

Hà Nội, ngày 09 tháng 03 năm 2026

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý, PHẢN BIỆN XÃ HỘI ĐỐI VỚI DỰ THẢO DỰ
THẢO NGHỊ ĐỊNH QUY ĐỊNH VỀ TÀU BAY VÀ KHAI THÁC TÀU BAY**

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã chủ trì soạn thảo tổ chức lấy ý kiến dự thảo Nghị định quy định về tàu bay và khai thác tàu bay;

- Bộ Xây dựng nhận được tổng số 41 văn bản góp ý của các bộ ngành, địa phương và doanh nghiệp, trong đó: có 08 đơn vị¹ Bộ ngành; 22 địa phương², 05 cơ quan thuộc Bộ Xây dựng³, 06 doanh nghiệp⁴. Trong 41 văn bản góp ý, có 24 cơ quan, đơn vị thống nhất⁵ với nội dung Dự thảo Nghị định và 17 cơ quan đơn vị có ý kiến đóng góp⁶ cho Dự thảo Nghị định
- Kết quả tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý cụ thể như sau:

ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý/ THAM VẤN/ PHẢN BIỆN	NỘI DUNG GÓP Ý/THAM VẤN/PHẢN BIỆN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I	KHỐI CÁC BỘ NGÀNH		

¹ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam; Bộ Quốc phòng; Bộ Nội vụ; Bộ Nông nghiệp và Môi trường; Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch; Thanh tra Chính phủ; Bộ Công thương; Bộ Y tế;

² Điện Biên, Quảng Ninh, Hải Phòng, Cần Thơ, An Giang, Nghệ An, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Hà Tĩnh, Quảng Ngãi, Đồng Tháp, Tây Ninh, Lai Châu, Đồng Nai, Ninh Bình, Khánh Hòa, Lâm Đồng, Đà Nẵng, Thanh Hóa, Tuyên Quang, Gia Lai, Lào Cai;

³ Vụ Quản lý doanh nghiệp, Vụ Tổ chức cán bộ, Vụ Pháp chế, Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng; Văn phòng Bộ.

⁴ Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM); VAECO; Vietnam Airlines; Công ty Cổ phần Hàng không Hải Âu; Công ty TNHH Hàng không Mặt trời Phú Quốc; Công ty Cổ phần hàng không Bầu trời xanh

⁵ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam; Bộ Nội vụ; Bộ Công thương; Điện Biên; Quảng Ninh; Hải Phòng; Cần Thơ; Nghệ An; Bắc Ninh; Thái Nguyên; Hà Tĩnh; Quảng Ngãi; Đồng Tháp; Tây Ninh; Lai Châu; Đồng Nai; Ninh Bình; Khánh Hòa; Lâm Đồng; Đà Nẵng; Thanh Hóa; Vụ Quản lý doanh nghiệp;

⁶ Bộ Quốc phòng; Bộ Nông nghiệp và Môi trường; Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch; Thanh tra Chính phủ; An Giang; Tuyên Quang; Gia Lai; Lào Cai; Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM); VAECO; Vietnam Airlines; Công ty Cổ phần Hàng không Hải Âu; Công ty TNHH Hàng không Mặt trời Phú Quốc; Vụ Tổ chức cán bộ; Vụ Pháp chế; Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng

	1.1. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam	Dự thảo Nghị định không liên quan lĩnh vực ngân hàng. Đề nghị Bộ Xây Dựng tiếp thu ý kiến các bộ/ngành liên quan để hoàn thiện dự thảo.	Ghi nhận
	1.2. Bộ Quốc phòng	1. Cơ bản thống nhất Hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay do Bộ Xây dựng nghiên cứu soạn thảo.	1. Ghi nhận
		2. Đối với dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay; để hoàn thiện, Bộ Quốc phòng đề nghị nghiên cứu một số nội dung sau: - Tại khoản 16 Điều 3: "... danh mục hàng nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc được phân loại theo các tài liệu hướng dẫn này". Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ "tài liệu hướng dẫn kỹ thuật" là văn bản, tài liệu nào, do cơ quan/đơn vị nào ban hành; bổ sung làm rõ phân loại hàng hóa nguy hiểm hoặc bổ sung phụ lục phân loại hoặc trích dẫn văn bản pháp lý cụ thể có liên quan quy định về "hàng hóa nguy hiểm" trong dự thảo Nghị định.	2. Tiếp thu ý kiến và điều chỉnh bổ sung thêm nội dung về Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật theo quy định của ICAO. Việc phân loại các hàng hóa nguy hiểm đã được quy định chi tiết trong Tài liệu này và Nhà chức trách hàng không Việt Nam sẽ quy định tham chiếu đến Tài liệu này ở Thông tư hướng dẫn. 2. Cập nhật nội dung Điều 3 dự thảo như sau: <i>10. Hàng hoá nguy hiểm là hàng hóa có chứa vật hoặc chất có khả năng gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, sự an toàn của chuyến bay, tài sản hoặc môi trường thuộc danh mục hàng hoá nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn của ICAO (DOC 9284) hoặc được phân loại theo các tài liệu hướng dẫn này.</i>
		- Tại khoản 1 Điều 41: "Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với vũ khí, dụng cụ chiến tranh vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam được Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an cấp phép theo quy định của pháp luật Việt Nam về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ", đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo chỉnh lý thành: "Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với vũ khí, dụng cụ chiến tranh vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam phải được Bộ Quốc phòng cấp phép theo quy định của pháp luật Việt Nam về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ"; lý do: Căn cứ Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ,	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Căn cứ Luật số 14/2017/QH14 về quản lý vũ khí, vật liệu cháy nổ, và công cụ hỗ trợ, Điều 12, Điều 14 khoản 1, 2, 3, 4 và Điều 17 khoản 1 cho phép Bộ Công an được cấp phép cho việc vận chuyển vào/ra khỏi lãnh thổ Việt Nam, nhập khẩu, xuất khẩu vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ. Như vậy, nội dung hiện hành của dự thảo tại khoản đã tuân thủ đúng các luật pháp liên quan hiện hành. Điều 39. Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ 1. Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với

		quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Quốc phòng; trong đó, Bộ Quốc phòng được Chính phủ giao: “Chủ trì quản lý, bảo vệ vùng trời quốc gia; giám sát hoạt động bay dân dụng; cấp phép bay, quản lý tàu bay dân sự, tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ trong nước và nước ngoài vào Việt Nam theo quy định của pháp luật,...”.	vũ khí, dụng cụ chiến tranh vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam được Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an cấp phép theo quy định của pháp luật Việt Nam về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ.
		- Tại khoản 2 Điều 41: Hiện nay, việc vận chuyển, vận chuyển quá cảnh, nhập khẩu và xuất khẩu vật liệu phóng xạ, thiết bị hạt nhân được quy định tại Luật Năng lượng nguyên tử năm 2025 và Nghị định số 332/2025/NĐ-CP ngày 18/12/2025 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Năng lượng nguyên tử về bảo đảm an toàn bức xạ, an toàn, an ninh, thanh sát hạt nhân, thông báo, khai báo, cấp phép, thanh tra, kiểm tra về an toàn bức xạ và hạt nhân, ứng phó sự cố bức xạ, sự cố hạt nhân và bồi thường thiệt hại hạt nhân. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, cân nhắc quy định tránh trùng lặp.	- Tiếp thu và giải trình như sau: Việc quy định này vẫn tham chiếu đến các quy định của pháp luật Việt Nam về Năng lượng nguyên tử và được dự thảo trong nghị định này để hướng dẫn thực hiện Luật Hàng không dân dụng 2025. Điều 39. Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ 2. Việc vận chuyển vật liệu phóng xạ bằng đường hàng không trong lãnh thổ Việt Nam phải được Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ cấp phép theo quy định của pháp luật Việt Nam về năng lượng nguyên tử.
		- Đề nghị sử dụng thống nhất thuật ngữ “Cục Hàng không Việt Nam” hoặc “Nhà chức trách Hàng không Việt Nam” trong dự thảo Nghị định.	- Tiếp thu ý kiến và điều chỉnh: Thay “Cục Hàng không Việt Nam” thành “Nhà chức trách Hàng không Việt Nam”
	1.3. Bộ Nội vụ	1. Tại khoản 2 Điều 44 quy định về việc “Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận” đối với “chuyến bay bị đình chỉ thực hiện được tiếp tục thực hiện”, đề nghị bổ sung quy định cụ thể về hình thức thể hiện chấp thuận (bằng văn bản hay bằng hình thức khác ví dụ như thư điện tử) và thời gian xem xét chấp thuận (trong thời gian tối đa bao nhiêu lâu kể từ khi nguyên nhân dẫn đến việc đình chỉ đã được khắc phục thì nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận để chuyến bay bị đình chỉ được tiếp tục thực hiện) để đảm bảo tính minh bạch và khả thi khi thực hiện.	Xin tiếp thu và điều chỉnh dự thảo: Điều 43. Yêu cầu tàu bay hạ cánh 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu tàu bay hạ cánh bắt buộc đối với các chuyến bay có dấu hiệu uy hiếp an toàn hàng không hoặc khi tiếp nhận yêu cầu tàu bay hạ cánh theo thông báo bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia đối với các trường hợp vi phạm quy định về an ninh hàng không, quốc phòng hoặc an ninh quốc gia.

			2. Trường hợp tàu bay không chấp hành yêu cầu hạ cánh bắt buộc tại địa điểm theo chỉ định, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo, đề nghị cơ quan chuyên trách bảo vệ an ninh quốc gia xem xét, quyết định và tổ chức thực hiện các biện pháp cưỡng chế hạ cánh theo quy định của pháp luật Việt Nam về an ninh quốc gia.
		2. Đề nghị cân nhắc xem xét quy định rõ các tiêu chí cụ thể để được cấp các loại giấy chứng nhận quy định tại dự thảo Nghị định để đảm bảo tính minh bạch và khả thi khi áp dụng trên thực tiễn, tránh các trường hợp lạm dụng gây ảnh hưởng đến quyền lợi của doanh nghiệp ví dụ như giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế...	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Các nội dung về tiêu chí, yêu cầu cụ thể để đủ điều kiện cấp các loại giấy chứng nhận liên quan trong hoạt động HKDD được nêu chi tiết trong nội dung Bộ Quy chế an toàn hàng không ban hành kèm Thông tư hướng dẫn.
		3. Đề nghị dự thảo Nghị định chỉ quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Xây dựng, không quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Cục Hàng không Việt Nam (sẽ do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định) để thống nhất với quy định của Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng.	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo đã thay cụm từ “Cục HKVN” thành “Nhà chức trách hàng không Việt Nam” để phù hợp với Luật HKDD và Công ước Chicago về hàng không dân dụng.
	1.4. Bộ Nông nghiệp và Môi trường	1. Tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị định (Trách nhiệm tuân thủ pháp lý), đề nghị xem xét bổ sung một điểm mới quy định về trách nhiệm của tổ chức trong việc “xây dựng và triển khai kế hoạch giảm phát thải khí nhà kính hàng năm” nhằm đảm bảo việc thực hiện kế hoạch có tính pháp lý tương tự các tiêu chuẩn an toàn, tạo điều kiện cho các hãng hàng không chủ động đầu tư vào đội tàu bay hiện đại, ít phát thải và tối ưu hóa đường bay.	Đã tiếp thu và cập nhật vào nội dung Điều 66. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: a) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế; b) Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam;

			c) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 2. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ các-bon. 3. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO. 4. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. 5. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không.
		2. Tại Điều 38 dự thảo Nghị định (Trách nhiệm của người khai thác tàu bay), đề nghị xem xét bổ sung cụm từ “đảm bảo các nguồn lực cho hoạt động giảm phát thải và chuyển đổi xanh” vào danh mục các nguồn lực cần thiết, tạo căn cứ pháp lý để các doanh nghiệp hạch toán chi phí cho việc mua tín chỉ các-bon hoặc sử dụng nhiên liệu SAF vào chi phí vận hành hợp lý.	Tiếp thu ý kiến và chỉnh sửa Dự thảo: - Nội dung trên đã được cập nhật tại Chương VIII của Dự thảo Nghị định. Chương VIII BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG Điều 65. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay, động cơ tàu bay và phương tiện hoạt động trong lĩnh vực hàng không 1. Tàu bay, động cơ tàu bay khai thác tại Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn tiếng ồn tàu bay, tiêu chuẩn khí thải động cơ tàu bay, tiêu chuẩn phát thải CO₂, theo quy định của ICAO. 2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2035, các phương tiện chở khách và các phương tiện phục vụ mặt đất khác hoạt động trong phạm vi cảng hàng không, sân bay khi đầu tư mới phải sử dụng năng

			lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo theo quy định của pháp luật. 3. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2040, tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; trừ các phương tiện chuyên dùng, đặc thù mà tại thời điểm áp dụng chưa có giải pháp kỹ thuật khả thi để chuyển đổi sang sử dụng năng lượng điện hoặc năng lượng sạch. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 6. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: d) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. e) Từ ngày 01 tháng 01 năm 2028 các chuyến bay quốc tế phải sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững. Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam. f) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 7. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ cacbon. 8. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO. 9. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam.
--	--	--	--

			10. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không. Điều 67. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng 1. Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA). 2. Bộ Xây dựng tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về khí thải, tiếng ồn, Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA) và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững.
		3. Tại Điều 70 dự thảo Nghị định (Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế) - Đề nghị đơn vị xem xét chuyển điểm d khoản 1 thành khoản 2 và chỉnh sửa thành: “2. <i>Doanh nghiệp vận chuyển hàng không thực hiện đo đạc, báo cáo, thẩm định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và thực hiện yêu cầu bù trừ tín chỉ các-bon từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO và của Bộ Xây dựng</i>”. - Đề nghị đơn vị xem xét, bổ sung một khoản mới quy định về “<i>Hệ thống cơ sở dữ liệu phát thải khí nhà kính ngành hàng không</i>”. Theo đó, quy định rõ cơ quan, tổ chức khai thác tàu bay có trách nhiệm báo cáo định kỳ lượng phát thải khí nhà kính cho các chuyến bay quốc tế và nội địa vào hệ thống dữ liệu quốc gia, giúp đồng bộ hóa dữ liệu với Bộ Nông nghiệp và Môi trường để phục vụ việc kiểm kê khí nhà kính quốc gia theo lộ trình NDC.	- Tiếp thu ý kiến và sửa lại cụm từ Doanh nghiệp vận chuyển hàng không thành người khai thác tàu bay - Tiếp thu ý kiến, bổ sung khoản 3 Điều 66 như sau: “3. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không.”
		4. Tại Điều 71 dự thảo Nghị định (Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng), đề	Tiếp thu ý kiến kiến bổ sung khoản 1 Điều 67: “Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ

		ngợi đơn vị xem xét bổ sung khoản mới quy định về sự phối hợp liên ngành giữa Bộ Xây dựng và Bộ Nông nghiệp và Môi trường trong việc kiểm kê khí nhà kính cho các doanh nghiệp hàng không, nhằm chuẩn bị cho việc thực hiện các cơ chế trao đổi và bù trừ các-bon.	Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA)".
		5. Đề nghị rà soát dự thảo Nghị định để sử dụng thống nhất các thuật ngữ theo quy định tại Luật Bảo vệ môi trường và các văn bản quy định chi tiết thi hành Luật Bảo vệ môi trường, cụ thể: Sử dụng cụm từ “giảm phát thải khí nhà kính” thay cho cụm từ “giảm nhẹ phát thải”; sử dụng cụm từ “trao đổi, bù trừ tín chỉ các-bon” thay cho cụm từ “bù trừ các-bon”.	Tiếp thu ý kiến
	1.5. Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	1. Góp ý chung - Thuật ngữ “năng định” sử dụng trong dự thảo là thuật ngữ không phổ biến, vì vậy cần bổ sung định nghĩa này tại Điều 3 dự thảo. - Cần rà soát toàn bộ dự thảo văn bản đối với thuật ngữ “<i>nhà chức trách hàng không</i>” và “<i>nhà chức trách hàng không Việt Nam</i>”. Các thuật ngữ này cần Việt hóa và thể hiện cụ thể là cơ quan nào để bảo đảm đúng chức năng, nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước về Hàng không, thể hiện rõ sự phân cấp, phân quyền, bảo đảm nguyên tắc của xây dựng pháp luật về tính minh bạch, dễ áp dụng. - Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát toàn bộ dự thảo, sửa cụm từ “qua hệ thống bưu chính” thành “qua dịch vụ bưu chính” để bảo đảm chính xác, thống nhất của Nghị định.	- Tiếp thu, bổ sung định nghĩa “năng định” Đã bổ sung định nghĩa vào Điều 3 dự thảo "17. <i>Năng định</i> là thẩm quyền được gắn kèm hoặc ghi trên giấy phép và là một bộ phận cấu thành của giấy phép đó, quy định các điều kiện đặc biệt, quyền hạn khai thác hoặc các hạn chế áp dụng đối với giấy phép." - Rà soát với Việt nam dùng cụm từ “<i>Nhà chức trách hàng không Việt Nam</i>”; với các quốc gia khác dùng “<i>Nhà chức trách hàng không</i>”. - Tiếp thu sửa cụm từ “qua hệ thống bưu chính” thành “qua dịch vụ bưu chính”.
		2. Góp ý cụ thể - Điểm a khoản 2 Điều 5: cần xem xét để sửa quy định “<i>tự</i>	- Tiếp thu đề nghị giữ nguyên nội dung Dự thảo và giải trình như sau:

		<i>nguyện từ bỏ</i>” thành “<i>chấm dứt</i>” và quy định cụ thể thủ tục “<i>chấm dứt</i>”.	+ “từ bỏ” là chủ thể tự nguyện không tiếp tục giữ, duy trì các loại giấy phép, giấy chứng nhận... Việc này mang tính chủ động đơn phương. Còn “chấm dứt” là do các nguyên nhân cụ thể như hết hạn, vi phạm quy định, không phải do một bên tự nguyện.
		- Điều 6: + Điểm b khoản 3: Cần xem xét lại quy định này vì kiểm tra theo kế hoạch điểm b (i) về bản chất là kiểm tra giám sát có thông báo trước, điểm b (ii) về bản chất là kiểm tra đột xuất không thông báo trước vì vậy cần gộp các quy định tương tự tại điểm b (iii, iv). + Điểm b khoản 4: Cần quy định biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát tại điểm b là “<i>phát hiện vi phạm ít nghiêm trọng</i>” để tương xứng với cách quy định tại điểm a “<i>phát hiện vi phạm nghiêm trọng</i>”.	Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo như sau: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân; d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không. 2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo

			quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam;
		- Điều 7: Cần rà soát lại việc ủy quyền một số nhiệm vụ quản lý nhà nước để bảo đảm phù hợp với Luật Tổ chức Chính phủ.	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo (sửa khoản 1, khoản 2, bỏ khoản 3 Điều 7) Điều 7. Người có thẩm quyền 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn

			cho các cá nhân có đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, phẩm chất đạo đức để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc: a) Bảo đảm an toàn hàng không, tính khách quan, trung thực và phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam; b) Các cá nhân chịu trách nhiệm trước pháp luật về các nội dung công việc được Nhà chức trách hàng không Việt Nam giao. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định giao nhiệm vụ cho các cá nhân quy định tại khoản 1 điều này bao gồm các nội dung về quyền hạn, trách nhiệm và thời hạn hiệu lực.
		- Điều 8: + Tên Điều cần phải nêu đầy đủ “<i>Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay</i>”.	+ Tiếp thu và sửa đổi tên Điều 8. Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay
		+ Cần quy định cụ thể về thủ tục hành chính trong các trường hợp cấp, công nhận giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay.	+ Bộ Xây dựng giải trình về quy định về thủ tục hành chính liên quan như sau: Quy định chi tiết về thủ tục hành chính liên quan đến cấp, công nhận giấy chứng nhận loại được Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.
		+ Khoản 1 Điều 8: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét lại về “<i>tiêu chuẩn kỹ thuật</i>”, theo khoản 1 Điều 3 Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật thì “<i>Tiêu chuẩn</i> do cơ quan, tổ chức, đơn vị công bố dưới dạng văn bản để <i>tự nguyện áp dụng</i>” nhưng tại Điều này trong dự thảo coi tiêu chuẩn kỹ thuật là điều kiện bắt buộc (chỉ quy chuẩn mới được áp dụng bắt buộc) là không phù hợp, đồng thời cần rà soát đối với những trường hợp chưa có quy chuẩn, tiêu chuẩn được ban hành thì áp dụng như thế nào.	+ Tiếp thu, đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Nội dung của của khoản 1 Điều 8 đưa ra các “<i>Tiêu chuẩn kỹ thuật</i>” để các tổ chức cá nhân lựa chọn và áp dụng phù hợp Luật Tiêu chuẩn, Quy chuẩn 70/2025/QH15.

		+ Khoản 6 Điều 8: Cần xem xét giao cho Bộ Tài chính quy định chi tiết về mức phí tại nội dung khoản này. Tương tự cần rà soát toàn bộ văn bản để có quy định giao cho Bộ Tài chính có thẩm quyền quy định chi tiết về phí và lệ phí (ví dụ tại khoản 5 Điều 16).	+ Tiếp thu góp ý đối với khoản 6 Điều 8 và bổ sung vào "khoản 4 Điều 68 Điều khoản thi hành" như sau: "4. Bộ Tài chính quy định chi tiết về mức phí và lệ phí đối với các thủ tục cấp, công nhận, sửa đổi, cấp lại, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận và các giấy tờ liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay."
		- Điều 11: Cần xem xét có quy định cụ thể về thủ tục hành chính đối với việc cấp, cấp lại Giấy chứng nhận, sửa đổi, gia hạn, chấm dứt hiệu lực đối với các loại Giấy chứng nhận quy định tại Điều này.	- Bộ Xây dựng giải trình về quy định về thủ tục hành chính liên quan như sau: Quy định chi tiết về thủ tục hành chính liên quan đến cấp, gia hạn, công nhận giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, được Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại Thông tư ban hành bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng.
		- Điểm a khoản 2 Điều 21: Cần nghiên cứu bổ sung đầy đủ nội dung: “Quốc kỳ hình chữ nhật, nền đỏ thẫm, giữa có sao vàng năm cánh màu vàng tươi. <i>Một cánh sao quay thẳng lên trên.</i> ” (bảo đảm đầy đủ như quy định tại Điều lệ số 974-TTg ngày 21 tháng 7 năm 1956 về việc dùng quốc kỳ).	Tiếp thu, đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Điểm a khoản 2 Điều 21 đã tuân thủ theo quy định tại Khoản 1 Điều 13 Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2013. Nội dung Điều 21 đã được đưa ra khỏi dự thảo và được quy định chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng.
		- Điều 23: Cần xem xét lại quy định: “Nhà chức trách hàng không Việt Nam <i>không phải chịu trách nhiệm</i> về tên thỏa thuận, nội dung thỏa thuận trong các giao dịch dân sự” vì quy định này chưa rõ ràng, khó hiểu, có thể vi phạm các nguyên tắc của Bộ Luật Dân sự 2015.	Bộ Xây dựng tiếp thu và rà soát, giải trình làm rõ như sau: Quy định này đồng bộ với quy định tại Khoản 2 Điều 5 Nghị định 99/2022/NĐ-CP về đăng ký biện pháp bảo đảm theo đó: “ <u>Cơ quan đăng ký không phải chịu trách nhiệm về tên hợp đồng bảo đảm, nội dung thỏa thuận trong hợp đồng bảo đảm; không phải chịu trách nhiệm về thực hiện đăng ký, hủy đăng ký, khôi phục việc đăng ký đã bị hủy theo nội dung bản án, quyết định có hiệu lực pháp luật của cơ quan có thẩm quyền, của người có thẩm quyền; không phải chịu trách nhiệm về việc đã đăng ký đối</u>

