu bay được thực hiện bởi Quốc gia khác dựa trên năng lực, trình độ phù hợp với mục đích điều tra.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát, bỏ cụm từ “dựa trên năng lực, trình độ phù hợp với mục đích điều tra”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “28. Đại diện được ủy quyền là người được một Quốc gia chỉ định trên cơ sở trình độ của người đó để tham gia vào một cuộc điều tra tai nạn, sự cố tàu bay do một Quốc gia khác tiến hành.”.
29. Khuyến cáo an toàn: là đề xuất của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay của quốc gia thực hiện điều tra, dựa trên các thông tin thu thập được trong quá trình điều tra nhằm mục đích phòng	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát, chỉnh lý “là đề xuất... dựa trên các thông tin thu được trong quá trình điều tra, các nghiên cứu về an toàn...”, đồng thời đề nghị bỏ đoạn “Bên cạnh đó” để đảm bảo tính chất giải thích	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “29. Khuyến cáo an toàn là đề xuất của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay của quốc gia tiến hành điều tra, dựa trên thông tin thu thập được từ quá trình điều tra, nhằm mục đích

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
ngừa sự cố hoặc tai nạn và không nhằm mục đích xác định lỗi hoặc quy trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân. Bên cạnh các khuyến cáo an toàn ban hành từ việc điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, các khuyến cáo an toàn có thể xuất phát từ các nguồn khác nhau, trong đó bao gồm các nghiên cứu về an toàn.		từ ngữ của văn bản quy phạm pháp luật.	phòng ngừa tai nạn, sự cố và trong mọi trường hợp không nhằm tạo ra suy đoán về lỗi hoặc trách nhiệm pháp lý đối với tai nạn, sự cố đó. Ngoài các khuyến cáo an toàn được ban hành từ điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, khuyến cáo an toàn còn có thể được hình thành từ nhiều nguồn khác, bao gồm cả các nghiên cứu về an toàn.”.
34. <i>Sự cố nghiêm trọng</i> là các sự cố liên quan đến khai thác tàu bay có nguy cơ cao, nhưng chưa gây ra tai nạn xảy ra trong khoảng thời gian từ khi có người lên tàu bay để thực hiện chuyến bay cho đến khi tất cả mọi người đã rời khỏi tàu bay.	Pacific Airlines	Thuật ngữ này nên đưa lên giải thích sau mục 11 (Tai nạn) và trước mục 12 (Sự cố) để bảo đảm tính logic và mạch lạc trong hệ thống khái niệm.	Bộ Xây dựng tiếp thu và sẽ sắp xếp lại các định nghĩa theo bảng chữ cái theo quy định của pháp luật.
36. <i>Yếu tố đóng góp</i> : Là các hành động, thiếu sót, các sự kiện, điều kiện hoặc sự kết hợp của chúng mà nếu được loại bỏ, phòng tránh hoặc không xuất hiện thì sẽ làm giảm khả năng xảy ra tai nạn, sự cố hoặc giảm nhẹ mức độ nghiêm trọng của các hậu quả gây ra bởi tai nạn, sự cố.	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu cân nhắc sự cần thiết phải pháp lý khái niệm về “yếu tố đóng góp”	Bộ Xây dựng xin tiếp thu một phần và giữ nguyên nội dung “Yếu tố đóng góp” vì lý do như sau: “Khái niệm ‘Yếu tố đóng góp’ là thuật ngữ chuyên môn cốt lõi trong hoạt động điều tra tai nạn, sự cố tàu bay, dùng để xác định các hành động, thiếu sót, sự kiện, điều kiện hoặc sự kết hợp của các yếu tố này có liên quan đến việc làm gia tăng khả năng xảy ra tai nạn, sự cố hoặc làm tăng mức độ nghiêm trọng của hậu quả. Do đó, việc giữ quy định này trong dự thảo là cần thiết. Tuy nhiên, tiếp thu ý kiến góp ý, dự thảo được chỉnh lý theo hướng ngắn gọn, rõ nghĩa hơn, bảo đảm phù hợp với văn phong pháp lý.”: “36. <i>Yếu tố đóng góp</i> là hành động, thiếu sót, sự kiện, điều kiện hoặc sự kết hợp của

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			<i>các yếu tố này mà nếu được loại bỏ, phòng ngừa hoặc không xảy ra thì có thể làm giảm khả năng xảy ra tai nạn, sự cố hoặc làm giảm mức độ nghiêm trọng của hậu quả do tai nạn, sự cố gây ra.”.</i>
37. Giấy phép nhân viên hàng không là văn bản pháp lý do nhà chức trách hàng không cấp cho cá nhân để xác nhận rằng người được cấp đã đáp ứng đủ các yêu cầu về năng lực, trình độ để thực hiện nhiệm vụ liên quan tới an toàn hàng không theo các quyền hạn, điều kiện và hạn chế tương ứng trong giấy phép.	VATM	Đề nghị nghiên cứu, rà soát nội dung “để thực hiện nhiệm vụ liên quan tới an toàn hàng không theo các quyền hạn, điều kiện và hạn chế tương ứng trong giấy phép” để tránh vướng mắc cho việc thiết lập mẫu giấy phép khi triển khai thực hiện quy định này.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “37. Giấy phép nhân viên hàng không là văn bản do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp cho cá nhân để xác nhận người đó đáp ứng các yêu cầu về năng lực, trình độ thực hiện nhiệm vụ liên quan đến an toàn hàng không theo quyền hạn, điều kiện và hạn chế ghi trong giấy phép.”.
38. <i>Năng định</i> là sự cho phép mang tính pháp lý của Nhà chức trách hàng không, được ghi trên hoặc gắn liền với giấy phép và là một phần của giấy phép, trong đó nêu rõ các điều kiện đặc biệt, các quyền hạn hoặc các hạn chế liên quan đến giấy phép đó.	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu, rà soát quy định “được ghi trên hoặc gắn liền với giấy phép và là một phần của giấy phép, trong đó nêu rõ các điều kiện đặc biệt, các quyền hạn hoặc các hạn chế liên quan đến giấy phép đó” để tránh xung đột với khoản 37, đảm bảo tính rõ ràng, khả thi.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “38. <i>Năng định</i> là sự cho phép mang tính pháp lý do Nhà chức trách hàng không cấp, được ghi trên giấy phép hoặc gắn liền với giấy phép và là một phần không tách rời của giấy phép, trong đó xác định các điều kiện đặc biệt, quyền hạn hoặc hạn chế liên quan đến giấy phép đó.”.
Điều 5. Sử dụng hồ sơ điện tử, chữ ký điện tử hoặc chữ ký số	Thanh tra CP	Đề nghị rà soát sự phù hợp với quy định của Luật Giao dịch điện tử số 20/2023/QH15, Nghị định số 23/2025/NĐ-CP ngày 21/02/2025	Tiếp thu
1. Hồ sơ điện tử trong hoạt động bảo đảm an toàn hàng không có giá trị pháp lý tương đương với hồ sơ, văn bản giấy nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử. 2. Hồ sơ điện tử bao gồm:	VATM	1. Hồ sơ điện tử trong hoạt động bảo đảm an toàn hàng không có giá trị pháp lý tương đương với hồ sơ, văn bản giấy nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử; phải đáp ứng các tiêu chuẩn về lưu trữ số, đảm bảo tính xác	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa 1. Dữ liệu điện tử trong hoạt động bảo đảm an toàn hàng không có giá trị pháp lý tương đương với hồ sơ, văn bản giấy nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử; phải đáp ứng các tiêu chuẩn về lưu trữ số,

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
a) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ chuyên môn, nghiệp vụ được cấp bởi Nhà chức trách hàng không Việt Nam, cơ sở đào tạo huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không và các tổ chức có thẩm quyền; b) Tài liệu hướng dẫn khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện, thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ, cánh quạt; c) Hồ sơ huấn luyện, hồ sơ kỹ thuật, hồ sơ nhân viên hàng không; d) Các văn bản, báo cáo, dữ liệu, thông tin an toàn hàng không và các tài liệu khác theo quy định. 3. Quy định về chữ ký trong hồ sơ điện tử: a) Các tài liệu, hồ sơ điện tử gửi đến cơ quan quản lý nhà nước hoặc bên thứ ba phải sử dụng chữ ký số để đảm bảo tính toàn vẹn và xác thực theo quy định của pháp luật. b) Đối với hồ sơ, tài liệu lưu hành nội bộ hoặc trong phạm vi quản lý của tổ chức: Nhân viên hàng không được phép sử dụng chữ ký điện tử (bao gồm chữ ký số hoặc các hình thức xác thực điện tử khác). c) Tổ chức cho phép sử dụng chữ ký điện tử quy định tại điểm b khoản 3 Điều này này có trách nhiệm xây dựng, ban hành quy trình kiểm soát, hệ thống kỹ thuật để xác thực danh tính người	Vụ Pháp chế	thực, tính toàn vẹn và định dạng bền vững theo pháp luật về lưu trữ. Đề nghị cân nhắc việc sử dụng khái niệm “hồ sơ điện tử” để đảm bảo phù hợp với Luật Giao dịch điện tử (dữ liệu điện tử) và tránh nhầm lẫn đây là một thủ tục hành chính.	đảm bảo tính xác thực, tính toàn vẹn và định dạng bền vững theo pháp luật về lưu trữ. Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: Điều 5. Sử dụng dữ liệu điện tử, chữ ký điện tử hoặc chữ ký số 1. Dữ liệu điện tử trong hoạt động bảo đảm an toàn hàng không có giá trị pháp lý tương đương với hồ sơ, văn bản giấy nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử; phải đáp ứng các tiêu chuẩn về lưu trữ số, đảm bảo tính xác thực, tính toàn vẹn và định dạng bền vững theo pháp luật về lưu trữ.. 2. Dữ liệu điện tử bao gồm: a) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ chuyên môn, nghiệp vụ được cấp bởi Nhà chức trách hàng không Việt Nam, cơ sở đào tạo huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không và các tổ chức có thẩm quyền;

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
ký, bảo đảm sự toàn vẹn của dữ liệu và chịu trách nhiệm trước pháp luật về độ tin cậy của các chữ ký này.			
Chương II NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CỦA NHÀ CHỨC TRÁCH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM			
Điều 6. Xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành; chương trình, dự án quốc gia, chính sách phát triển hàng không dân dụng			
1. Xây dựng, trình Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành theo thẩm quyền hoặc đề nghị cấp có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng không, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch trung hạn và hàng năm; các chương trình, dự án quốc gia, đề án phát triển, cơ chế, chính sách về hàng không dân dụng; ban hành quy chế theo quy định để thực hiện tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO.	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc việc sử dụng cụm từ “ban hành quy chế theo quy định”	
2. Xây dựng tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành hàng không dân dụng trình Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành theo thẩm quyền hoặc đề nghị cơ quan có thẩm quyền thẩm định, công bố.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát cụm từ “hoặc đề nghị cơ quan có thẩm quyền thẩm định, công bố” để đảm bảo phù hợp với quy định của Luật Quy chuẩn và Tiêu chuẩn kỹ thuật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Xây dựng tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành hàng không dân dụng trình cơ quan có thẩm quyền công bố hoặc

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			ban hành.”.
3. Theo dõi, cập nhật và rà soát đánh giá định kỳ các cập nhật, sửa đổi, bổ sung các công ước về hàng không dân dụng mà Việt Nam là thành viên, các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành quy định tại các Phụ ước của Công ước Chicago về hàng không dân dụng (sau đây gọi là các Phụ ước) để kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật nhằm đáp ứng liên tục các tiêu chuẩn của ICAO.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định này để tránh trùng lặp, trong đó cân nhắc với việc sử dụng cụm từ “nhằm đáp ứng liên tục”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: 3. Theo dõi, cập nhật và rà soát đánh giá định kỳ những nội dung sửa đổi, bổ sung tại các công ước về hàng không dân dụng mà Việt Nam là thành viên, các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành quy định tại các Phụ ước của Công ước Chicago về hàng không dân dụng (sau đây gọi là Phụ ước) để kiến nghị cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật nhằm đáp ứng các tiêu chuẩn của ICAO.
Điều 7. Ban hành chỉ thị, chỉ lệnh và thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn trong hoạt động hàng không dân dụng			
1. Ban hành chỉ thị, chỉ lệnh, tài liệu hướng dẫn kỹ thuật để đảm bảo việc tuân thủ các quy định về an toàn hàng không, và duy trì hoạt động đồng bộ của dây chuyền vận chuyển hàng không trong các hoạt động sau đây: a) Khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa, thiết kế, sản xuất tàu bay, động cơ, cánh quạt và các thiết bị tàu bay; b) Khai thác cảng hàng không; bãi cất, hạ cánh; c) Bảo đảm hoạt động bay; d) Vận chuyển hàng không; e) Hoạt động hàng không chung.	Vụ Pháp chế		
2. Quyết định việc dừng khai thác cảng	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và làm rõ nội hàm cụ thể	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
hàng không, công trình, một phần công trình tại cảng hàng không trong trường hợp cần thiết sau: Thảm họa, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không; nâng cấp, cải tạo, mở rộng, sửa chữa kết cấu hạ tầng hàng không; không bảo đảm điều kiện khai thác.		của cụm từ “không đảm bảo điều kiện khai thác”	“2. Quyết định việc dừng khai thác cảng hàng không, công trình, một phần công trình tại cảng hàng không trong trường hợp cần thiết sau: Thảm họa, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không; nâng cấp, cải tạo, mở rộng, sửa chữa kết cấu hạ tầng hàng không; khi giấy chứng nhận cảng hàng không bị thu hồi theo quy định.”.
3. Triển khai quyết định dừng khai thác cảng hàng không của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc đối với quy định về trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không trong việc “triển khai thực hiện quyết định dừng khai thác cảng hàng không”	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên theo Dự thảo để phù hợp với quy định về thẩm quyền dừng khai thác cảng hàng không được quy định tại Dự thảo Nghị định về cảng hàng không; bãi cát, hạ cánh (Cảng vụ hàng không, Cục HKVN).
4. Chỉ đạo các đơn vị trong ngành hàng không thực hiện các biện pháp khác để phục vụ quốc phòng, an ninh, khẩn nguy quốc gia.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và chuẩn hoá cụm từ “đơn vị trong ngành hàng không”, Việc sử dụng khái niệm này là chưa phù hợp với ngôn ngữ pháp lý của Luật HKDDVN 2025 (chỉ sử dụng các thuật ngữ như người khai thác tàu bay, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không...)	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: 4. Chỉ đạo các tổ chức, cá nhân Việt Nam tham gia hoạt động hàng không dân dụng thực hiện các biện pháp khác để phục vụ quốc phòng, an ninh, khẩn nguy quốc gia.
5. Thực hiện các trách nhiệm của nhà chức trách hàng không đối với hoạt động thiết kế, sản xuất, cải tiến và đăng ký tàu bay theo quy định của Phụ ước 8.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát làm rõ trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không theo quy định của Phụ ước 8 (của Công ước nào?)	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “5. Thực hiện các trách nhiệm của nhà chức trách hàng không đối với hoạt động thiết kế, sản xuất, cải tiến và đăng ký tàu bay theo quy định của Phụ ước 8 Công ước Chicago.”.
6. Quản lý việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không,	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và làm rõ quy trình, thẩm quyền “quản lý việc vận chuyển hàng	Phòng TCATB cho ý kiến, giải trình

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
bảo đảm tuân thủ các tiêu chuẩn, quy định của ICAO và pháp luật có liên quan.		<i>hoá</i> ” sẽ được thực hiện cụ thể như thế nào để đảm bảo tính khả thi. Dự thảo cần xác định rõ việc quản lý này dựa trên cơ sở văn bản quy phạm pháp luật nào (ví dụ: các quy định về vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng đường hàng không theo Luật HKDDVN 2025, hoặc các Thông tư hướng dẫn chuyên ngành của Bộ).	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 8. Giám sát hoạt động hàng không dân dụng			
1. Xây dựng và triển khai thực hiện hệ thống sát hạch, cấp phép, phê chuẩn, cấp chứng nhận đối với tổ chức cá nhân theo quy định của pháp luật trước khi các tổ chức, cá nhân được phép tiến hành các hoạt động hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và làm rõ cụm từ “ <i>quy định của pháp luật</i> ”. Việc sử dụng một khái niệm dẫn chiếu chung chung mà không chỉ rõ là quy định tại văn bản nào (như Luật HKDDVN, các Luật chuyên ngành về xây dựng, hay các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên) sẽ gây khó khăn cho việc áp dụng và thực thi.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “4. Chỉ đạo các tổ chức, cá nhân Việt Nam tham gia hoạt động hàng không dân dụng thực hiện các biện pháp khác để phục vụ quốc phòng, an ninh, khẩn nguy quốc gia.”.
2. Tổ chức, vận hành hệ thống giám sát bảo đảm an toàn hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO. Hình thức kiểm tra, giám sát phải đảm bảo tuân thủ hướng dẫn của ICAO về giám sát an toàn hàng không, quy định của pháp luật Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ mối quan hệ giữa hệ thống giám sát bảo đảm an toàn hàng không với hệ thống quản lý an toàn hàng không quy định tại khoản 2 Điều 80, Điều 81 để tránh mở rộng ngoài khung pháp lý Luật HKDDVN giao Chính phủ hướng dẫn. Đồng thời đề nghị cụ thể hoá “quy định của pháp luật Việt Nam” để đảm bảo tính minh bạch, khả thi.	Bộ Xây dựng làm rõ như sau: “Theo Phụ ước 19 Công ước Chicago, Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam (SSP) là khuôn khổ quản lý an toàn ở cấp Nhà nước; Hệ thống quản lý an toàn (SMS) là hệ thống quản lý an toàn của tổ chức, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không; còn hoạt động kiểm tra, giám sát bảo đảm an toàn hàng không là chức năng quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không Việt Nam nhằm giám sát việc tuân thủ quy định pháp luật, theo dõi kết quả thực hiện an toàn và giám sát việc thiết lập, duy trì SMS của các tổ chức, doanh nghiệp. Như vậy, hoạt động giám sát bảo đảm an toàn hàng không không phải là một hệ thống độc lập, tách biệt với SSP và SMS, mà là công cụ thực thi của Nhà nước để triển khai SSP và bảo đảm SMS được thực hiện có hiệu quả.”