			<u>với tài sản bảo đảm là tài sản có tranh chấp hoặc tài sản thi hành án dân sự nhưng trước hoặc tại thời điểm ghi, cập nhật nội dung đăng ký vào Sổ đăng ký hoặc vào Cơ sở dữ liệu, cơ quan đăng ký không nhận được văn bản thu lý hoặc văn bản chứng minh việc cơ quan có thẩm quyền thu lý giải quyết tranh chấp hoặc giải quyết thi hành án dân sự.</u>” Các quy định tại dự thảo nhằm đảm bảo thống nhất việc thực hiện đăng ký các quyền và đăng ký biện pháp bảo đảm với tàu bay đồng thời bảo đảm các nguyên tắc của pháp luật dân sự.
		- Mục 5, Điều 34, Điều 35: Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu về việc quy định về sổ đăng bạ tàu bay, tuy nhiên chưa có quy định về cơ quan quản lý, cập nhật sổ. Cần xem xét lại việc quy định về sổ đăng bạ trong Nghị định vì không thuộc thẩm quyền quy định của Chính phủ. Việc quy định sổ đăng bạ tàu bay thuộc chức năng của Bộ quản lý nhà nước về hàng không.	Cục HKVN xin giải trình làm rõ như sau: - Quy định về Sổ đăng bạ tàu bay kế thừa các quy định tại Điều 27 Nghị định 68/2015/NĐ-CP hiện hành đang có hiệu lực. - Việc ghi các thông tin vào Sổ đăng bạ được quy định tại Điều 13 và Điều 17 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Theo đó cơ quan quản lý Sổ đăng bạ tàu bay là cơ quan đăng ký quốc tịch tàu bay, các quyền đối với tàu bay (Cục HKVN - nhà chức trách hàng không) theo quy định của Phụ ước 6 Công ước Chicago 1944 và Công ước Gior ne vơ. Khi cơ quan đăng ký thực hiện giải quyết TTHC phải ghi các thông tin trên vào Sổ Đăng bạ. Đồng thời đây là một trong các nội dung đánh giá giám sát an toàn hàng không theo yêu cầu của Đoàn thanh sát toàn cầu của ICAO về an toàn hàng không.
		- Cần xem xét lại các quy định từ Điều 47 đến Điều 52 quy định về Giấy chứng nhận, tuy nhiên tại các điều này chưa có quy định chấm dứt hoặc thu hồi Giấy chứng nhận.	Tiếp thu, bổ sung vào dự thảo Nghị định vào Điều 5. Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi

		trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thẩm tra, xác minh, lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan. Đối với hồ sơ qua thẩm tra, xác minh chưa đủ điều kiện giải quyết, Cục Hàng không Việt Nam trả lại hồ sơ và thông báo kết quả thẩm tra, xác minh bằng văn bản nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung đến người đề nghị. Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung theo thông báo kết quả thẩm tra, xác minh. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ. d) Thời gian nộp phí, lệ phí không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; đ) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử, bản giấy phụ thuộc vào đề xuất của người đề nghị và có giá trị pháp lý ngang nhau. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù
--	--	---

			hợp khác theo quy định. 2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp giấy phép, giấy chứng nhận, phê chuẩn năng định, phạm vi hoạt động phải: a) Nộp hồ sơ đầy đủ theo quy định và chịu trách nhiệm về tính xác thực của các thông tin trong hồ sơ; b) Nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật và các chi phí cho hoạt động kiểm tra, kiểm chứng làm cơ sở cho việc cấp phép, phê chuẩn; c) Hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản này là căn cứ để áp dụng biện pháp đình chỉ, thu hồi và xử lý theo quy định của pháp luật. d) Tuân thủ đầy đủ quy định về thời gian nộp hồ sơ đề nghị sửa đổi, gia hạn giấy chứng nhận, giấy phép. Trong trường hợp không tuân thủ quy định này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức, cá nhân do giấy phép, giấy chứng nhận hết hạn hoặc chưa được sửa đổi theo đề nghị. Tổ chức, cá nhân phải dừng mọi hoạt động liên quan đến phạm vi của giấy phép, giấy chứng nhận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận khi giấy chứng nhận hoặc giấy phép hết hạn. 3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận
--	--	--	--

			được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận. d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại
--	--	--	---

			điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
		- Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, bổ sung các quy định về chấm dứt và thu hồi Giấy chứng nhận ở các Chương V, Chương VI và Chương VII vì đã có những quy định cụ thể về điều kiện, cấp, gia hạn Giấy chứng nhận.	Tiếp thu, bổ sung vào dự thảo Nghị định vào Điều 5. Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thẩm tra, xác minh, lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan. Đối với hồ sơ qua thẩm tra, xác minh chưa đủ điều kiện giải quyết, Cục Hàng không Việt Nam trả lại hồ sơ và thông báo kết quả thẩm tra, xác minh bằng văn bản nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung đến người đề nghị. Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung theo thông báo kết quả thẩm tra, xác minh. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời

			thông báo trả lại hồ sơ. d) Thời gian nộp phí, lệ phí không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; đ) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử, bản giấy phụ thuộc vào đề xuất của người đề nghị và có giá trị pháp lý ngang nhau. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định. 2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp giấy phép, giấy chứng nhận, phê chuẩn năng định, phạm vi hoạt động phải: a) Nộp hồ sơ đầy đủ theo quy định và chịu trách nhiệm về tính xác thực của các thông tin trong hồ sơ; b) Nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật và các chi phí cho hoạt động kiểm tra, kiểm chứng làm cơ sở cho việc cấp phép, phê chuẩn; c) Hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản này là căn cứ để áp dụng biện pháp đình chỉ, thu hồi và xử lý theo quy định của pháp luật. d) Tuân thủ đầy đủ quy định về thời gian nộp hồ sơ đề nghị sửa đổi, gia hạn giấy chứng nhận, giấy phép. Trong trường hợp không tuân thủ quy định này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức, cá nhân do giấy phép, giấy chứng nhận hết hạn hoặc chưa được sửa đổi theo đề nghị. Tổ chức, cá nhân phải dừng mọi hoạt động liên quan đến phạm vi của giấy phép, giấy chứng nhận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê
--	--	--	---

			chuẩn hoặc công nhận khi giấy chứng nhận hoặc giấy phép hết hạn. 3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định,
--	--	--	---

			giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận. d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
	1.6. Thanh tra Chính phủ	1. Đối với nội dung tại Điều 4 của Dự thảo quy định về trách nhiệm tuân thủ pháp lý, đề nghị Bộ Xây dựng xem xét bỏ, bởi vì đối với hiệu lực của văn bản quy phạm pháp luật có giá trị bắt buộc chấp hành, tuân thủ đối với các chủ thể thuộc diện tác động mà không cần phải thiết kế thành một điều trong như Dự thảo.	- Tiếp thu, cập nhật nội dung dự thảo Điều 4. Quy định chung 1. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay luôn phải tuân thủ đầy đủ và duy trì liên tục các điều kiện an toàn theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng. 2. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều này có trách nhiệm: a) Tuân thủ các quy định và giới hạn hoạt động được ghi trong giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, quyết định phê chuẩn, công nhận do cơ quan có thẩm quyền cấp; b) Duy trì liên tục việc tuân thủ các yêu cầu, tiêu chuẩn là cơ sở để cấp giấy phép, phê chuẩn, công nhận trong suốt quá trình hoạt động; khi không đáp ứng được quy định để duy trì hiệu lực của giấy phép, phê chuẩn, công nhận thì phải dừng hoạt động cho đến khi đáp ứng đầy đủ các quy định;

			c) Khi có kế hoạch thay đổi phạm vi hoạt động, nguồn lực, tổ chức bộ máy mà ảnh hưởng đến yêu cầu, tiêu chuẩn là cơ sở của việc cấp phép, phê chuẩn thì tổ chức, cá nhân chỉ được áp dụng thực hiện sự thay đổi sau khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn. d) Thực hiện đầy đủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường và phòng chống cháy nổ theo quy định của pháp luật; đ) Thiết lập, quản lý, lưu giữ đầy đủ hồ sơ, tài liệu, dữ liệu liên quan đến hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay dưới hình thức văn bản giấy hoặc điện tử nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử và an ninh mạng; e) Thực hiện theo yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước, cá nhân có thẩm quyền trong việc tiếp cận để thực hiện kiểm tra giám sát an toàn đối với tàu bay và khai thác tàu bay, bao gồm cả trách nhiệm cung cấp hồ sơ, tài liệu liên quan đến hoạt động khai thác của tổ chức theo quy định của pháp luật; g) Lưu giữ, niêm yết giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức công khai, rõ ràng tại trụ sở chính. Không được phép thực hiện quảng cáo sai lệch so với phạm vi hoạt động được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. 3. Nhà chức trách hàng không có thể quyết định tạm thời kéo dài hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận không quá 90 ngày trong một số trường hợp mà việc thực hiện kiểm tra gia hạn là không thể thực hiện được (thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh,...) với điều kiện tổ chức, cá nhân sở hữu giấy chứng nhận, giấy phép không để xảy ra tai nạn, sự cố nghiêm trọng trong thời gian 24 tháng trước đó.
--	--	--	--

			4. Cơ quan quản lý nhà nước và tổ chức, cá nhân có thẩm quyền thực hiện kiểm tra, giám sát việc tuân thủ của các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay. Các hành vi không tuân thủ hoặc tuân thủ không đầy đủ các quy định tại Nghị định này mà không có lý do phù hợp sẽ là căn cứ để Nhà chức trách hàng không Việt Nam thu hồi, đình chỉ các giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định phạm vi hoạt động có liên quan.
		2. Đối với nội dung quy định tại Điều 6 Quy định về kiểm tra, giám sát của Dự thảo, đề nghị Bộ Xây dựng xem xét, bổ sung hoặc làm rõ thêm các quy định về công tác kiểm tra chuyên ngành đối với hoạt động khai thác tàu bay. Cần quy định cụ thể về trách nhiệm của cơ quan quản lý trong việc kiểm tra định kỳ và đột xuất việc chấp hành các tiêu chuẩn an toàn hàng không. Đồng thời, đề nghị bổ sung các quy định về công khai kết quả kiểm tra trên các cổng thông tin điện tử để doanh nghiệp và người dân giám sát, phù hợp với tinh thần cải cách hành chính năm 2026.	- Tiếp thu đề xuất về công khai kết quả kiểm tra tuy nhiên cần đánh giá tác động.
		3. Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát lại nội dung của Dự thảo quy định về việc đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký quyền đối với tàu bay, trong đó có nội dung liên quan đến thế chấp, cầm cố tàu bay để đảm bảo phù hợp với quy định của Bộ luật Dân sự và các quy định khác của pháp luật về đăng ký giao dịch bảo đảm, nội dung dự thảo chưa thể hiện rõ ranh giới điều chỉnh, có thể dẫn đến cách hiểu rằng Nghị định điều chỉnh cả hiệu lực, thứ tự ưu tiên của giao dịch bảo đảm. Thanh tra Chính phủ đề nghị Bộ Xây dựng bổ sung quy định khẳng định rõ việc xác lập, hiệu lực và thứ tự ưu tiên của giao dịch bảo đảm đối với tàu bay được thực hiện theo Bộ luật Dân sự và pháp luật về đăng ký giao dịch bảo đảm.	Bộ Xây dựng xin giải trình, làm rõ như sau: - Các quy định về đăng ký biện pháp bảo đảm bằng tàu bay được quy định tại Nghị định 99/2022/NĐ-CP và áp dụng các nguyên tắc của Bộ luật dân sự. Dự thảo Nghị định kế thừa quy định tại Nghị định 68/2015/NĐ-CP và không áp dụng đối với việc đăng ký biện pháp bảo đảm bằng tàu bay. - Dự thảo Nghị định không có điều khoản điều chỉnh hiệu lực, thứ tự ưu tiên của giao dịch bảo đảm.
		4. Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát, xem xét nội dung nêu tại Chương VIII của Dự thảo về bảo vệ môi trường trong hoạt	Bộ Xây dựng đã rà soát và cập nhật lại dự thảo nội dung Chương VIII

		động hàng không dân dụng, để đảm bảo phù hợp, thống nhất với quy định của Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020 của Quốc hội và các văn bản hướng dẫn thi hành.	Chương VIII BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG Điều 65. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay, động cơ tàu bay và phương tiện hoạt động trong lĩnh vực hàng không 1. Tàu bay, động cơ tàu bay khai thác tại Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn tiếng ồn tàu bay, tiêu chuẩn khí thải động cơ tàu bay, tiêu chuẩn phát thải CO₂, theo quy định của ICAO. 2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2035, các phương tiện chở khách và các phương tiện phục vụ mặt đất khác hoạt động trong phạm vi cảng hàng không, sân bay khi đầu tư mới phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo theo quy định của pháp luật. 3. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2040, tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; trừ các phương tiện chuyên dùng, đặc thù mà tại thời điểm áp dụng chưa có giải pháp kỹ thuật khả thi để chuyển đổi sang sử dụng năng lượng điện hoặc năng lượng sạch. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 11. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: g) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. h) Từ ngày 01 tháng 01 năm 2028 các chuyến bay quốc tế phải sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững. Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam.
--	--	--	--

			i) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 12. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ các-bon. 13. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO. 14. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. 15. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không. Điều 67. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng 3. Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA). Bộ Xây dựng tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về khí thải, tiếng ồn, Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA) và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững.
		5. Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát và xem xét sự phù hợp của các nội dung đã nêu tại Dự thảo đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế, hiệp ước, hiệp định và các văn bản khác liên quan đến lĩnh vực hàng không dân dụng mà Việt Nam	- Bộ Xây dựng xin tiếp thu và đã rà soát Dự thảo Nghị định đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế, hiệp ước, hiệp định và các văn bản khác liên quan đến lĩnh vực hàng không dân dụng mà Việt

		đã gia nhập, tham gia hoặc ký kết. Đồng thời, đề nghị quý Bộ căn cứ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và nhiệm vụ được giao, thực hiện việc rà soát, nghiên cứu, tổng hợp, hoàn thiện Dự thảo để báo cáo Chính phủ, xây dựng Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay theo quy định của pháp luật, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, thuận lợi trong quá trình áp dụng pháp luật.	Nam đã gia nhập, tham gia hoặc ký kết.
	1.7. Bộ Công thương	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, quy định cụ thể trách nhiệm quản lý nhà nước của các Bộ, ngành có liên quan như: trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Môi trường đối với công tác bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng; trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an đối với các nội dung liên quan đến quốc phòng, an ninh, an toàn hàng không; trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan (Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Tài chính...) trong quản lý nhiên liệu hàng không bền vững (SAF).	- Bộ Xây dựng xin tiếp thu và đã rà soát Dự thảo Nghị định đảm bảo quy định đầy đủ trách nhiệm các Bộ, ngành có liên quan.
	1.8. Bộ Y tế	Bộ Y tế nhất trí với các nội dung tại Hồ sơ dự thảo xây dựng Nghị định	- Ghi nhận
II	KHỐI CÁC ĐỊA PHƯƠNG		
	2.1. Điện Biên (Sở XD)	Nhất trí với nội dung, bố cục của dự thảo Nghị Định, không có ý kiến góp ý bổ sung.	Ghi nhận
	2.2. Quảng Ninh (Sở XD)	- Thống nhất các nội dung thuộc lĩnh vực xây dựng, giao thông vận tải trong hồ sơ dự thảo; - Các nội dung ngoài phạm vi lĩnh vực xây dựng, giao thông vận tải thì không tham gia ý kiến.	Ghi nhận
	2.3. Hải Phòng (Sở XD)	Nhất trí với nội dung Hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay.	Ghi nhận
	2.4. Cần Thơ (Sở XD)	Thống nhất nội dung dự thảo của Bộ Xây dựng được giao chủ trì, phối hợp với các cơ quan có liên quan xây dựng dự thảo Nghị định và Hồ sơ dự thảo Nghị định của Chính phủ về tàu bay và khai thác tàu bay.	Ghi nhận
	2.5. An Giang (Sở XD)	- Cơ bản thống nhất với nội dung Hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay.	Tiếp thu và đã rà soát hoàn thiện kỹ thuật trình bày

		- Tuy nhiên, đề nghị Ban soạn thảo rà soát, hoàn thiện kỹ thuật trình bày (dấu câu, thể thức) tại các khoản, Điều để bảo đảm thống nhất theo quy định về xây dựng văn bản quy phạm pháp luật.	
	2.6. Nghệ An (Sở XD)	Thống nhất nội dung hồ sơ dự thảo Nghị định.	Ghi nhận
	2.7. Bắc Ninh (Sở XD)	Nhất trí các nội dung trong dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay.	Ghi nhận
	2.8. Thái Nguyên (Sở XD)	Nhất trí với nội dung trong dự thảo Nghị định, không có ý kiến bổ sung.	Ghi nhận
	2.9. Hà Tĩnh (Sở XD)	Thống nhất với bố cục và nội dung dự thảo.	Ghi nhận
	2.10. Quảng Ngãi (Sở XD)	Thống nhất với nội dung dự thảo và không tham gia ý kiến gì thêm.	Ghi nhận
	2.11. Đồng Tháp (Sở XD)	Thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định.	Ghi nhận
	2.12. Tây Ninh (Sở XD)	Thống nhất với bố cục và nội dung dự thảo.	Ghi nhận
	2.13. Lai Châu (Sở XD)	Nhất trí với dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay.	Ghi nhận
	2.14. Đồng Nai (Sở XD)	Thống nhất với nội dung hồ sơ, các dự thảo Nghị định của Chính phủ quy định về về tàu bay và khai thác tàu bay.	Ghi nhận
	2.15. Ninh Bình (Sở XD)	Thống nhất với nội dung và bố cục của dự thảo Nghị định.	Ghi nhận
	2.16. Khánh Hòa (Sở XD)	Thống nhất nội dung dự thảo Nghị định.	Ghi nhận
	2.17. Lâm Đồng (Sở XD)	Thống nhất hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay do Bộ Xây dựng biên soạn và không có ý kiến góp ý gì thêm	Ghi nhận

	2.18. Đà Nẵng (Sở XD)	Thống nhất với dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay và Dự thảo Nghị định quy định về cảng hàng không, bãi cất, hạ cánh do Bộ Xây dựng chủ trì soạn thảo. Nội dung các dự thảo Nghị định có bố cục rõ ràng, cụ thể hóa được đầy đủ các quy định liên quan trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	Ghi nhận
	2.19. Thanh Hóa (Sở XD)	Thống nhất với nội dung Hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định nêu trên.	Ghi nhận
	2.20. Tuyên Quang (Sở XD)	1. Tại khoản 1 Điều 7 dự thảo quy định: “Điều 7. Người có thẩm quyền <i>1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam được phép thực hiện việc ủy quyền cho cá nhân, tổ chức có đủ năng lực, nguồn lực để thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước...”</i> Dự thảo quy định tiêu chí tổ chức được ủy quyền <i>“...cá nhân, tổ chức có đủ năng lực, nguồn lực”</i>. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, quy định cụ thể hơn về việc ủy quyền cho cá nhân, tổ chức có đủ năng lực, nguồn lực để thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước; tiêu chuẩn của các cá nhân, tổ chức này để đảm bảo tính khách quan trong quản lý nhà nước.	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo (sửa khoản 1, khoản 2, bỏ khoản 3 Điều 7). Tiêu chuẩn của các cá nhân có thẩm quyền sẽ được Bộ Xây dựng quy định cụ thể trong Thông tư hướng dẫn chi tiết. Điều 7. Người có thẩm quyền 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn cho các cá nhân có đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, phẩm chất đạo đức để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc: a) Bảo đảm an toàn hàng không, tính khách quan, trung thực và phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam; b) Các cá nhân chịu trách nhiệm trước pháp luật về các nội dung công việc được Nhà chức trách hàng không Việt Nam giao. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định giao nhiệm vụ cho các cá nhân quy định tại khoản 1 điều này bao gồm các nội dung về quyền hạn, trách nhiệm và thời hạn hiệu lực.
		2. Tại điểm b khoản 3 Điều 6 dự thảo quy định: “Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát <i>..3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp</i>	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo Nghị định: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu

		với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: ..b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: ..Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có mức độ rủi ro cao, có vi phạm nghiêm trọng hoặc tái diễn;” Đề nghị cơ quan soạn thảo cần bổ sung tiêu chí định lượng thế nào là "mức độ rủi ro cao" hoặc "nghiêm trọng" để Nhà chức trách hàng không có căn cứ thực hiện khách quan, tránh theo cảm tính.	bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân; d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không. 2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về
--	--	--	---

			hàng không dân dụng mang tính hệ thống, để xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam;
	2.21. Gia Lai (Sở XD)	1. Điều 7. Người có thẩm quyền Khoản 2 Điều 7 quy định “Nhà chức trách hàng không phải thực hiện việc ủy quyền bằng văn bản, xác định rõ phạm vi, nội dung, quyền hạn, trách nhiệm và thời hạn ủy quyền. Việc ủy quyền có thời hạn xác định và được xem xét gia hạn căn cứ trên nhu cầu của Nhà chức trách hàng không và khi tổ chức, cá nhân được ủy quyền tiếp tục đáp ứng đầy đủ các điều kiện theo quy định”. Tuy nhiên, theo quy định tại Điều 14 Luật Tổ chức chính quyền địa phương thì “Việc ủy quyền phải thực hiện bằng văn bản của cơ quan, tổ chức, cá nhân ủy quyền. Văn bản ủy quyền phải xác định cụ thể nội dung, phạm vi và thời hạn ủy quyền, cách thức thực hiện và các điều kiện cần thiết để thực hiện	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo (sửa khoản 1, khoản 2, bỏ khoản 3 Điều 7). Điều 7. Người có thẩm quyền 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn cho các cá nhân có đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, phẩm chất đạo đức để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc: a) Bảo đảm an toàn hàng không, tính khách quan, trung thực và phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam; b) Các cá nhân chịu trách nhiệm trước pháp luật về

		<i>nhiệm vụ, quyền hạn ủy quyền</i>”. Do vậy, để đảm bảo thống nhất với quy định của Luật Tổ chức chính quyền địa phương, đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc, chỉnh sửa bổ sung cho phù hợp.	các nội dung công việc được Nhà chức trách hàng không Việt Nam giao. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định giao nhiệm vụ cho các cá nhân quy định tại khoản 1 điều này bao gồm các nội dung về quyền hạn, trách nhiệm và thời hạn hiệu lực.
		2. Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại - Khoản 1 Điều 8 quy định “<i>Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công bố</i>”; theo quy định này thì tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay được cấp Giấy chứng nhận loại khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công bố. - Khoản 1 Điều 10 Dự thảo quy định “<i>Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay để đăng ký hoặc lắp lên tàu bay đăng ký Việt Nam phải phù hợp với thiết kế loại hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận theo quy định</i>”. Như vậy, theo các quy định trên thì trang thiết bị tàu bay có được cấp Giấy chứng nhận loại khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công bố hay không, cơ quan soạn thảo nên cân nhắc, quy định cho phù hợp để đảm bảo tính thống nhất của văn bản.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Theo quy định tại Phụ ước 8 của Công ước quốc tế về hàng không dân dụng, giấy chứng nhận loại được cấp cho tàu bay, động cơ tàu bay và cánh quạt tàu bay. Không có quy định cấp giấy chứng nhận loại cho các trang thiết bị tàu bay, mà trang thiết bị tàu bay là một phần trong giấy chứng nhận loại của tàu bay, động cơ tàu bay và cánh quạt tàu bay.
		3. Điều 9. Đình chỉ, thu hồi, từ bỏ, chuyển giao Giấy chứng nhận loại - Tại khoản 2 Điều 9, đề nghị chỉnh sửa quy định “<i>Trong trường hợp phát sinh vấn đề liên quan đến an toàn, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công</i>	- Tiếp thu và chỉnh sửa, cập nhật vào nội dung dự thảo. Điều 9. Đình chỉ, thu hồi, từ bỏ, chuyển giao Giấy chứng nhận loại ... 2. Trong quá trình khai thác, nếu phát hiện những

		nhận theo quy định tại <u>Điều 9 Nghị định này</u>” thành “Trong trường hợp phát sinh vấn đề liên quan đến an toàn, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận theo quy định tại <u>Điều này</u>” cho chính xác điều khoản được viện dẫn vì nội dung quy định hiện đang ở Điều 9.	lỗi của thiết kế loại gây uy hiếp an toàn bay mà chưa thể khắc phục được thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận theo quy định tại Điều 8 Nghị định này.
		4. Điều 10. Sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay - Tại khoản 3 Điều 10, đề nghị chỉnh sửa quy định “Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay đã được các Nhà chức trách hàng không quy định tại <u>khoản 2 Điều 9</u> phê chuẩn, với điều kiện các sản phẩm này thuộc thiết kế loại do chính cơ quan đó cấp lần đầu” thành “Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay đã được các Nhà chức trách hàng không quy định tại <u>khoản 2 Điều này</u> phê chuẩn với điều kiện các sản phẩm này thuộc thiết kế loại do chính cơ quan đó cấp lần đầu” cho chính xác điều khoản được viện dẫn vì nội dung về Nhà chức trách hàng không Việt Nam kiểm tra, đánh giá và cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất được quy định tại khoản 2 Điều 10 Dự thảo.	Bộ Xây dựng tiếp thu và cập nhật vào nội dung dự thảo. Điều 10. Sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay ... 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay đã được các Nhà chức trách hàng không quy định tại khoản 2 Điều 8 phê chuẩn, với điều kiện các sản phẩm này thuộc thiết kế loại do chính cơ quan đó cấp lần đầu.
		5. Điều 13. Yêu cầu và điều kiện đăng ký quốc tịch tàu bay - Tại khoản 3 Điều 13, đề nghị chỉnh sửa quy định “Tàu bay được đăng ký tạm thời mang quốc tịch Việt Nam nếu tàu bay đó đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam và đáp ứng các điều kiện quy định tại các điểm b) <u>khoản 2 Điều này</u>” thành “Tàu bay được đăng ký tạm thời mang quốc tịch Việt Nam	Bộ Xây dựng tiếp thu và cập nhật vào nội dung dự thảo. Điều 13. Yêu cầu và điều kiện đăng ký quốc tịch tàu bay ... 3. Điều kiện tàu bay được đăng ký tạm thời mang quốc tịch Việt Nam Tàu bay được đăng ký tạm thời mang quốc tịch Việt

		<i>nếu tàu bay đó đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam và đáp ứng các điều kiện quy định tại điểm b khoản 2 Điều này” cho chính xác điều khoản được viện dẫn.</i>	Nam nếu tàu bay đó đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam và đáp ứng các điều kiện quy định tại các điểm b khoản 2 Điều này.
		6. Điều 14. Thủ tục đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam Tại khoản 2 Điều 14, đề nghị chỉnh sửa quy định “<i>Trường hợp giấy tờ, tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký do cơ quan nước ngoài có thẩm quyền cấp thì các giấy tờ, tài liệu này phải được hợp pháp hóa lãnh sự theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp được miễn hợp pháp hóa lãnh sự theo Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên hoặc theo nguyên tắc có đi có lại</i>” thành “<i>Trường hợp giấy tờ, tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký do cơ quan nước ngoài có thẩm quyền cấp thì các giấy tờ, tài liệu này phải được hợp pháp hóa lãnh sự theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp được miễn hợp pháp hóa lãnh sự theo Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên hoặc theo nguyên tắc có đi có lại</i>”. Việc chỉnh sửa này nhằm đảm bảo phù hợp theo quy định của Luật Điều ước quốc tế là “<i>Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên là điều ước quốc tế đang có hiệu lực đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam</i>”. Theo đó, đề nghị chỉnh sửa nội dung tương tự tại các điều khoản khác trong Dự thảo cho phù hợp.	- Bộ Xây dựng tiếp thu và cập nhật vào nội dung dự thảo. - Bộ Xây dựng đã rà soát toàn bộ dự thảo Nghị định và sửa đổi, bổ sung để đảm bảo kỹ thuật trình bày theo quy định. Điều 14. Thủ tục đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam ... 2. Hồ sơ đề nghị đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, bao gồm: ... b)... Trường hợp giấy tờ, tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký do cơ quan nước ngoài có thẩm quyền cấp thì các giấy tờ, tài liệu này phải được hợp pháp hóa lãnh sự theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp được miễn hợp pháp hóa lãnh sự theo Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên hoặc theo nguyên tắc có đi có lại;
		7. Kỹ thuật trình bày - Điểm a khoản 1 Điều 5: Đề nghị chỉnh sửa cách trình bày “a) nộp hồ sơ đầy đủ theo quy định và chịu trách nhiệm về tính xác thực của các thông tin trong hồ sơ;” thành “a) Nộp hồ sơ đầy đủ theo quy định và chịu trách nhiệm về tính xác thực của các thông tin trong hồ sơ;” cho phù hợp theo quy tắc viết hoa trong văn bản.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo đảm bảo phù hợp theo quy định tại Nghị định số 78/2025/NĐ-CP

		- Đề nghị rà soát, không viết hoa từ “khoản” khi viện dẫn trong văn bản nhằm đảm bảo phù hợp theo quy tắc viết hoa trong văn bản quy phạm pháp luật tại Phụ lục 1 ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP là “<i>Trường hợp viện dẫn phân, chương, mục, tiểu mục, điều, khoản, điểm của một văn bản cụ thể thì viết hoa chữ cái đầu của phân, chương, mục, tiểu mục, điều</i>”. - Đề nghị rà soát, không trình bày các kí hiệu i,ii,iii... trong một điểm nhằm đảm bảo phù hợp theo quy định tại Điều 63 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP là “<i>Mỗi điểm trong bố cục của văn bản chỉ thể hiện một ý; không sử dụng các ký hiệu khác để thể hiện các ý trong một điểm</i>”. - Đề nghị chỉnh sửa cách viện dẫn Luật Hàng không dân dụng Việt Nam nhằm đảm bảo phù hợp theo kỹ thuật viện dẫn văn bản tại Điều 68 Nghị định số 78/2025/NĐCP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP) là “<i>Đối với văn bản được viện dẫn là luật, pháp lệnh, khi viện dẫn phải ghi đầy đủ tên văn bản và số, ký hiệu của văn bản; đối với văn bản đã được sửa đổi, bổ sung thì ghi thêm sau tên văn bản, số, ký hiệu của văn bản cụm từ “được sửa đổi, bổ sung bởi” và tên loại văn bản, số, ký hiệu của văn bản sửa đổi, bổ sung; trường hợp được sửa đổi, bổ sung nhiều lần thì từ lần sửa đổi, bổ sung lần thứ hai trở đi chỉ ghi tên loại văn bản, số, ký hiệu của văn bản sửa đổi, bổ sung; Lần viện dẫn tiếp theo, ghi tên loại văn bản, số, ký hiệu của văn bản; đối với văn bản đã được sửa đổi, bổ sung thì ghi thêm sau số, ký hiệu của văn bản cụm từ “được sửa đổi, bổ sung bởi” và tên loại văn bản, số, ký hiệu văn bản</i>”. - Phụ lục ban hành kèm theo Dự thảo: Đề nghị bổ sung nội dung “<i>(Ban hành kèm theo Nghị định số /2026/NĐ-CP ngày tháng năm 2026 của Chính phủ)</i>” cho phù hợp theo hướng dẫn tại Mẫu số 26 tại Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP.	
	2.22. Lào Cai	I. Góp ý đối với Điều 1. Phạm vi điều chỉnh	- Tiếp thu và xin giải trình như sau:

	(Sở XD)	1. Nội dung đề nghị chỉnh sửa “Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định về quản lý nhà nước lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, bao gồm: a) Đăng ký quốc tịch, quản lý, xoá quốc tịch tàu bay, đăng ký quyền đối với tàu bay; giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; b) Người khai thác tàu bay, giấy chứng nhận người khai thác tàu bay; chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay; đình chỉ thực hiện chuyến bay; yêu cầu tàu bay hạ cánh; vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; 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) Bảo vệ môi trường. Nghị định này quy định chi tiết một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và bảo đảm tuân thủ các điều ước quốc tế về hàng không dân dụng mà Việt Nam là thành viên.” 2. Nội dung đề xuất chỉnh sửa “Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định về quản lý nhà nước đối với tàu bay và hoạt động khai thác tàu bay trong lĩnh vực an toàn và đủ điều kiện bay, bao gồm: a) Đăng ký quốc tịch, quản lý, xoá quốc tịch tàu bay; đăng ký quyền đối với tàu bay; giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; b) Người khai thác tàu bay, giấy chứng nhận người khai thác tàu bay; chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, quốc gia đăng ký tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay; đình chỉ thực hiện chuyến bay; yêu cầu tàu bay hạ cánh; vận chuyển hàng hóa nguy	+ Để quản lý an toàn trong “vận tải hàng không” có 03 lĩnh vực chính là: An toàn cảng hàng không; An toàn hoạt động bay; An toàn của tàu bay và khai thác tàu bay. Cụm từ “tàu bay và khai thác tàu bay” để phân biệt với 02 lĩnh vực quản lý an toàn cảng hàng không và quản lý an toàn hoạt động bay.
--	---------	---	--

		hiểm liên quan đến an toàn 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) Bảo vệ môi trường trong hoạt động tàu bay. 2. Nghị định này quy định chi tiết một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam về tàu bay và khai thác tàu bay, bảo đảm tuân thủ các điều ước quốc tế về hàng không dân dụng mà Việt Nam là thành viên.” 3. Lý do đề xuất: Quy định hiện hành có phạm vi điều chỉnh rộng, bao trùm cả nội dung quản lý an toàn – đủ điều kiện bay và hoạt động khai thác mang tính kinh doanh, dễ dẫn đến chồng lấn với các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh vận chuyển hàng không và kinh doanh hàng không. Do đó việc làm rõ phạm vi điều chỉnh theo hướng tập trung vào quản lý nhà nước về an toàn và đủ điều kiện bay của tàu bay, đồng thời quy định rõ các nội dung khai thác tàu bay gắn với yêu cầu an toàn, sẽ bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật và thuận lợi cho tổ chức thực hiện.	
		II. Góp ý đối với một số điều khoản cụ thể 1. Khoản 19 Điều 3: Tại dự thảo đang có quy định về cụm từ “microfilm”. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 2 Điều 60 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP Quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức thực hiện, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật có nội dung sau: “Từ ngữ nước ngoài chỉ được sử dụng khi không có từ ngữ tiếng Việt tương ứng để thay thế và phải được phiên âm sang tiếng Việt hoặc có thể sử dụng trực tiếp nếu là từ ngữ thông dụng, phổ thông”. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo đánh giá lại việc sử dụng cụm từ “microfilm” để quy định cho phù hợp.	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo. 12. <i>Hồ sơ</i> là tập tài liệu có liên quan với nhau về một vấn đề, một sự việc, một đối tượng cụ thể hoặc có cùng đặc điểm hình thành trong quá trình theo dõi, giải quyết công việc thuộc phạm vi chức năng, nhiệm vụ của cơ quan, tổ chức, cá nhân.
		2. Khoản 3 Điều 6, khoản 2 Điều 13, khoản 2 Điều 14: Đề nghị kết cấu lại thể thức trình bày đề đảm bảo khi văn	Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo Nghị định.

		bản được viện dẫn phù hợp với quy định tại điểm b khoản 2 mục I phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP, chỉ quy định “Điều”, “khoản”, “các điểm”.	
		3. Khoản 2 Điều 72: Đề nghị sửa đổi như sau: “2. Bãi bỏ toàn bộ các Nghị định sau đây: a) Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay b) Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng c) Nghị định số 246/2025/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ, Chương V Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng (được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2019).”	Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo Khoản 2 Điều 68: như sau: “2. Bãi bỏ các văn bản quy phạm pháp luật sau đây: a) Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay; b) Điều 1 Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng c) Nghị định số 246/2025/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ; d) Chương V Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng (được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15 tháng 11 năm 2019).”
III	CÁC ỦY BAN, HIỆP HỘI, TỔ CHỨC XÃ HỘI, DOANH NGHIỆP		
	3.1. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) có một số ý kiến góp ý đối với Dự thảo Nghị định cụ thể như sau: 1. Khoản 27 Điều 3 (Giải thích từ ngữ):	Tiếp thu và bỏ định nghĩa “Nhân viên hàng không” ra khỏi dự thảo do đã được nêu tại khoản 1 Điều 8 Luật HKDDVN năm 2025.

	(VATM)	- Dự thảo hiện quy định: “27. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay, có giấy phép, giấy chứng nhận chuyên môn phù hợp do Cục HKVN cấp hoặc công nhận.”. - VATM kiến nghị sửa đổi lại như sau: “27. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không.” để bảo đảm thống nhất với quy định tại khoản 1 Điều 8 Luật HKDDVN năm 2025 (“Nhân viên hàng không là người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không. Nhân viên hàng không là người lao động có hợp đồng thì hợp đồng lao động phải được ký kết bằng văn bản.”).	
		2. Điểm a khoản 1 Điều 37 (Hoạt động khai thác tàu bay): Đề nghị sửa mục đích khai thác “hàng không chuyên dụng” thành “hàng không chuyên dùng” đúng theo quy định tại khoản 1 Điều 49 Luật HKDDVN năm 2025.	-Tiếp thu ý kiến và sửa đổi Dự thảo. Điều 34. Hoạt động khai thác tàu bay 1. Hoạt động khai thác tàu bay được phân loại theo các tiêu chí sau: a) Theo mục đích khai thác bao gồm khai thác vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng và hàng không chung;
		3. Khoản 1 Điều 41 (Thẩm quyền cấp phép cho việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với vũ khí, dụng cụ chiến tranh vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam): - Dự thảo Nghị định hiện quy định thẩm quyền cấp phép cho trường hợp trên thuộc về Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ theo quy định của pháp luật Việt Nam về năng lượng nguyên tử. - Tuy nhiên, tại Dự thảo Nghị định về Hoạt động bay (cũng do Bộ Xây dựng chủ trì, lấy ý kiến) hiện quy định như sau: “4. Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng cấp phép bay cho: d) Chuyến bay đi, đến Việt Nam chở vật liệu phóng xạ xuất, nhập khẩu ra, vào Việt Nam sau khi được Bộ Khoa	- Tiếp thu và giải trình như sau: Việc vận chuyển vật liệu phóng xạ phải được Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ cấp phép. Chuyến bay thực hiện việc vận chuyển nêu trên được Nhà chức trách hàng không cấp phép.

		<i>học, công nghệ và môi trường cấp giấy phép xuất, nhập khẩu vật liệu phóng xạ.</i>” (điểm d khoản 4 Điều 15 Dự thảo Nghị định về Hoạt động bay). Vì vậy, VATM kiến nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo và các cơ quan liên quan xem xét, rà soát, bảo đảm thống nhất, tránh chồng chéo các quy định về cùng một vấn đề.	
		4. Điều 44 (Đình chỉ thực hiện chuyến bay) - Dự thảo hiện quy định thẩm quyền các trường hợp đình chỉ chuyến bay khi phát hiện “vi phạm các quy định về an toàn hàng không” hoặc “vi phạm an ninh hàng không”, “an ninh quốc gia”. - Tuy nhiên, điểm a khoản 1 Điều 24 Luật HKDDVN năm 2025 liệt kê cả trường hợp “chuyến bay có dấu hiệu vi phạm các quy định về bảo đảm quốc phòng”. Vì vậy, kiến nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát lại và bổ sung để bảo đảm đầy đủ các trường hợp quy định về đình chỉ chuyến bay tại Điều 44 Dự thảo Nghị định để bảo đảm thống nhất với quy định của Luật HKDDVN năm 2025.	- Tiếp thu và điều chỉnh Dự thảo: Điều 42. Đình chỉ thực hiện chuyến bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ thực hiện chuyến bay khi phát hiện vi phạm các quy định về an toàn hàng không hoặc khi tiếp nhận yêu cầu đình chỉ chuyến bay theo thông báo bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia đối với các trường hợp vi phạm các quy định về an ninh hàng không, đảm bảo quốc phòng hoặc an ninh quốc gia. 2. Chuyến bay bị đình chỉ chỉ được tiếp tục thực hiện sau khi các nguyên nhân dẫn đến việc đình chỉ đã được khắc phục và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ; trường hợp liên quan đến an ninh hàng không, quốc phòng, hoặc an ninh quốc gia, việc chấp thuận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện trên cơ sở nhận được thông báo bằng văn bản hoặc thư điện tử công vụ của Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia theo quy định của pháp luật. Điều 43. Yêu cầu tàu bay hạ cánh 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu tàu bay hạ cánh bắt buộc đối với các chuyến bay có dấu hiệu uy hiếp an toàn hàng không hoặc

			khi tiếp nhận yêu cầu tàu bay hạ cánh theo thông báo bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia đối với các trường hợp vi phạm quy định về an ninh hàng không, quốc phòng hoặc an ninh quốc gia. 2. Trường hợp tàu bay không chấp hành yêu cầu hạ cánh bắt buộc tại địa điểm theo chỉ định, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo, đề nghị cơ quan chuyên trách bảo vệ an ninh quốc gia xem xét, quyết định và tổ chức thực hiện các biện pháp cưỡng chế hạ cánh theo quy định của pháp luật Việt Nam về an ninh quốc gia. 3. Chuyến bay bị yêu cầu hạ cánh chỉ được tiếp tục thực hiện sau khi Nhà chức trách hàng không Việt Nam xác định các nguyên nhân uy hiếp an toàn hàng không đã được khắc phục hoặc sau khi nhận được thông báo bằng văn bản hoặc thư điện tử công vụ của Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia về việc các tình huống dẫn đến yêu cầu chuyển bay hạ cánh đã được kiểm soát.
	3.2 VAECO	1. Điều 3, Khoản 26 Nội dung trong dự thảo: Định nghĩa “Nhân viên bảo dưỡng tàu bay” - Tại Khoản 1 Điều 7 của Nghị định 145/2020/NĐ-CP ngày 14/12/2020 quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Bộ Luật lao động về điều kiện lao động và quan hệ lao động, có đề cập đến khái niệm “nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay”; và tại Khoản 2 Điều 21 của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng có đề cập	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: Bổ sung khoản 20 Điều 3: 20. <i>Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay</i> là cá nhân có giấy phép của Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận để thực hiện công việc kiểm tra trước chuyến bay và thực hiện hoặc giám sát công việc bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang thiết bị tàu bay mà cá nhân đó được phê chuẩn hoặc công nhận.

		đến khái niệm “nhân viên bảo dưỡng”. Hiện đang chưa có sự thống nhất các khái niệm này trong các tài liệu. → Đề xuất sử dụng cách thức định nghĩa chung để thống nhất các khái niệm này trong các tài liệu. - Tại Khoản 1 Điều 7 của Nghị định 145/2020/NĐ-CP nêu trên có đề cập đến khái niệm “nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không”. Tuy vậy, hiện chưa có văn bản quy phạm pháp luật nào có định nghĩa cụ thể cho khái niệm này. → Đề xuất xem xét bổ sung định nghĩa cụ thể để doanh nghiệp có cơ sở thực hiện.	
		Điều 53, Khoản 2 Nội dung trong dự thảo: “Tổ chức bảo dưỡng phải có bộ máy điều hành, tài liệu giải trình tổ chức, hệ thống quy trình bảo dưỡng, hệ thống quản lý an toàn - chất lượng, đầy đủ cơ sở vật chất, phương tiện, trang thiết bị, nhân lực, dữ liệu kỹ thuật, chương trình huấn luyện, hệ thống lưu trữ hồ sơ để thực hiện bảo dưỡng theo phạm vi, năng lực đề nghị phê chuẩn.” Ý kiến Đề xuất sửa đổi “phương tiện, trang thiết bị” thành “dụng cụ, trang thiết bị” cho phù hợp với thực tế cơ sở bảo dưỡng tàu bay.	- Tiếp thu, cập nhật dự thảo: Điều 50. Yêu cầu đối với tổ chức bảo dưỡng 2. Theo phạm vi phê chuẩn đề nghị, tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các điều kiện sau: ... e) Phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ, vật tư: trang bị hoặc thuê phương tiện, dụng cụ, thiết bị, vật tư theo yêu cầu trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng;
	3.3. Vietnam Airlines	1. Điều 3, Khoản 1 - Nội dung đề xuất chỉnh sửa: “Bảo dưỡng là việc thực hiện các công việc cần thiết để đảm bảo tình trạng đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay, động cơ, cánh quạt và thiết bị tàu bay, bao gồm một hoặc kết hợp các công việc như đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và áp dụng cải tiến kỹ thuật” -Lý do: Đề nghị xem lại cụm từ “công việc sửa chữa” vì theo ICAO Annex 8 nội dung bảo dưỡng là rộng hơn và sửa chữa chỉ là 01 nội dung trong đó. Cụ thể như sau: “ICAO Annex 8 – Airworthiness of Aircraft”, Part I: Maintenance means the performance of tasks required to	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: Điều 3. Giải thích từ ngữ 1. <i>Bảo dưỡng</i> là việc thực hiện các công việc trên tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc thiết bị tàu bay nhằm bảo đảm duy trì tình trạng đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, thiết bị tàu bay đó, bao gồm một hoặc nhiều công việc sau: đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và thực hiện sửa chữa hoặc thay đổi thiết kế.

		ensure the continuing airworthiness of an aircraft, including any one or combination of the following: overhaul, inspection, replacement, defect rectification, and the embodiment of a modification or repair”.	
		2. Điều 3, Khoản 17: Hiện chỉ nói đến quy trình, chính sách. Đề nghị xem bổ sung thêm cơ cấu tổ chức, trách nhiệm. (Tham khảo ICAO Doc 9760, 4.1.2)	Xin tiếp thu, giải trình và điều chỉnh như sau: Theo ICAO Annex 19 về hệ thống quản lý an toàn và Doc 9859 về tài liệu hướng dẫn quản lý an toàn, hệ thống quản lý chất lượng được định nghĩa là “Documented policies, processes and procedures; the assignment of responsibilities and authorities; and the establishment of a set of principles of management to ensure that an organization’s products and services consistently meet the required standards and satisfy customer requirements.” Định nghĩa tại khoản 17 Điều 3 bám sát theo định nghĩa về hệ thống quản lý chất lượng của ICAO. - Cập nhật Dự thảo như sau: 11. <i>Hệ thống quản lý chất lượng</i> là tập hợp các chính sách, quy trình và nguồn lực được thiết lập để kiểm soát, đánh giá việc tuân thủ và thực hiện các biện pháp cải tiến nhằm duy trì chất lượng sản phẩm, dịch vụ hàng không.
		3. Điều 3, Khoản 31 - Nội dung đề xuất chỉnh sửa: “Quốc gia thiết kế là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế loại tàu bay, động cơ, cánh quạt và các sản phẩm hàng không liên quan” - Lý do: Chỉ mới đề cập thiết kế loại tàu bay. Đề nghị xem xét lại để bao gồm cả các thiết kế loại khác như động cơ, cánh quạt. Tham chiếu ICAO Annex 8 (State of Design. The State having jurisdiction over the organization responsible for the type design).	Đề nghị giữ nguyên, nội dung dự thảo đã bám sát theo định nghĩa tại ICAO Annex 8: 24. <i>Quốc gia thiết kế</i> là quốc gia có quyền tài phán đối với tổ chức chịu trách nhiệm về thiết kế loại.

		4. Điều 43. Tài liệu mang theo chuyến bay - Bổ sung Giấy chứng nhận tiếng ồn (Noise Certificate). Tham chiếu ICAO Annex 6 part I, mục 6.13 (An aeroplane shall carry a document attesting noise certification).	- Tiếp thu, giải trình và điều chỉnh như sau: Nội dung quy định tài liệu Giấy chứng nhận tiếng ồn là một phần của khoản h) “Các tài liệu liên quan khác được bổ sung phù hợp với đặc điểm của hoạt động khai thác tàu bay theo quy định.” sẽ được quy định cụ thể tại Bộ QCATHK ban hành kèm Thông tư hướng dẫn. Nội dung dự thảo Nghị định tuân thủ đầy đủ theo quy định những nội dung theo yêu cầu tại Công ước Chicago. Điều 41. Tài liệu mang theo chuyến bay 1. Tàu bay khi khai thác tại lãnh thổ Việt Nam phải mang theo các giấy tờ, tài liệu sau: a) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay; b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; c) Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay, nếu được lắp đặt; d) Giấy phép, chứng chỉ phù hợp của thành viên tổ bay; đ) Nhật ký hành trình của tàu bay hoặc tài liệu tương đương; e) Bản kê khai hành khách trong trường hợp vận chuyển hành khách; g) Bản kê khai hàng hoá trong trường hợp vận chuyển hàng hoá; h) Các tài liệu liên quan khác được bổ sung phù hợp với đặc điểm của hoạt động khai thác tàu bay theo quy định. 2. Các tài liệu quy định tại điểm a, b, c, khoản 1 Điều này phải là bản gốc theo quy định của pháp luật Việt Nam về công tác văn thư.
		5. Điều 53, Khoản 1: - Nội dung đề xuất chỉnh sửa: “Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, bảo dưỡng động cơ tàu bay, cánh quạt	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: 1. Tổ chức bảo dưỡng là một tổ chức được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực

		tàu bay và trang thiết bị tàu bay lắp trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng; trường hợp tổ chức được cơ quan có thẩm quyền của quốc gia thành viên ICAO khác phê chuẩn thì phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận hoặc chấp thuận theo quy định.” - Lý do: Đề nghị xem xét bổ sung thêm việc công nhận/chấp thuận Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo dưỡng theo ICAO Annex 6 Part I, 8.1.2 (a): “8.1.2 The operator shall not operate an aeroplane unless maintenance on the aeroplane, including any associated engine, peller and part, is carried out: a) by an organization complying with Annex 8, Part II, Chapter 6 that is either approved by the State of Registry of the aeroplane or is approved by another Contracting State and is accepted by the State of Registry;	hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay hoặc thay mặt chủ sở hữu, người khai thác tàu bay thực hiện quản lý các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay.
		6. Đề nghị thống nhất sử dụng cụm từ “Nhà chức trách hàng không” trong toàn bộ Dự thảo ND. Hiện tại còn một số vị trí ghi chưa chính xác là “Nhà chức hàng không”	Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo.
		7. Điều 43, khoản 3: - Đề nghị sử dụng thống nhất định nghĩa về phụ tùng vật tư tàu bay theo quy định tại Điều 4 ND 110 và phù hợp với thông lệ quốc tế (theo định nghĩa của ICAO, IATA). Cụ thể sửa đổi như sau “ Phụ tùng vật tư tàu bay là các chi tiết của tàu bay, động cơ bao gồm cả động cơ phụ, càn và dụng cụ, trang thiết bị chuyên dùng phục vụ khai thác, bảo dưỡng, sửa chữa. Danh mục phụ tùng vật tư tàu bay được liệt kê trong các tài liệu do nhà sản xuất ban hành. - Lý do: Theo định nghĩa nêu trên vật tư bao gồm cả tàu bay, thân cánh và động cơ. Định nghĩa nêu trên có thể gây bất cập trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa và quản lý đối với bảo dưỡng, khai thác tàu bay.	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: 40. <i>Vật tư</i> là các sản phẩm hàng không, thiết bị, phụ tùng, linh kiện và các chi tiết rời được sử dụng để lắp đặt, thay thế hoặc phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay.