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa khoản 2 Điều 8: “2. Tổ chức triển khai Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam; thực hiện hoạt động giám sát an toàn hàng không, bao gồm giám sát việc thiết lập, duy trì Hệ thống quản lý an toàn của các tổ chức, doanh nghiệp trong hoạt động hàng không dân dụng.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
3. Thiết lập chương trình kiểm tra, giám sát an toàn tối thiểu hàng năm đối với các tổ chức được cấp phép, cấp giấy chứng nhận, phê chuẩn để đảm bảo việc duy trì đủ điều kiện được cấp phép, cấp giấy chứng nhận, phê chuẩn.	Vụ Pháp chế	Khoản 3, khoản 4, khoản 7 đề nghị không sử dụng các cụm từ “thiết lập chương trình”, “tổ chức biện pháp phối hợp”, “chỉ đạo việc chấp hành”. Đây là những cách diễn đạt mang tính mô tả quy trình thực hiện (hành động mang tính chất tác nghiệp), chưa đảm bảo ngôn ngữ pháp lý của một văn bản quy phạm pháp luật quy định về quyền hạn và nhiệm vụ. Việc sử dụng các cụm từ này dẫn đến sự thiếu rõ ràng về mặt định chế, dễ gây nhầm lẫn giữa chức năng quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không với hoạt động điều hành tác nghiệp của các đơn vị cung cấp dịch vụ.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Ban hành và tổ chức thực hiện kế hoạch kiểm tra, giám sát an toàn tối thiểu hàng năm đối với tổ chức được cấp phép, cấp giấy chứng nhận hoặc phê chuẩn nhằm bảo đảm việc duy trì các điều kiện, tiêu chuẩn tương ứng.”.
4. Tổ chức biện pháp phối hợp với Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam trong việc tuân thủ các quy định về an ninh hàng không của các tổ chức, doanh nghiệp được cấp phép.	Vụ Pháp chế		Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “4. Phối hợp với Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam trong việc tuân thủ các quy định về an ninh hàng không của các tổ chức, doanh nghiệp được cấp phép.”.
5. Giám sát việc triển khai Chương trình bảo đảm hoạt động bay quốc gia.	Bộ Quốc phòng	Đề nghị thay cụm từ “quốc gia” bằng cụm từ “hàng không dân dụng”, viết lại là “Giám sát việc triển khai Chương trình bảo đảm hoạt động bay hàng không dân dụng” để phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Nghị định;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “5. Giám sát việc triển khai Chương trình bảo đảm hoạt động bay hàng không dân dụng”
6. Phê chuẩn Chương trình an toàn đường cất hạ cánh.			
7. Giám sát, chỉ đạo việc chấp hành chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không làm các công việc có tính chất đặc thù.	Vụ Pháp chế	Khoản 3, khoản 4, khoản 7 đề nghị không sử dụng các cụm từ “thiết lập chương trình”, “tổ chức biện pháp phối hợp”, “chỉ đạo việc chấp hành”. Đây là những cách diễn đạt mang tính mô tả quy trình thực hiện (hành động mang tính chất tác nghiệp), chưa đảm bảo ngôn ngữ pháp lý của một văn bản quy phạm pháp luật quy	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 7. Giám sát việc chấp hành chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không làm các công việc có tính chất đặc thù.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		định về quyền hạn và nhiệm vụ. Việc sử dụng các cụm từ này dẫn đến sự thiếu rõ ràng về mặt định chế, dễ gây nhầm lẫn giữa chức năng quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không với hoạt động điều hành tác nghiệp của các đơn vị cung cấp dịch vụ.	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 9. Cấp, phê chuẩn, công nhận, giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, tài liệu khai thác chuyên ngành hàng không dân dụng			
1. Cấp, phê chuẩn, công nhận, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận, năng định cho tổ chức, cá nhân liên quan đến: a) Tàu bay và khai thác tàu bay; b) Cảng hàng không; c) Bảo đảm hoạt động bay; d) Lĩnh vực khác theo quy định của ICAO.			
2. Phê chuẩn, chấp thuận các tài liệu chuyên ngành hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ cụm từ “tài liệu chuyên ngành” để đảm bảo tính minh bạch.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Phê chuẩn, chấp thuận các tài liệu, chương trình, quy trình, phương thức, tiêu chuẩn kỹ thuật, tài liệu khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện và các tài liệu chuyên ngành khác thuộc thẩm quyền theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng.”.
	Bộ Quốc phòng	Đề nghị bổ sung cụ thể các tài liệu chuyên ngành hàng không để thuận lợi trong quá trình triển khai, thực hiện tương tự như Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Phê chuẩn, chấp thuận các tài liệu, chương trình, quy trình, phương thức, tiêu chuẩn kỹ thuật, tài liệu khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện và các tài liệu chuyên ngành khác thuộc thẩm quyền theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng.”.
3. Cấp phép bay, quyền vận chuyển hàng không; điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không.			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 10. Đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy phép, năng định, giấy chứng nhận, phê chuẩn; chứng chỉ chuyên môn	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và quy định rõ các biện pháp đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ chuyên môn để phân định rõ các biện pháp này là biện pháp quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không nhằm loại trừ rủi ro an toàn tức thì, khác biệt hoàn toàn về bản chất và trình tự với các hình thức xử phạt bổ sung hoặc biện pháp khắc phục hậu quả trong pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính.	Bộ Xây dựng tiếp thu và quy định chi tiết các biện pháp đình chỉ thu hồi giấy phép, chứng chỉ chuyên môn tại Thông tư chuyên ngành.
1. Đình chỉ có thời hạn hoạt động của tổ chức cá nhân liên quan đến công tác đảm bảo an toàn hàng không trong các trường hợp sau: a) Có vi phạm an toàn an ninh theo quy định của pháp luật gây uy hiếp an toàn an ninh nghiêm trọng b) Có liên trực tiếp đến các vụ việc, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không cần phải tiến hành xác minh, điều tra bởi cơ quan có thẩm quyền. c) Có hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng d) Nhằm ngăn ngừa nguy cơ uy hiếp an toàn, an ninh hàng không.			
2. Thu hồi giấy phép, năng định, giấy chứng nhận, văn bản phê chuẩn do nhà chức trách cấp trong các hợp sau đây: a) Không còn đáp ứng các điều kiện cấp và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định, giấy chứng nhận, cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định của pháp luật;			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
b) Vi phạm an ninh an toàn hàng không nghiêm trọng, mang tính lặp lại hoặc cố ý; c) Gian lận, giả mạo hồ sơ, tài liệu trong quá trình đề nghị cấp, gia hạn.			
3. Không công nhận hiệu lực chứng chỉ chuyên môn trong những trường hợp sau: a) Chứng nhận chuyên môn được cấp tại thời điểm cơ sở đào tạo, huấn luyện không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật; b) Gian lận, giả mạo hồ sơ, tài liệu trong quá trình đề nghị cấp, gia hạn.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại thẩm quyền “không công nhận hiệu lực” của Nhà chức trách hàng không đối với các giấy chứng nhận chuyên môn do các cơ sở đào tạo cấp; xét về mặt bản chất, Nhà chức trách hàng không không phải là chủ thể cấp hoặc xác nhận hiệu lực ban đầu cho các văn bằng, chứng chỉ này, do đó việc quy định thẩm quyền “không công nhận hiệu lực” là chưa đảm bảo cơ sở pháp lý.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa
4. Việc đình chỉ, thu hồi giấy phép, năng định, giấy chứng nhận hoặc không công nhận hiệu lực chứng chỉ chuyên môn phải được quyết định bằng văn bản.			
Điều 11. Tìm kiếm, cứu nạn hàng không, ứng phó khẩn nguy 1. Chỉ đạo, hướng dẫn việc thiết lập và vận hành hệ thống; tổ chức diễn tập; chỉ huy hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, khẩn nguy sân bay, vào hoạt động hàng không dân dụng và phòng, chống thiên tai trong ngành hàng không. 2. Phân định khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng không và khẩn nguy sân bay của các đơn vị thuộc ngành hàng không.		Đề nghị cân nhắc sử dụng các cụm từ như “chỉ đạo, hướng dẫn” để đảm bảo ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật tương tự tại khoản 2 đề nghị làm rõ “đơn vị thuộc ngành hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Hướng dẫn việc thiết lập và vận hành hệ thống; tổ chức diễn tập; chỉ huy hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, khẩn nguy sân bay, vào hoạt động hàng không dân dụng và phòng, chống thiên tai trong ngành hàng không. 2. Phân định khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng không và khẩn nguy sân bay của các cơ quan, đơn vị hoạt động hàng không dân dụng.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 12. Vụ việc, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không			
1. Thiết lập hệ thống thu thập, theo dõi, đánh giá các báo cáo sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không, vụ việc an toàn hàng không trong ngành hàng không; tổ chức thực hiện và duy trì liên tục hoạt động thu thập, xử lý, phân tích, đánh giá các dữ liệu và chia sẻ thông tin, tri thức an toàn hàng không.	VATM	1. Thiết lập hệ thống, cơ chế thu thập, theo dõi, đánh giá các báo cáo sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không và vụ việc an toàn hàng không trong ngành hàng không ; tổ chức thực hiện và duy trì liên tục hoạt động thu thập, xử lý, phân tích, đánh giá các dữ liệu và chia sẻ thông tin, tri thức an toàn hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Thiết lập hệ thống, cơ chế thu thập, theo dõi, đánh giá các báo cáo sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không và vụ việc an toàn hàng không; tổ chức thực hiện và duy trì liên tục hoạt động thu thập, xử lý, phân tích, đánh giá các dữ liệu và chia sẻ thông tin, kiến thức an toàn hàng không.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị thay cụm từ “tri thức” thành cụm từ “kiến thức”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Thiết lập hệ thống, cơ chế thu thập, theo dõi, đánh giá các báo cáo sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không và vụ việc an toàn hàng không; tổ chức thực hiện và duy trì liên tục hoạt động thu thập, xử lý, phân tích, đánh giá các dữ liệu và chia sẻ thông tin, kiến thức an toàn hàng không.
2. Tổ chức việc điều tra, phân tích, xác minh và đánh giá các vụ việc, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không khi cần thiết nhằm duy trì và nâng cao công tác bảo đảm an toàn hàng không theo quy định của Phụ ước 19 của ICAO.	VATM	2. Tổ chức việc điều tra, thu thập , phân tích, xác minh và đánh giá các vụ việc, sự cố an toàn hàng không ; đối với sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không khi cần thiết nhằm duy trì và nâng cao công tác bảo đảm an toàn hàng không theo quy định của Phụ ước 19 của ICAO . tàu bay, Nhà chức trách hàng không Việt Nam phối hợp, hỗ trợ Cơ quan điều tra theo Chương V và pháp luật có liên quan.	Bộ xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “2. Tổ chức thu thập , phân tích, xác minh, đánh giá và điều tra khi cần thiết các vụ việc, sự cố an toàn hàng không ; đối với sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay , Nhà chức trách hàng không Việt Nam phối hợp, hỗ trợ Cơ quan điều tra theo Chương V và pháp luật có liên quan.”.
3. Chỉ đạo, giám sát việc xử lý, khắc phục các vụ việc, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không; ban hành các khuyến cáo, chỉ thị khi cần thiết nhằm			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
phòng ngừa, ngăn chặn vụ việc, sự cố nghiêm trọng, tai nạn hàng không.			
4. Phối hợp với cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay trong công tác đảm bảo an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định “trong công tác bảo đảm an toàn hàng không” vì cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay không phải là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về bảo đảm an toàn hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 4. Phối hợp với cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay trong công tác điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.
Điều 13. Thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang			
1. Tiếp nhận, triển khai kế hoạch thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang trong ngành hàng không dân dụng. 2. Chỉ đạo, giám sát các cơ quan, đơn vị ngành hàng không trong việc thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang; đảm bảo tiêu chuẩn an toàn chuyển bay theo quy định.	VATM	1. Tiếp nhận, triển khai kế hoạch thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang trong ngành hàng không dân dụng. 2. Chỉ đạo, giám sát các cơ quan, đơn vị ngành hàng không trong việc thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang; đảm bảo tiêu chuẩn an toàn chuyển bay theo quy định. Nhà chức trách HKVN phối hợp Nhà chức trách an ninh HKVN và cơ quan liên quan để bảo đảm an toàn hoạt động bay đối với chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang theo pháp luật chuyên ngành.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, phù hợp Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02/11/2021.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị không sử dụng cụm từ “trong ngành hàng không”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa. 1. Tiếp nhận, triển khai kế hoạch thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang theo quy định. 2. Chỉ đạo, giám sát các cơ quan, đơn vị hoạt động hàng không dân dụng trong việc thực hiện chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			theo quy định.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 14. Rà soát, công bố sự khác biệt về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng của Việt Nam			
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm rà soát các tiêu chuẩn kỹ thuật và khuyến cáo thực hành của ICAO được quy định tại các Phụ ước của Công ước Chicago về hàng không dân dụng (sau đây gọi là Phụ ước); xây dựng, cập nhật và trình cấp có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo quy định.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để không trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 6	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm rà soát các tiêu chuẩn kỹ thuật và khuyến cáo thực hành của ICAO được quy định tại các Phụ ước; xây dựng, cập nhật và trình cấp có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo quy định.
2. Trường hợp có sự khác biệt giữa các sửa đổi, cập nhật các Phụ ước và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành mà chưa cập nhật được trên hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm rà soát, đánh giá và thực hiện thông báo về việc áp dụng các sửa đổi và cập nhật của các tiêu chuẩn kỹ thuật trong các Phụ ước.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ nội dung “chưa được cập nhật trên hệ thống văn bản quy phạm pháp luật” và quy định “thông báo áp dụng” để tránh xung đột với quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 2. Trường hợp có sự khác biệt giữa các sửa đổi, cập nhật các Phụ ước và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm rà soát, đánh giá và thực hiện thông báo về việc áp dụng các sửa đổi và cập nhật của các tiêu chuẩn kỹ thuật trong các Phụ ước.
3. Trong trường hợp không áp dụng được các tiêu chuẩn kỹ thuật trong các Phụ ước, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện công bố sự khác biệt theo quy định của ICAO.			
Điều 15. Công bố, phát hành, tiếp nhận, xử lý thông tin và thông báo liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng	VATM	Điều 15. Công bố, phát hành, tiếp nhận, xử lý thông tin và thông báo liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: Điều 15. Công bố, phát hành, cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		hàng không	
1. Công bố, phát hành trong nước và quốc tế các ấn phẩm, tài liệu, thông tin liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm: a) Tập thông báo tin tức hàng không (AIP); b) Phát hành bản tin quốc tế về hàng không (NOTAM); c) Thông tri hàng không (AIC).	VATM	1. Công bố, phát hành, cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không trong nước và quốc tế các ấn phẩm, tài liệu, thông tin liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng theo pháp luật chuyên ngành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung chi tiết sẽ được quy định tại Thông tư quy định chi tiết về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. “1. Công bố, phát hành, cung cấp dữ liệu hàng không, tin tức hàng không liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng theo pháp luật chuyên ngành”.
2. Tiếp nhận, xử lý, trao đổi và cung cấp các thông tin, tài liệu cho các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng.			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 16. Hợp tác quốc tế trong hàng không dân dụng Nhà chức trách hàng không Việt Nam là đầu mối trong quan hệ hợp tác quốc tế với ICAO, nhà chức trách hàng không nước ngoài, các tổ chức, diễn đàn hàng không quốc tế khác mà nước Cộng Hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam tham gia			
Điều 17. Thanh tra hàng không Việt Nam Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức Thanh tra Hàng không Việt Nam theo quy định của pháp luật về thanh tra			
Mục 3 DỮ LIỆU HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG			
Điều 18. Mục tiêu xây dựng cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng			
Việc xây dựng, quản lý, kết nối, chia sẻ và sử dụng cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng nhằm:	VATM	Việc xây dựng, quản lý, kết nối, chia sẻ và sử dụng Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng nhằm:	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: Việc xây dựng, quản lý, kết nối, chia sẻ và sử dụng Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng nhằm:
1. Phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước, chỉ đạo, điều hành, kiểm tra và hoạch định chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng;	VATM	1. Phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước, chỉ đạo, điều hành, kiểm tra, giám sát và hoạch định chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước và xây dựng, tổ chức thực hiện chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc với nội dung “chỉ đạo,	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		điều hành, kiểm tra, hoạch định” vì các nội dung này đã bao hàm trong cụm từ “công tác quản lý nhà nước”; tương tự như vậy tại khoản 1 Điều 20.	“1. Phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước và xây dựng, tổ chức thực hiện chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.”.
2. Khai thác, sử dụng tối đa dữ liệu đã có; bảo đảm sử dụng dữ liệu dùng chung, tránh trùng lặp;	VATM	2. Khai thác, sử dụng tối đa dữ liệu đã có; bảo đảm ưu tiên sử dụng dữ liệu dùng chung; thực hiện nguyên tắc “một lần tạo lập, nhiều lần sử dụng”, tránh trùng lặp;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. tiên sử dụng dữ liệu dùng chung; thực hiện nguyên tắc “một lần tạo lập, nhiều lần sử dụng”, tránh trùng lặp.”.
3. Từng bước hình thành hệ sinh thái dữ liệu hàng không dân dụng thống nhất, đồng bộ, có khả năng kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành theo quy định của pháp luật.	VATM	3. Từng bước hình thành hệ sinh thái dữ liệu hàng không dân dụng thống nhất, đồng bộ; có khả năng kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành và các nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu theo quy định của pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Bảo đảm dữ liệu hàng không dân dụng được quản lý thống nhất, đồng bộ; kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành và các nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu theo quy định của pháp luật.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc với cụm từ “từng bước hình thành hệ sinh thái dữ liệu hàng không; đây là cách diễn đạt mang tính định hướng, chương trình mục tiêu, thiếu tính quy phạm và không xác định rõ nghĩa vụ pháp lý cụ thể.	
	VATM	Đề xuất bổ sung khoản 4 “4. Thực hiện các biện pháp quản trị dữ liệu thông qua việc tiêu chuẩn hóa, xây dựng siêu dữ liệu và thiết lập hệ thống truy xuất nguồn gốc dữ liệu; bảo đảm an toàn thông tin mạng, an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu cá nhân và bảo vệ bí mật nhà nước theo quy định của pháp luật; đáp ứng các yêu cầu về thu thập, phân tích, trao đổi và bảo vệ dữ liệu, thông tin an toàn theo tiêu chuẩn và hướng dẫn của ICAO.”	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì: - Các nội dung về bảo đảm an toàn thông tin mạng, an ninh mạng, bảo vệ dữ liệu cá nhân và bảo vệ bí mật nhà nước đã được quy định tại các văn bản pháp luật có liên quan như Luật An toàn thông tin mạng, Luật An ninh mạng, Nghị định 13/2023/NĐ-CP và Luật Bảo vệ bí mật nhà nước. - Các nội dung như tiêu chuẩn hóa dữ liệu, xây dựng siêu dữ liệu, truy xuất nguồn gốc

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			dữ liệu và áp dụng các tiêu chuẩn, khuyến nghị của ICAO là các nội dung mang tính kỹ thuật chuyên ngành, không cần quy định tại Nghị định; do đó, việc quy định trong văn bản hướng dẫn sẽ phù hợp hơn và thuận lợi cho quá trình triển khai thực hiện.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 19. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng			
1. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng phục vụ công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; bảo đảm an toàn, an ninh mạng và hoạt động khai thác, vận chuyển hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.	VATM	1. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng là cơ sở dữ liệu chuyên ngành phục vụ công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; phục vụ bảo đảm an toàn, an ninh mạng và hoạt động khai thác, vận chuyển hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng là cơ sở dữ liệu chuyên ngành, phục vụ công tác quản lý nhà nước và hoạt động hàng không dân dụng; bảo đảm an toàn thông tin, an ninh mạng và khai thác, sử dụng dữ liệu theo quy định của pháp luật.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc xem xét quy định cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng chỉ phục vụ công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng để đảm bảo tính tương thích với định hướng phát triển kinh tế số và mục tiêu tối ưu hoá nguồn lực dữ liệu quốc gia.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng là cơ sở dữ liệu chuyên ngành, phục vụ công tác quản lý nhà nước và hoạt động hàng không dân dụng; bảo đảm an toàn thông tin, an ninh mạng và khai thác, sử dụng dữ liệu theo quy định của pháp luật.”.
2. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng bao gồm các nhóm dữ liệu chủ yếu sau đây:		2. Cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng bao gồm các nhóm dữ liệu chủ yếu sau đây:	
a) Dữ liệu về tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng;	VATM	a) Dữ liệu về tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng (bao gồm giấy phép, chứng chỉ, năng định, huấn luyện và các thông tin quản lý khác theo quy định);	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “a) Dữ liệu về tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng (bao gồm giấy phép, chứng chỉ, năng định, huấn luyện và các thông tin quản lý khác theo quy định);”.
b) Dữ liệu về tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, cảng hàng không và hoạt động khai thác bay;			
c) Dữ liệu an toàn hàng không, sự cố, tai nạn;	VATM	c) Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn hàng không; dữ liệu về sự cố, tai nạn. Việc thu	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “c) Dữ liệu an toàn, thông tin an toàn hàng

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		thập, quản lý, bảo vệ, tiếp cận, chia sẻ dữ liệu/thông tin an toàn thực hiện theo Điều 30 của Nghị định này và quy định pháp luật có liên quan.	không; dữ liệu về sự cố, tai nạn. Việc thu thập, quản lý, bảo vệ, tiếp cận, chia sẻ dữ liệu/thông tin an toàn thực hiện theo Điều 30 của Nghị định này và quy định pháp luật có liên quan.”.
d) Các nhóm dữ liệu chuyên ngành khác phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.	VATM	d) Các nhóm dữ liệu chuyên ngành khác phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật; danh mục nhóm dữ liệu và tiêu chuẩn dữ liệu được cập nhật theo quy chế quản trị dữ liệu do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “d) Các nhóm dữ liệu chuyên ngành khác phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật; danh mục nhóm dữ liệu và tiêu chuẩn dữ liệu được cập nhật theo quy chế quản trị dữ liệu do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành.”.
	VATM	Đề xuất bổ sung khoản 4 “4. Hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng phải được phân loại cấp độ an ninh mạng và triển khai các biện pháp bảo vệ tương ứng theo quy định của pháp luật về an ninh mạng.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo do Nội dung về phân loại cấp độ hệ thống thông tin và triển khai các biện pháp bảo vệ tương ứng đã được quy định trong Nghị định số 85/2026/NĐ-CP về bảo đảm an toàn thông tin hệ thống theo cấp độ. Do đó, việc quy định lại nội dung này trong Nghị định là không cần thiết và có thể dẫn đến trùng lặp với quy định của pháp luật hiện hành.
Điều 20. Quản lý nhà nước đối với việc triển khai kết nối và chia sẻ cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng		Điều 20. Quản lý nhà nước đối với việc triển khai kết nối và chia sẻ Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng	
Việc xây dựng, kết nối, chia sẻ và sử dụng cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng được thực hiện trên các nguyên tắc sau:		Việc xây dựng, kết nối, chia sẻ và sử dụng cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng được thực hiện trên các nguyên tắc sau:	
1. Phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước, chỉ đạo, điều hành, kiểm tra, giám sát.	VATM	1. Phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước, chỉ đạo, điều hành, kiểm tra, giám sát; ưu tiên	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước về

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		phục vụ công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng không và ứng phó khẩn nguy.	hàng không dân dụng; ưu tiên phục vụ công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng không và ứng phó khẩn nguy.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc với nội dung “chỉ đạo, điều hành, kiểm tra, hoạch định” vì các nội dung này đã bao hàm trong cụm từ “công tác quản lý nhà nước”; tương tự như vậy tại khoản 1 Điều 20.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; ưu tiên phục vụ công tác bảo đảm an toàn, an ninh hàng không và ứng phó khẩn nguy.”.
2. Bảo đảm dữ liệu đầy đủ, chính xác, kịp thời, thống nhất và đồng bộ.	VATM	2. Bảo đảm dữ liệu đầy đủ, chính xác, kịp thời, hợp lệ và toàn vẹn ; thống nhất và đồng bộ; có siêu dữ liệu để truy xuất nguồn gốc và phục vụ kiểm tra, kiểm toán.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Bảo đảm dữ liệu đầy đủ, chính xác, kịp thời, hợp lệ và toàn vẹn ; thống nhất và đồng bộ; có siêu dữ liệu để truy xuất nguồn gốc và phục vụ kiểm tra, kiểm toán. ”.
3. Phù hợp với quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, pháp luật về dữ liệu, kết nối và chia sẻ dữ liệu.	VATM	3. Phù hợp với quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật về dữ liệu; thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu theo cơ chế, tiêu chuẩn và nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Không yêu cầu tổ chức, cá nhân cung cấp lại dữ liệu đã sẵn sàng chia sẻ, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác hoặc dữ liệu không đáp ứng yêu cầu chất lượng theo tiêu chuẩn, quy chuẩn chuyên ngành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Phù hợp với quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật về dữ liệu; bảo đảm kết nối, chia sẻ dữ liệu theo quy định của pháp luật. ”.
4. Tuân thủ pháp luật về an toàn thông tin, an ninh mạng, bảo vệ bí mật nhà nước.	VATM	4. Tuân thủ pháp luật về bảo vệ bí mật nhà nước, an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu cá nhân; thực hiện phân loại dữ liệu, phân quyền truy cập, mã hóa/ẩn danh hóa (khi cần) và ghi nhật ký, kiểm soát truy cập.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “4. Tuân thủ pháp luật về bảo vệ bí mật nhà nước, an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu cá nhân; thực hiện phân loại dữ liệu, phân quyền truy cập, mã hóa/ẩn danh hóa (khi cần) và ghi nhật ký, kiểm soát truy cập. ”.
5. Phù hợp với Khung Kiến trúc Chính phủ điện tử, Chính phủ số của Chính	VATM	5. Phù hợp với Khung Kiến trúc Chính phủ điện tử Việt Nam (phiên bản hiện	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “5. Phù hợp với Khung Kiến trúc Chính phủ

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
phủ và Kiến trúc Chính phủ điện tử, Chính phủ số của Bộ Xây dựng.		hành, hướng tới Chính phủ số) của Chính phủ và Kiến trúc Chính phủ điện tử, Chính phủ số của Bộ Xây dựng; bảo đảm khả năng liên thông, tích hợp theo kiến trúc tổng thể, tránh phát triển hệ thống cục bộ.	điện tử Việt Nam (phiên bản hiện hành, hướng tới Chính phủ số) và Kiến trúc Chính phủ điện tử, Chính phủ số của Bộ Xây dựng; bảo đảm khả năng liên thông, tích hợp theo kiến trúc tổng thể, tránh phát triển hệ thống cục bộ.”.
	VATM	Đề xuất bổ sung khoản 6 “6. Việc kết nối, chia sẻ dữ liệu phải đảm bảo quyền kiểm soát truy cập, mã hóa dữ liệu và lưu nhật ký hệ thống để phục vụ giám sát.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo do Các nội dung về kiểm soát truy cập, mã hóa dữ liệu và lưu nhật ký hệ thống là các biện pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn thông tin và an ninh mạng, đã được quy định trong pháp luật về an toàn thông tin mạng và an ninh mạng. Do đó, việc quy định lại các nội dung này trong Nghị định là không cần thiết và có thể dẫn đến trùng lặp với quy định của pháp luật hiện hành
Điều 21. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức quản lý dữ liệu	Vụ Pháp chế	Đề nghị sửa cụm từ “dữ liệu” thành “dữ liệu hàng không” để đảm bảo tính tương thích với cả quy định tại Mục 3.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: Điều 21. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức quản lý dữ liệu hàng không
Các hãng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, doanh nghiệp kinh doanh cảng hàng không và các tổ chức, cá nhân có liên quan có trách nhiệm:			
1. Tổ chức tạo lập, cập nhật và quản lý dữ liệu phát sinh trong quá trình hoạt động của mình theo quy định của pháp luật.	VATM	1. Tổ chức tạo lập, cập nhật, quản lý và lưu trữ dữ liệu phát sinh trong quá trình hoạt động của mình theo quy định của pháp luật; bảo đảm dữ liệu được gắn định danh và siêu dữ liệu tối thiểu để phục vụ kết nối, chia sẻ. Tổ chức lưu trữ số đối với dữ liệu phát	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Tổ chức tạo lập, cập nhật, quản lý và lưu trữ dữ liệu phát sinh trong quá trình hoạt động của mình theo quy định của pháp luật.”. Đối với Nội dung về gắn định danh, siêu dữ liệu và yêu cầu lưu trữ số là các nội dung

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		sinh, đảm bảo khả năng duy trì thông tin trong suốt thời hạn lưu trữ quy định.	mang tính kỹ thuật trong quản trị dữ liệu và lưu trữ dữ liệu, sẽ được quy định trong tiêu chuẩn dữ liệu hoặc quy chế quản trị dữ liệu; do đó không quy định chi tiết trong điều khoản này nhằm bảo đảm tính khái quát của quy định.
2. Bảo đảm chất lượng, tính đầy đủ, chính xác và kịp thời của dữ liệu thuộc phạm vi quản lý	VATM	2. Bảo đảm chất lượng, tính đầy đủ, chính xác và kịp thời của dữ liệu thuộc phạm vi quản lý (đầy đủ, chính xác, hợp lệ, thống nhất, kịp thời và toàn vẹn); thực hiện rà soát, xác nhận, xác thực dữ liệu theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và quy trình do cơ quan có thẩm quyền ban hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Bảo đảm chất lượng dữ liệu thuộc phạm vi quản lý, bao gồm tính đầy đủ, chính xác, hợp lệ, thống nhất, kịp thời và toàn vẹn.”. Đối với nội dung về rà soát, xác nhận, xác thực dữ liệu theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật là nội dung mang tính quy trình, kỹ thuật trong quản trị dữ liệu sẽ được quy định trong tiêu chuẩn dữ liệu hoặc quy chế quản trị dữ liệu; do đó không quy định chi tiết trong điều khoản này nhằm bảo đảm tính khái quát của quy định.
3. Thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu theo yêu cầu quản lý nhà nước.	VATM	3. Thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu theo yêu cầu quản lý nhà nước thông qua nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu; theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, cấu trúc/định dạng trao đổi, bảng mã, danh mục dùng chung; bảo đảm ghi nhật ký, kiểm soát truy cập và các điều kiện bảo mật khi chia sẻ	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu theo yêu cầu quản lý nhà nước thông qua nền tảng tích hợp, chia sẻ dữ liệu của cơ quan nhà nước theo quy định của pháp luật.”. Đối với nội dung góp ý liên quan đến tiêu chuẩn kỹ thuật, cấu trúc dữ liệu, bảng mã, ghi nhật ký hệ thống, kiểm soát truy cập và các biện pháp bảo mật là các nội dung mang tính kỹ thuật trong quản trị và bảo đảm an toàn thông tin hệ thống, đã được quy định trong pháp luật về kết nối, chia sẻ dữ liệu và pháp luật về an toàn thông tin mạng. Do đó, không quy định chi tiết tại điều khoản này

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			nhằm bảo đảm tính khái quát của quy định và tránh trùng lặp với pháp luật hiện hành.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
4. Chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với dữ liệu do mình quản lý, cung cấp và chia sẻ.	VATM	4. Chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với dữ liệu do mình quản lý, cung cấp và chia sẻ; đồng thời thực hiện các nghĩa vụ về bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng và bí mật nhà nước (nếu có) theo quy định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “4. Chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với dữ liệu do mình quản lý, cung cấp và chia sẻ; đồng thời thực hiện các nghĩa vụ về bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng và bí mật nhà nước (nếu có) theo quy định của pháp luật có liên quan.”.
Điều 22. Trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam trong quản lý, kiểm tra và giám sát dữ liệu hàng không dân dụng		Điều 22. Trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam trong quản lý, kiểm tra và giám sát dữ liệu hàng không dân dụng	
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng; làm đầu mối theo dõi, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc kết nối, chia sẻ và sử dụng dữ liệu phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước.	VATM	1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, chủ trì tổ chức xây dựng, quản lý và vận hành cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng; thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng; làm đầu mối theo dõi, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc kết nối, chia sẻ và sử dụng dữ liệu phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước. Việc kết nối, tích hợp dữ liệu với các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành khác thực hiện theo quy định của pháp luật về dữ liệu và pháp luật có liên quan.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, thực hiện quản lý chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng; tổ chức thực hiện các quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về dữ liệu và hướng dẫn, điều phối việc kết nối, chia sẻ, khai thác dữ liệu phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật.”. - Đối với nội dung góp ý “thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng” này đã được quy định trong pháp luật về hàng không dân dụng và quy định chức năng, nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước. Vì vậy việc quy định lại là không cần thiết. - Đối với nội dung “Việc kết nối, tích hợp dữ liệu với các cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu chuyên ngành khác thực hiện theo quy định của pháp luật về dữ liệu và pháp luật có

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			liên quan” này đã được quy định trong pháp luật về dữ liệu và pháp luật có liên quan. Vì vậy việc quy định lại trong điều khoản là không cần thiết và dễ gây trùng lặp.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và làm rõ nội hàm của cụm từ “thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng”, cách diễn đạt này hiện đang quá chung chung, dẫn đến sự thiếu xác định về trách nhiệm thực thi; theo đó, cần quy định rõ các nội dung quản lý chuyên ngành là những gì (Thẩm quyền ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật về dữ liệu; Quyền quản trị, kiểm soát chất lượng và bảo mật dữ liệu; Quyền điều phối việc kết nối, chia sẻ và khai thác dữ liệu giữa các chủ thể trong ngành...), việc làm rõ nội hàm này không chỉ đảm bảo tính khả thi mà còn là công cụ Nhà chức trách hàng không quản trị dữ liệu như một tài nguyên đặc thù của ngành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao, thực hiện quản lý chuyên ngành đối với dữ liệu hàng không dân dụng; tổ chức thực hiện các quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về dữ liệu và hướng dẫn, điều phối việc kết nối, chia sẻ, khai thác dữ liệu phục vụ yêu cầu quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật.”.
2. Đơn đốc, kiểm tra và giám sát, đánh giá việc tuân thủ quy định của pháp luật về cung cấp, cập nhật, kết nối và chia sẻ dữ liệu hàng không dân dụng của các tổ chức, doanh nghiệp, đơn vị hàng không có liên quan.	VATM	2. Đơn đốc, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc tuân thủ quy định của pháp luật về cung cấp, cập nhật, kết nối và chia sẻ dữ liệu hàng không dân dụng của các tổ chức, doanh nghiệp, đơn vị hàng không có liên quan; trình cấp có thẩm quyền ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, cấu trúc/định dạng dữ liệu trao đổi, bảng mã, danh mục dùng chung, quy trình kiểm soát chất lượng và phân loại dữ liệu trong phạm vi ngành hàng không dân dụng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Đơn đốc, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc thực hiện các quy định của pháp luật về cung cấp, cập nhật, kết nối và chia sẻ dữ liệu hàng không dân dụng; việc thực hiện trách nhiệm cung cấp dữ liệu, kết nối, khai thác và sử dụng dữ liệu của các tổ chức, doanh nghiệp, đơn vị hàng không có liên quan.”. - Đối với nội dung “trình cấp có thẩm quyền ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, cấu trúc/định dạng dữ liệu trao đổi, bảng mã, danh mục dùng chung, quy trình kiểm soát chất lượng và phân loại dữ liệu trong phạm vi ngành hàng không dân dụng” này không phù hợp quy định trong nghị định này vì đây