		8. Điều 13: - Nội dung đề xuất: i) Đối với tàu bay thực hiện vận chuyển hành khách: Không quá 10 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 20 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê. Riêng đối với tàu bay trực thăng không quá 25 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê; ii) Đối với tàu bay vận chuyển hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, kinh doanh hàng không chung: Không quá 15 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 25 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê; - Lý do đề xuất: (i) Hiện nay, đa số tàu bay trên thị trường đều là tàu bay lắp đặt công nghệ cao và tiên tiến, đảm bảo an toàn với độ tin cậy cao. (ii) Trong bối cảnh thị trường tàu bay toàn cầu đang khan hiếm nguồn cung, đặc biệt là các loại tàu bay thân hẹp, quy định này sẽ hạn chế khả năng mở rộng và nâng cao nguồn lực tàu bay của TCTHK. (iii) ICAO cũng như phần lớn các quốc gia lớn trên thế giới không thời hạn tuổi tối đa cho tàu bay (Mỹ/ EU/ Anh/ Úc/ Canada/ Nhật bản/ Hàn quốc/ Singapore...), không áp đặt giới hạn tuổi tối đa theo năm sản xuất, mà tập trung đảm bảo tàu bay tuân thủ chuẩn an toàn, có chứng nhận đủ điều kiện bay, đáp ứng các yêu cầu về bảo dưỡng, sửa chữa, và tuân thủ chỉ thị kỹ thuật bắt buộc. (iv) Tăng thêm sự lựa chọn của các hãng hàng không nội địa trong quá trình đàm phán, thương lượng với các hãng cho thuê tàu bay.	- Tiếp thu góp ý và nghiên cứu bổ sung vào Dự thảo Nghị định về Vận tải hàng không do nội dung này đang được Dự thảo chi tiết tại Nghị định về Vận tải hàng không.
--	--	---	---

	3.4. Công ty Cổ phần Hàng không Hải Âu	Công ty Cổ phần Hàng không Hải Âu đề xuất bổ sung các nội dung sau trong Nghị Định:	
		1. Điều 1. Phạm vi điều chỉnh bổ sung 01 điểm cho khoản 1 (phần bôi vàng): 1. Nghị định này quy định về quản lý nhà nước lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, bao gồm: a) Đăng ký quốc tịch, quản lý, xoá quốc tịch tàu bay, đăng ký quyền đối với tàu bay; giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; b) Người khai thác tàu bay, giấy chứng nhận người khai thác tàu bay; chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay; đình chỉ thực hiện chuyên bay; yêu cầu tàu bay hạ cánh; vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; 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; c.x) Tổ chức quản lý khả phi tàu bay; d) Bảo vệ môi trường.	- Tiếp thu ý kiến, đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Bộ Xây dựng dự thảo bổ sung chức năng quản lý bảo dưỡng là một phần năng định của tổ chức bảo dưỡng tại Chương V của dự thảo.
		3. Bổ sung 01 Chương về Tổ chức quản lý khả phi Chương VII.X TỔ CHỨC QUẢN LÝ KHẢ PHI Điều X1. Điều kiện cung cấp dịch vụ quản lý khả phi tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay 1. Tổ chức cung cấp dịch vụ khả phi tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay tại Việt Nam phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi. 2. Tổ chức thiết kế phải có bộ máy điều hành, tài liệu giải trình tổ chức, hệ thống quy trình thiết kế, hệ thống quản lý an toàn - chất lượng, đầy đủ cơ sở vật chất, phương	- Tiếp thu ý kiến, Bộ Xây dựng dự thảo bổ sung chức năng quản lý bảo dưỡng là một phần năng định của tổ chức bảo dưỡng tại Chương V của dự thảo. Chương V TỔ CHỨC BẢO DƯỠNG Điều 50. Yêu cầu đối với tổ chức bảo dưỡng 1. Tổ chức bảo dưỡng là một tổ chức được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay hoặc thay mặt chủ sở hữu, người khai thác tàu bay thực hiện quản lý các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục của tàu

	tiện, trang thiết bị, nhân lực, dữ liệu kỹ thuật, chương trình huấn luyện, hệ thống lưu trữ hồ sơ để thực hiện thiết kế theo phạm vi, năng lực đề nghị phê chuẩn. Điều X2. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi bao gồm: a) Cơ quan cấp, họ tên, chức danh của người ban hành Giấy chứng nhận; b) Số Giấy chứng nhận phê chuẩn; c) Tên và địa chỉ đăng ký của tổ chức quản lý khả phi; d) Ngày cấp lần đầu, ngày cấp lại và ngày hết hạn; e) Năng định cấp cho tổ chức quản lý khả phi; g) Địa điểm các cơ sở quản lý khả phi. 2. Hạn hiệu lực Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi. a) Khi cấp lần đầu, Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi có thời hạn 12 tháng kể từ ngày cấp. b) Khi gia hạn, Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi có hiệu lực không quá 24 tháng kể từ ngày cấp tùy thuộc vào kết quả của chương trình đánh giá rủi ro của Nhà chức trách hàng không Việt Nam. 3. Trong trường hợp Tổ chức quản lý khả phi giải thể hoặc tự từ bỏ Giấy chứng nhận Tổ chức khả phi thì người sở hữu Giấy chứng nhận Tổ chức khả phi phải thông báo ngay và hoàn trả Giấy chứng nhận Tổ chức khả phi cùng với Tài liệu phạm vi hoạt động đính kèm về Nhà chức trách hàng không Việt Nam. Đồng thời, Tổ chức quản lý khả phi đó phải bàn giao đầy đủ hồ sơ khả phi đang quản lý cho chủ sở hữu tàu bay, cảnh quạt tàu bay, động cơ tàu bay, thiết bị tàu bay mà Tổ chức quản lý khả phi đang đảm nhiệm cung cấp dịch vụ này. 4. Người đề nghị cấp, gia hạn, sửa đổi Giấy chứng	bay. 2. Theo phạm vi phê chuẩn đề nghị, tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các điều kiện sau: a) Bộ máy điều hành: đảm bảo có đầy đủ các vị trí điều hành bao gồm giám đốc điều hành và các vị trí chủ chốt có đầy đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, hiểu biết về hàng không dân dụng; b) Hệ thống tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng: miêu tả đầy đủ sơ đồ quản lý, chức năng, nhiệm vụ, các yêu cầu về huấn luyện, đào tạo, trình độ, kinh nghiệm của từng vị trí làm việc trong hệ thống bảo dưỡng và quản lý bảo dưỡng; các quy trình bảo dưỡng, lập kế hoạch bảo dưỡng, quy trình tiếp nhận, quản lý, đánh giá, phân phối các dữ liệu bảo dưỡng, hợp đồng cung cấp dịch vụ bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng, các thông tin liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, quy trình thực hiện các công việc phải thuê ngoài, quy trình tự đánh giá năng lực bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng; c) Nguồn nhân lực: có đầy đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu theo từng vị trí làm việc của tổ chức; d) Hệ thống quản lý an toàn - chất lượng: xây dựng hệ thống để thực hiện công tác kiểm tra, giám sát, đánh giá an toàn chất lượng theo chương trình nhằm chủ động phát hiện các mối nguy hiểm, đánh giá và phòng ngừa rủi ro trong tất cả các hoạt động bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng; đ) Cơ sở vật chất: thiết lập nhà xưởng, nhà chứa tàu bay, kho chứa vật tư, phụ tùng, dụng cụ, thiết bị đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật hàng không có liên quan, đảm bảo các yêu cầu về an toàn, bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ; e) Phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ, vật tư: trang bị hoặc thuê phương tiện, dụng cụ, thiết
--	--	--

		nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế phải nộp phí và lệ phí theo quy định của pháp luật. Thời gian thực hiện việc nộp phí và lệ phí của người đề nghị và thời gian khắc phục các điểm không phù hợp trong quá trình kiểm tra không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Điều X3. Cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi 1. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua hệ thống bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. 2. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, bao gồm: a) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế theo Mẫu số Y Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Tài liệu giải trình tổ chức quản lý khả phi; c) Tài liệu chương trình huấn luyện; d) Tài liệu hệ thống quản lý an toàn; e) Tài liệu giải trình năng lực; g) Tài liệu quy trình hoạt động; h) Hồ sơ nhân sự điều hành; i) Danh sách nhân sự của tổ chức; k) Liệt kê tất cả các Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi và năng định đã được cấp bởi các nhà chức trách hàng không nước ngoài (nếu có); 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. 4. Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 7 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách	bị, vật tư theo yêu cầu trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng; g) Dữ liệu bảo dưỡng: thực hiện bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng do Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận; h) Hệ thống quản lý lưu trữ hồ sơ: thiết lập hệ thống quản lý lưu giữ hồ sơ nhân viên, hồ sơ thiết bị, phụ tùng, dụng cụ, hồ sơ bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng đảm bảo an toàn thông tin, phòng chống cháy nổ và khả năng khôi phục thông tin khi hồ sơ lưu giữ bị mất, hỏng. 3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành hướng dẫn chi tiết các quy định tại khoản 2 Điều này. Điều 51. Thẩm quyền của tổ chức bảo dưỡng Tổ chức được cấp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng có thẩm quyền: 1. Bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay trong phạm vi được phê chuẩn. Cấp xác nhận hoàn thành bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng phù hợp với các giới hạn áp dụng cho tổ chức bảo dưỡng. 2. Trong trường hợp đặc biệt, tổ chức bảo dưỡng được thực hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay ngoài địa điểm được phê chuẩn khi nội dung bảo dưỡng trong phạm vi năng định và phải xây dựng quy trình thực hiện trong tài liệu giải trình tổ chức bảo dưỡng. 3. Thực hiện các yêu cầu đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay trong phạm vi hợp đồng về quản lý bảo dưỡng với chủ sở hữu, người khai thác tàu bay. 4. Ký hợp đồng thực hiện một phần công
--	--	---	---

	hàng không Việt Nam xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức quản lý khả phi. 5. Trong thời hạn 27 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu theo quy định hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do. Điều X4. Sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi 1. Người đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua hệ thống bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. 2. Hồ sơ đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi, bao gồm: a) Đơn đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế theo Mẫu số Y Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định Khoản 2 Điều X3 trong trường hợp có sự thay đổi; 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. 4. Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức quản lý khả phi. 5. Trong thời hạn 15 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp	việc bảo dưỡng với tổ chức bên ngoài chưa được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn với điều kiện tổ chức bảo dưỡng phải thiết lập hệ thống kiểm soát chất lượng các công việc thuê tổ chức bên ngoài thực hiện và chịu trách nhiệm pháp lý cuối cùng đối với sự an toàn, tuân thủ của sản phẩm, dịch vụ được thực hiện bởi tổ chức bên ngoài.
--	--	---

		nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu theo quy định hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do. Điều X5. Gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi được gia hạn khi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi còn hiệu lực hoặc đã hết hiệu lực không quá 60 ngày kể từ ngày hết hạn. Người đề nghị gia hạn phải nộp hồ sơ trong thời hạn từ 30 ngày đến 60 ngày trước ngày hết hạn hiệu lực hoặc trong thời hạn 60 ngày sau ngày hết hạn hiệu lực giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi. 2. Trong trường hợp người đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi nộp hồ sơ chậm, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức quản lý khả phi do giấy chứng nhận hết hiệu lực cho đến khi Giấy chứng nhận được gia hạn theo quy định. 3. Người đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua hệ thống bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. 4. Hồ sơ đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi, bao gồm: a) Đơn đề nghị gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế theo Mẫu số Y Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định Khoản 2 Điều X3 trong trường hợp có sự thay đổi;	
--	--	---	--

		5. Nhà chức trách hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ trong thời hạn 3 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. 6. Trường hợp hồ sơ được chấp nhận, trong thời hạn 5 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét nội dung hồ sơ, thống nhất và thông báo chính thức kế hoạch kiểm tra tổ chức quản lý khả phi. 7. Trong thời hạn 15 ngày làm việc, kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét gia hạn Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức quản lý khả phi cho người làm đơn đề nghị nếu kết quả kiểm tra đáp ứng các yêu cầu theo quy định hoặc thông báo từ chối bằng văn bản, có nêu rõ lý do.	
		3. Bổ sung 02 Phụ lục Tổ chức quản lý khả phi (theo file word gửi đính kèm) - Mẫu số Y1: ĐƠN ĐỀ NGHỊ CẤP, GIA HẠN, SỬA ĐỔI GIẤY CHỨNG NHẬN TỔ CHỨC QUẢN LÝ KHẢ PHI - Mẫu số Y2: Giấy chứng nhận Tổ chức quản lý khả phi được phê chuẩn	- Tiếp thu ý kiến, đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Bộ Xây dựng dự thảo bổ sung chức năng quản lý bảo dưỡng là một phần năng định của tổ chức bảo dưỡng tại Chương V của dự thảo.
	3.5. Công ty TNHH Hàng không Mặt trời Phú Quốc	1. Đối với Chương III, Mục 1, Điều 13, khoản 1, điểm c, tiểu mục (i) đề xuất tăng độ tuổi tàu bay mua từ 10 lên 15 năm và tàu bay thuê từ 20 lên 25 năm, cụ thể như sau: “Đối với tàu bay thực hiện vận chuyển hành khách: Không quá 15 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 25 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê.” Lý do: Nhằm tối ưu chi phí và hiệu quả khai thác và tăng tính linh hoạt cho các hãng hàng không Việt Nam trong khi vẫn đảm bảo các tiêu chuẩn bảo dưỡng an toàn.	- Tiếp thu góp ý và nghiên cứu bổ sung vào Dự thảo Nghị định về Vận tải hàng không do nội dung này đang được Dự thảo chi tiết tại Nghị định về Vận tải hàng không.
		2. Chương IV. Khai thác tàu bay có quy định về Giấy	2. Nội dung về phê chuẩn khai thác trong đó bao

		chứng nhận người khai thác tàu bay ở Điều 47 và các thủ tục cấp, sửa đổi, gia hạn Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay đối với hoạt động vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng. Tuy nhiên, dự thảo Chương này chưa đề cập đến quy định phê chuẩn năng định khai thác đặc biệt (Specific approval) đối với hoạt động hàng không chung theo ICAO Annex 6 Phần II Section 2.1.4 do hoạt động này không yêu cầu phải có Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay. Đây là cơ sở để triển khai thủ tục không gắn liền với thủ tục cấp, sửa đổi, gia hạn Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay ở Thông tư của Bộ xây dựng. Do vậy đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định này ở Nghị định tàu bay và khai thác tàu bay nhằm đảm bảo đáp ứng các quy định của ICAO Annex 6 Phần II.	gồm các loại hình khai thác đặc biệt của người khai thác tàu bay thực hiện loại hình hoạt động hàng không chung được quy định tại Điều 37 khoản 1 (a) và khoản 2. Việc triển khai chi tiết sẽ được quy định tại Thông tư hướng dẫn.
	3.6 Công ty Cổ phần hàng không Bầu Trời Xanh	I. LĨNH VỰC AN TOÀN 1. Hiện nay, phát triển hoạt động khai thác vùng trời tầm thấp đang là xu hướng chung trên thế giới. Vì vậy, kính đề nghị Cục HKVN sớm ban hành các quy định, hướng dẫn cụ thể về khai thác vùng trời tầm thấp, đặc biệt là các quy định khai thác trực thăng tạo hành lang pháp lý để các hãng hàng không trong nước triển khai thực hiện.	Hiện nay quy định khai thác tầm thấp đang được Chính phủ và Bộ, ngành nghiên cứu để xây dựng khung pháp lý, Bộ Xây dựng đang tích cực phối hợp với các Bộ ngành để xây dựng quy định và hướng dẫn cụ thể.
		2. Đề xuất Bộ Quy chế An toàn Hàng không (VAR) được ban hành song ngữ Việt - Anh (hiện tại các bản dịch tiếng Anh chưa được cập nhật kịp thời so với bản tiếng Việt).	Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, ngôn ngữ sử dụng trong văn bản phải là tiếng Việt. Do đó, Bộ QCATHK bắt buộc phải được ban hành bằng tiếng Việt để đảm bảo tính pháp lý. Tuy nhiên, nhằm hỗ trợ các tổ chức và cá nhân trong việc triển khai áp dụng, sau khi ban hành, Cục Hàng không Việt Nam sẽ chủ trì và đồng hành cùng với các tổ chức AOC, AMO, ATO để nghiên cứu, xây dựng bản dịch tiếng Anh nhằm mục đích tham khảo. Tuy nhiên trong mọi trường hợp, nội dung tiếng Việt là căn cứ pháp lý duy nhất để thực hiện và thi hành.
		3. Đề xuất thành lập một ủy ban giám sát bao gồm đại diện của Cục HKVN và các hãng hàng không trong thời gian đầu	Việc ban hành Nghị định, Thông tư phải tuân thủ quy định tại Luật ban hành văn bản quy phạm pháp

		mới ban hành các quy định mới để nghiên cứu và đề xuất điều chỉnh các quy định lên các cấp có thẩm quyền nếu cần thiết.	luật và các quy định liên quan. Các doanh nghiệp cần phải bám sát thời gian lấy ý kiến để nghiên cứu, đánh giá và đề xuất nếu có.
		4. Đề xuất cho phép khai thác với 01 phi công (Single pilot) đối với các loại tàu bay đã được chứng nhận đủ điều kiện khai thác Single pilot theo quy định của Nhà sản xuất.	Tiếp thu ý kiến và sẽ nghiên cứu trong quá trình xây dựng Thông tư hướng dẫn cho các trường hợp cụ thể.
		5. Đề xuất Cục HKVN tổ chức định kỳ rà soát lại bộ đề thi sát hạch lý thuyết để cấp giấy phép cho phi công và kỹ sư (với sự hỗ trợ từ phi công và kỹ sư của các hãng hàng không).	Tiếp thu
		6. Theo các quy định hiện hành, thủ tục xin công nhận giấy phép người lái đối với phi công đã được cấp giấy phép bởi nhà chức trách hàng không nước ngoài phức tạp hơn thủ tục chuyển đổi giấy phép người lái. Do vậy, Bluesky Airways đề xuất đơn giản hóa thủ tục công nhận giấy phép lái tàu bay ngắn hạn (06-12 tháng) tạo điều kiện để phi công có thể sớm bắt đầu công việc và thực hiện thi sát hạch chuyển đổi giấy phép người lái trong đợt huấn luyện định kỳ tiếp theo.	Đề xuất này không có căn cứ để thực hiện do việc chuyển đổi, công nhận phải tuân thủ theo hướng dẫn của ICAO.
		7. Xem xét chấp thuận việc công nhận Chứng chỉ loại (Type Certificate - TC) cho các loại tàu bay đã được cấp TC bởi FAA, EASA... nhằm mục đích đơn giản hóa thủ tục xin nhập khẩu các loại tàu bay mới vào Việt Nam.	Việc thực hiện quy trình xem xét cấp hoặc công nhận giấy chứng nhận loại là yêu cầu bắt buộc để Nhà chức trách hàng không thiết lập năng lực giám sát an toàn đối với loại tàu bay đó theo đúng tiêu chuẩn của ICAO. Do đó, để đảm bảo trách nhiệm của quốc gia đăng ký tàu bay trong việc giám sát an toàn, cơ quan soạn thảo đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo Nghị định.
		8. Xem xét chấp thuận việc công nhận Chứng chỉ phê chuẩn (Approval Certificate) của FAA/ EASA cấp cho Tổ chức huấn luyện (ATO) và các Tổ chức bảo dưỡng tàu bay (MRO) để các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam có thêm lựa chọn nhà cung cấp trong quá trình khai thác. Ngoài ra, việc có số lượng nhà cung cấp hạn chế dẫn đến tàu bay đăng ký Việt Nam khi thực hiện chuyến bay đến các quốc gia không có nhà cung cấp đã được phê chuẩn mà xảy ra sự cố	Theo hướng dẫn tại tài liệu Doc 9760 của ICAO nhằm tuân thủ tiêu chuẩn tại Phụ ước 8 của ICAO, ngoài các công việc đánh giá sự khác biệt về tiêu chuẩn giữa các Quốc gia, Nhà chức trách công nhận tổ chức AMO, ATO vẫn phải thông qua hình thức trao đổi các thông tin với Nhà chức trách của Quốc gia cấp giấy chứng nhận tổ chức (ví dụ như EASA, FAA,...) làm căn cứ để công nhận hiệu lực giấy

		kỹ thuật sẽ không có giải pháp.	chứng nhận. Ngoài ra theo hướng dẫn tại Doc 9760 của ICAO, hãng hàng không trong nước vẫn phải tổ chức đánh giá, huấn luyện đào tạo quy trình cho các đối tác mà ký hợp đồng. Đây là các vấn đề liên quan trực tiếp đến an toàn hàng không, do đó cơ quan soạn thảo đề nghị không tiếp thu.
		9. Đề nghị bỏ quy định trong VAR 14.169 về việc trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng lao động, Người khai thác tàu bay phải gửi danh sách nhân viên hàng không trình độ cao kèm theo bản sao hợp đồng lao động đã ký kết tới Cục HKVN để theo dõi, quản lý vì không phù hợp với thực tiễn.	Tiếp thu ý kiến và sẽ nghiên cứu sửa đổi, bổ sung trong quá trình xây dựng Thông tư.
		10. Đề nghị cho phép sử dụng Chứng chỉ sức khỏe của nhân lực ngành hàng không do một số nhà chức trách hàng không nước ngoài là thành viên của ICAO chấp thuận để tiết kiệm chi phí, tăng cạnh tranh cho các hãng hàng không trong nước.	Hiện tại trong quy định của Bộ QCATHK đã có quy định cho phép công nhận giấy chứng nhận sức khỏe, tuy nhiên quá trình công nhận phải tuân thủ với hướng dẫn của ICAO tại Doc 9379. Để công nhận được giấy chứng nhận sức khỏe, Nhà chức trách hàng không Việt Nam phải được Nhà chức trách hàng không quốc gia cấp giấy chứng nhận sức khỏe gửi toàn bộ hồ sơ khám sức khỏe của nhân viên hàng không để làm cơ sở đánh giá và công nhận hiệu lực giấy chứng nhận sức khỏe.
		11. Các trung tâm y tế chuyên về hàng không hiện có cơ sở vật chất không đảm bảo vệ sinh, dịch vụ chất lượng thấp gây bức xúc cho các hãng hàng không. Đề nghị cho phép các cơ sở y tế tư nhân có đủ điều kiện cung cấp dịch vụ kiểm tra sức khỏe và cấp chứng chỉ sức khỏe cho nhân lực ngành hàng không.	Tiếp thu ý kiến góp ý, hiện tại theo quy định tại Bộ QCATHK không giới hạn các cơ sở y tế có đủ điều kiện theo quy định thực hiện công tác khám sức khỏe cho nhân viên hàng không.
		12. Đề nghị Cục HKVN cho phép Người khai thác bay hàng không chung được tích hợp các tài liệu Hướng dẫn Quản lý chất lượng (Quality Manual), tài liệu Hệ thống Quản lý an toàn (Safety Management System Manual), tài liệu Hướng dẫn Khai thác phần A (Operation Manual - Part A) vào một tài liệu chung.	Hiện tại Bộ QCATHK không có quy định phải tách riêng các tài liệu (ví dụ như QM, SMS, OM-A).

		13. Các loại tàu bay tư nhân do các Hãng hàng không chung khai thác đều là các loại tàu bay khác biệt so với tàu bay thương mại, số lượng Giám khảo phi công (DPE) của Cục HKVN cho các loại tàu bay nói trên rất hạn chế. Bên cạnh đó, các DPE nói trên vẫn đang thực hiện song song công việc của Cục HKVN cũng như của các đơn vị chủ quản. Do vậy, Bluesky Airways kính đề nghị Cục HKVN tạo điều kiện phân quyền/ ủy quyền thêm cho giáo viên/ Cơ trưởng huấn luyện bay của các Hãng để tự thực hiện các nội dung về kiểm tra/ đánh giá định kỳ cho phi công của Hãng mình.	Hiện nay, Bộ QCATHK vẫn đang cho phép việc thực hiện uỷ quyền, bổ nhiệm nhân sự của Người khai thác tàu bay làm giáo viên, giáo viên kiểm tra. Tuy nhiên, việc uỷ quyền và bổ nhiệm các giáo viên, giáo viên kiểm tra phải tuân thủ tiêu chuẩn về năng lực trình độ, kinh nghiệm,... của Bộ QCATHK.
		I. LĨNH VỰC KỸ THUẬT 1. Do một số nhà chức trách hàng không nước ngoài (ví dụ như FAA) không ghi năng định loại tàu bay trên giấy phép của thợ kỹ thuật, nên Bluesky Airways đang gặp khó khăn trong việc chuyển đổi giấy phép nước ngoài của thợ kỹ thuật sang giấy phép do Cục Hàng không Việt Nam cấp. Vì vậy, đề nghị xem xét bổ sung quy định về việc chuyển đổi giấy phép thợ kỹ thuật do nhà chức trách là thành viên ICAO cấp trong trường hợp giấy phép không thể hiện năng định loại tàu bay.	Bộ QCATHK hiện hành đang hoàn toàn tuân thủ theo tiêu chuẩn của ICAO về cấp phép nhân viên hàng không. FAA hiện nay đang thực hiện cấp giấy phép cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay theo hệ thống riêng và không tương thích với tiêu chuẩn của ICAO.
		2. Xem xét xây dựng quy trình về việc bổ sung năng định loại tàu bay mới đưa vào khai thác ở Việt Nam cho thợ kỹ thuật đã có năng định loại tàu bay khác trên giấy phép của Cục HKVN.	Bộ QCATHK hiện hành đã có đầy đủ quy trình, quy định về việc bổ sung năng định cho nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay.
		3. Đặc thù khai thác của các Hãng Hàng không chung không có đường bay, tuyến bay cố định. Do vậy đối với các chuyến bay đi đến ngoài căn cứ chính (home base), sẽ không có các cơ sở bảo dưỡng/ kỹ sư có năng định phù hợp để thực hiện việc khắc phục các sự cố bảo dưỡng phát sinh. Hiện nay, tại Châu Âu, Mỹ và nhiều quốc gia khác, theo quy định của EASA và FAA, những phi công được huấn luyện phù hợp đã được ủy quyền mở MEL khi có sự cố phát sinh để bay tàu về căn cứ chính để sửa chữa. Vì vậy, đề nghị quy định về việc phi công được huấn luyện phù hợp	Việc đảm bảo an toàn cho các tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam luôn luôn là ưu tiên hàng đầu, do đó khi tàu bay bị hỏng cần phải có các nhân viên kỹ thuật có đủ năng lực và kinh nghiệm để đánh giá và khắc phục theo đúng quy định của pháp luật và tiêu chuẩn của ICAO.

		được phép mở MEL đối với những hỏng hóc được trì hoãn không có yêu cầu bổ sung về bảo dưỡng.	
		III. LĨNH VỰC KHAI THÁC 1. Do đặc thù của loại hình kinh doanh với đối tượng khách hàng là thương gia với lịch bay không thường lệ và thường rất đột xuất, Bluesky Airways mong muốn được rút ngắn thời gian tối thiểu để xin phép bay và phản hồi phê duyệt cho các chuyến bay nội địa và quốc tế.	Tiếp thu và rà soát tại Nghị định chuyên ngành liên quan
		2. Để tiết kiệm thời gian trong việc cấp phép, việc kiểm soát số lượng khách lên tàu bay nên được thực hiện tại cửa an ninh tại các đầu sân bay thay vì phải gửi danh sách lên để Cục HKVN phê duyệt trước.	Tiếp thu và rà soát tại Nghị định chuyên ngành liên quan
		3. Đề nghị rút ngắn thời gian xử lý hồ sơ xin phép bay hoặc áp dụng cơ chế miễn trừ thủ tục xin phép bay (cho phép nộp kế hoạch bay thay thế), nhằm tăng cường tính linh hoạt trong hoạt động khai thác hàng không chung và hàng không không thường lệ.	Tiếp thu và rà soát tại Nghị định chuyên ngành liên quan
		4. Quy định hiện hành yêu cầu các hãng khi gọi điện thông báo cho bộ phận thủ tục bay và các đơn vị liên quan cần phải gọi từ số của công ty và ghi âm cuộc gọi. Tuy nhiên hiện nay mọi tương tác giữa các hãng hàng không và Quản lý bay, Cục HKVN và các nhà chức trách đều được thực hiện qua hệ thống website, email hoặc công điện tử, các quy trình liên quan đến thông báo bay và thực hiện thủ tục bay đều được thực hiện thông qua website hoặc phần mềm chuyên dụng. Do đó, toàn bộ thông tin đã được lưu trữ trên hệ thống máy chủ và có thể trích xuất khi cần thiết. Vì vậy, việc yêu cầu ghi âm các cuộc gọi thông báo cho thủ tục bay và các đơn vị liên quan là không còn cần thiết. Đề nghị bỏ quy định này.	Tiếp thu và rà soát tại Nghị định chuyên ngành liên quan
		5. Về việc quy định sử dụng máy tính riêng để tải các dữ liệu và tệp tin từ các trang mạng của Tổng Công ty Quản lý bay Việt Nam. Quy định này không còn phù hợp do hiện nay các tàu bay thương gia hiện đại đều có hệ thống hỗ trợ	Tiếp thu và rà soát tại Nghị định chuyên ngành liên quan

		việc sử dụng lưu trữ ngay trên các thiết bị của tàu bay và việc lưu trữ này được tích hợp trên các ứng dụng toàn cầu. Rất nhiều hãng hàng không đã được Cục HKVN phê chuẩn sử dụng EFB (Electronic Flight Bag) để truy cập các phần mềm cần thiết cũng như tải dữ liệu, tải liệu phục vụ chuyến bay. Thực tế lưu trữ trên từng máy tính cá nhân sẽ dần thay thế bằng các ứng dụng và hệ thống máy chủ nêu trên. Đề nghị bỏ quy định này.	
		6. Hiện nay, theo quy định tại VAR 14.090, phi công khi chuyển sang loại tàu bay mới phải thực hiện bay dưới sự giám sát tối thiểu 100 chặng hoặc 200 giờ bay trên loại tàu bay đó. Đối với loại hình khai thác hàng không không thường lệ, do tần suất bay thấp, việc đáp ứng quy định này có thể kéo dài tới 02 năm. Bên cạnh đó, đối với các phi công có nhiều kinh nghiệm, yêu cầu bay giám sát 100 chặng hoặc 200 giờ bay là không cần thiết. Vì vậy, đề nghị xem xét sửa đổi quy định nêu trên theo hướng linh hoạt hơn, phù hợp với loại hình khai thác và kinh nghiệm của phi công, ví dụ: với phi công có kinh nghiệm trên 1.000 giờ bay khi chuyển loại tàu bay mới, số chặng bay dưới sự giám sát tối thiểu là 10 chặng bay.	Tiếp thu và nghiên cứu trong quá trình xây dựng Thông tư
		7. Do sự khác biệt về khai thác giữa Hàng không chung và Hàng không thương mại, nên việc chỉ định công việc cho phi công, kỹ sư theo hướng dẫn của nhà sản xuất cũng có sự khác nhau. Bluesky Airways kính đề nghị bổ sung quy định cho phép phi công Hàng không chung đã qua huấn luyện phù hợp được thực hiện các công việc được liệt kê trong tài liệu Hướng dẫn phục vụ mặt đất (Ground Servicing Manual) của nhà sản xuất tàu bay tương ứng.	Hiện tại Bộ QCATK không có quy định cấm nhân viên kỹ thuật, phi công Hàng không chung đã qua huấn luyện phù hợp được thực hiện các công việc được liệt kê trong tài liệu Hướng dẫn phục vụ mặt đất (Ground Servicing Manual) của nhà sản xuất tàu bay tương ứng.
IV	Các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Xây dựng		
	4.1. Vụ Quản lý doanh nghiệp	Vụ Quản lý doanh nghiệp không có ý kiến bổ sung đối với nội dung Hồ sơ dự thảo.	Ghi nhận

	4.2. Vụ Tổ chức cán bộ	Hồ sơ dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay không có nội dung liên quan tới phạm vi chức năng, nhiệm vụ của Vụ Tổ chức cán bộ.	Ghi nhận
	4.3. Vụ Pháp chế	1. Điều 1, đề nghị rà soát, sửa đổi để đảm bảo tuân thủ kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật theo Điều 65 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Cụ thể, cần liệt kê chính xác các điều, khoản của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sau đây viết tắt là Luật) được giao quy định chi tiết thay vì nêu chung chung, đồng thời khái quát lại các nội dung chính để phân định rõ giữa nội dung quy định chi tiết và nội dung quy định theo thẩm quyền quản lý nhà nước.	- Đã Tiếp thu và rà soát chỉnh sửa nội dung Dự thảo.
		2. Điều 2 khoản 3 đề nghị rà soát quy định ủy quyền cho tổ chức, cá nhân thực hiện công tác quản lý nhà nước để đảm bảo nguyên tắc hiến định về thực thi quyền lực công vì hiện nay pháp luật chưa có cơ chế giao quyền lực hành chính cho các chủ thể ngoài nhà nước; tương tự như vậy tại khoản 3 Điều 4.	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: Điều 2. Đối tượng áp dụng 4. Cơ quan quản lý nhà nước và tổ chức, cá nhân có thẩm quyền thực hiện công tác quản lý nhà nước, giám sát an toàn đối với tàu bay và khai thác tàu bay. Điều 4. Quy định chung 3. Cơ quan quản lý nhà nước và tổ chức, cá nhân có thẩm quyền thực hiện kiểm tra, giám sát việc tuân thủ của các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay. Các hành vi không tuân thủ hoặc tuân thủ không đầy đủ các quy định tại Nghị định này mà không có lý do phù hợp sẽ là căn cứ để Nhà chức trách hàng không Việt Nam thu hồi, đình chỉ các giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định phạm vi hoạt động có liên quan.
		3. Điều 3 khoản 1 đề nghị rà soát, lược bỏ cụm từ “áp dụng cải tiến kỹ thuật hoặc sửa chữa” do nội dung này vừa trùng lặp với các thành phần đã nêu, vừa không phản ánh đúng bản chất của công tác bảo dưỡng là duy trì tình trạng sẵn	- Tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 3 căn cứ theo định nghĩa tại Phụ ước 8 của ICAO: Điều 3. Giải thích từ ngữ 1. <i>Bảo dưỡng</i> là việc thực hiện các công việc trên

		có. Việc cải tiến kỹ thuật mang tính chất thay đổi thiết kế ban đầu, cần được tách biệt rõ ràng với hoạt động bảo dưỡng thông thường để đảm bảo tính chính xác về thuật ngữ chuyên môn và kỹ thuật.	tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc thiết bị tàu bay nhằm bảo đảm duy trì tình trạng đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, thiết bị tàu bay đó, bao gồm một hoặc nhiều công việc sau: đại tu, kiểm tra, thay thế, khắc phục hỏng hóc và thực hiện sửa chữa hoặc thay đổi thiết kế.
		- Khoản 2 đề nghị sửa đổi định nghĩa bằng chứng tuân thủ theo hướng khẳng định đây là các dữ liệu, hồ sơ kỹ thuật được xác lập thông qua quá trình kiểm tra, thử nghiệm hoặc phân tích để chứng minh tàu bay đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay (Bằng chứng tuân thủ là hệ thống các dữ liệu, hồ sơ kỹ thuật được xác lập thông qua quá trình kiểm định, thử nghiệm hoặc phân tích mà Quốc gia thành viên chấp nhận để chứng minh sự phù hợp với các yêu cầu về đủ điều kiện bay).	- Tiếp thu và bỏ khoản 2 Điều 3 do không sử dụng trong Dự thảo Nghị định. Định nghĩa sẽ được làm rõ định nghĩa tại Thông tư.
		- Khoản 3 đề nghị tách định nghĩa “động cơ cánh quạt” thành một khoản riêng biệt.	- Tiếp thu và bỏ khoản 3 Điều 3, định nghĩa sẽ được làm rõ định nghĩa tại Thông tư.
		- Khoản 4 đề nghị nghiên cứu sửa đổi theo hướng: cải tiến là việc thay đổi thiết kế loại của tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt nhằm nâng cao tính năng, đặc tính kỹ thuật hoặc thay đổi các giới hạn khai thác của sản phẩm hàng không.	- Tiếp thu và sửa lại từ ngữ phù hợp với Phụ ước 8 của ICAO (thay đổi thiết kế) để đảm bảo chuyển hoá đầy đủ quy định của ICAO vào hệ thống pháp luật của Việt Nam. 31. <i>Thay đổi thiết kế</i> là sự thay đổi so với thiết kế loại của tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt.
		- Khoản 5 đề nghị rà soát và sửa đổi định nghĩa để đảm bảo tính chuẩn xác về kỹ thuật và thống nhất với quy định về khái niệm cải tiến tại khoản 4. Việc sử dụng cụm từ “không thể thực hiện bằng các hoạt động cơ bản” mang tính định tính và mơ hồ, do đó cần sửa đổi theo hướng tập trung vào các thay đổi có ảnh hưởng trọng yếu đến giới hạn khai thác, tính năng bay và độ bền cấu trúc của tàu bay.	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo Nghị định. 32. <i>Thay đổi thiết kế lớn</i> là việc thay đổi thiết kế mà có ảnh hưởng đáng kể đến các giới hạn về khối lượng, trọng tâm, sức bền của cấu trúc, hoạt động của động cơ, các đặc tính bay, độ tin cậy, đặc tính khai thác hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay hoặc các tính năng về môi

			trường của tàu bay, động cơ, cánh quạt và các trang thiết bị tàu bay.
		- Khoản 6 đề nghị rà soát sửa đổi định nghĩa để đảm bảo tính bao quát, để việc cải tiến không chỉ giới hạn ở các khuyến cáo đến từ nhà chế tạo mà phải bao gồm cả tổ chức thiết kế được phê chuẩn hoặc các chỉ lệnh kỹ thuật bắt buộc từ cơ quan quản lý hàng không (nếu có).	- Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo Nghị định. 35. <i>Thông báo kỹ thuật</i> là tài liệu do tổ chức thiết kế, chế tạo ban hành để khuyến nghị người khai thác tàu bay thay đổi cấu hình của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị lắp trên tàu bay.
		- Khoản 7 đề nghị rà soát, chỉnh lý các thuật ngữ của định nghĩa để không sử dụng các cụm từ định tính, khó xác định như “chứa đựng đầy đủ và chi tiết” hoặc “được xem xét”. Thay đó, cần sử dụng thuật ngữ “hệ thống các tiêu chuẩn kỹ thuật” cũng như cần nghiên cứu để bổ sung cơ chế “công nhận” để phù hợp với thực tiễn thừa nhận các quy chế an toàn hàng không quốc tế (FAR, EASA) (có thể nghiên cứu sửa đổi theo hướng: các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp là hệ thống các tiêu chuẩn kỹ thuật do Quốc gia thành viên ICAO ban hành hoặc công nhận để áp dụng trong việc chứng nhận và duy trì trạng thái đủ điều kiện bay đối với tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt).	- Tiếp thu và sửa đổi khoản dự thảo theo quy định của ICAO. 2. <i>Các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp</i> là hệ thống các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay được một quốc gia thành viên ICAO thiết lập và ban hành cho việc chứng nhận đối với loại tàu bay, động cơ hay cánh quạt.
		- Khoản 8 đề nghị không sử dụng các cụm từ “bắt buộc phải được” và “các yêu cầu tương tự” để đảm bảo ngôn ngữ của văn bản quy phạm pháp luật. theo đó đề nghị sửa theo hướng: chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD) là các yêu cầu kiểm tra, bảo dưỡng, thay thế đối với tàu bay nhằm ngăn ngừa sự cố uy hiếp an toàn bay do Quốc gia đăng ký tàu bay ban hành hoặc thừa nhận từ chỉ lệnh đủ điều kiện bay từ nhà chức trách hàng không của Quốc gia thiết kế, Quốc gia chế tạo.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo tại Điều 3 theo quy định của ICAO. 3. <i>Chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD)</i> là các yêu cầu kiểm tra, bảo dưỡng, khai thác, thay thế, cập nhật dữ liệu khai thác, bảo dưỡng đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang thiết bị tàu bay nhằm ngăn ngừa nguy cơ uy hiếp an toàn bay do Quốc gia đăng ký tàu bay, Quốc gia thiết kế, Quốc gia chế tạo ban hành hoặc thừa nhận.
		- Khoản 10 đề nghị rà soát và chỉnh lý để loại bỏ các ngôn ngữ mang tính văn dịch, thiếu tính quy phạm như “nền tảng cơ bản” hay “hành động của Quốc gia thành viên”. Theo đó, định nghĩa cần tập trung vào bản chất pháp lý là sự thừa	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo tại Điều 3 theo quy định của ICAO. 5. <i>Công nhận hiệu lực</i> là việc thừa nhận giá trị pháp lý của giấy phép, văn bằng, chứng chỉ hoặc

		nhận kết quả do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài xác lập, nhằm tạo cơ sở cho việc cấp hoặc chấp nhận các giấy phép, chứng chỉ tương đương tại Việt Nam. (ví dụ: Công nhận hiệu lực là việc thừa nhận giá trị pháp lý của giấy phép, văn bằng, chứng chỉ hoặc các phê chuẩn do Quốc gia thành viên ICAO khác cấp để làm căn cứ cho Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc chấp nhận các loại giấy phép, chứng chỉ tương đương. Công nhận hiệu lực bao gồm: a) Công nhận hiệu lực giấy phép là việc thừa nhận giấy phép do Quốc gia thành viên khác cấp có giá trị tương đương với giấy phép do Việt Nam cấp; b) Công nhận hiệu lực giấy chứng nhận đủ điều kiện bay là việc thừa nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Quốc gia thành viên khác cấp có giá trị tương đương với giấy chứng nhận do Việt Nam cấp.	các phê chuẩn, bổ nhiệm hoặc thẩm quyền do Quốc gia thành viên ICAO khác cấp để làm căn cứ cho Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc chấp nhận các loại giấy phép, chứng chỉ tương đương. Công nhận hiệu lực bao gồm a) <i>Công nhận hiệu lực Giấy phép</i> là việc thừa nhận giấy phép do Quốc gia thành viên ICAO khác cấp có giá trị tương đương với giấy phép do Việt Nam cấp. b) <i>Công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay</i> là việc thừa nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Quốc gia thành viên khác cấp có giá trị tương đương với giấy chứng nhận do Việt Nam cấp.
		- Khoản 12 đề nghị thay cụm từ “bất cứ thông tin cần thiết nào” bằng cụm từ “là các thông tin nhằm đảm bảo” và rà soát để chỉnh lý các nội dung trùng lặp trong định nghĩa.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo Điều 3 theo quy định của ICAO. 7. <i>Dữ liệu đủ điều kiện bay</i> là các thông tin cần thiết nhằm đảm bảo một tàu bay hay các bộ phận thiết bị của tàu bay được duy trì ở trạng thái đủ điều kiện bay đối với tàu bay hay đủ điều kiện hoạt động đối với các thiết bị khai thác hoặc thiết bị khẩn nguy.
		- Khoản 16 đề nghị cân nhắc việc sử dụng từ “vật chất” để đảm bảo tính chính xác của ngôn ngữ; làm rõ quy định “trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật hoặc được phân loại theo các tài liệu hướng dẫn này” để đảm bảo tính rõ nghĩa.	Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo. 10. <i>Hàng hoá nguy hiểm</i> là hàng hóa có chứa vật hoặc chất có khả năng gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, sự an toàn của chuyến bay, tài sản hoặc môi trường thuộc danh mục hàng hoá nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO (Doc 9284) hoặc được phân loại theo các tài liệu hướng dẫn này.
		- Khoản 17 đề nghị rà soát, sửa đổi định nghĩa để tránh việc mô tả hoạt động rời rạc, thiếu tính khái về hệ thống mang tính quản trị. Theo đó, cần chỉnh lý theo hướng: hệ thống	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo. 11. <i>Hệ thống quản lý chất lượng</i> là tập hợp các chính sách, quy trình và nguồn lực được thiết lập để

		chất lượng là tập hợp các chính sách, quy trình và nguồn lực được thiết lập để kiểm soát, đánh giá việc tuân thủ và thực hiện các biện pháp cải tiến nhằm duy trì chất lượng sản phẩm, dịch vụ hàng không.	kiểm soát, đánh giá việc tuân thủ và thực hiện các biện pháp cải tiến nhằm duy trì chất lượng sản phẩm, dịch vụ hàng không.
		- Khoản 18 đề nghị không quy định lại và thay đổi định nghĩa về hệ thống quản lý an toàn theo quy định tại khoản 1 Điều 81 của Luật.	- Tiếp thu và cập nhật dự thảo khoản 18 Điều 3 (loại bỏ giải thích về Hệ thống quản lý an toàn để tránh trùng lặp với Luật HKDD).
		- Khoản 21 đề nghị bỏ đoạn “và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp”.	- Đề nghị giữ nguyên dự thảo, đây là từ ngữ được giải thích theo định nghĩa tại Phụ ước 8 của ICAO để đảm bảo chuyển hoá đầy đủ quy định của ICAO vào hệ thống pháp luật của Việt Nam. 14. <i>Hồ sơ xác nhận hoàn thành bảo dưỡng</i> là hồ sơ xác nhận công việc bảo dưỡng liên quan đã thực hiện xong và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay thích hợp.
		- Khoản 22 đề nghị không sử dụng cụm từ “trừ các chỉnh sửa”.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo tại Điều 3 theo quy định của ICAO. 15. <i>Loại tàu bay</i> là tất cả những tàu bay có cùng một giấy chứng nhận loại bao gồm cả những thay đổi thiết kế liên quan.
		- Khoản 25 đề nghị rà soát, sửa đổi theo hướng xác lập trực tiếp căn cứ pháp lý thay vì sử dụng phương pháp loại trừ “không phải người khai thác Việt Nam”: người khai thác tàu bay nước ngoài là tổ chức được quốc gia khác cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay hoặc văn bản có giá trị pháp lý tương đương, thực hiện hoạt động vận chuyển hàng không thương mại trong lãnh thổ và vùng trời Việt Nam.	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo: 19. <i>Người khai thác tàu bay nước ngoài</i> là người khai thác tàu bay do quốc gia thành viên ICAO cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay tham gia vào hoạt động vận chuyển hàng không thương mại trong lãnh thổ hoặc vùng trời Việt Nam.
		- Khoản 26, 27 đề nghị rà soát cân nhắc việc sử dụng cụm từ “Cục HKVN” để đảm bảo tính thống nhất với dự thảo Nghị định về Nhà chức trách hàng không.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo, định nghĩa "Nhân viên hàng không" được đưa ra khỏi dự thảo do đã được quy định tại Luật HKDD. 20. <i>Nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay</i> là cá nhân có giấy phép của Nhà chức trách hàng không

			Việt Nam cấp hoặc công nhận để thực hiện công việc kiểm tra trước chuyến bay và thực hiện hoặc giám sát công việc bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang thiết bị tàu bay mà cá nhân đó được phê chuẩn hoặc công nhận.
		- Khoản 35 đề nghị rà soát loại bỏ các diễn giải lặp lại và thay thế cách mô tả mang tính văn kể bằng thuật ngữ quy phạm chuyên môn. Theo đó cần tập trung vào bản chất của việc sửa chữa như: sửa chữa là việc phục hồi sản phẩm hàng không về trạng thái an toàn kỹ thuật đủ điều kiện bay theo các tiêu chuẩn được phê duyệt hoặc được sử dụng để ban hành Giấy chứng nhận loại tương ứng sau khi tàu bay bị hư hỏng hoặc hao mòn.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo Điều 3 theo quy định của ICAO. 28. <i>Sửa chữa</i> là việc phục hồi tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc các bộ phận liên quan về trạng thái đủ điều kiện bay theo các yêu cầu về đủ điều kiện bay thích hợp sau khi tàu bay, động cơ, cánh quạt hoặc các bộ phận liên quan bị hư hỏng hoặc hao mòn trong quá trình sử dụng..
		- Khoản 36 đề nghị rà soát định nghĩa bằng cách thay thế các cụm từ định tính như: “cách thức thông thường” bằng thuật ngữ chuyên môn xác định rõ tính chất phức tạp của công việc. Có thể kết cấu lại như sau: sửa chữa lớn là việc sửa chữa có các đặc điểm sau: a) ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng hoạt động, đặc tính bay hoặc các yếu tố khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay; b) phải thực hiện bằng các quy trình kỹ thuật chuyên sâu hoặc dữ liệu kỹ thuật chưa được phê chuẩn trong tài liệu bảo dưỡng sẵn có của nhà chế tạo.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo Điều 3 theo quy định của ICAO. 29. <i>Sửa chữa lớn</i> là việc sửa chữa mà: a) Nếu việc thực hiện không đúng có thể ảnh hưởng đáng kể đến trọng lượng, cân bằng, độ bền cấu trúc, tính năng, động cơ, khai thác, đặc tính bay hoặc các thuộc tính khác ảnh hưởng đến tính đủ điều kiện bay của tàu bay; b) Không thực hiện được theo các phương pháp kỹ thuật đã được chấp thuận hoặc không thể thực hiện được bằng cách thức thông thường.
		- Khoản 43 đề nghị tách biệt rõ ràng giữa đối tượng được bảo dưỡng (tàu bay và vật liệu dùng để bảo dưỡng, sửa chữa, lắp ráp (vật tư) để đảm bảo phù hợp với ngữ cảnh và nội dung điều tiết trong dự thảo Nghị định (khoản 11 Điều 12). Theo đó, vật tư là các sản phẩm hàng không, thiết bị, phụ tùng, linh kiện và các chi tiết rời được sử dụng để lắp đặt, thay thế hoặc phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay.	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo Điều 3 theo quy định của ICAO. 40. <i>Vật tư</i> là các sản phẩm hàng không, thiết bị, phụ tùng, linh kiện và các chi tiết rời được sử dụng để lắp đặt, thay thế hoặc phục vụ công tác bảo dưỡng tàu bay.
		- Khoản 44 đề nghị làm rõ thuật ngữ “người được phép tiến hành” bằng cách phân định cụ thể giữa nhân viên kỹ thuật	- Tiếp thu và sửa đổi dự thảo Điều 3 theo quy định của ICAO.