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			là các nội dung kỹ thuật chuyên ngành, thường được quy định tại tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hoặc văn bản hướng dẫn chuyên ngành, không phù hợp quy định chi tiết trong nghị định này.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát làm rõ các nội dung như “tuân thủ quy định của pháp luật”, tránh trùng lặp với các quy định tại Điều 20, 21 về tính đầy đủ, chính xác, kịp thời	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Đơn đốc, kiểm tra, giám sát và đánh giá việc thực hiện các quy định của pháp luật về cung cấp, cập nhật, kết nối và chia sẻ dữ liệu hàng không dân dụng; việc thực hiện trách nhiệm cung cấp dữ liệu, kết nối, khai thác và sử dụng dữ liệu của các tổ chức, doanh nghiệp, đơn vị hàng không có liên quan.”.
3. Yêu cầu các tổ chức, doanh nghiệp cung cấp, kết nối, chia sẻ dữ liệu phải đảm bảo tính đầy đủ, chính xác, kịp thời; dữ liệu phải luôn phải được rà soát, bổ sung, cập nhật và khắc phục kịp thời khi có sai sót.	VATM	3. Yêu cầu các tổ chức, doanh nghiệp cung cấp, kết nối, chia sẻ dữ liệu phải bảo đảm tính đầy đủ, chính xác, kịp thời, hợp lệ và toàn vẹn ; dữ liệu phải luôn được rà soát, bổ sung, cập nhật và khắc phục kịp thời khi có sai sót. Đối với dữ liệu, thông tin an toàn hàng không, việc tiếp cận, sử dụng, chia sẻ và công bố phải tuân thủ quy định về bảo vệ dữ liệu, thông tin an toàn theo pháp luật và hướng dẫn của ICAO.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Yêu cầu các tổ chức, doanh nghiệp cung cấp, kết nối, chia sẻ dữ liệu phải bảo đảm tính đầy đủ, chính xác, kịp thời, hợp lệ và toàn vẹn; dữ liệu phải luôn được rà soát, bổ sung, cập nhật và khắc phục kịp thời khi có sai sót.”. - Đối với nội dung “Đối với dữ liệu, thông tin an toàn hàng không, việc tiếp cận, sử dụng, chia sẻ và công bố phải tuân thủ quy định về bảo vệ dữ liệu, thông tin an toàn theo pháp luật và hướng dẫn của ICAO” này thuộc phạm vi quản lý chuyên ngành về an toàn hàng không và không phù hợp quy định tại khoản này vì: tài liệu ICAO khuyến nghị thường là tài liệu kỹ thuật, không phải văn bản quy phạm pháp luật của Việt Nam.
Mục 4 ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM THỰC HIỆN NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CỦA NHÀ CHỨC TRÁCH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM		Mục 4 ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM THỰC HIỆN NHIỆM VỤ, QUYỀN HẠN CỦA NHÀ CHỨC TRÁCH HÀNG KHÔNG VIỆT NAM	
Điều 23. Về tổ chức bộ máy, cơ sở vật chất, nhân sự			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không được bảo đảm về tổ chức bộ máy, cơ sở vật chất, kinh phí, nhân sự để đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định của ICAO và phù hợp với quy mô hoạt động của ngành hàng không dân dụng Việt Nam.			
2. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại để phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 23 về tổ chức bộ máy, cơ sở vật chất, nhân sự.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo để phù hợp với khuyến cáo của ICAO trong các đợt thanh sát và Phụ ước.
Điều 24. Về nguồn kinh phí bảo đảm thực thi nhiệm vụ Nhà chức trách hàng không Việt Nam			
1. Nguồn kinh phí thực thi nhiệm vụ Nhà chức trách hàng không Việt Nam được bảo đảm từ nguồn thu phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay và các loại phí khác thuộc lĩnh vực hàng không theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí.			
2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam bao gồm Cảng vụ hàng không được để lại 85% số tiền phí thu được để chi cho các nội dung quy định tại Điều 25 Nghị định này.	Vụ KH-TC	Đề nghị cơ quan soạn thảo nêu rõ cơ sở quy định về (i) “để lại 85%” là trên cơ sở nào, đặc biệt căn cứ xác định tính toán mức áp dụng chung cùng mức giữa Cơ quan Cục và các Cảng vụ hàng không (do chức năng, nhiệm vụ, tính chất hoạt động có khác nhau)? (ii) “tiền phí thu được để chi” là phí gì	Bộ Xây dựng giải trình như sau: (i): Tỷ lệ để lại 85% được xác định trên cơ sở tổng hợp số liệu nhu cầu chi từ các nhiệm vụ được quy định trên tổng số nguồn thu phí của Nhà chức trách hàng không, bao gồm cảng vụ hàng không trong giai đoạn 2026-2028.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		(hiện nay các cơ quan này đang thu rất nhiều loại, tên gọi phí khác nhau. Trường hợp cần linh hoạt mức để lại và/hoặc chưa có đủ cơ sở khoa học xác định mức để lại nêu trên, đề nghị xem xét chuyển giao Bộ Tài chính hướng dẫn.	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
3. Tổ chức thu phí bao gồm: Cục Hàng không Việt Nam và các Cảng vụ hàng không thực hiện khai số tiền phí thu được, số tiền phí được để lại và nộp số tiền phí còn lại vào ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về quản lý thuế, pháp luật về phí và lệ phí.	Vụ Pháp chế	Đề nghị chỉnh lý cụm từ “...thực hiện khai số tiền phí thu được”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa, hoàn thiện dự thảo ...“...thực hiện khai số tiền phí thu được” “3. Tổ chức thu phí bao gồm: Cục Hàng không Việt Nam và các Cảng vụ hàng không thực hiện khai số phí thu được, số tiền phí được để lại và nộp số tiền phí còn lại vào ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về quản lý thuế, pháp luật về phí và lệ phí.”.
4. Hằng năm, tổ chức thu phí phải lập dự toán, quyết toán thu phí và chi từ nguồn phí được để lại theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định này để đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.	Phòng Kế hoạch - Tài chính cho ý kiến, giải trình
a) Căn cứ dự toán thu phí và chi từ nguồn phí được để lại được Bộ Xây dựng giao, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện điều chuyển số thu phí được để lại chi giữa Cục Hàng không Việt Nam các Cảng vụ hàng không, báo cáo Bộ Xây dựng;			
b) Sau khi quyết toán thu, chi theo đúng chế độ, số tiền phí được trích để lại chưa chi trong năm được chuyển sang năm sau để tiếp tục chi theo chế độ quy định kể từ thời điểm kết thúc năm ngân sách; trường hợp hết 05 năm chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi hết.	Vụ Kế hoạch - Tài chính	Về “b) Sau khi quyết toán thu, chi...; trường hợp hết 05 năm chưa số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi hết.”: đề nghị nêu rõ cơ sở quy định về “hết 05 năm”? do hiện nay cơ bản quy định hiện hành là 2 năm)	Bộ Xây dựng giải trình như sau: Tham chiếu với Nghị định số 362/2025/NĐ-CP “trường hợp hết 05 năm chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi hết”
Điều 25. Các nội dung chi từ nguồn			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
phí được để lại			
1. Hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, thu hút nhân lực chất lượng cao gồm:			
a) Hỗ trợ hàng tháng bằng một lần tiền lương tháng hiện hưởng; đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng chuyên ngành hàng không; trang phục ngành; thưởng an toàn hàng không cho công chức, viên chức của Cục Hàng không Việt Nam và các cảng vụ hàng không. Khoản hỗ trợ hàng tháng quy định tại điểm này được trả cùng kỳ lương và không dùng làm căn cứ để tính đóng, hưởng chế độ bảo hiểm xã hội;	Vụ Kế hoạch - Tài chính	Đề nghị cơ quan soạn thảo nêu rõ cơ sở quy định về (i) “bằng một lần tiền lương”? và lý do không đưa mức “thưởng an toàn hàng không” cụ thể để đồng bộ quy định định lượng về tiền lương.	Bộ Xây dựng giải trình như sau: <i>(i) Đối với quy định “bằng một lần tiền lương:</i> - Mức hỗ trợ hàng tháng: nhằm mục tiêu tuyển dụng và giữ chân được người lao động có trình độ, năng lực; tạo động lực nâng cao năng suất lao động và hiệu quả làm việc của người lao động; bảo đảm tương quan hợp lý với tiền lương trên thị trường lao động, tạo động lực nâng cao đạo đức công vụ, đạo đức nghề nghiệp, góp phần làm trong sạch và nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động của hệ thống chính trị. - Mức hỗ trợ bằng một lần tiền lương: vận dụng quy định về mức hỗ trợ đối với người trực tiếp, thường xuyên làm công tác tham mưu nghiên cứu chiến lược, chính sách quy định tại Khoản 1 Điều 7 Nghị quyết số 197/2025/QH15 ngày 17/5/2025 của Quốc Hội. <i>(ii) Mức thưởng an toàn hàng không:</i> Tiếp thu ý kiến của Vụ KH-TC về việc đưa mức thưởng ATHK vào dự thảo Nghị định, cụ thể như sau: “a) Hỗ trợ hàng tháng bằng một lần tiền lương tháng hiện hưởng; đào tạo, huấn

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			luyện, bồi dưỡng chuyên ngành hàng không; trang phục ngành; được hưởng chế độ thưởng an toàn hàng không mức 15% của mức lương hiện hưởng theo ngạch, bậc cộng với phụ cấp chức vụ lãnh đạo (không bao gồm các khoản phụ cấp khác) cho công chức, viên chức của Cục Hàng không Việt Nam và các cảng vụ hàng không. Khoản hỗ trợ hàng tháng quy định tại điểm này được trả cùng kỳ lương và không dùng làm căn cứ để tính đóng, hưởng chế độ bảo hiểm xã hội;”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
b) Đảm bảo nhà ở công vụ; hỗ trợ đi lại, sinh hoạt phí và các chi phí khác cho công chức, viên chức của Cục Hàng không Việt Nam và các cảng vụ hàng không khi luân chuyển theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền;	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định về “đảm bảo nhà ở công vụ” để phù hợp với đối tượng và cơ chế sử dụng nhà ở công vụ theo quy định của Luật Nhà ở 2023	Bộ Xây dựng đề nghị giữ như dự thảo đảm bảo chính sách cho cán bộ, công chức khi được điều động chuyển vùng công tác.
c) Thuê giám sát viên an toàn hàng không, thuê chuyên gia.	Vụ Kế hoạch - Tài chính	Đề nghị cơ quan soạn thảo nêu rõ “thuê chuyên gia” phục vụ hoạt động gì để đảm bảo đúng đối tượng, nội dung chi từ nguồn phí được để lại?	
2. Hợp tác quốc tế gồm: tham gia đàm phán, ký kết, thực hiện các hiệp định, công ước quốc tế; tham gia các diễn đàn quốc tế; trao đổi, chia sẻ, học hỏi thông tin, kinh nghiệm quốc tế trong quản lý hoạt động hàng không dân dụng.			
3. Đầu tư phát triển, hiện đại hóa gồm: Đầu tư chương trình, dự án kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội; đầu tư thực hiện nhiệm vụ quy hoạch; đầu tư phục vụ hoạt động quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; xây dựng hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, bảo đảm khả năng kết nối, khai thác dữ liệu theo thẩm quyền và quy định của pháp luật; xây dựng và tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, thúc đẩy văn hóa an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và điều chỉnh danh mục các nội dung chi từ nguồn phí được giữ lại để đảm bảo tính thống nhất, tránh trùng lặp và tuân t hủ nghiêm quy định tại khoản 2 Điều 103 Luật HKDDVN 2025. Cụ thể, dự thảo cần lược bỏ hoặc làm rõ các nội dung mang tính chất đầu tư công tổng thể như “đầu tư dự án kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội”, “chi cho hoạt động quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không Việt Nam”, “xây dựng, tuyên truyền, phổ biến pháp luật”, “thực hiện các nhiệm vụ khác của Nhà chức trách hàng không...” nhằm tránh tình trạng chồng chéo với nhiệm vụ chi từ Ngân	Bộ Xây dựng giải trình như sau: Việc bổ sung chính sách về đầu tư phát triển, hiện đại hóa hoạt động của Nhà chức trách hàng không nhằm đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng, phù hợp với xu hướng phát triển nhanh của khoa học, công nghệ và kỹ thuật hàng không. Nội dung này góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước và năng lực giám sát, bảo đảm an toàn hàng không; đồng thời tăng cường tính chủ động trong việc đầu tư hạ tầng kỹ thuật, hệ thống thông tin và các công cụ quản lý hiện đại. Qua đó bảo đảm sự đồng bộ với trình độ khoa học – kỹ thuật của ngành hàng không dân dụng trong khu vực

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		sách nhà nước theo quy định của Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước. Thay vào đó, các khoản chi từ nguồn phí đặc thù này phải được khu trú và ưu tiên tuyệt đối cho mục tiêu “nâng cao năng lực giám sát an toàn, an ninh hàng không” theo đúng tinh thần của Luật.	và trên thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển an toàn, bền vững của ngành hàng không Việt Nam.
	Vụ Kế hoạch - Tài chính	Đề nghị cơ quan soạn thảo nêu rõ cơ sở đề nghị quy định này để đảm bảo đúng đối tượng, nội dung chi từ nguồn phí được để lại	
4. Thực hiện nhiệm vụ khoa học công nghệ; tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình về hàng không dân dụng; định mức kinh tế - kỹ thuật; quản lý phát triển công nghiệp hàng không và hoạt động vận tải hàng không tầm thấp.	Vụ Kế hoạch - Tài chính	Đề nghị cơ quan soạn thảo nêu rõ cơ sở đề nghị quy định này để đảm bảo đúng đối tượng, nội dung chi từ nguồn phí được để lại	
5. Thực hiện các nhiệm vụ khác của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo quy định.			
Chương III QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG			
Mục 1 AN TOÀN HÀNG KHÔNG			
Điều 26. Nguyên tắc tổ chức và hoạt động giám sát an toàn hàng không		Điều 26. Nguyên tắc tổ chức và hoạt động giám sát an toàn hàng không	
1. Hoạt động giám sát an toàn hàng không phải tuân thủ quy định của pháp luật Việt Nam, điều ước quốc tế mà			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và các tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO; bảo đảm tính độc lập, khách quan, công khai, minh bạch, hệ thống và liên tục.			
2. Việc giám sát được thực hiện thông qua các chương trình, kế hoạch đã được phê duyệt hoặc thực hiện đột xuất, không báo trước; ưu tiên nguồn lực giám sát đối với các lĩnh vực, đối tượng có nguy cơ rủi ro cao uy hiếp an toàn hàng không (giám sát dựa trên rủi ro).	Vụ Pháp chế	Đề nghị bỏ cụm từ “không báo trước” và xác định rõ nguồn lực ưu tiên.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 2. Việc giám sát được thực hiện thông qua các chương trình, kế hoạch đã được phê duyệt hoặc thực hiện đột xuất; ưu tiên nguồn lực giám sát đối với các lĩnh vực, đối tượng có nguy cơ rủi ro cao uy hiếp an toàn hàng không (giám sát dựa trên rủi ro).
3. Quá trình giám sát an toàn phải tuân thủ các quy trình, tài liệu hướng dẫn nghiệp vụ do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành; bảo đảm thống nhất trong việc đánh giá, kết luận và xử lý các vấn đề an toàn.			
4. Hoạt động giám sát an toàn phải được thực hiện bởi giám sát viên an toàn có đủ năng lực và trình độ ở mức tương đương với người được kiểm tra giám sát.	VATM	4. Hoạt động giám sát an toàn phải được thực hiện bởi giám sát viên an toàn có đủ năng lực, và trình độ ở mức tương đương với người và phù hợp với đối tượng và nội dung được kiểm tra giám sát.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “4. Hoạt động giám sát an toàn phải được thực hiện bởi giám sát viên an toàn đáp ứng tiêu chuẩn về năng lực, chuyên môn và kinh nghiệm theo quy định của Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phù hợp với đối tượng, nội dung giám sát và tiêu chuẩn của ICAO.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và sửa đổi cụm từ “trình độ ở mức tương đương với người được kiểm tra giám sát”. Đây là quy định mang tính định tính, thiếu tiêu chí định lượng cụ thể và khó đảm bảo tính khả thi trong bối	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “4. Hoạt động giám sát an toàn phải được thực hiện bởi giám sát viên an toàn đáp ứng tiêu chuẩn về năng lực, chuyên môn và kinh nghiệm theo quy định của Nhà chức trách

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		cảnh nguồn nhân lực của Nhà chức trách hàng không còn hạn chế về kinh nghiệm khai thác thực tế so với doanh nghiệp. Vì vậy nên thay thế cụm từ này bằng cụm từ “ <i>đáp ứng các tiêu chuẩn về năng lực, chuyên môn và kinh nghiệm theo quy định của Nhà chức trách hàng không và phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO</i> ”. Việc sửa đổi này nhằm đảm bảo tính minh bạch, xác định rõ trách nhiệm đào tạo của cơ quan nhà nước và tránh việc đối tượng bị kiểm tra khiếu nại về năng lực của giám sát viên.	hàng không Việt Nam và phù hợp với đối tượng, nội dung giám sát và tiêu chuẩn của ICAO.”.
Điều 27. Xây dựng chương trình và tài liệu hướng dẫn giám sát an toàn hàng không			
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện Chương trình giám sát an toàn hàng không hàng năm đối với các lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, bảo đảm hoạt động bay, cảng hàng không, sân bay và các lĩnh vực khác theo quy định.	Vụ Pháp chế	Đề nghị bỏ cụm từ “ban hành”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng và tổ chức thực hiện Chương trình giám sát an toàn hàng không hàng năm đối với các lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, bảo đảm hoạt động bay, cảng hàng không, sân bay và các lĩnh vực khác theo quy định.”.
2. Chương trình giám sát an toàn hàng không phải đáp ứng các yêu cầu sau: a) Xác định cụ thể đối tượng, phạm vi, nội dung, hình thức và tần suất giám sát định kỳ đối với từng lĩnh vực chuyên ngành; b) Được xây dựng dựa trên kết quả	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát điểm c khoản 2 và cụ thể hoá các tiêu chí để xác định tính “phù hợp” với quy mô, năng lực quản lý an toàn của đối tượng. Việc quy định chương trình giám sát dựa trên “năng lực quản lý an toàn” của đối tượng mà không có chỉ số định lượng cụ thể sẽ dẫn đến sự thiếu	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “2. Chương trình giám sát an toàn hàng không phải đáp ứng các yêu cầu sau: a) Xác định cụ thể đối tượng, phạm vi, nội dung, hình thức và tần suất giám sát định kỳ đối với từng lĩnh vực chuyên ngành;

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
đánh giá hồ sơ rủi ro an toàn, kết quả giám sát của các kỳ trước đó; c) Phù hợp với quy mô, phạm vi hoạt động, năng lực quản lý an toàn của đối tượng chịu sự kiểm tra, giám sát.		minh bạch và dẫn đến tuỷ nghi trong việc xác định tần suất, nội dung kiểm tra. Vì vậy đề nghị nghiên cứu chỉnh lý theo hướng căn cứ mức độ rủi ro và kết quả đánh giá chỉ số thực hiện an toàn của đối tượng chịu sự kiểm tra, giám sát. Điều này đảm bảo tính khách quan, minh bạch, tránh cách hiểu việc thiết kế chương trình “phù hợp với quy mô” có thể bị hiểu lầm là các đơn vị quy mô nhỏ sẽ được hưởng các tiêu chuẩn “lỏng” hơn, điều này đi ngược lại nguyên tắc an toàn tuyệt đối trong hàng không.	b) Được xây dựng trên cơ sở kết quả đánh giá hồ sơ rủi ro an toàn, kết quả giám sát của các kỳ trước, chỉ số thực hiện an toàn và mức độ rủi ro của đối tượng chịu sự kiểm tra, giám sát; c) Bảo đảm tương xứng với tính chất, mức độ phức tạp của hoạt động và mức độ rủi ro an toàn của đối tượng chịu sự kiểm tra, giám sát.”.
3. Chương trình giám sát an toàn hàng không và hệ thống tài liệu hướng dẫn giám sát an toàn phải được rà soát, đánh giá định kỳ hàng năm hoặc khi cần thiết để bảo đảm sự phù hợp với thực tiễn, quy mô công tác đảm bảo an toàn hàng không, quy định pháp luật Việt Nam và tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO.			
Điều 28. Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam			
1. Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam bao gồm các quy định pháp luật và tiêu chuẩn an toàn và các kế hoạch tổ chức thực hiện các biện pháp cụ thể nhằm quản lý các rủi ro an toàn hàng không đạt được mục tiêu an toàn.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và giữ nguyên định nghĩa về “Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam” theo đúng quy định tại khoản 1 Điều 80 Luật HKDDVN 2025 để đảm bảo tính thống nhất của quy định pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, đưa khoản 1 ra khỏi dự thảo.
2. Chương trình an toàn hàng không			1. Chương trình an toàn hàng không dân

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
dân dụng Việt Nam phải bao gồm các nội dung sau: a) Chính sách, mục tiêu an toàn hàng không và nguồn lực thực hiện quản lý nhà nước về an toàn hàng không; b) Quản lý rủi ro an toàn hàng không; c) Đảm bảo an toàn hàng không; d) Thúc đẩy an toàn hàng không.			dụng Việt Nam phải bao gồm các nội dung sau: a) Chính sách, mục tiêu an toàn hàng không và nguồn lực thực hiện quản lý nhà nước về an toàn hàng không; b) Quản lý rủi ro an toàn hàng không; c) Đảm bảo an toàn hàng không; d) Thúc đẩy an toàn hàng không.
3. Bộ Xây dựng ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Đề nghị sửa thành “Bộ trưởng Bộ Xây dựng”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.
Điều 29. Yêu cầu về Hệ thống quản lý an toàn			
1. Hệ thống quản lý an toàn quy định về các chính sách, mục tiêu an toàn, quản lý rủi ro an toàn, đảm bảo an toàn và thúc đẩy an toàn đối với các tổ chức cá nhân tham gia vào hoạt động hàng không tại Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và giữ nguyên định nghĩa về “Hệ thống quản lý an toàn” theo đúng quy định tại khoản 1 Điều 81 Luật HKDDVN 2025 để đảm bảo tính thống nhất của quy định pháp luật. Việc dự thảo thay đổi cách diễn đạt không chỉ làm sai lệch bản chất của SMS từ một “hệ thống các phương thức vận hành” thành các “quy định về chính sách”, mà còn bỏ sót căn cứ pháp lý cốt lõi là SMS phải được thiết lập trên cơ sở Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.	Bộ Xây dựng tiếp thu, đưa khoản 1 ra khỏi dự thảo.
2. Hệ thống quản lý an toàn của đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không có cấu trúc bao gồm 04 thành phần cụ thể như sau: a) Chính sách và mục tiêu an toàn; b) Quản lý rủi ro an toàn;			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
c) Đảm bảo an toàn; d) Thúc đẩy an toàn.			
3. Các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xây dựng hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm: a) Người khai thác tàu bay; b) Người khai thác cảng hàng không; c) Tổ chức bảo dưỡng tàu bay, trang thiết bị tàu bay; d) Tổ chức thiết kế, chế tạo; e) Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không có khai thác tàu bay hoặc trang thiết bị mô phỏng phục công tác huấn luyện bay; g) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay; h) Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; i) Các tổ chức khác theo quy định của Phụ ước 19.	VATM	3. Các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xây dựng, triển khai hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm: a) Người khai thác tàu bay; b) Người khai thác cảng hàng không; c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; d) Tổ chức thiết kế, chế tạo; e) d) Tổ chức Cơ sở đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay nghiệp vụ nhân viên hàng không có khai thác tàu bay hoặc trang thiết bị mô phỏng phục công tác huấn luyện bay; g) d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay; h) e) Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; i) g) Các tổ chức khác theo quy định của Phụ ước 19.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa. “3. Các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xây dựng, triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp cung cấp, bao gồm: a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay; b) Người khai thác tàu bay; c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; đ) Người khai thác cảng hàng không; e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để không quy định lại đối tượng phải xây dựng, triển khai hệ thống quản lý an toàn đã được quy định tại khoản 2 Điều 81 Luật HKDDVN 2025. Việc dự thảo bổ sung điểm i về “các tổ chức khác theo quy định của Phụ ước 19” là mở rộng đối tượng ngoài khung pháp lý	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa. “3. Các tổ chức, cá nhân có trách nhiệm xây dựng, triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn theo quy định và phù hợp với quy mô của doanh nghiệp và mức độ phức tạp của dịch vụ hàng không mà doanh nghiệp

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		và vượt quá thẩm quyền mà Luật đã giao Chính phủ hướng dẫn. Đồng thời, cần giữ nguyên các thuật ngữ pháp lý và danh mục tại điểm c và d (bao gồm các tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm) theo đúng quy định tại Điểm c khoản 2 Điều 81 của Luật để đảm bảo tính bao quát đối với toàn bộ chuỗi cung ứng kỹ thuật hàng không, tránh việc thay đổi sang thuật ngữ “chế tạo” làm thu hẹp phạm vi quản lý. Ngoài ra, tại điểm e, đề nghị chuẩn hóa lại quy định đối với các cơ sở đào tạo theo đúng tinh thần của Luật, không tự ý đặt ra thêm các điều kiện phụ về trang thiết bị để tránh tạo ra kẽ hở cho các đơn vị huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không trốn tránh trách nhiệm thiết lập hệ thống SMS.	cung cấp, bao gồm: a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay; b) Người khai thác tàu bay; c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; đ) Người khai thác cảng hàng không; e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.”.
4. Hệ thống quản lý an toàn của các tổ chức quy định tại khoản 3 của Điều này phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận. 5. Người khai thác tàu bay thực hiện công tác tự bảo dưỡng tàu bay, tự cung cấp dịch vụ mặt đất; Người khai thác cảng hàng không tự cung cấp dịch vụ mặt đất, hàng hoá tại sân bay có thể xây dựng hệ thống quản lý an toàn tích hợp.			
Điều 30. Trung tâm dữ liệu an toàn, điều hành và ứng phó khẩn nguy hàng không	VATM	Điều 30. Trung tâm dữ liệu an toàn, điều hành và ứng phó khẩn nguy hàng không	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên tên Điều 30 vì lý do như sau: “Việc quy định Trung tâm dữ liệu an toàn, điều hành và ứng phó khẩn nguy hàng không