		tàu bay được cấp giấy phép, năng định phù hợp và tổ chức bảo dưỡng được phê chuẩn nhằm đảm bảo tính thống nhất với các quy định về cấp phép nhân viên hàng không và chứng nhận cơ sở bảo dưỡng, đồng thời xác định rõ trách nhiệm pháp lý của từng chủ thể trong việc ký xác nhận đủ điều kiện bay; đồng thời thay thế cụm từ Cục HKVN bằng cụm từ “Nhà chức trách hàng không” để phù hợp với quy định của Luật và Nghị định về Nhà chức trách hàng không.	41. <i>Xác nhận đủ điều kiện bay</i> là những nội dung được ghi vào hồ sơ bảo dưỡng bởi tổ chức, cá nhân được cấp phép nhằm xác nhận việc thực hiện bảo dưỡng, kiểm tra, thay đổi thiết kế, đại tu, sửa chữa tàu bay, sản phẩm tàu bay đã được hoàn thành phù hợp với tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và quy định hiện hành được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận.
		4. Điều 4 khoản 1 đề nghị chỉnh lý theo hướng: tổ chức, cá nhân tham gia các hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay có trách nhiệm đảm bảo tuân thủ đầy đủ và duy trì liên tục các điều kiện an toàn theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, Nghị định này. - Khoản 2 điểm d đề nghị sửa như sau: “...của tổ chức theo quy định của pháp luật Các tài liệu này có thể được lưu giữ dưới hình thức...” - Khoản 3 đề nghị bỏ cụm từ “lý do phù hợp” để đảm bảo tính minh bạch và công bằng trong thực thi pháp luật.	- Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo Nghị định. Điều 4. Quy định chung 1. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay luôn phải tuân thủ đầy đủ và duy trì liên tục các điều kiện an toàn theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng. 2. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều này có trách nhiệm: a) Tuân thủ các quy định và giới hạn hoạt động được ghi trong giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, quyết định phê chuẩn, công nhận do cơ quan có thẩm quyền cấp; b) Duy trì liên tục việc tuân thủ các yêu cầu, tiêu chuẩn là cơ sở để cấp giấy phép, phê chuẩn, công nhận trong suốt quá trình hoạt động; khi không đáp ứng được quy định để duy trì hiệu lực của giấy phép, phê chuẩn, công nhận thì phải dừng hoạt động cho đến khi đáp ứng đầy đủ các quy định; c) Khi có kế hoạch thay đổi phạm vi hoạt động, nguồn lực, tổ chức bộ máy mà ảnh hưởng đến yêu cầu, tiêu chuẩn là cơ sở của việc cấp phép, phê chuẩn thì tổ chức, cá nhân chỉ được áp dụng thực hiện sự thay đổi sau khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn. d) Thực hiện đầy đủ các yêu cầu về bảo vệ

			môi trường và phòng chống cháy nổ theo quy định của pháp luật; đ) Thiết lập, quản lý, lưu giữ đầy đủ hồ sơ, tài liệu, dữ liệu liên quan đến hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay dưới hình thức văn bản giấy hoặc điện tử nếu đáp ứng các quy định của pháp luật về giao dịch điện tử và an ninh mạng; e) Thực hiện theo yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước, cá nhân có thẩm quyền trong việc tiếp cận để thực hiện kiểm tra giám sát an toàn đối với tàu bay và khai thác tàu bay, bao gồm cả trách nhiệm cung cấp hồ sơ, tài liệu liên quan đến hoạt động khai thác của tổ chức theo quy định của pháp luật; g) Lưu giữ, niêm yết giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức công khai, rõ ràng tại trụ sở chính. Không được phép thực hiện quảng cáo sai lệch so với phạm vi hoạt động được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. 3. Nhà chức trách hàng không có thể quyết định tạm thời kéo dài hiệu lực của giấy phép, giấy chứng nhận không quá 90 ngày trong một số trường hợp mà việc thực hiện kiểm tra gia hạn là không thể thực hiện được (thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh,...) với điều kiện tổ chức, cá nhân sở hữu giấy chứng nhận, giấy phép không để xảy ra tai nạn, sự cố nghiêm trọng trong thời gian 24 tháng trước đó. 4. Cơ quan quản lý nhà nước và tổ chức, cá nhân có thẩm quyền thực hiện kiểm tra, giám sát việc tuân thủ của các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động liên quan đến tàu bay và khai thác tàu bay. Các hành vi không tuân thủ hoặc tuân thủ không đầy đủ các quy định tại Nghị định này mà không có lý do phù hợp sẽ là căn cứ để Nhà chức trách hàng
--	--	--	---

			không Việt Nam thu hồi, đình chỉ các giấy phép, Giấy chứng nhận, năng định phạm vi hoạt động có liên quan.
		5. Điều 5 khoản 1 điểm b đề nghị không sử dụng cụm từ “kiểm chứng”; điểm c đề nghị bổ sung quy định về việc từ chối cấp nếu đang trong quá trình thẩm định hồ sơ, chỉnh lý cụm từ “xử lý” thành “xử lý vi phạm”; làm rõ quy định về “tính xác thực”. Đồng thời cần rà soát lại quy định này để tránh trùng lặp với quy định tại khoản 2.	- Tiếp thu và chỉnh sửa: Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ. b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối. c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức thẩm tra, xác minh, lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan. Đối với hồ sơ qua thẩm tra, xác minh chưa đủ điều kiện giải quyết, Cục Hàng không Việt Nam trả lại hồ sơ và thông báo kết quả thẩm tra, xác minh bằng văn bản nêu rõ lý do, nội dung cần bổ sung đến người đề nghị. Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung theo thông báo kết quả thẩm tra, xác minh. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ.

			d) Thời gian nộp phí, lệ phí không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; đ) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử, bản giấy phụ thuộc vào đề xuất của người đề nghị và có giá trị pháp lý ngang nhau. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định. 2. Tổ chức, cá nhân đề nghị cấp giấy phép, giấy chứng nhận, phê chuẩn năng định, phạm vi hoạt động phải: a) Nộp hồ sơ đầy đủ theo quy định và chịu trách nhiệm về tính xác thực của các thông tin trong hồ sơ; b) Nộp phí, lệ phí theo quy định của pháp luật và các chi phí cho hoạt động kiểm tra, kiểm chứng làm cơ sở cho việc cấp phép, phê chuẩn; c) Hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản này là căn cứ để áp dụng biện pháp đình chỉ, thu hồi và xử lý theo quy định của pháp luật. d) Tuân thủ đầy đủ quy định về thời gian nộp hồ sơ đề nghị sửa đổi, gia hạn giấy chứng nhận, giấy phép. Trong trường hợp không tuân thủ quy định này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức, cá nhân do giấy phép, giấy chứng nhận hết hạn hoặc chưa được sửa đổi theo đề nghị. Tổ chức, cá nhân phải dừng mọi hoạt động liên quan đến phạm vi của giấy phép, giấy chứng nhận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận khi giấy chứng nhận hoặc
--	--	--	---

			giấy phép hết hạn. 3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận.
--	--	--	--

			d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
		- Khoản 2 đề nghị rà soát nội dung “từ bỏ” theo hướng xác định rõ việc từ bỏ quyền lợi gắn liền với trách nhiệm hoàn thành các nghĩa vụ. Đồng thời, cần chuẩn hóa quy trình chấp thuận việc từ bỏ để xác định chính xác thời điểm chấm dứt hiệu lực pháp lý, tránh tình trạng không xác định được trách nhiệm pháp lý giữa thời điểm đề nghị từ bỏ và thời điểm ra quyết định chấp thuận việc từ bỏ.	3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm

			được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận. d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
		6. Điều 6 đề nghị rà soát và phân định rõ khái niệm, thời điểm thực hiện “kiểm tra”, “giám sát”. Theo đó, cần xác định kiểm tra là hoạt động đánh giá tại một thời điểm nhất định để xác định tính tuân thủ làm cơ sở cho các quyết định cấp, gia hạn, đình chỉ; còn giám sát là quá trình theo dõi liên tục, định kỳ nhằm đánh giá khả năng duy trì hệ thống và kiểm soát rủi ro của đối tượng (thông thường đây là hoạt động thực hiện sau khi có kết quả kiểm tra).	- Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm

			khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân; d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không. 2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an
--	--	--	--

			toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
		- Khoản 1 điểm b đề nghị rà soát, thay thế cụm từ “không gây cản trở bất hợp lý” bằng nguyên tắc kiểm tra dựa trên trình tự, thủ tục và thẩm quyền đã được pháp luật quy định. Việc điều chỉnh này nhằm khẳng định mọi tác động đến hoạt động của tổ chức phải dựa trên căn cứ pháp lý được pháp luật cho phép, tránh việc lạm quyền; điểm c đề nghị thay thế cụm từ “phù hợp với mức độ phức tạp, quy mô và tính chất hoạt động hàng không” bằng cụm từ “phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân” để tránh định tính.	- Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân; d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không.

			2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm
--	--	--	---

			và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
		- Khoản 2 đề nghị làm rõ việc kiểm tra liên tục được duy trì cho đối tượng nào và thực hiện như thế nào để tránh lạm dụng thẩm quyền.	- Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân; d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không. 2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu

			các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
		- Khoản 3 mục ii đề nghị làm rõ quy định “theo yêu cầu quản lý” để tránh sự tùy tiện và đảm bảo tính minh bạch	-Tiếp thu và chỉnh sửa: 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra

		trong hoạt động thanh tra, giám sát chuyên ngành hàng không.	giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng.
		- Khoản 5 đề nghị cân nhắc với quy định: trong trường hợp không thể khắc phục đúng thời hạn các yêu cầu khắc phục, tổ chức, cá nhân phải báo cáo ngay cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam để có biện pháp xử lý kịp thời tránh làm giảm hiệu lực quản lý nhà nước của hoạt động kiểm tra, giám sát. Theo đó, việc tuân thủ thời hạn khắc phục là bắt buộc. Việc báo cáo chỉ áp dụng đối với trường hợp trường hợp bất khả kháng và phải đi kèm với biện pháp giảm thiểu rủi ro tạm thời được Nhà chức trách hàng không chấp thuận và cần có chế tài cho việc không khắc phục theo đúng thời hạn để đảm bảo tính răn đe.	Tiếp thu và chỉnh sửa vào nội dung dự thảo, các biện pháp xử lý cụ thể sẽ được xây dựng chi tiết tại Thông tư hướng dẫn của Bộ Xây dựng: - Tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo: Điều 6. Quy định về kiểm tra, giám sát 1. Việc kiểm tra, giám sát trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Bảo đảm an toàn hàng không là ưu tiên cao nhất; b) Tuân thủ quy định của pháp luật, bảo đảm khách quan, công khai, minh bạch theo thẩm quyền đã được pháp luật quy định; c) Kết hợp giữa giám sát tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro, phù hợp với loại hình khai thác, năng lực duy trì tiêu chuẩn an toàn của tổ chức, cá nhân;

			d) Bảo đảm tính liên tục, hệ thống trong công tác giám sát và khả năng phát hiện sớm nguy cơ mất an toàn hàng không. 2. Cơ quan có thẩm quyền phải thực hiện kiểm tra, giám sát định kỳ và liên tục đối với các tổ chức, cá nhân được phê chuẩn, công nhận, cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, tài liệu. 3. Các phương pháp, loại hình kiểm tra giám sát đảm bảo tuân thủ với các quy định, hướng dẫn của ICAO và phù hợp với hoạt động của ngành hàng không Việt Nam, trong đó bao gồm tối thiểu các phương pháp và loại hình sau: a) Áp dụng hiệu quả phương pháp giám sát dựa trên sự tuân thủ và giám sát dựa trên rủi ro theo quy định, hướng dẫn của ICAO; b) Loại hình kiểm tra giám sát bao gồm: b1) Kiểm tra, giám sát theo kế hoạch được xây dựng định kỳ hằng năm hoặc theo chu kỳ; b2) Kiểm tra, giám sát ngoài kế hoạch (có thể thông báo trước hoặc không thông báo trước). b3) Giám sát đặc biệt đối với tổ chức, cá nhân có các hành vi vi phạm quy định pháp luật về hàng không dân dụng mang tính hệ thống, dễ xảy ra tai nạn, sự cố hàng không nghiêm trọng. 4. Biện pháp xử lý sau kiểm tra, giám sát: a) Trường hợp phát hiện vi phạm nghiêm trọng hoặc có nguy cơ trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn hàng không, Nhà chức trách hàng không Việt Nam áp dụng các biện pháp hạn chế hoạt động, đình chỉ, thu hồi giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn theo quy định; b) Khi nhận được yêu cầu khắc phục sau
--	--	--	--

			kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm tổ chức điều tra, xác minh nguyên nhân dẫn đến sai phạm và triển khai ngay các giải pháp khắc phục nhằm ngăn ngừa tái diễn sai phạm theo đúng thời hạn yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Kết quả kiểm tra, giám sát là căn cứ để điều chỉnh chương trình kiểm tra, giám sát áp dụng đối với tổ chức, cá nhân của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
		7. Điều 7 đề nghị rà soát Tên điều và nội dung của điều để đảm bảo tính thống nhất, theo đó, cần đổi tên điều thành “ủy quyền thực hiện nhiệm vụ...”. - Khoản 1 đề nghị làm rõ nội dung ủy quyền, không nên sử dụng cụm từ chung chung như: để thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước liên quan đến công tác giám sát an toàn hàng không. Đồng thời cần rà soát lại quy định này để phù hợp với Luật Tổ chức Chính phủ và quy định tại Doc 9734 của ICAO1. Theo đó, Nhà chức trách hàng không có thể ủy quyền thực thi nhưng không được chuyển giao trách nhiệm cuối cùng đối với an toàn hàng không. - Đề nghị rà soát và bổ sung nguyên tắc độc lập và chống xung đột lợi ích vào quy trình ủy quyền giám sát tại Điều 7, trong đó cần quy định rõ việc không ủy quyền cho các cá nhân hoặc tổ chức thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát đối với chính đơn vị mà họ đang có quyền lợi kinh tế, quan hệ sở hữu hoặc quan hệ lao động trực tiếp để đảm bảo các yêu cầu của ICAO trong vấn đề ủy quyền2. - Theo Luật Tổ chức Chính phủ 2025, cơ quan ủy quyền phải thường xuyên kiểm tra, giám sát việc thực hiện nhiệm vụ của bên được ủy quyền. Do đó, đề nghị bổ sung trách nhiệm, cơ chế giám sát của Nhà chức trách hàng không để đảm bảo quy định của ICAO3 và yêu cầu của Luật Tổ chức Chính phủ.	- Tiếp thu và sửa đổi Dự thảo (sửa khoản 1, khoản 2, bỏ khoản 3 Điều 7): Điều 7. Người có thẩm quyền 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn cho các cá nhân có đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, phẩm chất đạo đức để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc: a) Bảo đảm an toàn hàng không, tính khách quan, trung thực và phù hợp với các quy định của pháp luật Việt Nam; b) Các cá nhân chịu trách nhiệm trước pháp luật về các nội dung công việc được Nhà chức trách hàng không Việt Nam giao. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành quyết định giao nhiệm vụ cho các cá nhân quy định tại khoản 1 điều này bao gồm các nội dung về quyền hạn, trách nhiệm và thời hạn hiệu lực.

		- Khoản 3 đề nghị làm rõ điều kiện ủy quyền và nghiên cứu bổ sung quy định về việc đình chỉ, thu hồi khi phát hiện các hành vi trục lợi, bao che vi phạm hoặc thực hiện sai quy trình để đáp ứng yêu cầu của ICAO4 đối với vấn đề ủy quyền.	
		8. Điều 8 khoản 1 đề nghị rà soát cụm từ “công bố” để phù hợp với tên Điều (công nhận); tương tự như vậy tại khoản 2; đề nghị làm rõ các tiêu chuẩn kỹ thuật có liên quan là những tiêu chuẩn gì để đảm bảo tính minh bạch.	- Tiếp thu ý kiến chỉnh sửa Dự thảo: Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại, giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do Nhà chức trách hàng không Việt Nam công bố hoặc công nhận đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tiêu chuẩn kỹ thuật do Liên minh Châu Âu, các quốc gia Hoa Kỳ, Brazil, Canada, Liên bang Nga, Vương quốc Anh, Trung Quốc ban hành để làm cơ sở cấp hoặc công nhận Chứng chỉ loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do các Quốc gia nêu trên thiết kế, sản xuất. 3. Đối với loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam, tổ chức, cá nhân đề nghị nhập khẩu có trách nhiệm phối hợp với Tổ chức thiết kế loại thực hiện theo các quy định tại khoản 2 Điều 5 của Nghị định này cung cấp hồ sơ, dữ liệu kỹ thuật và tổ chức huấn luyện, đào tạo về loại tàu bay dự định nhập khẩu cho các giám sát viên an toàn nhằm đảm bảo năng lực giám sát an toàn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

			4. Trường hợp nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay với mục đích làm đồ dùng học tập, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không yêu cầu về cấp, công nhận giấy chứng nhận loại.
		- Khoản 2 đề nghị chuẩn hóa cụm từ “xác nhận kỹ thuật” để phù hợp với thông lệ quốc tế, quy định của ICAO.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 2 và chỉnh sửa Dự thảo: Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại, giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do Nhà chức trách hàng không Việt Nam công bố hoặc công nhận đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tiêu chuẩn kỹ thuật do Liên minh Châu Âu, các quốc gia Hoa Kỳ, Brazil, Canada, Liên bang Nga, Vương quốc Anh, Trung Quốc ban hành để làm cơ sở cấp hoặc công nhận Chứng chỉ loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do các Quốc gia nêu trên thiết kế, sản xuất. 3. Đối với loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam, tổ chức, cá nhân đề nghị nhập khẩu có trách nhiệm phối hợp với Tổ chức thiết kế loại thực hiện theo các quy định tại khoản 2 Điều 5 của Nghị định này cung cấp hồ sơ, dữ liệu kỹ thuật và tổ chức huấn luyện, đào tạo về loại tàu bay dự định nhập khẩu cho các giám sát viên an toàn nhằm đảm bảo năng lực giám sát an toàn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không

			dân dụng quốc tế (ICAO). 4. Trường hợp nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay với mục đích làm đồ dùng học tập, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không yêu cầu về cấp, công nhận giấy chứng nhận loại.
		- Khoản 3 đề nghị không nên viết tên cụ thể của các quốc gia để tránh thiếu linh hoạt. Theo đó, cần cho phép Nhà chức trách hàng không công nhận các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của quốc gia thiết kế đáp ứng tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) hoặc các quốc gia mà Việt Nam đã ký kết điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế về công nhận lẫn nhau làm cơ sở cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận loại tại Việt Nam.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 2, đề nghị giữ nguyên nội dung dự thảo và giải trình như sau: Việc lựa chọn công nhận các tiêu chuẩn kỹ thuật do Liên minh Châu Âu, các quốc gia Hoa Kỳ, Brazil, Canada, Liên bang Nga, Vương quốc Anh, Trung Quốc ban hành để làm cơ sở cấp hoặc công nhận giấy chứng nhận loại do đây là những quốc gia trong số hơn 190 quốc gia thành viên ICAO sở hữu nền công nghiệp hàng không tiên tiến phát triển, có đầy đủ năng lực thiết kế, chế tạo và thử nghiệm tàu bay phức tạp. Đây là những quốc gia thiết lập tiêu chuẩn vàng về an toàn hàng không toàn cầu. Hầu hết các quốc gia thành viên ICAO đều sử dụng tiêu chuẩn của nhóm quốc gia này làm căn cứ dẫn chiếu để cấp hoặc công nhận các chứng chỉ liên quan đến tàu bay. Việc Việt Nam áp dụng tương tự giúp hài hòa hóa quy trình quản lý với thế giới đồng thời việc giới hạn công nhận giúp đảm bảo các tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam luôn là những sản phẩm có công nghệ tiên tiến nhất, đã được kiểm chứng khắt khe, đảm bảo an toàn tuyệt đối cho khai thác và bảo dưỡng. Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại, giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do Nhà chức trách

			hàng không Việt Nam công bố hoặc công nhận đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tiêu chuẩn kỹ thuật do Liên minh Châu Âu, các quốc gia Hoa Kỳ, Brazil, Canada, Liên bang Nga, Vương quốc Anh, Trung Quốc ban hành để làm cơ sở cấp hoặc công nhận Chứng chỉ loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do các Quốc gia nêu trên thiết kế, sản xuất. 3. Đối với loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam, tổ chức, cá nhân đề nghị nhập khẩu có trách nhiệm phối hợp với Tổ chức thiết kế loại thực hiện theo các quy định tại khoản 2 Điều 5 của Nghị định này cung cấp hồ sơ, dữ liệu kỹ thuật và tổ chức huấn luyện, đào tạo về loại tàu bay dự định nhập khẩu cho các giám sát viên an toàn nhằm đảm bảo năng lực giám sát an toàn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). 4. Trường hợp nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay với mục đích làm đồ dùng học tập, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không yêu cầu về cấp, công nhận giấy chứng nhận loại.
		- Khoản 4 cụm từ “đảm bảo năng lực cho Nhà chức trách hàng không” làm giảm vị thế và năng lực thực thi công vụ của Nhà chức trách hàng không VN, vì vậy, đề nghị sửa theo hướng: tổ chức, cá nhân đề nghị nhập khẩu tàu bay lần đầu vào Việt Nam có trách nhiệm phối hợp với Tổ chức thiết kế loại <i>cung cấp hồ sơ, dữ liệu kỹ thuật và hỗ trợ Nhà chức trách hàng không Việt Nam tiếp nhận, cập nhật các</i>	- Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung dự thảo.: Điều 8. Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại, giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do Nhà chức trách

		<i>nội dung kỹ thuật về thiết kế loại để thực hiện giám sát an toàn đối với loại tàu bay, động cơ, cánh quạt theo tiêu chuẩn của ICAO</i> nhằm làm rõ trách nhiệm của các bên trong việc cung cấp dữ liệu và phối hợp kỹ thuật, tránh các cách hiểu sai lệch về năng lực của cơ quan quản lý	hàng không Việt Nam công bố hoặc công nhận đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi thiết kế loại đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp. 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tiêu chuẩn kỹ thuật do Liên minh Châu Âu, các quốc gia Hoa Kỳ, Brazil, Canada, Liên bang Nga, Vương quốc Anh, Trung Quốc ban hành để làm cơ sở cấp hoặc công nhận Chứng chỉ loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do các Quốc gia nêu trên thiết kế, sản xuất. 3. Đối với loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay nhập khẩu lần đầu vào Việt Nam, tổ chức, cá nhân đề nghị nhập khẩu có trách nhiệm phối hợp với Tổ chức thiết kế loại thực hiện theo các quy định tại khoản 2 Điều 5 của Nghị định này cung cấp hồ sơ, dữ liệu kỹ thuật và tổ chức huấn luyện, đào tạo về loại tàu bay dự định nhập khẩu cho các giám sát viên an toàn nhằm đảm bảo năng lực giám sát an toàn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). 4. Trường hợp nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay với mục đích làm đồ dùng học tập, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không yêu cầu về cấp, công nhận giấy chứng nhận loại.
		- Khoản 6 đề nghị bỏ vì đã được quy định tại điểm b khoản 1 Điều 5. Đồng thời đề nghị làm rõ trong nội dung này quy định đối với trường hợp công nhận thì ra văn bản chấp thuận hay như thế nào?	- Tiếp thu ý kiến đề nghị bỏ khoản 6 Điều 8. - Đối với trường hợp công nhận sẽ được ban hành dưới dạng văn bản giấy chứng nhận, về trình tự, thủ tục được xây dựng tại Thông tư hướng dẫn chi tiết của Bộ Xây dựng (hiện tại đang được quy định tại Phần 21 Bộ QCATHK)
		9. Điều 9 khoản 1 đề nghị làm rõ các điều kiện an toàn (quy	- Tiếp thu ý kiến và giải trình như sau: các điều kiện

		định ở đâu? Do ai ban hành). - Khoản 2 đề nghị rà soát lại dẫn chiếu để đảm bảo tính chính xác (Điều 8), đồng thời đề nghị làm rõ các trường hợp bị thu hồi hoặc đình chỉ mà không quy định chung chung “trong trường hợp phát sinh vấn đề liên quan đến an toàn” (dựa trên các đánh giá rủi ro an toàn thực tế tại VN).	an toàn được xây dựng và làm rõ tại Thông tư hướng dẫn của Bộ Xây dựng. Sửa đổi lại Khoản 1, 2 điều 9. Điều 9. Đình chỉ, thu hồi, từ bỏ, chuyển giao Giấy chứng nhận loại 1. Giấy chứng nhận loại bị đình chỉ hoặc thu hồi khi tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm thiết kế loại không tuân thủ đầy đủ các điều kiện an toàn. Khi giấy chứng nhận loại bị đình chỉ hoặc thu hồi thì giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của loại tàu bay tương ứng sẽ hết hiệu lực. 2. Trong quá trình khai thác, nếu phát hiện những lỗi của thiết kế loại gây uy hiếp an toàn bay mà chưa thể khắc phục được thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận theo quy định tại Điều 8 Nghị định này. 3. Trường hợp tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm thiết kế loại tự từ bỏ Giấy chứng nhận loại thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét thu hồi hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận nếu quốc gia thiết kế tàu bay không chỉ định hoặc thiết lập được tổ chức chịu trách nhiệm duy trì tính đủ điều kiện bay liên tục đối với các tàu bay đang khai thác. 4. Giấy chứng nhận loại được chuyển giao giữa các tổ chức thiết kế. Khi chuyển giao giấy chứng nhận loại giữa tổ chức thiết kế Việt Nam và tổ chức thiết kế nước ngoài, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm chuyển giao hoặc tiếp nhận trách nhiệm Quốc gia thiết kế thông qua thỏa thuận với Nhà chức trách hàng không Quốc gia liên quan để bảo đảm thiết kế được hỗ trợ kỹ thuật và tuân thủ quy định an toàn hiện hành.
--	--	--	---

		- Khoản 3 đề nghị thay thế cụm từ "giải thể" bằng các cụm từ bao quát hơn để phù hợp với Luật Doanh nghiệp và Luật Phá sản, đồng thời cần làm rõ trường hợp bị giải thể nhưng tổ chức đó đã thực hiện chuyển giao Giấy chứng nhận loại cho tổ chức khác có đủ năng lực kế thừa thì Nhà chức trách hàng không có thu hồi không? Theo đó, Nhà chức trách hàng không chỉ thực hiện đình chỉ hoặc thu hồi Giấy chứng nhận loại, văn bản công nhận Giấy chứng nhận loại trong trường hợp tổ chức thiết kế bị giải thể, phá sản hoặc chấm dứt tồn tại pháp nhân mà không có tổ chức có đủ năng lực kế thừa trách nhiệm duy trì đủ điều kiện bay liên tục. Trường hợp quyền sở hữu Giấy chứng nhận loại đã được chuyển giao cho tổ chức khác có đủ năng lực và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận trước khi tổ chức thiết kế cũ chấm dứt tồn tại, Giấy chứng nhận loại hoặc văn bản công nhận đó tiếp tục có hiệu lực. Tương tự như vậy, đề nghị rà soát quy định tại khoản 4 Điều 49.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 3 Điều 9 và cập nhật vào nội dung dự thảo: Điều 9. Đình chỉ, thu hồi, từ bỏ, chuyển giao Giấy chứng nhận loại 1. Giấy chứng nhận loại bị đình chỉ hoặc thu hồi khi tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm thiết kế loại không tuân thủ đầy đủ các điều kiện an toàn. Khi giấy chứng nhận loại bị đình chỉ hoặc thu hồi thì giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của loại tàu bay tương ứng sẽ hết hiệu lực. 2. Trong quá trình khai thác, nếu phát hiện những lỗi của thiết kế loại gây uy hiếp an toàn bay mà chưa thể khắc phục được thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi hoặc đình chỉ hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận theo quy định tại Điều 8 Nghị định này. 3. Trường hợp tổ chức, cá nhân chịu trách nhiệm thiết kế loại tự từ bỏ Giấy chứng nhận loại thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam xem xét thu hồi hiệu lực giấy chứng nhận loại đã cấp hoặc công nhận nếu quốc gia thiết kế tàu bay không chỉ định hoặc thiết lập được tổ chức chịu trách nhiệm duy trì tính đủ điều kiện bay liên tục đối với các tàu bay đang khai thác. 4. Giấy chứng nhận loại được chuyển giao giữa các tổ chức thiết kế. Khi chuyển giao giấy chứng nhận loại giữa tổ chức thiết kế Việt Nam và tổ chức thiết kế nước ngoài, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm chuyển giao hoặc tiếp nhận trách nhiệm Quốc gia thiết kế thông qua thỏa thuận với Nhà chức trách hàng không Quốc gia liên quan để bảo đảm thiết kế được hỗ trợ kỹ thuật và tuân thủ quy định an toàn hiện hành.
		- Theo quy định tại khoản 4 thì Nhà chức trách hàng không	- Tiếp thu ý kiến góp ý đối với khoản 4 và đề nghị

		VN có trách nhiệm chuyển giao hoặc tiếp nhận trách nhiệm chuyển giao trong mọi trường hợp, tuy nhiên cần cân nhắc để việc chuyển giao này được thực hiện khi có đủ năng lực giám sát; đồng thời cân nhắc thêm vấn đề chuyển giao này khi dự thảo chỉ quy định việc chuyển giao này thông qua ký kết thỏa thuận hành chính đơn thuần (có thực hiện thủ tục cấp hoặc công nhận lại không?) để phù hợp với Công ước Chicago và ICAO Annex 8.	giữ nguyên nội dung dự thảo như sau: dự thảo Nghị định xây dựng khung pháp lý và làm căn cứ để chứng minh tuân thủ với ICAO, Nhà chức trách hàng không Việt Nam sẽ phải đảm bảo năng lực giám sát an toàn theo tiêu chuẩn của ICAO khi thực hiện tiếp nhận chuyển giao trách nhiệm của Quốc gia thiết kế.
		10. Điều 10 khoản 1 đề nghị bỏ cụm từ quy định.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 1 và cập nhật nội dung dự thảo; Điều 10. Sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay 1. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay để đăng ký hoặc lắp lên tàu bay đăng ký Việt Nam phải phù hợp với thiết kế loại hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. ...
		- Khoản 2 đề nghị làm rõ nội dung: khi tổ chức đáp ứng đầy đủ yêu cầu theo quy định (yêu cầu gì? quy định nào? Do ai ban hành).	- Tiếp thu và ý kiến đối với khoản 2 và giải trình như sau: các nội dung chi tiết về quy định được làm rõ ở Thông tư do Bộ Xây dựng ban hành.
		- Khoản 3 đề nghị rà soát lại dẫn chiếu.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 3 và cập nhật nội dung dự thảo 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay đã được các Nhà chức trách hàng không quy định tại khoản 2 Điều 8 phê chuẩn, với điều kiện các sản phẩm này thuộc thiết kế loại do chính cơ quan đó cấp lần đầu.
		- Khoản 4 đề nghị sửa như sau: "... để bảo đảm <i>cơ chế trao đổi dữ liệu thiết kế, hỗ trợ kỹ thuật</i> và phân định trách nhiệm giám sát an toàn <i>trong quá trình sản xuất và duy trì đủ điều kiện bay liên tục</i> " để đảm bảo tính tổng quát.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 4 và cập nhật nội dung dự thảo:

			4. Trường hợp Việt Nam là Quốc gia sản xuất nhưng không phải Quốc gia thiết kế, Nhà chức trách hàng không Việt Nam phải ký kết thỏa thuận với Nhà chức trách hàng không của Quốc gia thiết kế để: a) Đảm bảo tổ chức sản xuất có quyền tiếp cận các dữ liệu thiết kế đã được phê chuẩn có liên quan phục vụ mục đích sản xuất; b) Quy định rõ trách nhiệm của từng Quốc gia liên quan đến thiết kế, chế tạo và duy trì đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay, động cơ hoặc cánh quạt trong thời hạn thỏa thuận; c) Chấm dứt phê chuẩn sản xuất các sản phẩm hàng không khi Quốc gia thiết kế thu hồi Giấy chứng nhận loại tương ứng với loại tàu bay đó.
		11. Điều 11 khoản 2 đề nghị rà soát thay thế cụm từ “trên cơ sở bằng chứng” bằng cụm từ “trên cơ sở kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ kỹ thuật và tình trạng thực tế của tàu bay”; bỏ đoạn “.. có nghĩa vụ nộp phí theo quy định” vì nội dung này đã được quy định tại điểm b khoản 1 Điều 5; tương tự như vậy bỏ quy định về nộp phí tại khoản 4, khoản 6 Điều này, khoản 1 Điều 50, khoản 1 Điều 51, khoản 3 Điều 52, khoản 3 Điều 54.	- Tiếp thu ý kiến đối với khoản 2 và cập nhật nội dung dự thảo: Điều 11. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay ... 2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, cấp lại, sửa đổi, gia hạn cho từng tàu bay trên cơ sở kết quả kiểm tra, đánh giá hồ sơ của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp cùng với giấy chứng nhận tiếng ồn, giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay. ...
		- Khoản 7 đề nghị làm rõ chủ thể công nhận hiệu lực Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Quốc gia thành viên ICAO cấp.	- Tiếp thu và đề xuất bỏ khoản 7 đưa xuống nội dung Thông tư.

		12. Điều 12 khoản 2 đề nghị bỏ cụm từ “tất cả”. - Khoản 10 đề nghị làm rõ nội dung đoạn “ngoại trừ tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cho tàu bay, động cơ, cánh quạt tương ứng”.	Điều 12. Duy trì đủ điều kiện bay liên tục Để duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: ... 2. Tuân thủ đầy đủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay do quốc gia thiết kế, chế tạo tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay ban hành hoặc do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công nhận. 10. Tất cả hướng dẫn thay đổi thiết kế, sửa chữa trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải được ban hành bởi các tổ chức thiết kế được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận ngoại trừ tổ chức thiết kế loại cho tàu bay, động cơ, cánh quạt tương ứng.
		13. Điều 13 khoản 2 điểm a đề nghị không quy định lại nội dung đã được Luật quy định (khoản 1 Điều 13 của Luật).	- Tiếp thu ý kiến đối với điểm a khoản 2 và cập nhật nội dung dự thảo. Điều 13. Yêu cầu và điều kiện đăng ký quốc tịch tàu bay ... 2. Điều kiện tàu bay được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam a) Tàu bay đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 13 của Luật số 130/2025/QH15;
		- Khoản 2 điểm c mục iii đề nghị làm rõ “thời điểm nhập khẩu” (là thời điểm tàu bay về đến cửa khẩu hay thời điểm thông quan); điểm d đề nghị cân nhắc chỉ sử dụng 01 cụm từ “điều kiện” hoặc “yêu cầu”.	- Khoản 2 điểm c đã được quy định ở Nghị định về Vận tải hàng không. Ý kiến này sẽ được làm rõ ở Nghị định về Vận tải hàng không. - Tiếp thu ý kiến đối với điểm d khoản 2 và cập nhật nội dung dự thảo. d) Đáp ứng các yêu cầu về đảm bảo quốc phòng, an ninh; an toàn hàng không, an ninh hàng không và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

		14. Điều 14 khoản 4 đề nghị bỏ “... phải nộp phí”; tương tự khoản 5 Điều 16; khoản 6 Điều 17, khoản 5 Điều 49....	- Tiếp thu ý kiến góp ý và cập nhật nội dung dự thảo. 4. Thời gian thực hiện việc nộp lệ phí của người đề nghị không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Nhà chức trách hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		15. Điều 15 khoản 5 đề nghị chỉnh lý thứ tự của khoản cho phù hợp.	- Tiếp thu (Sửa lại là khoản 4 do đánh số thứ tự không đúng)
		16. Điều 16 khoản 4 chỉ quy định về việc cấp lại là chưa phù hợp với quy định của tên và nội dung điều chỉnh của điều, vì vậy đề nghị bổ sung để đảm bảo phù hợp với các trường hợp cấp sửa đổi, bổ sung.	- Tiếp thu ý kiến góp ý và cập nhật nội dung dự thảo. 4. Trong thời hạn ba (03) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện việc cấp lại Giấy chứng nhận tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời tàu bay mang quốc tịch Việt Nam thay thế cho Giấy chứng nhận đề nghị sửa đổi, bổ sung, cấp lại; thu hồi Giấy chứng nhận tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc Giấy chứng nhận đăng ký tạm thời tàu bay mang quốc tịch Việt Nam trừ trường hợp bị mất; đăng thông tin trên Trang thông tin điện tử của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
		17. Điều 17 khoản 4 đề nghị rà soát bổ sung bản sao có chứng thực.	- Đề nghị giữ nguyên nội dung Dự thảo Nghị định và giải trình như sau: đây là quy định được kế thừa tại Nghị định 68/2015/NĐ-CP được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định 246/2025/NĐ-CP của Chính phủ. Do đó, việc không yêu cầu bổ sung bản sao có chứng thực là cần thiết và để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện Thủ tục hành chính.
		18. Điều 18 khoản 1 đề nghị rà soát lại quy định này để đảm	- Tiếp thu ý kiến góp ý, đề xuất bỏ khoản 1 Điều 18

		bảo thông lệ quốc tế và Công ước Cape Town. Theo đó, tàu bay được thực hiện thủ tục xuất khẩu khi đã hoàn tất việc xóa đăng ký mang quốc tịch Việt Nam hoặc được thực hiện đồng thời với thủ tục xóa đăng ký mang quốc tịch Việt Nam để giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính.	vì “Điều kiện xuất khẩu tàu bay là tàu bay đã được xóa đăng ký mang quốc tịch Việt Nam.” không phù hợp với thực tiễn.
		19. Điều 23 khoản 3 cần sửa đổi theo hướng xác định thời điểm đăng ký là thời điểm Nhà chức trách hàng không Việt Nam cập nhật nội dung vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam thay vì dẫn chiếu chung chung đến “các quy định pháp luật khác”. Việc cụ thể hóa mốc thời gian này giúp xác lập chính xác thứ tự ưu tiên của các quyền đối với tàu bay, đảm bảo tính thống nhất với nguyên tắc đăng ký giao dịch bảo đảm và phù hợp với thông lệ quốc tế. - Khoản 4 đề nghị bỏ vì nội dung này đã được quy định tại điểm a khoản 1 Điều 5. - Khoản 5 đề nghị cân nhắc sửa nội dung này để khái quát hóa nguyên tắc miễn trừ trách nhiệm dựa trên sự ngay tình và tính hợp lệ về hình thức của hồ sơ, giúp Nhà chức trách hàng không không bị kéo vào các tranh chấp dân theo hướng: Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện nhiệm vụ đăng ký trên cơ sở kiểm tra tính hợp lệ về hình thức của hồ sơ; không làm phát sinh thủ tục, không yêu cầu nộp thêm giấy tờ hoặc sửa đổi các nội dung thỏa thuận dân sự ngoài quy định của Nghị định này. Nhà chức trách hàng không Việt Nam được miễn trừ trách nhiệm đối với các thiệt hại phát sinh từ nội dung thỏa thuận của các bên trong giao dịch dân sự hoặc tính xác thực của các tài liệu trong hồ sơ mà người đăng ký đã cam đoan. Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm đối với việc thực hiện đăng ký, hủy đăng ký hoặc các biến động về quyền đối với tàu bay theo bản án, quyết định có hiệu lực pháp luật của cơ quan tài phán trong và ngoài nước (bao gồm Tòa án, Trọng tài) hoặc quyết định của cơ quan thi hành án. Trong trường hợp có tranh chấp, Nhà chức trách hàng không Việt Nam	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo đối với các nội dung tại Khoản 3,4,5,8, 11 và sửa lại dự thảo như sau: Điều 23. Nguyên tắc chung 1. Tổ chức, cá nhân có các quyền đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam thì thực hiện việc đăng ký theo quy định của Nghị định này. 2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam có các quyền đối với tàu bay mang quốc tịch nước ngoài thì thực hiện việc đăng ký theo quy định của pháp luật của quốc gia mà tàu bay mang quốc tịch. Thời điểm đăng ký các quyền đối với tàu bay quy định tại Khoản 1 Điều này được xác định theo thời điểm nhận hồ sơ đầy đủ và hợp lệ theo quy định của Chương này. 3. Cục Hàng không Việt Nam được miễn trừ trách nhiệm đối với các thiệt hại phát sinh từ nội dung thỏa thuận của các bên trong giao dịch dân sự hoặc tính xác thực của các tài liệu trong hồ sơ mà người đăng ký đã cam đoan. Cục Hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm đối với việc thực hiện đăng ký, hủy đăng ký hoặc các biến động về quyền đối với tàu bay theo bản án, quyết định có hiệu lực pháp luật của cơ quan tài phán trong và ngoài nước (bao gồm Tòa án, Trọng tài) hoặc quyết định của cơ quan thi hành án. Trong trường hợp có tranh chấp, Cục Hàng không Việt Nam được miễn trừ trách nhiệm nếu tại thời điểm ghi, cập nhật nội dung đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay, cơ quan này chưa

		được miễn trừ trách nhiệm nếu tại thời điểm cập nhật nội dung vào Sổ đăng bạ tàu bay, cơ quan này chưa nhận được văn bản thụ lý hoặc quyết định ngăn chặn khẩn cấp tạm thời của cơ quan có thẩm quyền. - Khoản 8 điểm d đề nghị rà soát lại các cụm từ: theo căn cứ quy định tại Bộ luật Dân sự, luật khác có liên quan; khi có căn cứ tại Nghị định này để đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu. - Khoản 11 đề nghị nghiên cứu gộp với quy định tại khoản 5 Điều này.	nhận được văn bản thụ lý hoặc văn bản chứng minh việc cơ quan có thẩm quyền thụ lý giải quyết tranh chấp hoặc giải quyết thi hành án dân sự. 4. Thông tin trong Sổ Đăng bạ tàu bay Việt Nam được cung cấp theo yêu cầu của những người có quyền và lợi ích liên quan đến tàu bay. 5. Trách nhiệm và nghĩa vụ của Cục Hàng không Việt Nam: a) Thực hiện đăng ký trên cơ sở kiểm tra tính hợp lệ về hình thức của hồ sơ; không làm phát sinh thủ tục, không yêu cầu nộp thêm giấy tờ hoặc sửa đổi các nội dung thỏa thuận dân sự ngoài quy định của Nghị định này; b) Khi đăng ký phải đảm bảo nội dung được kê khai và các giấy tờ trong hồ sơ đăng ký phù hợp với thông tin trên Giấy chứng nhận, thông tin được lưu giữ trong Sổ Đăng bạ tàu bay Việt Nam; c) Đối với các thủ tục hành chính, sau khi Cục Hàng không Việt Nam thực hiện thẩm định mà 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 một (01) ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của Cục hàng không 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; d) Trả kết quả đăng ký, bản sao kết quả đăng ký bằng bản giấy trực tiếp tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam, qua dịch vụ bưu chính hoặc qua cách thức khác do cơ quan đăng ký và người yêu cầu đăng ký thỏa thuận phù hợp với quy định của pháp luật;
--	--	--	---

			đ) Giải quyết và trả lời bằng văn bản các khiếu nại, kiến nghị theo quy định của pháp luật hoặc yêu cầu của tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA. 6. Trách nhiệm, nghĩa vụ của người yêu cầu đăng ký, của người yêu cầu cung cấp thông tin: a) Gửi hồ sơ trực tiếp, qua hệ thống bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức phù hợp khác; b) Có trách nhiệm kê khai, cung cấp trung thực, đầy đủ, chính xác về thông tin trong văn bản đề nghị giải quyết thủ tục hành chính và phải chịu trách nhiệm về thông tin này; chịu trách nhiệm về các giao dịch dân sự, giấy tờ, tài liệu khác trong hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính; c) Đơn đề nghị/văn bản đề nghị theo các Mẫu quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này được nộp bằng các hình thức bản chính hoặc biểu mẫu điện tử; d) Giấy tờ, tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị đăng ký do cơ quan nước ngoài có thẩm quyền cấp, các giấy tờ, tài liệu này phải được hợp pháp hóa lãnh sự theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp được miễn hợp pháp hóa lãnh sự theo Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên hoặc theo nguyên tắc có đi có lại; đ) Nộp phí, thanh toán giá dịch vụ, nghĩa vụ thanh toán khác theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày Cục Hàng không Việt Nam gửi thông báo nộp phí. Quá thời hạn nêu trên mà tổ chức, cá nhân không hoàn thành nghĩa vụ tài chính theo quy định, Cục
--	--	--	---

			Hàng không Việt Nam từ chối tiếp nhận, giải quyết thủ tục hành chính và thông báo cho tổ chức, cá nhân nêu rõ lý do. Thời gian thực hiện việc nộp phí của doanh nghiệp không tính vào thời gian giải quyết thủ tục hành chính; e) Chịu trách nhiệm về hành vi của mình trong việc giả mạo tài liệu, chữ ký hoặc con dấu trong hồ sơ đăng ký; g) Chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo căn cứ quy định tại Bộ luật Dân sự-trong trường hợp thuộc điểm e khoản này hoặc trong trường hợp không thực hiện việc đăng ký khi có căn cứ quy định tại Nghị định này mà gây thiệt hại cho cơ quan đăng ký, cho tổ chức, cá nhân khác. 7. Trường hợp kết quả đăng ký được trả bằng bản điện tử thì kết quả bằng bản điện tử có giá trị pháp lý như kết quả bằng bản giấy.
		20. Điều 26 khoản 2 đề nghị bổ sung các loại giấy tờ chứng minh thực tế việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay đã hoàn thành để làm căn cứ xác lập quyền ưu tiên thanh toán. - Khoản 3 đề nghị chỉnh sửa thuật ngữ "cấp Giấy chứng nhận" thay vì "cấp người đề nghị" để đảm bảo tính chính xác.	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo Để tránh phát sinh thành phần hồ sơ mới, ảnh hưởng tới các chỉ tiêu đơn giản hoá TTHC, Cục HKVN sẽ thực hiện xác minh tư cách của “tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay” – là điều kiện thực hiện TTHC khi nộp hồ sơ đề nghị giải quyết TTHC và chỉnh sửa Dự thảo tại Khoản 2.
		21. Điều 27 khoản 3 đề nghị bổ sung quy định về nộp lại Giấy chứng nhận cũ (bản gốc) đối với trường hợp cấp lại do hư hỏng hoặc thay đổi nội dung nhằm ngăn chặn rủi ro sử dụng nhiều văn bản cho một quyền lợi pháp lý duy nhất.	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo như sau: “thu hồi Giấy chứng nhận quyền sở hữu tàu bay, Giấy chứng nhận quyền chiếm hữu tàu bay hoặc Giấy chứng nhận đăng ký quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay trừ trường hợp bị mất;” (các TH rách, hỏng , thay đổi nội dung phải nộp lại GCN đã cấp)
		22. Điều 28 khoản 1 đề nghị rà soát chủ thể xóa đăng ký để phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 23.	Cục HKVN tiếp thu, rà soát và làm rõ như sau: 02 chủ thể đăng ký tại 2 điều khoản là khác nhau cụ

			thể: - Khoản 1 Điều 23 quy định người có quyền thực hiện việc đăng ký các quyền đối với tàu bay: “1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam có các quyền đối với tàu bay mang quốc tịch Việt Nam thì thực hiện việc đăng ký theo quy định của Nghị định này” - Khoản 1 Điều 28 thể hiện nguyên tắc: “chỉ chủ sở hữu tàu bay mới có quyền xóa đăng ký sở hữu tàu bay”, nếu sử dụng thuật ngữ tổ chức, cá nhân có các quyền sẽ có thể phát sinh rủi ro các đối tượng khác bên chiếm hữu (người thuê tàu bay) bên nhận bảo đảm có quyền xóa đăng ký sở hữu tàu bay của chủ sở hữu. Quy định này thống nhất với nguyên tắc của pháp luật dân sự/
		23. Điều 29 khoản 3 đề nghị thay cụm từ “xóa đăng ký quyền sở hữu” thành “xóa đăng ký quyền chiếm hữu”.	Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo: Điều 29. Thủ tục xóa đăng ký quyền chiếm hữu tàu bay 1. Người thuê tàu bay đã đăng ký đề nghị xóa đăng ký quyền chiếm hữu tàu bay gửi 01 bộ hồ sơ đến Cục Hàng không Việt Nam, bao gồm: Tờ khai theo Mẫu số 02 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; 2. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc cấp Giấy chứng nhận xóa đăng ký quyền chiếm hữu tàu bay theo Mẫu số 10 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; thu hồi bản giấy Giấy chứng nhận quyền chiếm hữu tàu bay đã cấp (nếu có). Trong trường hợp bản giấy Giấy chứng nhận quyền chiếm hữu tàu bay bị mất, người đề nghị phải bổ sung văn bản cam kết chịu trách nhiệm pháp lý về việc đề nghị xóa đăng ký. Trường hợp không cấp, Cục Hàng không Việt Nam phải trả lời người đề nghị bằng văn bản và nêu rõ lý do.