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			là cần thiết để xác định rõ bộ phận chuyên môn thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam phục vụ công tác quản lý nhà nước về an toàn hàng không, quản lý dữ liệu an toàn, hỗ trợ điều hành trong phạm vi chức năng của Nhà chức trách hàng không và tham gia phối hợp ứng phó khẩn nguy hàng không. Việc quy định nội dung này không làm phát sinh một pháp nhân hoặc một chủ thể quản lý độc lập, mà chỉ xác định cơ cấu thực hiện chức năng chuyên môn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phải thiết lập duy trì và hoạt động của Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không thực hiện chức năng quản lý, vận hành hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn hàng không quốc gia; phát triển tri thức an toàn nhằm cung cấp cơ sở dữ liệu an toàn hàng không và phân tích chuyên sâu phục vụ công tác chỉ đạo, điều hành, giám sát an toàn và chuyển sang mô hình giám sát an toàn chủ động, tích cực của Nhà chức trách hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để đảm bảo thống nhất với Khoản 6 Điều 82 Luật HKDDVN 2025. Việc dự thảo bổ sung các cụm từ như “phát triển tri thức an toàn” hay “chuyển sang mô hình giám sát an toàn chủ động” là các nội dung mang tính chất định hướng chiến lược và mục tiêu thực thi, chưa phù hợp với ngôn ngữ pháp lý quy định về chức năng, nhiệm vụ. Đề nghị sửa đổi theo hướng tập trung quy định cụ thể về cơ chế vận hành, kết nối dữ liệu và trách nhiệm của Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không để thực hiện các nhiệm vụ đã được Luật giao, tránh diễn đạt lại nội dung của Luật bằng các thuật ngữ định tính, thiếu rõ ràng về mặt pháp lý.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thiết lập, duy trì và tổ chức hoạt động của Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không để thực hiện chức năng quản lý, vận hành hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn hàng không quốc gia, cung cấp cơ sở dữ liệu an toàn hàng không và phục vụ công tác chỉ đạo, điều hành, ứng phó khẩn nguy và giám sát an toàn hàng không theo quy định của pháp luật.”.
2. Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không có nhiệm vụ và quyền hạn:			
a) Thu thập, tích hợp và lưu trữ dữ liệu, dữ liệu số về an toàn hàng không bao gồm: - Hệ thống báo cáo an toàn hàng không bắt buộc; - Hệ thống báo cáo an toàn hàng không tự nguyện; - Dữ liệu từ hoạt động kiểm tra, giám sát an toàn; - Dữ liệu kỹ thuật từ thiết bị ghi tham số chuyến bay và các hệ thống giám sát hoạt động bay, giám sát tình trạng đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay; - Thông tin an toàn được chia sẻ từ			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
ICAO, các nhà chức trách hàng không nước ngoài và các nhà sản xuất tàu bay, động cơ và các tổ chức khác;			
- Dữ liệu kết quả điều tra tai nạn và sự cố hàng không;	VATM	- Dữ liệu, thông tin an toàn rút ra từ báo cáo điều tra tai nạn, và sự cố hàng không; được công bố; việc thu thập, lưu trữ, sử dụng tuân thủ nguyên tắc độc lập điều tra và bảo vệ dữ liệu an toàn.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “- Dữ liệu, thông tin an toàn từ các báo cáo kết luận điều tra tai nạn và sự cố hàng không;”.
- Dữ liệu đánh giá an toàn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không; - Các dữ liệu an toàn khác nhằm phục vụ công tác đảm bảo và nâng cao an toàn hàng không.			
b) Xử lý và quản lý dữ liệu an toàn hàng không bao gồm các nội dung sau: - Tổ chức chuẩn hóa, mã hóa dữ liệu an toàn theo các tiêu chuẩn phân loại quốc tế để đảm bảo tính đồng bộ và khả năng trao đổi dữ liệu. - Xây dựng, quản lý và bảo đảm an ninh, an toàn cho hệ thống cơ sở dữ liệu tập trung, thực hiện lưu trữ, bảo quản dữ liệu theo quy định của pháp luật.			
c) Phân tích và phát triển tri thức an toàn bao gồm các nội dung sau: - Thực hiện các phương pháp phân tích để nhận diện các mối nguy hiểm tiềm ẩn và rủi ro trong hệ thống hàng không. - Xác định các xu hướng an toàn, tính toán các chỉ số thực hiện an toàn để đo lường hiệu quả an toàn của quốc gia.	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc với quy định “Xây dựng các báo cáo phân tích, cảnh báo sớm và khuyến nghị các biện pháp phòng ngừa rủi ro tới người đứng đầu Nhà chức trách hàng không”; điểm e khoản 2 “Thực hiện kết nối, chia sẻ các dữ liệu tổng hợp, dữ liệu quản lý nhà nước”; làm rõ khái niệm “cơ quan quản lý nhà nước về an toàn	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “c) Phân tích và phát triển tri thức an toàn bao gồm các nội dung sau: - Thực hiện các phương pháp phân tích để nhận diện các mối nguy hiểm tiềm ẩn và rủi ro trong hệ thống hàng không. - Xác định các xu hướng an toàn, tính toán các chỉ số thực hiện an toàn để đo lường hiệu

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
- Xây dựng các báo cáo phân tích, cảnh báo sớm và khuyến nghị các biện pháp phòng ngừa rủi ro tới người đứng đầu Nhà chức trách hàng không.		hàng không”; “trách nhiệm thúc đẩy”.	quả an toàn của quốc gia. - Xây dựng các báo cáo phân tích, cảnh báo sớm và đề xuất biện pháp phòng ngừa rủi ro phục vụ công tác chỉ đạo, điều hành, giám sát an toàn hàng không.”.
d) Bảo vệ dữ liệu, thông tin an toàn bao gồm các nội dung sau: - Dữ liệu an toàn và thông tin an toàn xuất phát từ hệ thống báo cáo an toàn tự nguyện, hệ thống báo cáo bắt buộc và các nguồn báo cáo khác phải được bảo vệ.			
- Dữ liệu và thông tin an toàn được thu thập thông qua Hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn được bảo vệ nhằm mục đích duy trì và nâng cao mức độ an toàn hàng không và không được sử dụng để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với tổ chức, cá nhân, trừ các trường hợp được yêu cầu bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền.	VATM	- Dữ liệu và thông tin an toàn được thu thập thông qua Hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn được bảo vệ nhằm mục đích duy trì và nâng cao mức độ an toàn hàng không và không được sử dụng để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với tổ chức, cá nhân, trừ các trường hợp được yêu cầu bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Đề xuất, sửa đổi như sau “- Việc thu thập, bảo vệ và cung cấp dữ liệu, thông tin an toàn hàng không phải tuân thủ các nguyên tắc bảo vệ dữ liệu cá nhân và an ninh dữ liệu theo quy định của pháp luật về an ninh mạng và phù hợp với hướng dẫn ICAO về bảo vệ dữ liệu và văn hóa công bằng.”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “- Dữ liệu và thông tin an toàn được thu thập thông qua Hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn phải được bảo vệ, sử dụng đúng mục đích nhằm duy trì và nâng cao mức độ an toàn hàng không; không được sử dụng trái với mục đích bảo đảm an toàn hàng không, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác hoặc theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật; việc thu thập, bảo vệ, chia sẻ và cung cấp dữ liệu, thông tin an toàn phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng, an toàn thông tin và quy định khác của pháp luật có liên quan.”.
e) Kết nối và chia sẻ thông tin an toàn - Thực hiện kết nối, chia sẻ các dữ liệu tổng hợp, dữ liệu quản lý nhà nước với	Vụ Pháp chế	Đề nghị cân nhắc với quy định “Thực hiện kết nối, chia sẻ các dữ liệu tổng hợp, dữ liệu quản lý nhà nước”; làm rõ khái niệm	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “-Thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu tổng hợp

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Trung tâm dữ liệu quốc gia và các cơ sở dữ liệu chuyên ngành khác theo quy định của Pháp luật. - Trong trường hợp phát sinh các vấn đề an toàn liên quan đến quốc gia khác trong quá trình thu thập, phân tích dữ liệu an toàn, Nhà chức trách hàng không có trách nhiệm chia sẻ thông tin này cho quốc gia liên quan. Trước khi chia sẻ thông tin, Nhà chức trách hàng không cần thông nhất với nhà chức trách hàng không nước ngoài việc bảo vệ thông tin an toàn và mức độ các thông tin sẽ được tiết lộ. - Khi công bố dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn, phải đảm bảo rằng việc công bố công khai thông tin cá nhân có liên quan trong dữ liệu an toàn hoặc thông tin an toàn phải tuân thủ các quy định của pháp luật về quyền riêng tư. - <i>Cơ quan quản lý nhà nước về an toàn hàng không có trách nhiệm thúc đẩy việc thiết lập mạng lưới chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn hàng không và tạo điều kiện thuận lợi cho việc chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn.</i>		“cơ quan quản lý nhà nước về an toàn hàng không”; “trách nhiệm thúc đẩy”.	và dữ liệu phục vụ công tác quản lý nhà nước về an toàn hàng không với Trung tâm dữ liệu quốc gia và các cơ sở dữ liệu chuyên ngành khác theo quy định của pháp luật;”.
3. Cơ sở hạ tầng của Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không được thiết kế, xây dựng, sử dụng đáp ứng các yêu cầu sau đây:	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và điều chỉnh các yêu cầu về cơ sở hạ tầng để đảm bảo tính khả thi và phù hợp với thực tế. Việc dự thảo đưa ra quy định hạ tầng phải “bảo đảm chống	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Cơ sở hạ tầng của Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không được thiết kế, xây dựng, quản lý, vận hành, sử dụng đáp ứng các yêu

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
a) Bảo đảm tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về trung tâm dữ liệu; yêu cầu kỹ thuật quốc tế; phù hợp với quy hoạch hạ tầng thông tin và truyền thông; bảo đảm chống bom đạn, khủng bố, thiên tai; bảo vệ môi trường; tiết kiệm năng lượng; b) Có giải pháp bảo đảm an toàn an ninh, bảo mật để kiểm soát, phát hiện, ngăn chặn tấn công, đột nhập, phá hoại; bảo đảm mức độ sẵn sàng của hệ thống, tính toàn vẹn của dữ liệu an toàn hàng không; c) Có khả năng kết nối, tích hợp và chia sẻ dữ liệu với các cơ sở dữ liệu liên quan của ngành hàng không và các cơ sở dữ liệu quốc gia khác khi có yêu cầu; d) Có hệ thống dự phòng (backup) về dữ liệu và nguồn điện để đảm bảo hoạt động liên tục, không bị gián đoạn trong các tình huống sự cố.		bom đạn, khủng bố” là những tiêu chuẩn rất đặc thù của công trình quốc phòng, an ninh quan trọng, đòi hỏi kinh phí đầu tư rất lớn có thể gây kéo dài thời gian triển khai Trung tâm dữ liệu. Theo đó, đề nghị thay thế bằng các thuật ngữ kỹ thuật phù hợp với lĩnh vực công nghệ thông tin như: đảm bảo tiêu chuẩn về an ninh mạng, an toàn dữ liệu và có phương án dự phòng, ứng phó sự cố khẩn cấp. Đồng thời, cần dẫn chiếu cụ thể đến các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành về Trung tâm dữ liệu (như tiêu chuẩn TCVN hoặc các yêu cầu quốc tế).	câu sau đây: a) Tuân thủ quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về trung tâm dữ liệu, công nghệ thông tin, an toàn thông tin, an ninh mạng và quy định khác của pháp luật có liên quan; phù hợp với quy hoạch hạ tầng thông tin và truyền thông, bảo đảm yêu cầu về phòng cháy, chữa cháy, bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng và khả năng vận hành an toàn, liên tục; b) Có giải pháp bảo đảm an toàn, an ninh, bảo mật để kiểm soát, phát hiện, ngăn chặn hành vi tấn công, truy cập trái phép, phá hoại; bảo đảm mức độ sẵn sàng của hệ thống và tính toàn vẹn của dữ liệu an toàn hàng không; c) Có khả năng kết nối, tích hợp và chia sẻ dữ liệu với các cơ sở dữ liệu liên quan của ngành hàng không và các cơ sở dữ liệu quốc gia khác theo quy định của pháp luật; d) Có hệ thống dự phòng dữ liệu, nguồn điện và phương án duy trì hoạt động liên tục, ứng phó sự cố để bảo đảm hệ thống không bị gián đoạn; đ) Có hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu an toàn hàng không, bao gồm hạ tầng kỹ thuật, hệ thống lưu trữ, phần mềm quản lý, xử lý, phân tích dữ liệu, công cụ kết nối, chia sẻ dữ liệu và các giải pháp kỹ thuật cần thiết, bảo đảm khả năng thu thập, tiếp nhận, lưu giữ, tích hợp, khai thác, chia sẻ dữ liệu, thông tin an toàn hàng không; đáp ứng yêu cầu về dung lượng lưu trữ, tốc độ truy xuất, năng

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			lực xử lý, an toàn thông tin, an ninh mạng, sao lưu, khôi phục dữ liệu và khả năng mở rộng theo nhu cầu công tác bảo đảm an toàn hàng không.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 31. Quy định về miễn trừ			
1. Miễn trừ là văn bản do Nhà chức trách hàng không cấp, cho phép tổ chức, cá nhân được miễn áp dụng một hoặc một số quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành hoặc được phép thực hiện khác với quy định hiện hành, trên cơ sở kết quả đánh giá rủi ro và áp dụng các biện pháp bảo đảm mức độ an toàn tương đương.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định về miễn trừ để đảm bảo thống khoản 2 Điều 80 Luật HKDDVN 2025. Với quy định “ <i>được phép thực hiện khác với quy định hiện hành</i> ” cho phép mở rộng các trường hợp miễn trừ so với quy định của Luật. Theo đó, nội dung miễn trừ của Luật được khu trú trong 04 lĩnh vực: tàu bay, khai thác tàu bay, cảng hàng không, bảo đảm hoạt động bay. Với quy định “áp dụng các biện pháp bảo đảm mức độ an toàn tương đương”, đề nghị bổ sung tiêu chí xác định mức độ an toàn tương đương. Đồng thời cần có cơ chế để Nhà chức trách hàng không phải công khai các trường hợp được miễn trừ trên trang thông tin điện tử để đảm bảo tính giám sát của cộng đồng và các tổ chức quốc tế.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Miễn trừ là văn bản do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp cho tổ chức, cá nhân trong các lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, cảng hàng không, sân bay, bảo đảm hoạt động bay, cho phép không áp dụng hoặc áp dụng khác một hoặc một số quy định, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành hàng không trong thời hạn nhất định, trên cơ sở đánh giá rủi ro và áp dụng các biện pháp bảo đảm mức độ an toàn hàng không theo quy định của pháp luật.”.
2. Việc miễn trừ chỉ được xem xét khi đáp ứng một trong các điều kiện sau: a) Do tình huống khẩn cấp, thiên tai, dịch bệnh hoặc vì lợi ích công cộng cấp thiết mà nếu không áp dụng miễn trừ có thể làm gián đoạn hoạt động vận tải hàng không hoặc tại thời điểm đó không thể tuân thủ đầy đủ các quy định; b) Do đặc thù của thiết kế mới, công nghệ mới hoặc phương thức khai thác mới dẫn đến việc tuân thủ các quy định hiện hành không còn phù hợp;			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
c) Miễn trừ chỉ được xem xét, quyết định trên cơ sở đánh giá rủi ro an toàn hoặc nghiên cứu hàng không được công nhận hoặc các thực tiễn áp dụng tại các quốc gia có công nghiệp hàng không phát triển, chứng minh rằng việc áp dụng miễn trừ không làm suy giảm mức độ an toàn hàng không và miễn trừ được cấp phải kèm theo các điều kiện, giới hạn hoặc biện pháp giảm thiểu rủi ro tương ứng, nếu cần thiết. d) Việc sử dụng các cơ chế miễn trừ chỉ được xem xét là trường hợp cá biệt và tổ chức, cá nhân được cấp miễn trừ không được phép lạm dụng việc miễn trừ khi có đủ điều kiện, yếu tố để đáp ứng các quy định.			
3. Tổ chức, cá nhân đề nghị áp dụng miễn trừ phải đảm bảo: a) Đánh giá rủi ro an toàn; b) Đề xuất các biện pháp giảm thiểu rủi ro và các giới hạn bổ sung để đưa rủi ro về mức chấp nhận được; c) Các bằng chứng kỹ thuật, dữ liệu thử nghiệm hoặc các hồ sơ xác nhận giải pháp thay thế đạt được mức độ an toàn tương đương.			
4. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phải đảm bảo: a) Không xem xét, quyết định miễn trừ trong trường hợp không có đánh giá rủi ro an toàn hoặc nghiên cứu hàng			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
không; b) Đánh giá hồ sơ đề nghị, tiến hành kiểm tra, kiểm chứng, thử nghiệm nếu cần thiết và chỉ được phép ban hành văn bản đồng ý miễn trừ khi đã đánh giá việc miễn trừ có thể đảm bảo an toàn hàng không; c) Quyết định miễn trừ phải xác định rõ phạm vi áp dụng, nội dung được miễn trừ, thời hạn hiệu lực, các điều kiện kèm theo và trách nhiệm của tổ chức, cá nhân được miễn trừ; miễn trừ chỉ có hiệu lực trong thời hạn xác định và không có giá trị áp dụng lâu dài; d) Không cấp miễn trừ hoặc sẽ thu hồi miễn trừ đã ban hành nếu đánh giá tổ chức, cá nhân cố ý sử dụng miễn trừ để khai thác tàu bay trong khi các điều kiện cần thiết để tuân thủ quy định đã được đáp ứng.			
5. Trong trường hợp việc cấp miễn trừ dẫn đến sự khác biệt so với các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm thực hiện thủ tục thông báo sự khác biệt cho ICAO theo quy định của Công ước Chicago.			
6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết trình tự thủ tục cấp miễn trừ.			
Điều 32. Xây dựng và duy trì văn hóa an toàn hàng không			Điều 32. Xây dựng và thúc đẩy văn hóa an toàn hàng không Bộ Xây dựng đề xuất sửa tên Điều 32 phù

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			hợp với mục tiêu của Điều 84 Luật HKDDVN 2025

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
1. Văn hóa an toàn hàng không là tập hợp các giá trị, niềm tin, thái độ và quy tắc ứng xử được chia sẻ trong cộng đồng hàng không, chi phối cách thức tổ chức và cá nhân nhận thức và hành động đối với rủi ro an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Trùng lặp với quy định tại khoản 4 Điều 4 vì vậy đề nghị không quy định nội dung này.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và đưa ra khỏi dự thảo.
2. Trách nhiệm của các đơn vị trong ngành hàng không a) Xây dựng và triển khai các quy tắc ứng xử và hành vi về văn hóa an toàn hàng không theo tài liệu hướng dẫn 9859 của ICAO; b) Xây dựng và triển khai chương trình tập huấn, đào tạo hàng năm đối với tất cả lãnh đạo quản lý của doanh nghiệp về hệ thống các quy định về an toàn hàng không, hệ thống quản lý an toàn, hệ thống báo cáo an toàn, văn hóa tổ chức và văn hóa an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát quy định về “văn hóa tổ chức” trong nội dung quy định này.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Trách nhiệm của các đơn vị trong ngành hàng không a) Xây dựng và triển khai các quy tắc ứng xử và hành vi về văn hóa an toàn hàng không; b) Xây dựng và triển khai chương trình tập huấn, đào tạo hàng năm đối với lãnh đạo, người quản lý và người lao động về các quy định an toàn hàng không, hệ thống quản lý an toàn, hệ thống báo cáo an toàn và văn hóa an toàn hàng không.”.
3. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng a) Chỉ đạo thực hiện các hoạt động thúc đẩy an toàn bao gồm tuyên truyền, phổ biến thông tin an toàn và văn hóa an toàn đến cả trong và ngoài ngành hàng không; b) Chỉ đạo giám sát việc thực thi chính sách văn hóa an toàn tại các doanh nghiệp thông qua việc đánh giá tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn, văn hóa công bằng và hệ thống báo cáo; c) Khuyến khích tất cả tổ chức, nhân	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại nội dung này để đảm bảo tính thống nhất với quy định tại khoản 4 Điều 84 Luật (trách nhiệm thuộc Nhà chức trách hàng không).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam a) Xây dựng bộ tiêu chí đánh giá và triển khai các danh hiệu, giải thưởng để triển khai văn hóa an toàn và thúc đẩy văn hóa an toàn trong các đơn vị trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam. b) Thực hiện các hoạt động thúc đẩy an toàn bao gồm tuyên truyền, phổ biến thông tin an toàn và văn hóa an toàn đến cả trong và ngoài ngành hàng không; b) Giám sát việc thực thi chính sách văn hóa

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
viên hàng không chủ động, tích cực báo cáo tự nguyện các vấn đề về an toàn hàng không đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Chỉ đạo xử lý các hành vi văn hóa có ảnh hưởng tiêu cực đến an toàn hàng không.			an toàn tại các doanh nghiệp thông qua việc đánh giá tính hiệu quả của hệ thống quản lý an toàn, văn hóa công bằng và hệ thống báo cáo; c) Khuyến khích tất cả tổ chức, nhân viên hàng không chủ động, tích cực báo cáo tự nguyện các vấn đề về an toàn hàng không đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Có biện pháp xử lý hoặc kiến nghị biện pháp xử lý đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với các hành vi văn hóa có ảnh hưởng tiêu cực đến an toàn hàng không.’.
4. Trách nhiệm của UBND cấp Tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương a) Chỉ đạo công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật nhằm nâng cao ý thức văn hóa an toàn hàng không cho người dân, đặc biệt là cư dân sinh sống quanh khu vực cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh; ngăn chặn các hành vi uy hiếp an toàn bay từ cộng đồng như: chiếu tia laser, thả điều, vật thể bay không người lái trái phép, hoặc đốt rơm rạ gây khói làm giảm tầm nhìn; b) Phối hợp chặt chẽ với Nhà chức trách hàng không và các đơn vị quản lý cảng hàng không trong việc quản lý quy hoạch bề mặt giới hạn chướng ngại vật; kiểm soát và xử lý các vi phạm về độ cao công trình, trật tự xây dựng ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay;			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
c) Tham gia tích cực vào các kế hoạch ứng phó khẩn nguy, diễn tập tìm kiếm cứu nạn hàng không; xây dựng cơ chế hiệp đồng sẵn sàng huy động lực lượng, phương tiện của địa phương (y tế, phòng cháy chữa cháy, an ninh) để hỗ trợ ngành hàng không khi xảy ra sự cố, tai nạn trên địa bàn.			
5. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về thúc đẩy văn hóa an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị không giao Bộ trưởng quy định chi tiết về nội dung này	Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa ra khỏi dự thảo (do Thúc đẩy an toàn đã là một phần của Chương trình an toàn hàng không dụng Việt Nam do Bộ Xây dựng ban hành theo quy định của Luật HKDD).
Điều 33. Báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc			
1. Báo cáo an toàn hàng không là quy định đối với các tổ chức cá nhân có liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát và sửa đổi nội hàm quy định về báo cáo an toàn hàng không để đảm bảo tính chuẩn xác về mặt pháp lý. Cách diễn đạt “là quy định đối với các tổ chức cá nhân” hiện tại mang tính chất nêu tên đối tượng hơn là xác lập nghĩa vụ.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Tổ chức, cá nhân có liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không có trách nhiệm thực hiện báo cáo an toàn hàng không theo quy định của Nghị định này và quy định khác của pháp luật có liên quan.”.
2. Báo cáo sự cố an toàn bao gồm: a) Báo cáo tai nạn; b) Báo cáo sự cố nghiêm trọng; c) Báo cáo các vụ việc an toàn hàng không. 3. Các tổ chức có liên quan sau đây phải thiết lập hệ thống báo cáo sự cố an toàn hàng không và báo cáo các sự cố an toàn cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam:			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
a) Người khai thác tàu bay; b) Người khai thác cảng hàng không; c) Tổ chức bảo dưỡng tàu bay, trang thiết bị tàu bay; d) Tổ chức thiết kế, sản xuất tàu bay, động cơ, cánh quạt và trang thiết bị tàu bay; e) Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không; g) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; h) Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; i) Các tổ chức khác theo quy định của Phụ ước 19 của Công ước Chicago. 4. Các nhân viên hàng không trực tiếp liên quan đến tai nạn, sự cố nghiêm trọng sau đây phải báo cáo đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam: a) Người chỉ huy tàu bay hoặc thành viên tổ bay trong trường hợp người chỉ huy tàu bay không thể báo cáo vì lý do sức khỏe; b) Kiểm soát viên không lưu; c) Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay; d) Nhân viên điều khiển phương tiện, trang thiết bị mặt đất tại khu bay; e) Các cá nhân khác có liên quan trực tiếp đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay hoặc khi phát hiện sự cố an toàn hàng không được quyền báo cáo tới			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
nhà chức trách hàng không để thu thập, xử lý theo quy định. 5. Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam có liên quan đến sự cố an toàn hàng không xảy ra tại Việt Nam phải báo cáo đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam.			
6. Các yêu cầu đối với báo cáo sự cố bắt buộc: a) Tổ chức, cá nhân thuộc đối tượng quy định có trách nhiệm gửi báo cáo sự cố trong thời gian sớm nhất có thể, nhưng tối đa không quá 72 giờ kể từ thời điểm phát hiện hoặc xảy ra sự cố, trừ trường hợp bất khả kháng khiến việc thông báo không thể thực hiện được trong thời hạn nêu trên; b) Tất cả các sự cố bắt buộc phải báo cáo phải được các tổ chức, cá nhân (trường hợp là chủ sở hữu) tiến hành phân loại, tổ chức điều tra hoặc có xác minh, đánh giá để phân loại, để xác định nguyên nhân, yếu tố đóng góp và có các biện pháp ngăn chặn, khắc phục, phòng ngừa để đảm bảo an toàn hàng không và có báo cáo về Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện điều tra, xác minh các sự cố an toàn hàng không khi thấy cần thiết nhằm đảm bảo an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Điểm b khoản 6 đề nghị bỏ cụm từ “có báo cáo về nhà chức trách hàng không” để tránh trùng lặp với quy định tại khoản 3; điểm c đề nghị làm rõ nội dung “khi cần thiết” để đảm bảo tính khả thi theo đó, cần xác định các tiêu chí hoặc điều kiện cụ thể để Nhà chức trách hàng không tiến hành điều tra, xác minh như: sự cố có tính chất lặp lại hoặc có dấu hiệu tiềm ẩn rủi ro hệ thống; sự cố thuộc danh mục các sự cố bắt buộc phải điều tra theo quy định của ICAO; khi kết quả báo cáo ban đầu của doanh nghiệp chưa làm rõ được nguyên nhân gây mất an toàn.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “... b) Tất cả các sự cố bắt buộc phải báo cáo phải được các tổ chức, cá nhân (trường hợp là chủ sở hữu) tiến hành phân loại, tổ chức điều tra hoặc có xác minh, đánh giá để phân loại, xác định nguyên nhân, yếu tố đóng góp và có các biện pháp ngăn chặn, khắc phục, phòng ngừa để đảm bảo an toàn hàng không. c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện điều tra, xác minh sự cố an toàn hàng không khi sự cố có dấu hiệu tiềm ẩn rủi ro an toàn nghiêm trọng, mang tính hệ thống, có tính chất lặp lại hoặc khi kết quả báo cáo, phân loại, xác minh ban đầu chưa đủ cơ sở làm rõ nguyên nhân, yếu tố đóng góp.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
7. Phương pháp xác định và danh mục các sự cố nghiêm trọng được quy định tại Phụ lục 1 của Nghị định này. 8. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về các sự cố an toàn hàng không bắt buộc phải báo cáo.			
MỤC 2 GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG		MỤC 2 GIÁM SÁT VIÊN AN TOÀN HÀNG KHÔNG	
Điều 34. Chức danh, tiêu chuẩn Giám sát viên an toàn hàng không			
1. Giám sát viên an toàn hàng không là người được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn, thay mặt Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện các chức năng giám sát an toàn theo phân công nhiệm vụ của nhà chức trách hàng không. 2. Giám sát viên an toàn bao gồm các loại sau: a) Giám sát viên bay; b) Giám sát viên an toàn khai thác mặt đất; c) Giám sát viên điều phối bay; d) Giám sát viên an toàn khoang khách; e) Giám sát viên đủ điều kiện bay; g) Giám sát viên hàng nguy hiểm; h) Giám sát viên cấp phép nhân viên hàng không; i) Giám sát viên hệ thống quản lý an toàn; k) Giám sát viên y tế hàng không;	Vụ Pháp chế	Việc chi tiết hóa hệ thống thành 20 loại giám sát viên chuyên biệt tại khoản 2 Điều 34 hướng tới mục tiêu chuyên môn hóa sâu, vì vậy cần được đánh giá kỹ lưỡng do tiềm ẩn nhiều tác động tiêu cực đến tính thống nhất trong quản lý nhà nước. Việc phân định quá chi tiết dễ tạo ra sự rời rạc trong quy trình kiểm soát an toàn tổng thể, gây khó khăn cho việc nhận diện rủi ro tại các điểm giao thoa và dẫn đến tình trạng chồng chéo chức năng, khó xác định trách nhiệm giữa các nhóm chức danh chuyên biệt. Tuy nhiên, việc chuyên môn hóa này có nguy cơ bị phá vỡ bởi khoản 4 khi cho phép một cá nhân kiêm nhiệm nhiều vị trí, điều này làm giảm hiệu quả giám sát mà còn biến các chức danh trở thành định biên mang tính hình thức. Bên cạnh đó, mô hình này còn gây áp lực tài chính cho ngân sách và	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên và xin giải trình như sau: Việc phân định các loại giám sát viên an toàn hàng không trong dự thảo là để xác định các nhóm chuyên môn sâu, làm căn cứ về tiêu chuẩn năng lực, đào tạo, phê chuẩn và phân công thực hiện nhiệm vụ giám sát phù hợp với từng lĩnh vực kỹ thuật đặc thù của hàng không dân dụng. Theo ICAO, Nhà nước phải bảo đảm có đội ngũ nhân sự kỹ thuật đủ trình độ thực hiện chức năng giám sát an toàn và xác định yêu cầu năng lực phù hợp với quy mô, tính phức tạp của hoạt động hàng không. Dự thảo đồng thời đã quy định rõ một cá nhân có thể được đào tạo, phê chuẩn và phân công kiêm nhiệm nhiều chức danh giám sát viên nếu đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn, điều kiện tương ứng. Dự thảo phân định các loại giám sát viên không hình thành các đầu mối tổ chức, biên chế độc lập tương ứng với từng loại chức

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
l) Giám sát viên quản lý không lưu; m) Giám sát viên thông tin, dẫn đường, giám sát; n) Giám sát viên khí tượng hàng không; o) Giám sát viên thông báo tin tức hàng không; p) Giám sát viên tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; q) Giám sát viên phương thức bay; r) Giám sát viên bản đồ, sơ đồ hàng không; s) Giám sát viên an toàn khai thác cảng hàng không; t) Giám sát viên an toàn khai thác tàu bay tại sân; u) Các loại giám viên an toàn khác theo quy định của ICAO. 3. Các Giám sát viên an toàn theo quy định tại khoản 2 Điều này được cấp Thẻ Giám sát viên an toàn hàng không để sử dụng khi thực hiện nhiệm vụ. 4. Một giám sát viên an toàn có thể được Nhà chức trách hàng Việt Nam không phê chuẩn nhiều vị trí quy định tại khoản 2 Điều này.		doanh nghiệp từ kinh phí đào tạo, duy trì chứng chỉ định kỳ cho đến việc thiết lập hạ tầng kỹ thuật riêng biệt cho từng loại hình. Trong bối cảnh đội ngũ giám sát viên được hưởng các cơ chế đặc thù từ Luật, việc chia nhỏ quá mức nếu thiếu cơ chế giám sát có thể dẫn đến hiện tượng lạm dụng chính sách, gây lãng phí nguồn lực xã hội. Vì vậy đề nghị Cục Hàng không Việt Nam làm rõ cơ sở pháp lý, báo cáo đánh giá tác động kỹ lưỡng để đảm bảo bộ máy tinh gọn và hiệu quả.	danh, mà chỉ nhằm xác định các nhóm chuyên môn sâu để làm căn cứ về tiêu chuẩn năng lực, đào tạo, phê chuẩn và phân công thực hiện nhiệm vụ giám sát phù hợp với từng lĩnh vực kỹ thuật. Đồng thời, dự thảo đã quy định rõ cơ chế linh hoạt trong tổ chức thực hiện, theo đó một cá nhân có thể được phê chuẩn, đào tạo và phân công kiêm nhiệm nhiều chức danh giám sát viên khi đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn, điều kiện của các lĩnh vực liên quan. Vì vậy, việc liệt kê các loại giám sát viên trong dự thảo chỉ là phân loại về mặt chuyên môn, không phải phân tách cứng về tổ chức bộ máy; do đó không làm phát sinh đương nhiên các đơn vị, vị trí việc làm hoặc biên chế riêng biệt cho từng loại giám sát viên. Cách thiết kế này vừa bảo đảm chuyên môn hóa theo chuẩn ICAO, vừa giữ được tính linh hoạt, tinh gọn trong sử dụng nguồn nhân lực giám sát an toàn hàng không. Việc giữ nguyên quy định này còn nhằm bảo đảm tính minh bạch trong phân công, xác định phạm vi chuyên môn, trách nhiệm và yêu cầu đào tạo của từng lĩnh vực giám sát, tránh tình trạng áp dụng chung một tiêu chuẩn năng lực cho các lĩnh vực có tính chất kỹ thuật rất khác nhau. Trên thực tế, ICAO và nhiều tài liệu hướng dẫn chuyên ngành của nhà chức trách hàng không cũng tổ chức guidance theo từng lĩnh vực giám sát chuyên biệt.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
5. Bộ Xây dựng ban hành tiêu chuẩn giám sát viên an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị bổ sung các tiêu chuẩn giám sát viên an toàn hàng không vào dự thảo Nghị định (không giao Bộ Xây dựng ban hành).	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên và xin giải trình như sau: “Tiêu chuẩn giám sát viên an toàn hàng không là nội dung có tính kỹ thuật, chuyên môn sâu, gắn với từng lĩnh vực giám sát chuyên ngành, yêu cầu phải được rà soát, cập nhật thường xuyên theo sự thay đổi của tiêu chuẩn ICAO, yêu cầu quản lý nhà nước và thực tiễn hoạt động hàng không dân dụng. Do đó, việc giao Bộ Xây dựng ban hành tiêu chuẩn giám sát viên an toàn hàng không là phù hợp, bảo đảm tính linh hoạt, kịp thời và đáp ứng yêu cầu phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước. Việc quy định cụ thể toàn bộ tiêu chuẩn giám sát viên ngay trong Nghị định sẽ làm giảm tính linh hoạt của hệ thống pháp luật, khó khăn cho việc sửa đổi, bổ sung khi yêu cầu chuyên môn, kỹ thuật thay đổi; đồng thời không phù hợp với tính chất của nội dung này là nội dung quản lý chuyên ngành cần được hướng dẫn chi tiết ở cấp bộ. Nghị định chỉ nên quy định khung về nguyên tắc, thẩm quyền và yêu cầu chung; còn tiêu chuẩn cụ thể về năng lực, trình độ, kinh nghiệm, đào tạo, huấn luyện, duy trì năng định và phạm vi thực hiện nhiệm vụ của giám sát viên an toàn hàng không giao Bộ Xây dựng quy định để bảo đảm tính khả thi trong tổ chức thực hiện.”
Điều 35. Nhiệm vụ và quyền hạn của Giám sát viên an toàn hàng không			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
1. Khi thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát, các giám sát viên an toàn hàng không quy định tại khoản 2 Điều 34 có quyền như sau: a) Được tiếp cận không hạn chế đối với tất cả các cảng hàng không, tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không, cơ sở bảo dưỡng, cơ sở đào tạo, huấn luyện và các khu vực hạn chế khác liên quan đến phạm vi nhiệm vụ được Nhà chức trách hàng không giao; b) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có liên quan cung cấp, xuất trình hồ sơ, tài liệu, dữ liệu, chứng chỉ, giấy phép, vật chứng và giải trình các nội dung liên quan đến nội dung kiểm tra; c) Lập biên bản vi phạm, yêu cầu chấm dứt ngay hành vi vi phạm hoặc đình chỉ hoạt động có nguy cơ uy hiếp an toàn hàng không; d) Sử dụng thẻ giám sát viên an toàn hàng không để thực hiện nhiệm vụ tiếp cận, kiểm tra, giám sát tại các khu vực hạn chế mà không cần cấp Thẻ kiểm soát an ninh hàng không nhưng phải tuân thủ quy định về an ninh, an toàn tại khu vực hạn chế cảng hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát các quy định tại điểm a, b, c tại khoản 1 Điều 35 để không quy định lại các nội dung đã được quy định tại Khoản 3 Điều 85 của Luật. Theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị định chỉ được chi tiết hóa các nội dung được Luật giao, không được phép chép lại các điều khoản của Luật. Việc quy định lại này là thừa về mặt pháp lý và sai lệch về mặt kỹ thuật lập quy. Điểm b khoản 1 Điều 35, dự thảo Nghị định đã bổ sung quyền yêu cầu cung cấp “vật chứng” và “giải trình”. Đây là những quyền mang tính chất tố tụng hoặc thanh tra chuyên ngành, vượt quá phạm vi “cung cấp, sao chép tài liệu” mà Luật đã cho phép. Việc mở rộng này tạo ra sự chồng chéo chức năng với lực lượng thanh tra và có thể dẫn đến việc lạm quyền khi giám sát viên an toàn can thiệp quá sâu vào hoạt động của doanh nghiệp mà không có căn cứ từ Luật.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Khi thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát, giám sát viên an toàn hàng không thực hiện các quyền theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Việc thực hiện các quyền này được cụ thể như sau: a) Việc tiếp cận địa điểm, khu vực, tàu bay, cơ sở, hệ thống, trang thiết bị và hoạt động có liên quan được thực hiện trong phạm vi nội dung, đối tượng và nhiệm vụ giám sát được giao; b) Việc yêu cầu tổ chức, cá nhân có liên quan cung cấp hồ sơ, tài liệu, dữ liệu, chứng chỉ, giấy phép và giải trình chỉ áp dụng đối với thông tin liên quan trực tiếp đến nội dung kiểm tra, giám sát; c) Việc lập biên bản, ghi nhận vi phạm, kiến nghị xử lý hoặc yêu cầu áp dụng biện pháp cần thiết để ngăn ngừa nguy cơ trực tiếp uy hiếp an toàn hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật và trong phạm vi thẩm quyền của giám sát viên an toàn hàng không; d) Sử dụng thẻ giám sát viên an toàn hàng không để thực hiện nhiệm vụ tiếp cận, kiểm tra, giám sát tại khu vực hạn chế mà không cần cấp Thẻ kiểm soát an ninh hàng không, nhưng phải tuân thủ quy định về an ninh, an toàn tại khu vực hạn chế cảng hàng không.”.
2. Nhà chức trách hàng không Việt	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu, rà soát quy định “phê	Bộ Xây dựng tiếp thu một phần, đề nghị giữ

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Nam phê chuẩn giám sát viên an toàn hàng không có thời hạn hiệu lực 2 năm, thực hiện phân công nhiệm vụ giám sát viên an toàn đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO và phù hợp với quy mô, hoạt động của ngành hàng không Việt Nam.		chuẩn giám sát viên an toàn hàng không có thời hạn hiệu lực 2 năm” để không tạo rào cản hành chính, gây áp lực về thủ tục tái phê chuẩn, làm hạn chế tính ổn định của nguồn lực và tạo ra chi phí tuân thủ không cần thiết. Bên cạnh đó, các tiêu chí phân công nhiệm vụ dựa trên "quy mô ngành" còn mang tính định hướng mơ hồ, thiếu định lượng, dẫn đến sự lúng túng trong triển khai và làm giảm hiệu quả thực thi của văn bản hướng dẫn chi tiết.	nguyên thời hạn 2 năm và xin giải trình như sau: Việc phê chuẩn giám sát viên an toàn hàng không có thời hạn 2 năm không tạo thủ tục hành chính (do đây là công việc của nhà chức trách hàng không) mà là cơ chế quản lý để định kỳ rà soát, đánh giá việc duy trì năng lực, huấn luyện, kinh nghiệm thực tiễn và mức độ đáp ứng yêu cầu chuyên môn của giám sát viên an toàn hàng không theo tiêu chuẩn ICAO. Hoạt động giám sát an toàn hàng không là hoạt động chuyên môn sâu, yêu cầu kiến thức, kỹ năng và năng định phải được cập nhật thường xuyên; do đó việc phê chuẩn có thời hạn là cần thiết để bảo đảm chất lượng đội ngũ giám sát viên. Dự thảo đồng thời giao Nhà chức trách hàng không Việt Nam phân công nhiệm vụ phù hợp với lĩnh vực chuyên môn, năng lực và kinh nghiệm của từng giám sát viên, không phải chỉ căn cứ chung vào quy mô hoạt động của ngành. Bộ Xây dựng chỉnh sửa dự thảo như sau: “2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn giám sát viên an toàn hàng không có thời hạn hiệu lực 2 năm; thực hiện phân công nhiệm vụ giám sát viên an toàn phù hợp với lĩnh vực chuyên môn, năng lực, kinh nghiệm của giám sát viên và yêu cầu quản lý an toàn hàng không.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 36. Huấn luyện, đào tạo của Giám sát viên an toàn hàng không			
1. Giám sát viên an toàn hàng không bắt buộc phải hoàn thành đầy đủ các chương trình huấn luyện, đào tạo theo quy định trước khi được bổ nhiệm chính thức và giao nhiệm vụ giám sát độc lập; việc huấn luyện phải bảo đảm tính liên tục, cập nhật để duy trì và nâng cao năng lực giám sát an toàn.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát cụm từ “bổ nhiệm” để phù hợp với quy định “phê chuẩn” tại khoản 2 Điều 35 và khoản 1 Điều 34.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Giám sát viên an toàn hàng không bắt buộc phải hoàn thành đầy đủ các chương trình huấn luyện, đào tạo theo quy định trước khi được phê chuẩn chính thức và giao nhiệm vụ giám sát độc lập; việc huấn luyện phải bảo đảm tính liên tục, cập nhật để duy trì và nâng cao năng lực giám sát an toàn.
2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam xây dựng và triển khai Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không đáp ứng tiêu chuẩn ICAO bao gồm các nội dung sau đây: a) Huấn luyện cơ bản (Baseline Training); b) Huấn luyện chuyên ngành (Specialized Training); c) Huấn luyện thực hành (On-the-Job Training); d) Huấn luyện định kỳ (Recurrent Training); e) Huấn luyện phục hồi (Refresher Training); g) Huấn luyện nâng cao.			
3. Đối với giám sát viên bay là công chức, được phép dùng tối đa không quá 30% thời gian hành chính hàng tháng bay tích lũy kinh nghiệm tại các hãng hàng không nhằm đảm bảo duy trì, tích			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
lũy kinh nghiệm, nâng cao năng lực, theo dõi, nắm bắt, giám sát chung hoạt động khai thác thực tiễn tàu bay và kinh nghiệm với các sân bay, mạng đường bay và khu vực khai thác.			
4. Bộ Xây dựng ban hành Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không chi tiết cho từng lĩnh vực trên cơ sở tiêu chuẩn của ICAO, phù hợp với thực tiễn, quy mô hoạt động của ngành hàng không Việt Nam	VATM	4. Bộ Xây dựng ban hành Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không theo khung năng lực; đánh giá theo phương pháp CBTA; xác định chuẩn đầu ra và tiêu chí đánh giá cho từng vị trí/nhóm chức danh chi tiết cho từng lĩnh vực trên cơ sở tiêu chuẩn của ICAO, phù hợp với thực tiễn, quy mô hoạt động của ngành hàng không Việt Nam.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa. 4. Bộ Xây dựng ban hành Chương trình đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện giám sát viên an toàn hàng không.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị bỏ đoạn “chi tiết cho từng lĩnh vực trên cơ sở tiêu chuẩn của ICAO, phù hợp với thực tiễn, quy mô hoạt động của ngành hàng không Việt Nam”.	
5. Các nội dung về huấn luyện quy định tại khoản 2 Điều này có thể đạt được qua chương trình huấn luyện do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức hoặc thông qua các Tổ chức huấn luyện, Người khai thác tàu bay, Tổ chức bảo dưỡng hoặc các tổ chức, cá nhân được Nhà chức trách hàng không Việt Nam đánh giá chấp thuận và không phải thực hiện việc đầu thầu.	Vụ Pháp chế	Quy định này tạo ra sự linh hoạt trong đào tạo nhưng có các tồn tại sau: (1) việc cho phép Giám sát viên huấn luyện tại các đơn vị chịu sự giám sát trực tiếp (như Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng) tạo ra nguy cơ xung đột lợi ích, làm giảm tính khách quan và độc lập khi thực thi nhiệm vụ kiểm tra; (2) việc mở rộng đối tượng huấn luyện cho “tổ chức, cá nhân được Nhà chức trách hàng không VN đánh giá chấp thuận” dẫn đến sự thiếu thống nhất về chất lượng, đồng thời phát sinh thủ tục hành chính về đánh giá chấp thuận mà	Bộ Xây dựng tiếp thu, giải trình làm rõ và giữ nguyên nội hàm của khoản 5 và sửa đổi, bổ sung lại cho rõ ý như sau: “5. Các nội dung về huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng quy định tại khoản 2 Điều này có thể đạt được qua chương trình huấn luyện thực hiện bởi các tổ chức, cá nhân sau: a. Nhà chức trách hàng không Việt Nam b. Giáo viên có chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ do Quốc gia thành viên ICAO cấp hoặc công nhận. c. Tổ chức huấn luyện, Người khai thác tàu bay, Tổ chức bảo dưỡng được Nhà chức

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		chưa rõ được quy định tại văn bản nào; (3) cơ chế miễn đấu thầu tuy cho phép đẩy nhanh tiến độ nhưng lại thiếu tính cạnh tranh, tiềm ẩn nguy cơ thiếu minh bạch trong việc lựa chọn đối tác.	trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. d. Tổ chức giáo dục nghề nghiệp có thẩm quyền. đ. Tổ chức quốc tế được ICAO, IATA và các nhà chức trách hàng không dân dụng quốc tế phê chuẩn, công nhận các chương trình đào tạo. e. Khi thực hiện huấn luyện, đào tạo, bồi dưỡng theo quy định tại khoản này không phải thực hiện việc đấu thầu.”.
6. Nhà chức trách hàng không Việt Nam được đảm bảo và chủ động các nguồn kinh phí đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện hàng năm và dự toán theo chu kỳ 2 năm nhằm duy trì các chương trình huấn luyện đào tạo đáp ứng yêu cầu năng lực giám sát viên an toàn của ICAO.			
Điều 37. Đảm bảo nguồn lực giám sát viên an toàn			
1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm bảo đảm hệ thống nguồn lực giám sát viên an toàn hàng không được duy trì liên tục, ổn định, đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn, số lượng theo quy định của ICAO, phù hợp với thực tiễn, quy mô phát triển của hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam. Việc đảm bảo nguồn lực giám sát viên an toàn hàng không thông qua các hình thức sau đây:	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ khái niệm hệ thống nguồn lực (được hiểu đơn thuần là nguồn nhân sự hay bao gồm cả hệ thống quản trị, cơ sở dữ liệu đào tạo và hạ tầng kỹ thuật? Các quy định của điểm a, b, c khoản này chưa rõ nội hàm so với quy định của Luật	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm bảo đảm nguồn lực giám sát viên an toàn hàng không bao gồm nhân sự, hệ thống quản trị, cơ sở dữ liệu đào tạo và hạ tầng kỹ thuật được duy trì liên tục, ổn định, đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn, số lượng theo quy định của ICAO, phù hợp với thực tiễn, quy mô phát triển của hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
a) Tuyển dụng công chức; b) Thuê; c) Trung tập.			
2. Bộ Xây dựng ban hành định mức đặc thù kinh tế - kỹ thuật đối với giám sát viên an toàn hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị sửa thành “định mức kinh tế - kỹ thuật đặc thù”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “2. Bộ Xây dựng ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đặc thù đối với giám sát viên an toàn hàng không.”.
3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm đánh giá, xác định nhu cầu nguồn lực giám sát an toàn trước ít nhất một năm để xây dựng kế hoạch tuyển dụng, đào tạo hoặc huy động nguồn lực bổ sung, bảo đảm không bị gián đoạn hoặc thiếu hụt năng lực thực hiện chức năng giám sát an toàn theo tiêu chuẩn của ICAO.			
Điều 38. Chế độ, chính sách đối với Giám sát viên an toàn hàng không 1. Giám sát viên an toàn hàng không được huấn luyện, đào tạo, tích lũy kinh nghiệm, được trang bị phương tiện, trang phục, thiết bị kỹ thuật, công cụ hỗ trợ, đồng phục, bảo hộ lao động và được bảo đảm điều kiện làm việc cần thiết để thực hiện nhiệm vụ. 2. Giám sát viên an toàn là công chức thực hiện tích lũy kinh nghiệm tại doanh nghiệp được phép bay tối đa 30% ngày hành chính hàng tháng và được hưởng phụ cấp, chế độ theo thỏa thuận với doanh nghiệp.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát để tránh trùng lặp với quy định của khoản 3 Điều 85 Luật và khoản 3 Điều 36 dự thảo Nghị định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Giám sát viên an toàn hàng không được trang bị phương tiện, trang phục, thiết bị kỹ thuật, công cụ hỗ trợ, đồng phục, bảo hộ lao động và được bảo đảm điều kiện làm việc cần thiết để thực hiện nhiệm vụ. 2. Giám sát viên an toàn hàng không được hưởng phụ cấp trách nhiệm bằng 25% mức lương cơ bản hiện hưởng cộng với phụ cấp chức vụ lãnh đạo và phụ cấp thâm niên vượt khung (nếu có). ”.
Điều 39. Thẻ giám sát viên an toàn			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
hàng không 1. Thẻ Giám sát viên an toàn hàng không do Người đứng đầu Nhà chức trách hàng không cấp, là bằng chứng pháp lý xác nhận tư cách và quyền hạn của Giám sát viên khi thi hành công vụ. 2. Thẻ Giám sát viên an toàn hàng không phải bao gồm tối thiểu các nội dung sau: a) Số Thẻ; b) Họ và tên; c) Quốc tịch; d) Giới tính; e) Ngày sinh; g) Lĩnh vực giám sát an toàn; h) Chức năng, quyền hạn của giám sát viên an toàn; i) Ảnh thẻ Giám sát viên an toàn hàng không chụp không quá 2 năm tính đến ngày cấp thẻ. Chi tiết mẫu thẻ theo quy định tại Phụ lục 2 Điều này. 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quy trình cấp, quản lý và sử dụng thẻ giám sát viên an toàn hàng không.			
Chương IV NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG		Chương IV NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG	
Mục 1 QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG		Mục 1 QUẢN LÝ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 40. Giấy phép, chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không		Điều 40. Giấy phép, chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không	
1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc công nhận:	VATM	1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy phép hoặc công nhận:	
a) Thành viên tổ lái; b) Nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay; c) Nhân viên điều độ, khai thác bay; d) Kiểm soát viên không lưu;			Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 1 “b) Nhân viên kỹ thuật tàu bay và thiết bị tàu bay” vì hiện nay đang có chức danh “Nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không (ARS)”. Cụm từ “Nhân viên kỹ thuật tàu bay” sẽ đảm bảo bao quát được toàn bộ các đối tượng nhân viên liên quan tới sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, thiết bị tàu bay, quản lý bảo dưỡng tàu bay....
e) Nhân viên vận hành thiết bị vô tuyến;	VATM	e) Nhân viên vận hành thiết bị hệ thống liên lạc vô tuyến hàng không ;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa theo định nghĩa của ICAO tại Phụ ước 1, Phụ ước 10 Công ước Chicago: “e) Nhân viên khai thác trạm thông tin liên lạc hàng không.”.
g) Giáo viên lý thuyết và thực hành của các nhân viên hàng không quy định tại điểm a, b, c, d, e khoản 1 Điều này.	VATM	g) Giáo viên lý thuyết và thực hành tại vị trí làm việc của các nhân viên hàng không quy định tại điểm a, b, c, d, e khoản 1 Điều này.	Bộ Xây dựng tiếp thu một phần và chỉnh sửa như sau” “g) Giáo viên thực hiện đào tạo, huấn luyện để cấp, gia hạn, phục hồi giấy phép, chứng chỉ chuyên môn, năng định cho các nhân viên hàng không quy định tại điểm a, b, c, d, e khoản 1 Điều này”.
	Pacific Airlines	Bổ sung đối tượng Nhân viên vận hành trang thiết bị tại cảng hàng không, sân bay vào danh mục các nhóm chức danh nhân	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Cục HKVN cấp giấy phép hoặc công nhận