		24. Điều 30 khoản 3 đề nghị sửa theo hướng việc không sử dụng hoặc sử dụng không đúng mã số AEP sẽ dẫn đến việc đăng ký quốc tế đó không được công nhận để thực hiện các thủ tục hành chính liên quan tại Việt Nam để tránh các tuyên bố về tính hợp lệ kỹ thuật của hệ thống đăng ký quốc tế (việc đăng ký trên hệ thống đăng ký quốc tế đối với các quyền lợi quốc tế yêu cầu mã số AEP mà không sử dụng hoặc sử dụng không đúng mã số do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp thì không có giá trị để thực hiện các thủ tục liên quan đến tàu bay theo quy định tại Nghị định này). - Khoản 3 đề nghị không quy định về tính trung thực, chính xác của các thông tin để tránh trùng lặp với quy định tại điểm a khoản 1 Điều 5; tương tự như vậy tại khoản 1 Điều 31, khoản 1 Điều 56, khoản 1 Điều 65, khoản 1 Điều 66, khoản 3 Điều 67....	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo. 3. Việc đăng ký trên hệ thống đăng ký quốc tế đối với các quyền lợi quốc tế yêu cầu mã số AEP mà không sử dụng hoặc sử dụng không đúng mã số do Cục Hàng không Việt Nam cấp theo yêu cầu của Hệ thống đăng ký quốc tế và Doc 9864 của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế ICAO thì không có giá trị để thực hiện các thủ tục liên quan đến tàu bay theo quy định tại Nghị định này.
		25. Điều 31 khoản 2 đề nghị bổ sung thêm đối tượng được ủy quyền ký đơn đề nghị () để phù hợp với thông lệ quốc tế và xu hướng ủy quyền trong kinh doanh (luật sư, người đại diện theo ủy quyền).	Cục HKVN xin giải trình và làm rõ như sau: - Việc ký đơn đăng ký của các TTHC được quy định tại Chương này, trừ thủ tục xóa đăng ký văn bản IDERA yêu cầu: “người được chỉ định trong văn bản IDERA trực tiếp ký đơn đề nghị xóa đăng ký (không được ủy quyền) thì việc ký đơn đăng ký của các TTHC được quy định tại Chương này đều áp dụng theo nguyên tắc của pháp luật dân sự (không cấm ủy quyền dân sự) do đó quy định tại Dự thảo không hạn chế đối tượng được ủy quyền.
		26. Điều 32 khoản 1 đề nghị rà soát, bổ sung thêm chủ thể người đề nghị đăng ký tàu bay để phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 31; tương tự như vậy tại khoản 1 Điều 33 để đảm bảo tính linh hoạt và phù hợp với nguyên tắc người có quyền xác lập văn bản thì IDERA có quyền đề nghị sửa đổi, bổ sung và xóa đăng ký. Tuy nhiên, trường hợp bổ sung thêm chủ thể này thì khoản 2 điểm a cần bổ sung thêm văn	Cục HKVN xin giải trình và làm rõ như sau: 2 đối tượng, chủ thể tại các TTHC là khác nhau, Điều 31 là việc người đề nghị đăng ký tàu bay chỉ định người được chỉ định (Thể hiện cụ thể trong mẫu đơn đề nghị) Điều 32 thì chỉ có người được chỉ định trong văn bản IDERA mới có quyền chỉnh sửa, điều chỉnh các

		bản ăn bản chấp thuận xóa IDERA của người được chỉ định.	thông tin đã đăng ký (Tên, địa chỉ của người được chỉ định). Việc bổ sung chủ thể đề nghị đăng ký tàu bay sẽ làm ảnh hưởng đến việc tuân thủ quy định tại Điều XIII Nghị định thư CapeTown (người đề nghị đăng ký tàu bay không được sửa, huỷ ngang văn bản IDERA). Quy định về hồ sơ xóa IDERA được xây dựng dựa trên Luật mẫu hướng dẫn tuân thủ Công ước và Nghị định thư Capetown do AWG hướng dẫn các quốc gia thành viên.
		27. Điều 34 khoản 1 đề nghị bổ sung quy định về việc công khai hóa thông tin trên Sổ đăng bạ (trừ các thông tin mật) để các bên có quyền lợi liên quan có thể tra cứu trực tuyến. Đồng thời đề nghị bổ sung quy định về tra cứu trực tuyến tại Khoản 3 Điều 35 để người dân và doanh nghiệp có thể tự truy cập các thông tin cơ bản một cách nhanh chóng, phù hợp với mô hình của Hệ thống đăng ký quốc tế và phù hợp với xu hướng số hóa của Chính phủ. - Khoản 2 đề nghị bổ sung vào Sổ đăng bạ thông tin về Người được chỉ định trong văn bản IDERA và Số sê-ri của các động cơ gắn liền với tàu bay để đảm bảo tính đồng bộ với Hệ thống đăng ký quốc tế và hỗ trợ việc xử lý tài sản bảo đảm.	Cục HKVN xin giải trình và làm rõ như sau: Các thông tin trong Sổ đăng bạ bao gồm các thông tin ảnh hưởng đến quyền và lợi ích của doanh nghiệp đặc biệt là các doanh nghiệp đã được niêm yết mã chứng khoán (các thông tin liên quan đến nợ, số nợ, thuê tàu bay...) Các thông tin tại Sổ đăng bạ tại các quốc gia khác trên thế giới, thông tin đăng ký tại Hệ thống đăng ký quốc tế và thông tin đăng ký biện pháp bảo đảm (tại Cục Đăng ký quốc gia giao dịch bảo đảm - Việt Nam) cũng không phải là thông tin được công khai, tạo điều kiện cho tất cả các chủ thể tiếp cận và sử dụng. - Khoản 2: Sổ đăng bạ tàu bay là quy định nhằm thực hiện nghĩa vụ Công ước Giơ ne vơ 1948, còn nội dung chỉ định IDERA là thực hiện theo quy định của Công ước Capetown, 02 công ước quy định về việc đăng ký các quyền lợi quốc tế khác nhau và dữ liệu khác nhau. Do đó việc đưa thông tin chỉ định IDERA vào Sổ đăng bạ là không phù hợp với mô hình Sổ đăng bạ theo hướng dẫn của ICAO và thông lệ các quốc gia trên thế giới.
		28. Điều 36 khoản 2 đề nghị rà soát để tránh trùng lặp với các thủ tục hành chính đã được quy định (Điều 27, 32...).	Cục HKVN tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo
		29. Điều 37 khoản 2 đề nghị bỏ từ “yêu cầu, điều kiện” để	-Tiếp thu và chỉnh sửa.

		tránh xung đột với các quy định về đầu tư kinh doanh.	Điều 34. Hoạt động khai thác tàu bay 2. Căn cứ vào đặc điểm của mỗi loại hoạt động khai thác tàu bay, Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết đối với người khai thác tàu bay nhằm bảo đảm an toàn, an ninh và hiệu quả trong khai thác tàu bay.
		30. Điều 39 khoản 1 đề nghị không sử dụng từ “yêu cầu, điều kiện” như đã nêu ở trên, đồng thời làm rõ phạm vi giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đối với người khai thác tàu bay nước ngoài.	- Tiếp thu và chỉnh sửa. Điều 37. Người khai thác tàu bay nước ngoài 1. Người khai thác tàu bay nước ngoài phải đáp ứng và tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam về hàng không dân dụng và chịu sự giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam nhằm bảo đảm an toàn, an ninh trong khai thác tàu bay đến và đi từ Việt Nam.
		- Khoản 2 đề nghị làm rõ nội dung: trong trường hợp cần thiết theo quy định và bổ sung quy trình của thủ tục công nhận.	Xin tiếp thu và giải trình như sau: - Tiếp thu và loại bỏ nội dung “trong trường hợp cần thiết” - Cục Hàng không Việt Nam đã đề xuất bổ sung TTHC về công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài. Điều 37. Người khai thác tàu bay nước ngoài 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện công nhận giấy chứng nhận người khai thác tàu bay trên cơ sở xem xét dữ liệu an toàn của người khai thác nước ngoài và kết quả đánh giá của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo quy định.
		31. Điều 40 khoản 1 đề nghị thay cụm từ “xây dựng chính sách” bằng cụm từ “thiết lập hệ thống quản lý và quy trình khai thác” để đảm bảo tính phù hợp.	Xin tiếp thu ký kiến và điều chỉnh dự thảo: Điều 38. Quy định về hàng hóa nguy hiểm 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm xây dựng và thực hiện chương trình huấn luyện về hàng hóa nguy hiểm, thiết lập hệ thống quản lý và quy trình trong tài liệu khai thác phù hợp với phạm vi hoạt động của người khai thác tàu bay đảm bảo tuân thủ theo quy định

		32. Điều 41 đề nghị làm rõ việc có giấy phép của các Bộ chuyên ngành có thay thế trách nhiệm kiểm tra và phê chuẩn an toàn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đối với phương thức đóng gói và vận chuyển trên tàu bay hay không. Đồng thời, nên bổ sung quy định về trách nhiệm của người khai thác tàu bay trong việc thông báo cho tổ bay về sự hiện diện của các mặt hàng này để có phương án ứng phó khẩn nguy phù hợp để đảm bảo đáp ứng các yêu cầu của ICAO tại Phụ ước 18 (doc 9289). Theo đó, đề nghị bổ sung khoản 3, khoản 4 theo hướng: ngoài các giấy phép quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, việc vận chuyển phải tuân thủ các quy định về hàng hóa nguy hiểm tại Điều 40 và phải được người khai thác tàu bay kiểm tra, chấp nhận dựa trên tiêu chuẩn kỹ thuật hàng không; người khai thác tàu bay có trách nhiệm thông báo đầy đủ thông tin về các mặt hàng này cho người chỉ huy tàu bay trước chuyến bay theo quy định về an toàn hàng không. Đồng thời cần nghiên cứu bổ sung quyền của người chỉ huy tàu bay đối với việc vận chuyển hàng nguy hiểm này.	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Khoản 3 Điều 39 quy định rõ việc vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ bằng đường hàng không phải tuân thủ các quy định về hàng hóa nguy hiểm tại Điều 38 của nghị định này, Như vậy, việc vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ phải được giám sát bởi Nhà chức trách hàng không và phải tuân thủ các quy định, yêu cầu liên quan. Các quy định về trách nhiệm của người khai thác tàu bay trong thông báo cho tổ bay về sự hiện diện của các mặt hàng này, cũng như việc người khai thác tàu bay phải được kiểm tra, chấp thuận dựa trên tiêu chuẩn kỹ thuật hàng không được nêu cụ thể trong Bộ Quy chế an toàn hàng không ban hành kèm Thông tư hướng dẫn.
		33. Điều 43 khoản 3 đề nghị chuyển thành nội dung của khoản 1.	Xin tiếp thu và điều chỉnh như sau: đưa khoản 3 thành điểm (h) của khoản 1: Điều 41. Tài liệu mang theo chuyến bay 1. Tàu bay khi khai thác tại lãnh thổ Việt Nam phải mang theo các giấy tờ, tài liệu sau: a) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay; b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; c) Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay, nếu được lắp đặt; d) Giấy phép, chứng chỉ phù hợp của thành viên tổ bay; đ) Nhật ký hành trình của tàu bay hoặc tài liệu tương đương; e) Bản kê khai hành khách trong trường hợp vận chuyển hành khách;

			g) Bản kê khai hàng hoá và tờ khai chi tiết trong trường hợp vận chuyển hàng hoá; h) Các tài liệu liên quan khác được bổ sung phù hợp với đặc điểm của hoạt động khai thác tàu bay theo quy định. 2. Các tài liệu quy định tại điểm a, b, c, khoản 1 Điều này phải là bản gốc theo quy định của pháp luật Việt Nam về công tác văn thư.
		34. Điều 44 đề nghị rà soát quy định này để đảm bảo tính thống nhất với Điều 24 của Luật theo đó dự thảo cần chi tiết cụ thể thẩm quyền của các cơ quan/người có thẩm quyền đã được Luật quy định (bao gồm cả Cảng vụ hàng không và các cơ quan an ninh, quốc phòng). Trong đó, cần sửa đổi khoản 2 để đảm bảo nguyên tắc: Cơ quan nào ra quyết định đình chỉ thì cơ quan đó có thẩm quyền xác nhận việc khắc phục và cho phép chuyển bay tiếp tục. Tương tự như vậy tại Điều 45 đề nghị bám sát quy định tại Điều 25 của Luật để quy định chi tiết tránh thu hẹp phạm vi Luật định. Theo đó, việc ra lệnh hạ cánh không chỉ bao gồm Nhà chức trách hàng không (cơ quan nhà nước có thẩm quyền) và người có thẩm quyền và cơ quan nào ra lệnh thì có quan đó có thẩm quyền cho phép chuyển bay tiếp tục, Nhà chức trách hàng không chỉ đóng vai trò phối hợp trong các trường hợp không thuộc thẩm quyền trực tiếp.	Xin tiếp thu, giải trình như sau: Điều 43 của nghị định xây dựng dựa trên nguyên tắc Nhà chức trách hàng không đóng vai trò triển khai để thực thi các quyết định đình chỉ chuyển bay đối với các trường hợp không trực tiếp thuộc thẩm quyền quyết định (uy hiếp an ninh hàng không, an ninh quốc gia). Nhà chức trách hành không thực hiện đình chỉ thực hiện chuyển bay hoặc cho phép tiếp tục thực hiện chuyển bay sau khi nhận được thông báo bằng văn bản từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyển trách bảo vệ an ninh quốc gia. Nguyên tắc này phù hợp với quy định của Điều 24 Luật HKDD. Tương tự với Điều 44. Điều 43. Đình chỉ thực hiện chuyển bay 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ thực hiện chuyển bay khi phát hiện vi phạm các quy định về an toàn hàng không hoặc khi tiếp nhận yêu cầu đình chỉ chuyển bay theo thông báo bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia đối với các trường hợp vi phạm các quy định về an ninh hàng không, đảm bảo quốc phòng hoặc an ninh quốc gia. 2. Chuyển bay bị đình chỉ chỉ được tiếp tục

			thực hiện sau khi các nguyên nhân dẫn đến việc đình chỉ đã được khắc phục và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ; trường hợp liên quan đến an ninh hàng không, quốc phòng, hoặc an ninh quốc gia, việc chấp thuận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện trên cơ sở nhận được thông báo bằng văn bản hoặc thư điện tử công vụ của Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia theo quy định của pháp luật. Điều 44. Yêu cầu tàu bay hạ cánh 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu tàu bay hạ cánh bắt buộc đối với các chuyến bay có dấu hiệu uy hiếp an toàn hàng không hoặc khi tiếp nhận yêu cầu tàu bay hạ cánh theo thông báo bằng văn bản hoặc thông qua thư điện tử công vụ từ Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia đối với các trường hợp vi phạm quy định về an ninh hàng không, quốc phòng hoặc an ninh quốc gia. 2. Trường hợp tàu bay không chấp hành yêu cầu hạ cánh bắt buộc tại địa điểm theo chỉ định, Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo, đề nghị cơ quan chuyên trách bảo vệ an ninh quốc gia xem xét, quyết định và tổ chức thực hiện các biện pháp cưỡng chế hạ cánh theo quy định của pháp luật Việt Nam về an ninh quốc gia. 3. Chuyến bay bị yêu cầu hạ cánh chỉ được tiếp tục thực hiện sau khi Nhà chức trách hàng không Việt Nam xác định các nguyên nhân uy hiếp an toàn hàng không đã được khắc phục hoặc sau khi nhận được thông báo bằng văn bản hoặc thư điện tử
--	--	--	---

			công vụ của Nhà chức trách an ninh hàng không hoặc cơ quan chuyên trách bảo vệ quốc phòng, an ninh quốc gia về việc các tình huống dẫn đến yêu cầu chuyển bay hạ cánh đã được kiểm soát.
		35. Điều 46 đề nghị bổ sung về thành phần hồ sơ và thủ tục thực hiện việc chuyển giao này để đảm bảo tính minh bạch.	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Thành phần hồ sơ và thủ tục thực hiện được nêu cụ thể tại Bộ Quy chế an toàn hàng không ban hành kèm Thông tư hướng dẫn.
		36. Điều 47 khoản 2 đề nghị bỏ từ “điều kiện” và quy định rõ tài liệu phạm vi hoạt động bao gồm những nội dung gì để đảm bảo tính minh bạch, khả thi. Tương tự như vậy, bỏ cụm từ điều kiện tại khoản 3 Điều 49.	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Trong Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay có nội dung về các điều kiện để được phép thực hiện khai thác mà người khai thác tàu bay phải tuân thủ, vì vậy không thể bỏ từ “điều kiện” trong khoản 1 Điều 46 dự thảo nghị định. Các quy định về tài liệu phạm vi hoạt động được nêu cụ thể tại Bộ Quy chế an toàn hàng không ban hành kèm Thông tư hướng dẫn. Điều 46. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay 1. Người khai thác tàu bay chỉ được cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng trong phạm vi khai thác của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay còn hiệu lực do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp. 2. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho phép người khai thác tàu bay thực hiện hoạt động vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng trong phạm vi, điều kiện và nội dung quy định tại Tài liệu phạm vi khai thác kèm theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.
		37. Điều 48 khoản 3 đề nghị quy định rõ phương thức đánh giá, kết quả đánh giá để đảm bảo tính khả thi.	Các yêu cầu và phương thức đánh giá các vị trí chịu trách nhiệm chính được quy định cụ thể tại Bộ Quy chế an toàn hàng không ban hành kèm Thông tư hướng dẫn.

			Điều 46. Yêu cầu đối với tổ chức, bộ máy của Người khai thác tàu bay thương mại và chuyên dùng 4. Giám đốc điều hành và các cá nhân theo quy định ở khoản 3 Điều này phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam đánh giá về năng lực, trình độ, kinh nghiệm và hiểu biết về hệ thống pháp luật hàng không dân dụng Việt Nam và quốc tế.
		39. Điều 50, 51 đề nghị quy định rõ nội dung kế hoạch kiểm tra thực tế để đảm bảo tính minh bạch.	Kế hoạch kiểm tra thực tế trong công tác cấp, sửa đổi giấy chứng nhận người khai thác tàu bay là giai đoạn 4 trong quy trình phê chuẩn 5 giai đoạn theo hướng dẫn của ICAO tại DOC 8335. Nội dung chi tiết được quy định trong Bộ QCATHK ban hành kèm Thông tư hướng dẫn.
		40. Điều 52 khoản 1 đề nghị làm rõ trong thời gian thực hiện thủ tục gia hạn đối với trường hợp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay hết hiệu lực, người khai thác tàu bay có được thực hiện các chuyến bay thương mại không.	Xin tiếp thu, giải trình như sau: Điều 46. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay 1. Người khai thác tàu bay chỉ được cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng trong phạm vi khai thác của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay còn hiệu lực do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp. 2. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho phép người khai thác tàu bay thực hiện hoạt động vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng trong phạm vi, điều kiện và nội dung quy định tại Tài liệu phạm vi khai thác kèm theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.
		41. Điều 53 khoản 2 đề nghị bỏ cụm từ “giải trình” (tương tự như vậy tại điểm e, điểm e khoản 2 Điều 55). Theo quy định của Luật Đầu tư 2025 đây là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, tuy nhiên các yếu tố về điều kiện kinh doanh còn chung chung, khó xác định, vì vậy đề nghị rà soát lại	- Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung dự thảo Điều 50. Yêu cầu đối với tổ chức bảo dưỡng 1. Tổ chức bảo dưỡng là một tổ chức được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh

		nội dung này để đảm bảo tính rõ ràng, minh bạch như: có bộ máy điều hành và nhân sự kỹ thuật có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với loại hình bảo dưỡng đề nghị; có Tài liệu tổ chức bảo dưỡng mô tả chi tiết hệ thống quy trình, sơ đồ tổ chức và phạm vi hoạt động; có hệ thống quản lý an toàn (SMS) và hệ thống kiểm soát chất lượng độc lập; có nhà xưởng, kho bãi, trang thiết bị và công cụ chuyên dụng đáp ứng tiêu chuẩn của nhà sản xuất tàu bay; có nguồn dữ liệu kỹ thuật hợp pháp và được cập nhật liên tục; có hệ thống lưu trữ hồ sơ bảo dưỡng đảm bảo tính truy xuất ít nhất 02 năm... Các điều kiện này phải phù hợp với quy định về thành phần hồ sơ đề nghị cấp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng quy định tại Điều 55. Tương tự như vậy, đề nghị rà soát Điều 58.	quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay hoặc thay mặt chủ sở hữu, người khai thác tàu bay thực hiện quản lý các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục của tàu bay. 2. Theo phạm vi phê chuẩn đề nghị, tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các điều kiện sau: a) Bộ máy điều hành: đảm bảo có đầy đủ các vị trí điều hành bao gồm giám đốc điều hành và các vị trí chủ chốt có đầy đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, hiểu biết về hàng không dân dụng; b) Hệ thống tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng: miêu tả đầy đủ sơ đồ quản lý, chức năng, nhiệm vụ, các yêu cầu về huấn luyện, đào tạo, trình độ, kinh nghiệm của từng vị trí làm việc trong hệ thống bảo dưỡng và quản lý bảo dưỡng; các quy trình bảo dưỡng, lập kế hoạch bảo dưỡng, quy trình tiếp nhận, quản lý, đánh giá, phân phối các dữ liệu bảo dưỡng, hợp đồng cung cấp dịch vụ bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng, các thông tin liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, quy trình thực hiện các công việc phải thuê ngoài, quy trình tự đánh giá năng lực bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng; c) Nguồn nhân lực: có đầy đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu theo từng vị trí làm việc của tổ chức; d) Hệ thống quản lý an toàn - chất lượng: xây dựng hệ thống để thực hiện công tác kiểm tra, giám sát, đánh giá an toàn chất lượng theo chương trình nhằm chủ động phát hiện các mối nguy hiểm, đánh giá và phòng ngừa rủi ro trong tất cả các hoạt động bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng; đ) Cơ sở vật chất: thiết lập nhà xưởng, nhà chứa tàu bay, kho chứa vật tư, phụ tùng, dụng cụ, thiết bị đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật hàng không có liên quan, đảm bảo các yêu cầu về an toàn, bảo
--	--	--	---

			vệ môi trường, phòng chống cháy nổ; e) Phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ, vật tư: trang bị hoặc thuê phương tiện, dụng cụ, thiết bị, vật tư theo yêu cầu trong tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng; g) Dữ liệu bảo dưỡng: thực hiện bảo dưỡng theo các dữ liệu bảo dưỡng do Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận; h) Hệ thống quản lý lưu trữ hồ sơ: thiết lập hệ thống quản lý lưu giữ hồ sơ nhân viên, hồ sơ thiết bị, phụ tùng, dụng cụ, hồ sơ bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng đảm bảo an toàn thông tin, phòng chống cháy nổ và khả năng khôi phục thông tin khi hồ sơ lưu giữ bị mất, hỏng. 3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành hướng dẫn chi tiết các quy định tại khoản 2 Điều này.
		42. Điều 57 khoản 1 đề nghị rà soát tính hợp lý và hợp pháp của việc gia hạn cho giấy phép đã hết hiệu lực vì Giấy chứng nhận là văn bản xác lập quyền năng khai thác của tổ chức bảo dưỡng trong một thời hạn nhất định. Khi hết thời hạn này, các quyền và nghĩa vụ gắn liền với giấy chứng nhận mặc nhiên chấm dứt hiệu lực. Việc thực hiện quy trình gia hạn cho một văn bản đã hết giá trị pháp lý là không phù hợp với nguyên tắc quản lý hành chính nhà nước. Vì vậy, đối với trường hợp này, cần chuyển sang quy trình cấp lại hoặc cấp mới nhằm thực hiện thẩm định lại toàn diện năng lực thực tế của tổ chức, đảm bảo tính liên tục và nghiêm minh của pháp luật; Tương tự như vậy đối với quy định tại khoản 1 Điều 61.	- Tiếp thu ý kiến cập nhật nội dung dự thảo. Điều 54. Sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng được sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại khi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng còn hiệu lực. Đối với trường hợp gia hạn, người đề nghị phải nộp hồ sơ trong thời hạn từ 30 ngày đến 60 ngày trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận. Trường hợp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng đã hết hạn hiệu lực, người đề nghị phải nộp hồ sơ cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng theo trình tự, thủ tục quy định tại Điều 53 Nghị định này.
		- Khoản 2 ngoài quy định Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động	- Tiếp thu ý kiến góp ý đối với cập nhật vào nội dung dự thảo tại điểm a, khoản 2 Điều 5.

		của tổ chức bảo dưỡng do giấy chứng nhận hết hiệu lực cho đến khi Giấy chứng nhận được gia hạn theo quy định cần quy định rõ trong thời gian này tổ chức bảo dưỡng không được hoạt động để đảm bảo tính pháp lý của sản phẩm được bảo dưỡng, phân định rõ ranh giới trách nhiệm, phù hợp với yêu cầu của ICAO về nguyên tắc giám sát an toàn liên tục. Theo đó, trong thời gian này, tổ chức bảo dưỡng phải dừng toàn bộ hoạt động bảo dưỡng và không được phép ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng (CRS) cho tàu bay, động cơ và thiết bị tàu bay; mọi xác nhận được thực hiện trong thời gian này đều không có giá trị pháp lý; tương tự như vậy đối với khoản 2 Điều 61.	d) Tuân thủ đầy đủ quy định về thời gian nộp hồ sơ đề nghị sửa đổi, gia hạn giấy chứng nhận, giấy phép. Trong trường hợp không tuân thủ quy định này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức, cá nhân do giấy phép, giấy chứng nhận hết hạn hoặc chưa được sửa đổi theo đề nghị. Tổ chức, cá nhân phải dừng mọi hoạt động liên quan đến phạm vi của giấy phép, giấy chứng nhận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận khi giấy chứng nhận hoặc giấy phép hết hạn.
		43. Điều 59 khoản 3 đề nghị rà soát quy định Nhà chức trách hàng không “chỉ định” tổ chức tiếp nhận trách nhiệm thiết kế để đảm bảo tính khả thi và phù hợp với chức năng quản lý nhà nước (Nhà chức trách hàng không không sở hữu dữ liệu kỹ thuật gốc và đội ngũ chuyên gia để thực hiện chuyên gia chuyên môn). Quy định này có thể dẫn đến việc xâm phạm quyền sở hữu trí tuệ của doanh nghiệp vốn được nhà nước bảo vệ, đồng thời đẩy rủi ro pháp lý và nghĩa vụ bồi thường sang Nhà nước khi xảy ra sự cố thiết kế. Do đó, cần điều chỉnh theo hướng trường hợp tổ chức thiết kế giải thể hoặc từ bỏ Giấy chứng nhận phê chuẩn, tổ chức có trách nhiệm thông báo và thực hiện bàn giao hồ sơ lưu trữ kỹ thuật liên quan đến tính đủ điều kiện bay cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện công bố đình chỉ hiệu lực của các phê chuẩn thiết kế liên quan hoặc áp dụng biện pháp hạn chế khai thác đối với sản phẩm hàng không bị ảnh hưởng, trừ trường hợp trách nhiệm thiết kế được chuyển giao hợp pháp cho một tổ chức đủ năng lực khác được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.	- Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung tại Điều 5. 3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm

			được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận. d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
		44. Điều 63: tương tự như ý kiến đối với các nội dung quy định tại Điều 53, 58 đề nghị rà soát lại điều kiện kinh doanh để đảm ứng được tính rõ ràng, minh bạch, đảm bảo các yêu cầu của Luật Đầu tư 2025. Theo đó, các điều kiện để cấp phép phải gắn với các tiêu chí cụ thể như: có bộ máy điều hành và đội ngũ nhân sự kỹ thuật, kiểm tra chất lượng có năng lực, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với quy trình sản xuất đề nghị, có Tài liệu tổ chức sản xuất mô tả chi tiết quy trình kiểm soát sản xuất, sơ đồ tổ chức và năng lực cung	- Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung dự thảo Điều 55. Yêu cầu đối với tổ chức thiết kế, thử nghiệm 1. Tổ chức thiết kế, thử nghiệm là một tổ chức được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn để thực hiện việc thiết kế, thử nghiệm, thay đổi thiết kế hoặc ban hành hướng dẫn sửa chữa đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.

		ứng