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		viên hàng không, đồng thời, đối với nhân viên điều khiển, vận hành trang thiết bị tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay cần được cấp Giấy phép theo quy định.	nghư dự thảo tại khoản 1 Điều 40, lý do: khoản 1 Điều 128 Nghị định số 14/2026/NĐ-CP đã bãi bỏ quy định cấp giấy phép nhân viên hàng không đối với Nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay (để cắt giảm, đơn giản hoá TTHC thuộc phạm vi quản lý của Bộ Xây dựng.).
2. Các đối tượng nhân viên hàng không không thuộc quy định tại khoản 1 điều này phải được cấp Chứng chỉ chuyên môn bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn hoặc công nhận theo quy định.	VATM	2. Các đối tượng nhân viên hàng không không thuộc quy định tại khoản 1 điều này phải được đào tạo, huấn luyện và cấp Chứng chỉ chuyên môn bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện ngành vụ nhân viên hàng không được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn cấp phép hoặc công nhận theo quy định. Chứng chỉ chuyên môn do cơ quan, tổ chức nước ngoài cấp được công nhận theo quy định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 2. Các đối tượng nhân viên hàng không không thuộc quy định tại khoản 1 điều này phải được cấp Chứng chỉ chuyên môn bởi cơ sở đào tạo, huấn luyện được Nhà chức trách hàng không cấp phép hoặc công nhận theo quy định.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát cụm từ “phê chuẩn hoặc công nhận” để đảm bảo phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 88 Luật HKDDVN	
3. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về chứng chỉ chuyên môn.	VATM	3. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về danh mục giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không; điều kiện, hồ sơ, trình tự, thủ tục cấp, công nhận, gia hạn, khôi phục hiệu lực và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn theo quy định của pháp luật và phù hợp tiêu chuẩn, khuyến cáo của ICAO.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về danh mục giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát cân nhắc quy định giao Bộ	Bộ Xây dựng đề nghị giữ như dự thảo, Bộ

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		Xây dựng quy định chi tiết về “chứng chỉ chuyên môn” để đảm bảo tính khả thi.	trường quy định chi tiết về chứng chỉ chuyên môn, công nhận chứng chỉ chuyên môn theo hướng dẫn của ICAO tại các Thông tư chuyên ngành.
Điều 41. Cấp mới, gia hạn, bổ sung năng định, khôi phục hiệu lực và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định		Điều 41. Cấp mới, gia hạn, bổ sung năng định, khôi phục hiệu lực và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định	
1. Giấy phép nhân viên hàng không được cấp mới cho cá nhân khi đáp ứng các yêu cầu:	Vụ Pháp chế	Đề nghị bỏ cụm từ “cá nhân”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: 1. Giấy phép nhân viên hàng không được cấp mới khi đáp ứng các yêu cầu:
a) Sức khỏe, độ tuổi; có năng định phù hợp; có chứng chỉ chuyên môn, trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định;	VATM	a) Đáp ứng yêu cầu về sức khỏe, độ tuổi; có năng định phù hợp; có chứng chỉ chuyên môn, trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định; hoàn thành đào tạo, huấn luyện và có chứng chỉ/chứng nhận tương ứng theo từng loại giấy phép; đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh đối với thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu theo Điều 43 Nghị định này;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “a) Đáp ứng yêu cầu về sức khỏe, độ tuổi; hoàn thành đào tạo, huấn luyện và có chứng chỉ/chứng nhận tương ứng theo từng loại giấy phép; đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh đối với thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu theo Điều 43 Nghị định này;”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định về “sức khỏe, độ tuổi; có năng định phù hợp; có chứng chỉ chuyên môn, trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định”.	Quy định này được thực hiện theo quy định của Phụ ước 1 Công ước Chicago
b) Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch cấp giấy phép nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức.	VATM	b) Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch cấp giấy phép năng định nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: b) Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch cấp giấy phép, năng định nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức.
2. Năng định nhân viên hàng không		2. Năng định nhân viên hàng không được	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
được cấp cho cá nhân khi đáp ứng các yêu cầu:		cấp cho cá nhân khi đáp ứng các yêu cầu:	
a) Sức khỏe, giấy phép nhân viên hàng không còn hiệu lực;	VATM	a) Sức khỏe, giấy phép nhân viên hàng không còn hiệu lực; Có giấy phép nhân viên hàng không còn hiệu lực (trừ trường hợp sát hạch năng định để cấp Giấy phép lần đầu); đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe tương ứng (nếu áp dụng);	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: a) Có giấy phép nhân viên hàng không còn hiệu lực (trừ trường hợp sát hạch năng định để cấp Giấy phép lần đầu); đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe tương ứng (nếu áp dụng);
b) Đạt yêu cầu của kỳ sát hạch năng định nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức.	VATM	b) Hoàn thành huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm theo từng loại năng định và đạt yêu cầu của kỳ sát hạch năng định nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức hoặc công nhận theo quy định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: b) Hoàn thành huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm theo từng loại năng định và đạt yêu cầu của kỳ sát hạch năng định nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức hoặc công nhận theo quy định.
3. Giấy phép , năng định được gia hạn và duy trì hiệu lực khi nhân viên hàng không tiếp tục đáp ứng các điều kiện tương ứng theo quy định của pháp luật.	VATM	2. 3. Giấy phép , năng định được gia hạn và duy trì hiệu lực khi nhân viên hàng không tiếp tục đáp ứng các điều kiện tương ứng theo quy định của pháp luật	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “tiếp tục đáp ứng các điều kiện tương ứng theo quy định của pháp luật”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ như dự thảo, Nội dung “tiếp tục đáp ứng các điều kiện tương ứng theo quy định của pháp luật” là phù hợp, đề nghị giữ nguyên. Các điều kiện ở đây đã được quy định ở Điều 41 dự thảo Nghị định.
4. Khôi phục hiệu lực giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ chuyên môn được áp dụng trong trường hợp giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ hết hiệu lực <i>trong một khoảng thời gian</i> cụ thể; việc khôi phục hiệu lực chỉ được thực hiện khi cá nhân đã hoàn thành đầy đủ các điều kiện, yêu cầu về huấn luyện, sát	VATM	4. Khôi phục hiệu lực giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ chuyên môn được áp dụng trong trường hợp giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ hết hiệu lực trong một khoảng thời gian cụ thể thời hạn do Bộ Xây dựng quy định; việc khôi phục hiệu lực chỉ được thực hiện khi cá nhân đã hoàn thành đầy đủ các điều kiện, yêu cầu	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “4. Khôi phục hiệu lực giấy phép, năng định được áp dụng trong trường hợp giấy phép, năng định hết hiệu lực trong khoảng thời gian cụ thể do Bộ Xây dựng quy định; việc khôi phục hiệu lực chỉ được thực hiện khi cá nhân đã hoàn thành đầy đủ các điều kiện, yêu cầu về đào tạo, huấn luyện, sát hạch theo

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
hạch.		về đào tạo , huấn luyện và sát hạch theo quy định. Trường hợp giấy phép, năng định hết hiệu lực quá thời hạn nêu trên thì thực hiện thủ tục cấp mới.	quy định. Trường hợp giấy phép, năng định hết hiệu lực quá thời hạn nêu trên thì thực hiện thủ tục cấp mới.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ trường hợp “giấy phép, năng định hoặc chứng chỉ hết hiệu lực trong một khoảng thời gian cụ thể”; đề nghị làm mối quan hệ giữa giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn (việc hết hạn một năng định cụ thể có làm ảnh hưởng đến hiệu lực chung của giấy phép hay không? Quy định hiện nay chưa làm rõ mối quan hệ này, dẫn đến rủi ro pháp lý khi nhân viên hàng không có giấy phép còn hạn nhưng các năng định thiết yếu đã hết hạn mà vẫn tham gia khai thác).	Về Nội dung này, Bộ Xây dựng giải trình như sau: Trong giấy phép có trường hợp có năng định định hoặc không, ví dụ Giấy phép người lái tàu bay phải có năng định đi kèm nhưng giấy phép Nhân viên điều độ khai thác bay thì không có năng định cụ thể. Nếu Giấy phép có năng định đi kèm thì nhân viên hàng không chỉ được thực hiện nhiệm vụ khi năng định trên giấy phép còn hiệu lực. Với giấy phép mà không có năng định đi kèm thì có quy định cụ thể về thời gian giãn cách và huấn luyện phục hồi trong Thông tư hướng dẫn Nghị định.
Điều 42. Sát hạch cấp giấy phép, năng định		Điều 42. Sát hạch cấp giấy phép, năng định	
1. Sát hạch là hoạt động đánh giá năng lực chuyên môn của nhân viên hàng không làm căn cứ để cấp mới, gia hạn, bổ sung năng định, khôi phục hiệu lực và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định theo quy định của pháp luật.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ chủ thể thực hiện hoạt động sát hạch là Nhà chức trách trực tiếp hay ủy quyền cho các cá nhân, tổ chức bên ngoài. Ngoài ra, cần phân định rõ ranh giới giữa sát hạch của cơ quan nhà nước và kiểm tra năng lực định kỳ của doanh nghiệp trong việc duy trì hiệu lực của giấy phép, năng định để tránh nguy cơ "kiểm tra chồng kiểm tra", gây lãng phí nguồn lực và áp lực không cần thiết cho nhân viên hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “1. Sát hạch là hoạt động đánh giá năng lực chuyên môn của nhân viên hàng không do Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện làm căn cứ để cấp mới, gia hạn, bổ sung năng định, khôi phục hiệu lực và duy trì hiệu lực giấy phép, năng định theo quy định của pháp luật.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Việc sát hạch phải được thực hiện phù hợp với từng loại giấy phép, năng định bảo đảm khách quan, trung thực, đúng phạm vi và nội dung áp dụng; kết quả sát hạch là căn cứ pháp lý để cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét, quyết định.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ yêu cầu “đúng phạm vi và nội dung”; và quy định “để cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét, quyết định” (xem xét, quyết định việc gì?).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Việc sát hạch phải được thực hiện phù hợp với từng loại giấy phép, năng định bảo đảm khách quan, trung thực; kết quả sát hạch là căn cứ pháp lý để cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét, quyết định cấp giấy phép, năng định nhân viên hàng không .”.
	VATM	Đề xuất bổ sung khoản 3 “3. Việc sát hạch, đánh giá năng lực đối với các chức danh nhân viên hàng không được áp dụng theo phương pháp CBTA phải bảo đảm phù hợp với các tiêu chuẩn, khuyến cáo của ICAO; Bộ Xây dựng quy định chi tiết khoản này.”.	Bộ Xây dựng đề nghị không đưa nội dung này vào Nghị định nhà chức trách, phương pháp sát hạch nhân viên hàng không sẽ được quy định chi tiết tại Thông tư chuyên ngành của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.
Điều 43. Đánh giá trình độ thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh			Điều 43. Đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh
1. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh khi thực hiện nhiệm vụ.	VATM	1. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh khi thực hiện nhiệm vụ khi thực hiện nhiệm vụ phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh theo tiêu chuẩn của ICAO, tối thiểu đạt từ mức 4 (ICAO Operational Level 4) đối với kỹ năng nghe - nói trong thông tin thoại hàng không theo thang đánh giá năng lực ngôn ngữ của ICAO.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh theo tiêu chuẩn ICAO, tối thiểu đạt từ mức 4 theo thang đánh giá năng lực ngôn ngữ của ICAO khi thực hiện nhiệm vụ.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo ngôn ngữ khi thực hiện hiện nhiệm vụ” để tránh quy định mang tính định tính (thành thạo ở cấp độ nào?)	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Kết quả đánh giá trình độ thông thạo ngôn ngữ tiếng Anh là căn cứ để xem xét cấp mới, gia hạn, khôi phục hiệu lực, duy trì hiệu lực giấy phép, năng định theo quy định.			2. Kết quả đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh là căn cứ để xem xét cấp mới, gia hạn, khôi phục hiệu lực, duy trì hiệu lực giấy phép, năng định theo quy định.
3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh hoặc giao cho tổ chức đủ điều kiện thực hiện.	VATM	3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh hoặc giao cho tổ chức đủ điều kiện thực hiện; việc đánh giá phải tuân thủ thang đánh giá năng lực ngôn ngữ của ICAO, tập trung đánh giá kỹ năng nghe - nói, bảo đảm tính độc lập, khách quan. Thời hạn hiệu lực của kết quả đánh giá căn cứ theo mức đánh giá như sau: a) Mức (Level) 4: tối đa 03 năm; b) Mức (Level 5): tối đa 06 năm; c) Mức (Level 6): không yêu cầu đánh giá lại, trừ trường hợp tiêu chuẩn của ICAO thay đổi.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh hoặc giao cho tổ chức đủ điều kiện thực hiện; việc đánh giá phải tuân thủ thang đánh giá năng lực ngôn ngữ của ICAO, tập trung đánh giá kỹ năng nghe - nói, bảo đảm tính độc lập, khách quan. Thời hạn hiệu lực của kết quả đánh giá căn cứ theo mức đánh giá như sau: a) Mức (Level) 4: tối đa 03 năm; b) Mức (Level 5): tối đa 06 năm; c) Mức (Level 6): không yêu cầu đánh giá lại, trừ trường hợp tiêu chuẩn của ICAO thay đổi.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “giao cho tổ chức đủ điều kiện thực hiện” (khi nào thì thực hiện việc giao? Điều kiện như thế nào?) để tránh quy định chung chung, thiếu tiêu chí định lượng về hạ tầng, nhân lực của đơn vị được giao tổ chức, tránh tình trạng không đồng nhất về chất lượng đánh giá giữa các tổ chức và giữa tổ chức với Nhà chức trách hàng không, tạo rủi ro cho an toàn bay khi năng lực tiếng Anh của tổ lái và kiểm soát viên không lưu không được kiểm chứng theo một trình	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh hoặc uỷ quyền cho tổ chức đủ điều kiện thực hiện.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		độ, chuẩn mực nhất định.	
	Thanh tra CP	Đề nghị rà soát lại nội dung khoản này đảm bảo phù hợp, đồng bộ với các quy định của pháp luật chuyên ngành về giáo dục đào tạo của Việt Nam	Tiếp thu, rà soát
Điều 44. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe		Điều 44. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe	
1. Thành viên tổ bay và kiểm soát viên không lưu phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực theo quy định của pháp luật.			
2. Thành viên tổ bay và kiểm soát viên không lưu chỉ được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định sau khi được đánh giá tại Cơ sở y tế đủ điều kiện.	VATM	2. Thành viên tổ bay và kiểm soát viên không lưu chỉ được cấp Giấy chứng nhận sức khỏe theo quy định sau khi được đánh giá tại Cơ sở y tế đủ điều kiện. 2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe chỉ được cấp sau khi thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu được đánh giá tại cơ sở y tế đủ điều kiện theo quy định. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe trên cơ sở kết luận đánh giá sức khỏe của cơ sở y tế đủ điều kiện.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe chỉ được cấp sau khi thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu được đánh giá tại cơ sở y tế đủ điều kiện theo quy định. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe trên cơ sở kết luận đánh giá sức khỏe của cơ sở y tế đủ điều kiện.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “cơ sở y tế đủ điều kiện”.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, các điều kiện đối với cơ sở y tế được hướng dẫn tại Thông tư chuyên ngành
3. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe được cấp theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không do Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng để ban hành trên cơ sở tuân thủ các quy	VATM	3. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe được cấp theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không do Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng ban hành trên cơ sở tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn, hướng	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không do Bộ Y tế ban hành trên cơ sở tuân

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
định, tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO.		dẫn của ICAO. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức thẩm định, áp dụng và giám sát việc thực hiện tiêu chuẩn sức khỏe khi cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe.	thủ các quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ cơ quan chủ trì thực hiện, quy định như dự thảo không xác định được cơ quan phải ban hành tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không do Bộ Y tế ban hành trên cơ sở tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO.”.
4. Cơ sở y tế khám sức khỏe nhân viên hàng không phải đảm bảo đáp ứng tối thiểu các quy định sau	VATM	4. Cơ sở y tế khám, giám định sức khỏe nhân viên hàng không phải đảm bảo đáp ứng tối thiểu các quy định sau:	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “4. Cơ sở y tế khám sức khỏe nhân viên hàng không phải đáp ứng tối thiểu các quy định sau:”.
	Thanh tra CP	Đề nghị rà soát khoản 4, khoản 6 Điều này để đảm bảo phù hợp, đồng bộ với các quy định của pháp luật chuyên ngành về y tế của Việt Nam.	Tiếp thu, rà soát.
a) Có đầy đủ bác sĩ khám sức khỏe nhân viên hàng không có đủ năng lực, trình độ và kinh nghiệm để thực hiện công tác khám sức khỏe nhân viên hàng không theo quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO;	VATM	a) Có đầy đủ bác sĩ giám định y khoa hàng không (Aeromedical Examiner/AME) có đủ năng lực, trình độ và kinh nghiệm để thực hiện công tác khám sức khỏe nhân viên hàng không theo quy định, được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn và có đủ năng lực, kinh nghiệm theo tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO;	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì thuật ngữ “Giám định y khoa” được quy định hiện nay khác với quy định về khám sức khỏe nhân viên hàng không. Việc nêu rõ có đủ năng lực, trình độ và kinh nghiệm tại Nghị định để đảm bảo có căn cứ để triển khai chi tiết ở Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “theo quy định, tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO”, đồng	Nội dung này, Bộ Xây dựng giải trình như sau:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		thời cần nghiên cứu, rà soát để định lượng lại các tiêu chí tại điểm b, c, d, đ... để có thể xác định được “tính đáp ứng tối thiểu” của cơ sở y tế khám sức khỏe của Nhân viên hàng không. Đồng thời đề nghị làm rõ quy định về việc “có đánh giá viên y khoa được Nhà chức trách hàng không phê chuẩn” (Nhà chức trách hàng không phê chuẩn các đánh giá viên y khoa trên cơ sở nào, có chồng chéo, chức năng nhiệm vụ của các cơ quan quản lý nhà nước về y tế không?). Theo đó, cần làm rõ ranh giới giữa việc quản lý chuyên môn y tế thuần túy và quản lý tiêu chuẩn an toàn hàng không đặc thù. Nếu không có cơ chế quản lý rõ ràng, quy định này dễ dẫn đến xung đột về trách nhiệm pháp lý khi xảy ra sai sót trong kết luận giám định sức khỏe giữa cơ quan quản lý chuyên ngành và cơ quan quản lý nhà nước về y tế.	1. Hiện nay ICAO ban hành các tiêu chuẩn, hướng dẫn tại Annex 1, Doc 9379 và Doc 8984. 2. Nhà chức trách hàng không phê chuẩn đánh giá viên y khoa theo tiêu chuẩn của ICAO. Tiêu chuẩn này sẽ cụ thể hoá ở Thông tư hướng dẫn thực hiện nghị định. Việc này không chồng chéo với qua quan quản lý nhà nước về y tế vì việc phê chuẩn này phải căn cứ trên cơ sở Giấy phép khám chữa bệnh do Bộ Y tế cấp.
b) Có hệ thống tài liệu, quy trình thực hiện công tác khám sức khỏe nhân viên hàng không;	VATM	b) Có hệ thống tài liệu, quy trình thực hiện công tác giám khám, giám định sức khỏe và quản lý hồ sơ y khoa nhân viên hàng không;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “b) Có hệ thống tài liệu, quy trình thực hiện công tác khám và quản lý hồ sơ sức khỏe nhân viên hàng không;”.
c) Có đầy đủ cơ sở vật chất, trang thiết bị y tế phục vụ khám sức khỏe theo các tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không;	VATM	c) Có đầy đủ cơ sở vật chất, trang thiết bị y tế phục vụ khám, giám định sức khỏe theo các tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: c) Có đủ cơ sở vật chất, trang thiết bị y tế phục vụ khám, sức khỏe theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không;”.
d) Có hệ thống chất lượng đảm bảo công tác khám sức khỏe nhân viên	VATM	d) Có hệ thống quản lý chất lượng bảo đảm công tác khám, giám định sức khỏe nhân viên hàng không được thực hiện	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “d) Có hệ thống quản lý chất lượng bảo đảm công tác khám, sức khỏe nhân viên hàng

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
hàng không được thực hiện theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không;		theo tiêu chuẩn sức khỏe nhân viên hàng không thống nhất, khách quan;	không được thực hiện thống nhất, khách quan ”.
e) Có đánh giá viên y khoa được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.	VATM	e) Có Đánh giá viên y khoa (medical assessor) được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc cơ chế tham vấn Đánh giá viên y khoa theo quy định.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo. Tiêu chuẩn đánh giá viên y khoa được quy định tại Thông tư chuyên ngành.
5. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe là căn cứ để xem xét cấp mới, gia hạn, khôi phục hiệu lực, duy trì hiệu lực giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn theo quy định.	VATM	5. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe sức khỏe là căn cứ để xem xét cấp mới, gia hạn, khôi phục hiệu lực, duy trì hiệu lực giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn đối với thành viên tổ bay và kiểm soát viên không lưu theo quy định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa như sau: “5. Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe là căn cứ để xem xét cấp mới, gia hạn, khôi phục hiệu lực, duy trì hiệu lực giấy phép, năng định và chứng chỉ chuyên môn đối với thành viên tổ bay và kiểm soát viên không lưu theo quy định.”. (Tiếp viên – Thành viên Tổ bay – được đào tạo và cấp CCCM)
6. Nhà chức trách hàng không đánh giá việc đáp ứng của các cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không và tiến hành công bố cơ sở y tế đủ điều kiện giám định sức khỏe nhân viên hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát, làm rõ quy định về việc đáp ứng của các cơ sở y tế giám định sức khỏe nhân viên hàng không có phải tuân thủ các quy định về điều kiện kinh doanh cơ sở khám chữa bệnh theo quy định của Luật Khám bệnh và chữa bệnh. Trường hợp đơn vị này phải tuân thủ theo các điều kiện của Luật này, cần rà soát, đánh giá để xem xét, tránh chồng chéo về mặt quản lý nhà nước cũng như làm phát sinh thêm điều kiện kinh doanh không cần thiết trong Nghị định này. Vì vậy, đề nghị cơ quan tham mưu trình lấy ý kiến và phối hợp chặt chẽ với Bộ Y tế để rà soát chỉnh lý các nội dung của quy định tại Điều 44.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “6. Nhà chức trách hàng không đánh giá việc đáp ứng của các cơ sở y tế đủ điều kiện khám chữa bệnh đối với hoạt động khám sức khỏe nhân viên hàng không và tiến hành công bố cơ sở y tế đủ điều kiện khám sức khỏe nhân viên hàng không.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Điều 45. Kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với các công việc có tính chất đặc biệt trong lĩnh vực hàng không		Điều 45. Kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với các công việc có tính chất đặc biệt trong lĩnh vực hàng không	
1. Công việc có tính chất đặc biệt trong ngành hàng không là công việc của các chức danh nhân viên hàng không có yêu cầu kỹ năng, chuyên môn, điều kiện lao động khác thường, yêu cầu thời gian làm việc linh hoạt không theo giờ hành chính thông thường, không dễ thay thế nhân sự.	VATM	1. Công việc có tính chất đặc biệt trong ngành hàng không là công việc của các chức danh nhân viên hàng không có yêu cầu kỹ năng, chuyên môn, điều kiện lao động khác thường, yêu cầu thời gian làm việc linh hoạt không theo giờ hành chính thông thường, không dễ thay thế nhân sự. trực tiếp ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác; danh mục cụ thể do Bộ Xây dựng quy định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “1. Công việc có tính chất đặc biệt trong ngành hàng không là công việc của các chức danh nhân viên hàng không có yêu cầu kỹ năng, chuyên môn, điều kiện lao động khác thường, yêu cầu thời gian làm việc linh hoạt không theo giờ hành chính thông thường, không dễ thay thế nhân sự, trực tiếp ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác; danh mục cụ thể do Bộ Xây dựng quy định.”.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát làm rõ “ <i>chức danh nhân viên hàng không</i> ” có yêu cầu kỹ năng, chuyên môn, điều kiện khác thường để xác định đúng đối tượng áp dụng. Việc thiếu danh mục rõ ràng dễ dẫn đến tình trạng áp dụng tùy nghi để thiết lập các chế độ lao động không phù hợp, gây ảnh hưởng đến quyền lợi của người lao động. Đồng thời đề nghị làm rõ quy định về “ <i>điều kiện lao động khác thường</i> ”. Theo đó, trong hoạt động hàng không, quy định này phải gắn liền với các yếu tố như: cường độ, áp lực tâm lý ... Việc thiếu các chỉ số cụ thể để đo lường mức độ “ <i>khác thường</i> ” sẽ khiến quy định về thời giờ làm việc và nghỉ ngơi thiếu căn cứ khoa học, dễ dẫn đến rủi ro mất an toàn do mệt mỏi	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa và giải trình như sau: “1. Công việc có tính chất đặc biệt trong ngành hàng không là công việc của các chức danh nhân viên hàng không có yêu cầu kỹ năng, chuyên môn, điều kiện lao động khác thường, yêu cầu thời gian làm việc linh hoạt không theo giờ hành chính thông thường, không dễ thay thế nhân sự, trực tiếp ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác; danh mục cụ thể do Bộ Xây dựng quy định.”. Hiện nay có nhiều loại nhân viên hàng không: Người lái tàu bay, tiếp viên hàng không, kiểm soát viên không lưu... ICAO có hướng dẫn việc quản lý mệt mỏi (thời giờ làm việc, nghỉ ngơi) khác nhau phù hợp với

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		mà không có cơ chế kiểm soát hữu hiệu. Vì vậy, đề nghị rà soát để quy định cụ thể tránh sự chồng chéo với danh mục ngành nghề, công việc nặng nhọc, độc hại được quy định trong hệ thống pháp luật về lao động.	đặc tính công việc. Theo đó, nội dung cụ thể sẽ được quy định tại các Thông tư hướng dẫn chuyên ngành của Bộ trưởng Bộ XD.
2. Kỷ luật lao động là những quy định về việc tuân theo thời gian, công nghệ và điều hành sản xuất, kinh doanh đối với nhân viên hàng không do pháp luật quy định và người sử dụng lao động ban hành trong nội quy lao động và thỏa ước lao động tập thể.	VATM	2. Kỷ luật lao động là những quy định về việc tuân theo thời gian, công nghệ và điều hành sản xuất, kinh doanh đối với nhân viên hàng không do pháp luật quy định và người sử dụng lao động ban hành trong nội quy lao động và thỏa ước lao động tập thể.	Bộ Xây dựng tiếp thu, đưa khoản 2, 3, 4 ra khỏi dự thảo Nghị định.
3. Thời giờ làm việc là khoảng thời gian nhân viên hàng không thực hiện các công việc theo sự phân công của người sử dụng lao động, được ghi trong hợp đồng lao động, nội quy lao động hoặc thỏa ước lao động tập thể.	VATM	3. Thời giờ làm việc là khoảng thời gian nhân viên hàng không thực hiện các công việc theo sự phân công của người sử dụng lao động, được ghi trong hợp đồng lao động, nội quy lao động hoặc thỏa ước lao động tập thể.	
	Vụ Pháp chế	Khoản 4 điều 88 Luật HKDDVN 2025 quy định “ <i>Nhân viên hàng không khi thực hiện các công việc có tính chất đặc biệt phải chấp hành kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo quy định của Chính phủ</i> ”. Vì vậy, đề nghị bám sát nội dung luật để quy định chi tiết, không nên quy định người sử dụng lao động tự ban hành thông qua nội quy và thỏa ước lao động tập thể. Việc áp dụng	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		cơ chế này được thực hiện như cơ chế lao động thông thường cho lĩnh vực hàng không là không phù hợp, dễ dẫn đến các chế độ lao động gây bất lợi cho người lao động, thiếu cơ chế kiểm soát từ các cơ quan quản lý nhà nước.	
4. Thời giờ nghỉ ngơi là khoảng thời gian nhân viên hàng không không phải thực hiện nghĩa vụ lao động của mình trong quan hệ lao động theo quy định của pháp luật, hợp đồng lao động hoặc thỏa ước lao động tập thể.	VATM	4. Thời giờ nghỉ ngơi là khoảng thời gian nhân viên hàng không không phải thực hiện nghĩa vụ lao động của mình trong quan hệ lao động theo quy định của pháp luật, hợp đồng lao động hoặc thỏa ước lao động tập thể.	
5. Nhân viên hàng không khi thực hiện công việc phải tuân thủ kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi để đảm bảo an ninh, an toàn khai thác trong hoạt động hàng không dân dụng.	VATM	5. Nhân viên hàng không khi thực hiện công việc có tính chất đặc biệt phải tuân thủ kỷ luật lao động, thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo pháp luật lao động và quy định chuyên ngành hàng không; người sử dụng lao động có trách nhiệm triển khai biện pháp quản lý mệt mỏi để bảo đảm an ninh, an toàn khai thác trong hoạt động hàng không dân dụng	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa. “5. Nhân viên hàng không khi thực hiện công việc có tính chất đặc biệt phải tuân thủ kỷ luật lao động, thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo pháp luật lao động và quy định chuyên ngành hàng không; người sử dụng lao động có trách nhiệm triển khai biện pháp quản lý mệt mỏi để bảo đảm an ninh, an toàn khai thác.”.
6. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hằng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục 4 ban hành kèm theo Nghị định này.	VATM	6. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không về việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hằng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục 4 ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo gửi bằng một trong các hình thức sau đây trực tiếp hoặc	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nội dung như dự thảo, chỉnh sửa đảm bảo nội dung rõ ràng hơn; nội dung chính của báo cáo ngoài số liệu còn nêu các vấn đề vướng mắc, nguyên nhân, đề xuất khắc phục để đảm bảo an ninh, an toàn. “6. Người sử dụng lao động hàng năm báo cáo Nhà chức trách hàng không theo định kỳ trước ngày 15 tháng 01 và báo cáo đột xuất trong trường hợp có yêu cầu của cơ quan có

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Báo cáo gửi bằng một trong các hình thức sau đây trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.		qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam. và các biện pháp bảo đảm an toàn (bao gồm quản lý mật mỗi, nếu áp dụng) theo mẫu tại Phụ lục 4; ưu tiên thực hiện bằng hình thức điện tử và cập nhật trên cơ sở dữ liệu hàng không.	thẩm quyền về tình hình thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không theo mẫu quy định tại Phụ lục 4 ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo bằng văn bản giấy hoặc văn bản điện tử đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
Mục 2 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG		Mục 2 ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN NGHIỆP VỤ NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG	
Điều 46. Điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không			
Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không khi đáp ứng các yêu cầu sau:	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát các điều kiện kinh doanh để đảm bảo tính cụ thể, đồng thời đề nghị làm rõ chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ do chủ thể nào ban hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 2
1. Có tổ chức bộ máy quản lý, tổ chức hoạt động đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề xuất bổ sung khoản 5 “5. Có hệ thống quản lý chất lượng và cơ chế giám sát tuân thủ; quy định lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện, kiểm tra - đánh giá; bảo đảm an ninh, an toàn và tính toàn vẹn của hoạt động đào tạo, huấn luyện.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì bộ máy quản lý, tổ chức đã bao gồm các quy định về quản lý chất lượng, quản lý an toàn, lưu trữ hồ sơ...
2. Có cơ sở vật chất đáp ứng các yêu cầu theo Chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát các điều kiện kinh doanh để đảm bảo tính cụ thể, đồng thời đề nghị làm rõ chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ do chủ thể nào ban hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 2 “....2. Có cơ sở vật chất đáp ứng các yêu cầu theo Chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.”.
3. Có giáo trình, tài liệu đào tạo, huấn luyện phù hợp Chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.			Bộ Xây dựng sửa khoản 3 như sau: “3. Có hệ thống tài liệu, giáo trình và quy trình đào tạo, huấn luyện phù hợp Chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không theo quy định.”.
4. Có đầy đủ đội ngũ giáo viên phù hợp	VATM	4. Có đầy đủ đội ngũ giáo viên phù hợp	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 4

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
với chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không đáp ứng tiêu chuẩn giáo viên quy định tại Điều 47 của Nghị định này.		với chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không đáp ứng tiêu chuẩn giáo viên quy định tại Điều 47 của Nghị định này.	“4. Có đội ngũ giáo viên phù hợp với chương trình đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không đáp ứng tiêu chuẩn giáo viên quy định tại Điều 47 của Nghị định này.”.
	VATM	Đề xuất bổ sung khoản 5 “5. Có hệ thống quản lý chất lượng và cơ chế giám sát tuân thủ; quy định lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện, kiểm tra - đánh giá; bảo đảm an ninh, an toàn và tính toàn vẹn của hoạt động đào tạo, huấn luyện.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì bộ máy quản lý, tổ chức đã bao gồm các quy định về quản lý chất lượng, quản lý an toàn, lưu trữ hồ sơ...
Điều 47. Giáo viên của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không			
	VATM	Đề xuất bổ sung phân loại giáo viên tại khoản 1 “1. Giáo viên của cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không bao gồm: a) Giáo viên lý thuyết. b) Giáo viên thực hành/ mô phỏng. c) Giáo viên tại vị trí làm việc.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo, chi tiết về các loại giáo viên được quy định tại các Thông tư chuyên ngành phù hợp từng đối tượng được đào tạo.
1. Giáo viên cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không phải đáp ứng các yêu cầu sau:		1. 2. Giáo viên cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không phải đáp ứng các yêu cầu sau:	
a) Đáp ứng các điều kiện về chuyên môn và năng lực sư phạm phù hợp quy định của pháp luật chuyên ngành hàng không;	VATM	a) Đáp ứng các điều kiện về chuyên môn và năng lực sư phạm thực hiện đào tạo, huấn luyện (Training Delivery Competency) phù hợp quy định của pháp luật chuyên ngành hàng không.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên điều kiện “năng lực sư phạm” trong dự thảo đây là yêu cầu về kỹ năng giảng dạy bắt buộc đối với giáo viên theo Luật giáo dục, theo ICAO cho từng đối tượng nhân viên hàng không được đào tạo.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ quy định “phù hợp quy định của pháp luật chuyên ngành hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “a) Đáp ứng các điều kiện về chuyên môn và năng lực sư phạm theo quy định của Bộ Xây dựng; ”
b) Có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực chuyên môn liên quan đến môn giảng dạy.	VATM	b) Có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm làm việc thực tế trong lĩnh vực chuyên môn liên quan đến môn giảng dạy hoặc đáp ứng tiêu chuẩn năng lực giảng dạy theo chương trình đào tạo, huấn luyện được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn/công nhận;	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên điều kiện về kinh nghiệm làm việc, về năng lực giảng dạy đã được quy định tại điểm a khoản 1 Điều này.
2. Giáo viên lý thuyết đã có trình độ từ Đại học chuyên ngành hàng không phù hợp trở lên không phải đáp ứng yêu cầu quy định tại điểm b Khoản 1 Điều này.	VATM	2. 3. Giáo viên lý thuyết đã có trình độ từ Đại học chuyên ngành hàng không phù hợp trở lên không phải đáp ứng yêu cầu quy định tại điểm b Khoản 1 Điều này.	
3. Đối với Giáo viên lý thuyết và giáo viên thực hành thực hiện việc đào tạo, huấn luyện các chức danh nhân viên hàng không quy định tại khoản 1 Điều 38; phải đáp ứng các yêu cầu tại điểm a, điểm b khoản 1 Điều này phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp phép hoặc công nhận.	VATM	3. Đối với Giáo viên lý thuyết và giáo viên thực hành tại vị trí làm việc thực hiện việc đào tạo, huấn luyện các chức danh nhân viên hàng không quy định tại khoản 1 Điều 38 40; phải đáp ứng các yêu cầu tại điểm a, điểm b khoản 1 Điều này và phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp phép hoặc công nhận.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên nội dung chính của khoản 3 Điều này.
	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ cơ sở pháp lý để Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp phép hoặc công nhận (trường hợp nào cấp phép, trường hợp nào công nhận? quy trình, thủ tục cấp phép, công nhận?)	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa “3. Đối với Giáo viên lý thuyết và giáo viên thực hành thực hiện việc đào tạo, huấn luyện các chức danh nhân viên hàng không quy định tại khoản 1 Điều 40 phải đáp ứng các yêu cầu tại điểm a, điểm b khoản 1 Điều này.”.
Điều 48. Phương thức đào tạo, huấn		Điều 48. Phương thức đào tạo, huấn	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không		luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không	
1. Các hình thức đào tạo, huấn luyện tại Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không bao gồm đào tạo trực tiếp, đào tạo trực tuyến, kết hợp đào tạo trực tiếp với đào tạo trực tuyến đào tạo từ xa hoặc các phương thức khác theo quy định, hướng dẫn của ICAO.	VATM	1. Các hình thức đào tạo, huấn luyện tại Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không bao gồm đào tạo trực tiếp, đào tạo trực tuyến, kết hợp đào tạo trực tiếp với đào tạo trực tuyến đào tạo từ xa hoặc các phương thức khác theo quy định, hướng dẫn của ICAO. 1. Các hình thức đào tạo, huấn luyện: Việc đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được thực hiện thông qua các hình thức: đào tạo trực tiếp, đào tạo trực tuyến, hoặc kết hợp đào tạo trực tiếp và đào tạo trực tuyến, phù hợp với hướng dẫn của ICAO.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa “1. Các hình thức đào tạo, huấn luyện: Việc đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được thực hiện thông qua các hình thức: đào tạo trực tiếp, đào tạo trực tuyến, hoặc kết hợp đào tạo trực tiếp và đào tạo trực tuyến, phù hợp với hướng dẫn của ICAO.”.
2. Phương thức đào tạo, huấn luyện trực tuyến chỉ áp dụng đối với các bài học lý thuyết.	VATM	2. Phương thức đào tạo, huấn luyện trực tuyến chỉ áp dụng đối với các bài học lý thuyết. 2. Phạm vi áp dụng hình thức trực tuyến a) Đối với nội dung lý thuyết: Áp dụng phương thức đào tạo trực tuyến hoàn toàn hoặc kết hợp. Tỷ lệ thời lượng đào tạo trực tuyến có thể lên tới 100% đối với các khóa học kiến thức cơ bản, cập nhật quy định, định kỳ hoặc các nội dung không yêu cầu thực hành. b) Đối với nội dung thực hành: Ưu tiên áp dụng hình thức đào tạo trực tiếp trên thiết bị thực tế. Khuyến khích cơ sở đào tạo áp dụng công nghệ mô phỏng (Simulator), thực tế ảo (VR), thực tế tăng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo, đây là hoạt động đào tạo nghề, thực hành nghề cần thao tác trên các trang thiết bị do đó để đảm bảo chất lượng đào tạo, ảnh hưởng đến đảm bảo an toàn hàng không trong quá trình thực hiện nhiệm vụ của nhân viên hàng không sau này. QLHDB: tiếp thu ATB: sửa “2. Phương thức đào tạo, huấn luyện phải phù hợp với Chương trình đào tạo được phê chuẩn và được quy định cụ thể trong Hệ thống tài liệu huấn luyện, đào tạo.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		cường (AR) trong môi trường thực tuyến để huấn luyện làm quen, thực hành quy trình trước khi huấn luyện trên thiết bị thật.	
		Bổ sung điều kiện đào tạo trực tuyến “3. Điều kiện đối với hệ thống đào tạo trực tuyến Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không áp dụng phương thức trực tuyến phải đáp ứng các điều kiện tối thiểu về hạ tầng công nghệ: a) Có Hệ thống quản lý học tập (LMS) đảm bảo khả năng tương tác, theo dõi quá trình, lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện của học viên; b) Có giải pháp định danh, xác thực người học để đảm bảo sự minh bạch trong quá trình học tập; c) Đảm bảo an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu cá nhân của người học theo quy định của pháp luật.”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 3 “3. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không áp dụng phương thức trực tuyến phải đáp ứng các điều kiện tối thiểu về hạ tầng công nghệ: a) Có Hệ thống quản lý học tập (LMS) đảm bảo khả năng tương tác, theo dõi quá trình, lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện của học viên; b) Có giải pháp định danh, xác thực người học để đảm bảo sự minh bạch trong quá trình học tập; c) Đảm bảo an ninh mạng và bảo vệ dữ liệu cá nhân của người học theo quy định của pháp luật.”.
3. Kiểm tra, đánh giá kết quả học tập của học viên được thực hiện trực tiếp tại cơ sở đào tạo, huấn luyện. Trường hợp học viên không thể đến cơ sở đào tạo, huấn luyện tại thời điểm kiểm tra, đánh giá kết quả học tập vì lý do bất khả kháng, thiên tai, dịch bệnh việc tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả học tập được thực hiện bằng hình thức trực tuyến đối với bài học lý thuyết.	VATM	3. Kiểm tra, đánh giá kết quả học tập của học viên được thực hiện trực tiếp tại cơ sở đào tạo, huấn luyện. Trường hợp học viên không thể đến cơ sở đào tạo, huấn luyện tại thời điểm kiểm tra, đánh giá kết quả học tập vì lý do bất khả kháng, thiên tai, dịch bệnh việc tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả học tập được thực hiện bằng hình thức trực tuyến đối với bài học lý thuyết. 4. Kiểm tra, đánh giá kết quả Việc kiểm tra, đánh giá kết quả học tập	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo. Việc áp dụng công nghệ thông tin, phương pháp nào để giám sát hoạt động kiểm tra học viên thuộc thẩm quyền, quy mô của từng cơ sở đào tạo.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		phải bảo đảm tính khách quan, trung thực và được thực hiện như sau: a) Kiểm tra, đánh giá kết thúc môn học hoặc khóa học đối với nội dung lý thuyết: Thực hiện trực tuyến nếu hệ thống đáp ứng yêu cầu giám sát tự động (AI Proctoring) và xác thực sinh trắc học thời gian thực để ngăn chặn gian lận. Trường hợp không đáp ứng điều kiện công nghệ giám sát, việc kiểm tra kết thúc phải thực hiện trực tiếp; c) Kiểm tra, đánh giá kỹ năng thực hành: Bắt buộc thực hiện trực tiếp tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không hoặc trên thiết bị mô phỏng huấn luyện được Nhà chức trách hàng không cấp phép, dưới sự giám sát của giáo viên hoặc hội đồng đánh giá.	
	Vụ Pháp chế	Đề nghị bổ sung quy định đối với trường hợp kiểm tra thực hành và các điều kiện hậu kiểm đối với việc học trực tuyến để đảm bảo tính khách quan, trung thực và chất lượng đầu ra của nguồn nhân lực.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa quy định chi tiết nội dung này trong Thông tư chuyên ngành của Bộ trưởng.
	VATM	5. Trường hợp bất khả kháng Trong trường hợp thiên tai, dịch bệnh hoặc các lý do bất khả kháng khác khiến việc tổ chức đào tạo, kiểm tra trực tiếp không thể thực hiện được, Trường Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không quyết định áp dụng phương thức trực tuyến đối với các nội dung phù hợp, đồng thời chịu trách nhiệm về việc	Bộ Xây dựng đề nghị không bổ sung khoản này vào dự thảo Nghị định do đã được quy định tại khoản 3.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		đảm bảo chất lượng.	
Điều 49. Thủ tục cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không		Điều 49. Thủ tục cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không	
1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc dịch vụ công trực tuyến đến Cục Hàng không Việt Nam. Hồ sơ bao gồm các tài liệu sau: a) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không theo Mẫu số 01 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này;			
b) Tài liệu giải trình tổ chức đào tạo, huấn luyện về việc đáp ứng yêu cầu tại khoản 2 Điều này.	VATM	b) Tài liệu giải trình của tổ chức đào tạo, huấn luyện về việc đáp ứng yêu cầu tại các điều kiện quy định tại Điều 46 Nghị định này (nội dung giải trình thực hiện theo khoản 2 Điều này).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “b) Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp phù hợp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp; Không yêu cầu nộp giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp khi khai thác được thông tin về giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp trên cơ sở dữ liệu quốc gia về doanh nghiệp. c) Hệ thống tài liệu và quy trình huấn luyện bao gồm tối thiểu các thông tin, giải trình về bộ máy quản lý, cơ cấu tổ chức, cấu trúc hệ thống tài liệu, chính sách và quy trình huấn luyện, đào tạo, chương trình đào tạo, huấn

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			luyện, tiêu chuẩn về giáo viên, trang thiết bị, cơ sở vật chất, lưu trữ hồ sơ, nội dung hoặc chương trình đảm bảo chất lượng, Chương trình quản lý an toàn theo quy định tại Điều 81 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam phù hợp với Chương trình huấn luyện, đào tạo đề nghị phê chuẩn.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Nội dung của tài liệu giải trình tổ chức huấn luyện bao gồm tối thiểu các nội dung sau: a) Bản sao hoặc bản sao điện tử quyết định thành lập hoặc bản sao giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp; Không yêu cầu nộp giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp khi khai thác được thông tin về giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp trên cơ sở dữ liệu quốc gia về doanh nghiệp. b) Bản chính hoặc bản sao điện tử quy định về bộ máy quản lý, cơ cấu tổ chức, cấu trúc hệ thống tài liệu, chính sách và quy trình huấn luyện, đào tạo, tiêu chuẩn về giáo viên; c) Bản chính hoặc bản sao điện tử danh sách giáo viên theo môn học; d) Bản chính hoặc bản sao điện tử Báo cáo về trang thiết bị, cơ sở vật chất, lưu trữ hồ sơ phù hợp với Chương trình đào tạo, huấn luyện; đ) Bản chính hoặc bản sao điện tử Báo cáo về giáo trình, tài liệu đào tạo, huấn luyện lý thuyết, thực hành phù hợp với Chương trình đào tạo, huấn luyện.			
3. Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện thẩm định hồ sơ, kiểm tra đánh giá thực tế cơ sở và yêu cầu sửa đổi bổ sung hồ sơ trong trường hợp cần thiết. Sau khi			ATB đề nghị sửa: “3. Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện thẩm định hồ sơ, kiểm tra đánh giá thực tế cơ sở và yêu cầu sửa đổi bổ sung hồ sơ trong trường hợp cần thiết.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
nhận được hồ sơ bổ sung của cơ sở (nếu có), trong thời hạn 03 ngày làm việc, Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không cho cơ sở đề nghị theo Mẫu số 02 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này và trả kết quả trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tuyến đến cơ sở đề nghị cấp giấy chứng nhận; trường hợp từ chối phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do. Đối với các thủ tục hành chính, sau khi Cục Hàng không Việt Nam thực hiện thẩm định phải yêu cầu sửa đổi bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có văn bản đề nghị bổ sung, nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung. Sau 15 ngày kể từ ngày nhận được thông báo của Cục hàng không Việt Nam mà tổ chức, cá nhân không hoàn thiện, bổ sung hồ sơ thì Cục Hàng không Việt Nam kết thúc giải quyết thủ tục hành chính. Thời gian tổ chức, cá nhân bổ sung hồ sơ không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.			Sau khi nhận được hồ sơ bổ sung của cơ sở (nếu có), trong thời hạn 03 ngày làm việc, Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không cho cơ sở đề nghị theo Mẫu số 02 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này với Phạm vi huấn luyện được phê chuẩn và trả kết quả trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tuyến đến cơ sở đề nghị cấp giấy chứng nhận; trường hợp từ chối phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.”. Đề nghị sửa đổi lại Mẫu số 2 vì hiện nay ICAO và các quốc gia đang ban hành Giấy chứng nhận ATO như sau: 1. Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp cho tổ chức huấn luyện bao gồm hai tài liệu: a) Giấy chứng nhận để trưng bày công khai, có chữ ký của người có thẩm quyền thuộc Cục Hàng không Việt Nam theo Mẫu quy định tại Nghị định Quy định về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không; và b) Phạm vi huấn luyện được phê chuẩn (Training Specifications) có chữ ký của Người quản lý chịu trách nhiệm cao nhất của ATO và người có thẩm quyền thuộc Cục Hàng không Việt Nam theo Mẫu quy định tại Phụ lục.....

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			2. Tổ chức huấn luyện hàng không chỉ được thực hiện hoạt động đào tạo, kiểm tra và đánh giá, toàn bộ hoặc một phần, đối với các nội dung đã được phê chuẩn và trong phạm vi các điều kiện, hạn chế quy định trong Phạm vi phê chuẩn huấn luyện. 3. Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện hàng không do Cục Hàng không Việt Nam cấp phải bao gồm các nội dung sau và được cấp theo mẫu, hình thức quy định tại Phụ lục, bao gồm các thông tin sau:. a) Số giấy chứng nhận được cấp cho tổ chức huấn luyện; b) Tên và địa chỉ trụ sở chính của tổ chức huấn luyện; c) Đối tượng nhân viên được phép huấn luyện; d) Ngày cấp; d) Thời hạn hiệu lực; c) Chữ ký, họ tên và chức danh của người có thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam. 4. Phạm vi huấn luyện được phê chuẩn do Cục Hàng không Việt Nam cấp cho tổ chức huấn luyện bao gồm: a) Số giấy chứng nhận được cấp cho tổ chức huấn luyện; b) Chương trình đào tạo, huấn luyện, loại hình kiểm tra, sát hạch được phép thực hiện; c) Các quyền hạn được cấp cho tổ chức huấn luyện, bao gồm các hạn chế và chấp thuận; d) Tên và địa chỉ của các cơ sở huấn luyện vệ tinh (nếu có) và các chương trình đào tạo được

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			phê chuẩn tại từng địa điểm; đ) Cơ sở vật chất và thiết bị cần thiết để thực hiện đào tạo, huấn luyện được phê chuẩn; e) Nhân sự cần thiết để thực hiện các nhiệm vụ theo quy định tại Chương này; g) Chữ ký của người quản lý chịu trách nhiệm cao nhất Tổ chức huấn luyện và người có thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam; h) Ngày cấp hoặc ngày sửa đổi; i) Các nội dung khác theo yêu cầu hoặc cho phép của Cục Hàng không Việt Nam.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
4. Người đề nghị cấp giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không có trách nhiệm nộp phí trong thời hạn 03 ngày kể từ ngày Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo nộp phí. Quá thời hạn nêu trên mà người đề nghị không hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam từ chối tiếp nhận và giải quyết thủ tục hành chính; thông báo cho người đề nghị nêu rõ lý do. Thời gian thực hiện việc nộp phí của người đề nghị không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.		4. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không có trách nhiệm nộp phí trong thời hạn 03 ngày kể từ ngày Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo nộp phí. Quá thời hạn nêu trên mà người đề nghị không hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam từ chối tiếp nhận và giải quyết thủ tục hành chính; thông báo cho người đề nghị nêu rõ lý do. Thời gian thực hiện việc nộp phí của người đề nghị không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. theo quy định. Nhà chức trách hàng không Việt Nam chỉ cấp Giấy chứng nhận sau khi người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ tài chính. Trường hợp quá thời hạn theo thông báo mà chưa nộp phí thì tạm dừng trả kết quả và thông báo cho người đề nghị; quá thời hạn (do Bộ Xây dựng quy định) mà vẫn không hoàn thành nghĩa vụ tài chính thì hồ sơ không còn giá trị giải quyết.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ như dự thảo
Điều 50. Cấp lại Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không		Điều 50. Cấp lại Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không	
1. Giấy chứng nhận được cấp lại trong trường hợp bị mất, rách, hỏng hoặc có thay đổi trong nội dung giấy chứng nhận.			
2. Hồ sơ đề nghị cấp lại bao gồm:			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
a) Đơn đề nghị theo Mẫu số 03 quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các tài liệu liên quan đến việc thay đổi nội dung giấy chứng nhận (nếu có).			
3. Trường hợp cấp lại giấy chứng nhận do bị mất, rách, hỏng, thay đổi chủ sở hữu: Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam cấp lại giấy chứng nhận hoặc thông báo từ chối cấp bằng văn bản, nêu rõ lý do.			
4. Trường hợp sửa đổi, bổ sung nội dung Giấy chứng nhận: Trong thời hạn 10 ngày làm việc kể từ ngày nhận hồ sơ đầy đủ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam thẩm định hồ sơ, kiểm tra đánh giá thực tế cơ sở (nếu cần thiết); yêu cầu người đề nghị giải trình bổ sung các nội dung liên quan; cấp lại Giấy chứng nhận hoặc thông báo từ chối cấp lại giấy chứng nhận bằng văn bản, nêu rõ lý do.			
5. Người đề nghị cấp lại giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không có trách nhiệm nộp phí trong thời hạn 03 ngày kể từ ngày Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo nộp phí. Quá			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
thời hạn nêu trên mà người đề nghị không hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam từ chối tiếp nhận và giải quyết thủ tục hành chính; thông báo cho người đề nghị nêu rõ lý do. Thời gian thực hiện việc nộp phí của người đề nghị không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính.			
Điều 51. Huỷ bỏ chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.		Điều 51. Huỷ bỏ chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.	
1. Giấy chứng nhận bị hủy bỏ trong các trường hợp sau:		1. Giấy chứng nhận bị hủy bỏ thu hồi trong các trường hợp sau đây:	
a) Chấm dứt hoạt động theo quy định của pháp luật hoặc theo đề nghị của cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không; b) Cố ý làm sai lệch thông tin trong hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận; c) Hoạt động sai mục đích hoặc không đúng nội dung ghi trong giấy chứng nhận; d) Cố ý vi phạm các quy định về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; đ) Không duy trì đủ điều kiện theo giấy chứng nhận đã được cấp; e) Giấy chứng nhận bị tẩy xóa, sửa chữa.	VATM	a) Chấm dứt hoạt động theo quy định của pháp luật hoặc theo đề nghị của cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không; b) Cố ý làm sai lệch thông tin trong hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận; c) Hoạt động sai mục đích hoặc không đúng nội dung ghi trong giấy chứng nhận; d) Cố ý vi phạm các quy định về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; đ) Không duy trì đủ điều kiện theo giấy chứng nhận đã được cấp; e) Giấy chứng nhận bị tẩy xóa, sửa chữa. a) Có hành vi gian lận, giả mạo hồ sơ để được cấp Giấy chứng nhận; b) Không duy trì các điều kiện quy định tại Điều 46 Nghị định này trong 06 tháng liên tục và không khắc phục theo yêu cầu	Bộ Xây dựng tiếp thu, hiệu chỉnh như sau: a) Chấm dứt hoạt động theo quy định của pháp luật hoặc theo đề nghị tự nguyện từ bỏ của cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không; b) Có hành vi gian lận, giả mạo hồ sơ để được cấp Giấy chứng nhận; c) Hoạt động sai mục đích hoặc không đúng nội dung ghi trong giấy chứng nhận; d) Cố ý vi phạm các quy định về bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; đ) Không duy trì đủ điều kiện theo giấy chứng nhận đã được cấp; e) Giấy chứng nhận bị tẩy xóa, sửa chữa.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định huỷ bỏ hiệu lực hoặc một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận, nêu rõ lý do, thời điểm huỷ bỏ hoặc bãi bỏ một phần hiệu lực. Trường hợp huỷ bỏ một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận, Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp lại Giấy chứng nhận và không thu phí.	VATM	2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định huỷ bỏ hiệu lực hoặc một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận, nêu rõ lý do, thời điểm huỷ bỏ hoặc bãi bỏ một phần hiệu lực. Trường hợp huỷ bỏ một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận, Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp lại Giấy chứng nhận và không thu phí. 2. Cục Hàng không Việt Nam ban hành quyết định thu hồi Giấy chứng nhận; trường hợp thu hồi một phần phạm vi hoạt động thì cấp lại Giấy chứng nhận với phạm vi còn lại và không thu phí.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ như dự thảo, Theo quy định tại Điều 9 Nghị định, cấp phép là chức năng của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
3. Cơ sở đào tạo huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không phải chấm dứt ngay việc kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ theo quyết định huỷ bỏ hiệu lực hoặc một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận của Cục Hàng không Việt Nam đã được ban hành.	Vụ Pháp chế	Đề nghị làm rõ các trường hợp hiệu lực một phần, xem xét tính phù hợp của quy định về việc “chấm dứt ngay việc kinh doanh dịch vụ...” khi huỷ bỏ hiệu lực một phần. Việc yêu cầu "chấm dứt ngay việc kinh doanh dịch vụ" khi chỉ bị huỷ bỏ một phần hiệu lực là chưa phù hợp và thiếu tính khả thi, gây gián đoạn bất hợp lý cho các mảng đào tạo khác vẫn đang tuân thủ đúng quy định. Do đó, cần quy định theo hướng cơ sở chỉ phải tạm dừng hoặc chấm dứt riêng phần nội dung bị vi phạm, đồng thời phải có lộ trình chuyển tiếp hoặc bảo đảm quyền lợi cho những học viên đang theo học tại phân mảng đó. Điều này vừa đảm bảo tính rắn đẽ của pháp luật, vừa duy trì tính ổn định trong hoạt động đào tạo và kinh doanh hợp pháp của cơ sở.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa: “3. Kể từ ngày quyết định thu hồi có hiệu lực, cơ sở bị thu hồi phải dừng ngay hoạt động quảng cáo, hoạt động đào tạo, huấn luyện trong phạm vi bị thu hồi và công bố rộng rãi cho người dân; thực hiện biện pháp xử lý chuyển tiếp đối với học viên (nếu có), bàn giao, lưu trữ hồ sơ theo quy định.”.
	VATM	3. Cơ sở đào tạo huấn luyện nghiệp vụ	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		nhân viên hàng không phải chấm dứt ngay việc kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ theo quyết định hủy bỏ hiệu lực hoặc một phần hiệu lực của Giấy chứng nhận của Cục Hàng không Việt Nam đã được ban hành. 3. Kể từ ngày quyết định thu hồi có hiệu lực, cơ sở bị thu hồi phải dừng ngay hoạt động đào tạo, huấn luyện trong phạm vi bị thu hồi; thực hiện biện pháp xử lý chuyển tiếp đối với học viên (nếu có), bàn giao, lưu trữ hồ sơ theo quy định.	“3. Kể từ ngày quyết định thu hồi có hiệu lực, cơ sở bị thu hồi phải dừng ngay hoạt động quảng cáo, hoạt động đào tạo, huấn luyện trong phạm vi bị thu hồi và công bố rộng rãi cho người dân; thực hiện biện pháp xử lý chuyển tiếp đối với học viên (nếu có), bàn giao, lưu trữ hồ sơ theo quy định.”.
Chương V ĐIỀU TRA SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG, TAI NẠN TÀU BAY		Chương V ĐIỀU TRA SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG, TAI NẠN TÀU BAY	
Điều 52. Sự cố, tai nạn tàu bay			
1. Sự cố, tai nạn tàu bay dân dụng bao gồm: a) Sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; b) Tai nạn tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác xảy ra ở vùng biển quốc tế; c) Sự cố, tai nạn tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay do người khai thác Việt Nam khai thác xảy ra ngoài trường hợp quy định tại điểm a, b khoản này mà không có quốc gia điều tra hoặc được quốc gia nơi xảy ra sự cố, tai nạn uỷ thác điều tra.			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Nghị định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Việt Nam và nước ngoài liên quan đến việc thông báo, điều tra, báo cáo và phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.	Vụ Pháp chế	Nội dung này liên quan đến đối tượng áp dụng, vì vậy đề nghị chuyển lên quy định tại Điều 2 dự thảo Nghị định	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa
Điều 53. Nguyên tắc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay			
1. Mục đích của việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay là xác định nguyên nhân, đưa ra các biện pháp khắc phục và khuyến cáo an toàn liên quan đến thiết kế, chế tạo, vận hành, bảo dưỡng và quy trình quản lý nhằm ngăn ngừa tai nạn, sự cố trong tương lai.	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu, rà soát để tránh trùng lặp.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: 1. Mục đích của việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay là xác định nguyên nhân, đưa ra các biện pháp khắc phục và khuyến cáo an toàn liên quan đến thiết kế, chế tạo, vận hành, bảo dưỡng và quy trình quản lý nhằm ngăn ngừa tai nạn, sự cố trong tương lai theo nguyên tắc và yêu cầu của Phụ ước 13 của ICAO.
2. Việc điều tra không nhằm mục đích quy kết trách nhiệm pháp lý cho các tổ chức, cá nhân.			
3. Các sự cố nghiêm trọng, tai nạn phải được điều tra làm rõ để tìm ra các nguyên nhân, có biện pháp khắc phục phòng ngừa các sự cố nghiêm trọng, tai nạn có thể xảy ra.	Vụ Pháp chế	Đề nghị nghiên cứu, rà soát để tránh trùng lặp.	Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: 3. Sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay phải được điều tra, làm rõ nguyên nhân, yếu tố đóng góp để áp dụng biện pháp khắc phục, phòng ngừa phù hợp nhằm ngăn ngừa xảy ra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tương tự trong tương lai.
4. Hoạt động điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được thực hiện độc lập với hoạt động điều tra hình sự hoặc của các cơ			

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
quan có thẩm quyền khác, độc lập với việc kiểm tra, giám sát của nhà chức trách hàng không và các cơ quan, đơn vị khác có thể ảnh hưởng đến mục đích của cuộc điều tra. 5. Mọi tổ chức, cá nhân có trách nhiệm phối hợp, cung cấp thông tin, không được cản trở hoặc gây ảnh hưởng đến quá trình điều tra. 6. Không được phép phổ biến, xuất bản hoặc cho phép tiếp cận dự thảo báo cáo điều tra hoặc bất kỳ phần nào của dự thảo báo cáo điều tra, hoặc bất kỳ tài liệu nào thu được trong quá trình điều tra tai nạn hoặc sự cố, mà không có sự đồng ý của Cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay, trừ khi các báo cáo hoặc tài liệu đó đã được Cơ quan điều tra tai nạn phát hành hoặc công bố.			
.....			
Điều 55. Cơ quan có thẩm quyền tiến hành điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay			
1. Bộ Xây dựng thành lập Hội đồng điều tra an toàn sự cố, tai nạn hàng không dân dụng (sau đây gọi tắt là Hội đồng Điều tra) là cơ quan có chức năng giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng thực hiện nhiệm vụ điều tra an toàn nguyên nhân sự cố, tai nạn hàng không dân dụng một cách khách quan, độc lập để duy trì hệ	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại địa vị pháp lý của Hội đồng Điều tra tại Điều 55 để đảm bảo phù hợp với quy định khoản 2 Điều 87 Luật HKDDVN. Theo tinh thần của Luật, “Cơ quan có thẩm quyền” phải là một thực thể pháp lý có đầy đủ chức năng, quyền hạn độc lập để ra quyết định và chịu trách nhiệm trực tiếp về kết luận điều tra, chứ	Bộ Xây dựng xin tiếp thu một phần và giữ nguyên nội dung Điều 55 vì lý do như sau: a) Liên quan đến nội dung thành lập Hội đồng điều tra Điều 55 được xây dựng nhằm cụ thể hóa cơ chế tổ chức điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 và bảo đảm

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
thống hàng không dân dụng Việt Nam an toàn và đáng tin cậy; hợp tác quốc tế trong hoạt động điều tra an toàn sự cố, tai nạn tàu bay; báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay, đáp ứng yêu cầu của Phụ ước 13 của Công ước Chicago về hàng không dân dụng. 		không thể là hội đồng mang tính chất tư vấn hay phối hợp sự vụ. Việc thiết lập Hội đồng dưới dạng bộ máy giúp việc sẽ làm yếu đi quyền hạn của cơ quan điều tra khi cần huy động nguồn lực liên ngành hoặc yêu cầu các bên liên quan cung cấp chứng cứ bảo mật. - Việc quy định Trung tâm dữ liệu an toàn, điều hành và ứng phó khẩn nguy hàng không làm Cơ quan thường trực của Hội đồng Điều tra tại điểm b Khoản 1 Điều 55 là không phù hợp với nguyên tắc hoạt động độc lập. Theo khoản 1 Điều 87 Luật Hàng không dân dụng và chính khoản 1 Điều 55 dự thảo, việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn phải được thực hiện độc lập với hoạt động giám sát an toàn của Nhà chức trách hàng không. Tuy nhiên, do Trung tâm này trực thuộc sự quản lý và điều hành trực tiếp của Nhà chức trách hàng không, nên việc giao Trung tâm làm cơ quan thường trực đã đưa bộ máy điều tra tai nạn vi phạm nguyên tắc khách quan cốt lõi của ICAO (Phụ ước 13).	phù hợp với nguyên tắc độc lập, khách quan của hoạt động điều tra an toàn hàng không. Tiếp thu ý kiến góp ý của Vụ Pháp chế, dự thảo được chỉnh lý theo hướng không xác định Hội đồng Điều tra chỉ là bộ phận giúp việc cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, mà là tổ chức điều tra chuyên trách được thành lập để thực hiện điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay theo thẩm quyền; đồng thời rà soát lại cơ quan thường trực, cơ chế nhân sự, điều kiện bảo đảm hoạt động để bảo đảm độc lập với Nhà chức trách hàng không Việt Nam và hoạt động giám sát an toàn hàng không. Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “1. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập Hội đồng Điều tra an toàn sự cố, tai nạn hàng không dân dụng để thực hiện điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay theo quy định của pháp luật. Hội đồng Điều tra hoạt động độc lập, khách quan trong quá trình điều tra và chịu trách nhiệm về kết luận, báo cáo điều tra, khuyến cáo an toàn theo quy định.” b) Liên quan đến nội dung cơ quan thường trực của Hội đồng điều tra Bộ Xây dựng xin tiếp thu một phần và giữ nguyên nội dung về cơ quan thường trực của Hội đồng Điều tra vì lý do như sau:

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			Phụ ước 13 Công ước Chicago yêu cầu hoạt động điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay phải bảo đảm tính độc lập, khách quan, đặc biệt là độc lập với hoạt động giám sát an toàn hàng không. Tiếp thu ý kiến góp ý, dự thảo được rà soát theo hướng làm rõ tính độc lập của hoạt động điều tra được bảo đảm chủ yếu bằng cơ chế độc lập về chức năng trong tổ chức và vận hành, không phụ thuộc hoàn toàn vào hình thức tổ chức bộ máy. Theo đó, việc giao Trung tâm dữ liệu an toàn, điều hành và ứng phó khẩn nguy hàng không làm cơ quan thường trực chỉ nhằm bảo đảm điều kiện hành chính, kỹ thuật, dữ liệu và hậu cần phục vụ hoạt động điều tra; Trung tâm không can thiệp vào việc xác định phạm vi điều tra, thu thập, phân tích chứng cứ, kết luận điều tra và khuyến cáo an toàn. Các nội dung này thuộc thẩm quyền độc lập của Hội đồng Điều tra và người được giao phụ trách điều tra theo quy định của pháp luật.” Bộ Xây dựng xin tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “b) Cơ quan thường trực của Hội đồng điều tra là đơn vị trực thuộc Cục Hàng không Việt Nam nhằm giúp Hội đồng điều tra quản lý hành chính, đảm bảo điều kiện trang bị, kỹ thuật, hậu cần, đào tạo, huấn luyện, hợp tác quốc tế và tính sẵn sàng cho hoạt động Điều tra khi có quyết định tổ chức điều tra của Hội đồng điều tra. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành quyết định chi tiết nội dung về hoạt

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			động của Hội đồng điều tra và cơ quan thường trực của Hội đồng điều tra.”.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
.....			
Điều 59. Tiêu chuẩn chuyên gia điều tra			
1. Chuyên gia điều tra là người có chuyên môn phù hợp trong các lĩnh vực an toàn hàng không, khai thác tàu bay, điều hành bay, kỹ thuật hàng không và các lĩnh vực liên quan khác được đào tạo, huấn luyện về công tác điều tra an toàn sự cố, tai nạn hàng không dân dụng theo quy định của ICAO.	Vụ Pháp chế	Về việc đảm bảo năng lực chuyên gia điều tra “tương đương với năng lực của giám sát viên an toàn hàng không” chưa đảm bảo tính tương đồng với vai trò, chức năng, nhiệm vụ của nhân sự này. Chuyên gia điều tra tai nạn đòi hỏi các kỹ năng đặc thù về phân tích hiện trường, giải mã hộp đen và tâm lý học hành vi, vốn khác biệt đáng kể so với nghiệp vụ kiểm tra, giám sát tuân thủ của giám sát viên an toàn. Việc đánh đồng này có thể dẫn đến hệ thống đào tạo bị lệch hướng, không tập trung vào các kỹ năng điều tra cốt lõi theo chuẩn Phụ ước 13 của ICAO.	Bộ xây dựng tiếp thu và sửa vào dự thảo như sau: “2. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về tiêu chuẩn và huấn luyện đào tạo đối với chuyên gia điều tra theo quy định của Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế.”.
2. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về tiêu chuẩn và huấn luyện đào tạo đối với chuyên gia điều tra trong đó đảm bảo năng lực của chuyên gia điều tra tương đương với năng lực của giám sát viên an toàn hàng không.			
3. Nhà nước đảm bảo nguồn kinh phí huấn luyện đào tạo Chuyên gia điều tra từ nguồn thu phí, lệ phí cho hoạt động hàng không của Cục Hàng không Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Khoản 3 quy định Nhà nước đảm bảo kinh phí huấn luyện chuyên gia điều tra từ “nguồn thu phí, lệ phí cho hoạt động hàng không của Cục Hàng không Việt Nam” là một bất cập lớn về tính độc lập. Như đã phân tích ở các điều trước, việc điều tra tai nạn phải độc lập với cơ quan giám sát an toàn (Nhà chức trách hàng không). Nếu kinh phí đào tạo chuyên gia điều tra lại	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo và xin giải trình như sau: “Khoản 3 quy định về nguồn kinh phí huấn luyện, đào tạo chuyên gia điều tra nhằm bảo đảm điều kiện duy trì, nâng cao năng lực kỹ thuật của đội ngũ chuyên gia điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay. Về bản chất, đây đều là các nguồn lực tài chính của Nhà

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
		phụ thuộc trực tiếp vào nguồn thu và cơ chế phân bổ của Cục Hàng không, thì tính độc lập về mặt tổ chức và tư duy điều tra sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Vì vậy, đề nghị nghiên cứu rà soát lại các nội dung này để đảm bảo quy định của Luật HKDDVN	nước, được sử dụng theo cơ chế ngân sách nhà nước, trực tiếp từ ngân sách hoặc gián tiếp thông qua nguồn thu phí, lệ phí được để lại theo quy định của pháp luật. Việc sử dụng nguồn kinh phí này cho công tác huấn luyện, đào tạo không làm phát sinh xung đột lợi ích, vì không phải là cơ chế tài trợ, chi trả trực tiếp từ tổ chức, cá nhân thuộc đối tượng bị điều tra, mà là cơ chế phân bổ và sử dụng nguồn lực công để bảo đảm năng lực kỹ thuật cho hoạt động điều tra an toàn hàng không. Thông lệ quốc tế cho thấy việc cơ quan điều tra sử dụng nguồn lực công được phân bổ trong cùng hệ thống quản lý nhà nước không đồng nghĩa với việc mất tính độc lập về chức năng. Tại Pháp, BEA là cơ quan điều tra an toàn hàng không độc lập được đảm bảo ngân sách hoạt động từ Tổng Cục hàng không dân dụng Pháp qua ngân sách chuyên ngành hàng không dân dụng (nguồn thu từ các loại phí và thuế trong hoạt động hàng không để tự chủ trong vận hành, hoạt động và không sử dụng ngân sách chung của Nhà nước); đồng thời một số điều tra viên hiện trường của BEA còn là nhân sự của DGAC theo thỏa thuận giữa BEA và DGAC. Các tài liệu chiến lược và báo cáo hoạt động của BEA cho thấy mô hình này vẫn được vận hành trên cơ sở bảo đảm tính độc lập trong hoạt động điều tra. Vì vậy, việc sử dụng nguồn thu phí, lệ phí hoạt động hàng không của Cục Hàng không Việt Nam theo cơ chế tài chính công để bảo

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
			đảm huấn luyện, đào tạo chuyên gia điều tra là phù hợp trên cơ sở bảo đảm nguyên tắc độc lập về chức năng của hoạt động điều tra khi tổ chức thực hiện, không để nhà chức trách hàng không can thiệp vào nội dung điều tra, kết luận điều tra và khuyến cáo an toàn của Hội đồng điều tra.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
....			
Điều 64. Trách nhiệm bảo vệ hiện trường và bảo toàn bằng chứng			
1. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung Ương a) Ngay khi nhận được thông báo hoặc phát hiện tàu bay bị tai nạn, sự cố nghiêm trọng trên địa bàn, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung Ương tổ chức các lực lượng để cứu nạn, cứu hộ và bảo vệ hiện trường; b) Thiết lập vành đai an ninh, phong tỏa khu vực xảy ra tai nạn (bao gồm cả khu vực có mảnh vỡ phân tán); ngăn chặn người không có nhiệm vụ xâm nhập để bảo đảm an ninh trật tự và bảo vệ nguyên trạng hiện trường cho đến khi Cơ quan điều tra tiếp nhận quyền kiểm soát hiện trường cho mục đích xác minh, điều tra.			
2. Trường hợp tai nạn, sự cố nghiêm trọng xảy ra tại khu vực cảng hàng không, sân bay, Người khai thác cảng hàng không, sân bay chịu trách nhiệm chủ trì, phối hợp với đơn vị tại cảng hàng không, sân bay bảo vệ hiện trường theo quy định tại Điều này và Kế hoạch khẩn nguy của cảng hàng không.			
3. Nghiêm cấm cố tình thay đổi hiện trường khi chưa được sự đồng ý của Người phụ trách điều tra.	Vụ Pháp chế	Đề nghị không sử dụng từ “nghiêm cấm” trong văn bản dưới luật.	Tiếp thu

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
4. Các trường hợp ngoại lệ được phép thay đổi hiện trường: Tàu bay hoặc các bộ phận của tàu bay có thể được di chuyển hoặc xê dịch trong các trường hợp cấp thiết sau đây, nhưng chỉ được thực hiện ở mức độ tối thiểu cần thiết: a) Để cứu người bị nạn, đưa người bị nạn ra khỏi xác tàu bay; b) Để dập tắt đám cháy hoặc ngăn ngừa nguy cơ cháy nổ, phát tán chất độc hại đe dọa đến tính mạng con người và môi trường; c) Để bảo vệ tàu bay hoặc bằng chứng khỏi bị hư hại do các yếu tố môi trường (như thủy triều, lũ lụt, sạt lở...); d) Khi tàu bay hoặc mảnh vỡ gây cản trở nghiêm trọng đến hoạt động giao thông công cộng (đường băng, đường sắt, đường bộ huyết mạch) và việc di dời là bắt buộc để khôi phục hoạt động an toàn. 			
Điều 65. Bảo quản bằng chứng			
1. Tổ điều tra có trách nhiệm tổ chức việc bảo quản các bằng chứng thu thập được theo quy định.			
2. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về các nội dung bảo vệ và bảo quản các bằng chứng.	Vụ Pháp chế	Đề nghị không giao Bộ Xây dựng quy định chi tiết về các nội dung bảo vệ và bảo quản bằng chứng, nội dung này nên được quy định trong Nghị định để đảm bảo tính thống nhất	Đề nghị giữ như dự thảo

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
.....			
Điều 72. Đảm bảo tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay			
1. Về cơ sở hạ tầng, vật chất: a) Nhà nước đảm bảo cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng tai nạn tàu bay được trang bị hệ thống hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ cho văn phòng làm việc, hoạt động thử nghiệm, thí nghiệm, phân tích, giải mã, bảo vệ vật chứng và bảo vệ, lưu trữ hồ sơ hỗ trợ công tác điều tra, trang bị thiết bị cần thiết cho việc tiếp cận hiện trường và thực hiện điều tra; b) Trường hợp không trang bị được các trang thiết bị cần thiết, cơ quan điều tra được quyền thuê sử dụng hoặc thuê các hoạt động chuyên môn phục vụ công tác điều tra.			
3. Về nguồn lực a) Nhà nước đảm bảo tổ chức hoạt động của cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, cơ quan thường trực và đảm bảo nguồn lực chuyên gia điều tra có đủ năng lực, được huấn luyện đào tạo nghiệp vụ tiến hành điều tra; b) Nhà nước cho phép cơ quan điều tra trưng tập hoặc thuê các chuyên gia, tư vấn trong và ngoài ngành hàng không nhằm phục vụ cho công tác điều tra; c) <i>Nhà nước đảm bảo về kinh phí hoạt động theo nguồn ngân sách nhà nước</i>	Vụ Pháp chế	Tiếp tục duy trì cơ chế sử dụng “nguồn phí và lệ phí của Cục Hàng không Việt Nam” để chi trả cho hoạt động của Hội đồng điều tra và đào tạo chuyên gia là thiếu tính tương đồng với nguyên tắc điều tra độc lập. Khi cơ quan điều tra vẫn phụ thuộc vào nguồn tài chính do cơ quan giám sát an toàn quản lý sẽ không đảm bảo tính khách quan trong các kết luận điều tra đối với sai sót của Nhà chức trách hàng không (nếu có).	

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
<i>hàng năm, nguồn phí và lệ phí của Cục HKVN nhằm tổ chức, duy trì hoạt động của Hội đồng điều tra, cơ quan thường trực, chi phí huấn luyện, đào tạo, mua sắm, cập nhật, nâng cấp, bảo trì, duy trì hoạt động của trang thiết bị, phương tiện, tổ chức diễn tập điều tra, đảm bảo kinh phí cho tổ chức điều tra và kinh phí trong trường hợp tham gia hoạt động điều tra ở nước ngoài.</i>			
4. Thành viên của Hội đồng điều tra được hưởng mức thu nhập tăng thêm hàng tháng là một lần so với mức hiện hưởng.	Vụ Pháp chế	Việc quy định mức thu nhập tăng thêm “một lần so với mức hiện hưởng” cần được rà soát, nghiên cứu để đảm bảo xây dựng cơ chế thù lao theo tính chất vụ việc và trách nhiệm trực tiếp để đảm bảo tính công bằng. Hơn nữa, dự thảo cần làm rõ quy trình trung tập và thuê chuyên gia tại khoản 3, đặc biệt là cơ chế thanh toán nhanh trong tình huống khẩn cấp, để tránh trường hợp các quy định về thủ tục hành chính làm chậm trễ quá trình tiếp cận hiện trường và thu thập chứng cứ.	
Điều 74. Điều khoản chuyển tiếp			
1. Trong thời gian chờ cấp có thẩm quyền giao biên chế công chức cho khối cảng vụ hàng không, viên chức cảng vụ hàng không được áp dụng các chế độ hỗ trợ như công chức của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.	Vụ Pháp chế	Đề nghị rà soát lại nội dung chuyển tiếp để đảm bảo phù hợp với phạm vi và nội dung điều tiết của dự thảo Nghị định. Hơn nữa, việc sử dụng khái niệm “trong thời gian chờ cấp có thẩm quyền giao biên chế” là chưa phù hợp với quy định của quy phạm thiếu chắc chắn về mặt pháp lý, dễ dẫn đến sự tùy nghi trong áp dụng và gây xung đột với các quy định hiện hành	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa.

Nội dung dự thảo Nghị định	Chủ thể góp ý	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình/ Dự thảo sau tiếp thu
2. Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Nghị định có hiệu lực, các cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận có trách nhiệm đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ giáo viên theo tiêu chuẩn giáo viên quy định tại Điều 47 của Nghị định này.	Vụ Pháp chế	về quản lý biên chế sự nghiệp Quy định trong thời hạn 12 tháng để toàn bộ đội ngũ giáo viên hoàn thành đào tạo, bồi dưỡng theo tiêu chuẩn mới tại Điều 47 cần được rà soát lại để tránh đứt gãy hoạt động đào tạo của các cơ sở nếu số lượng giáo viên cần chuẩn hóa quá lớn. Dự thảo cần nghiên cứu theo hướng quy định về việc bảo lưu giá trị của các chứng chỉ giáo viên cũ đã cấp hoặc cho phép lộ trình gia hạn dựa trên thực tế năng lực huấn luyện để không làm gián đoạn nguồn nhân lực đầu ra của ngành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa
	VATM	- Đề nghị bổ sung quy định chuyển tiếp về thời hạn các đơn vị, doanh nghiệp phải thiết lập/hoặc điều chỉnh Hệ thống quản lý an toàn (SMS) theo quy định của Nghị định này và trình Nhà chức trách hàng không phê duyệt/chấp thuận.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa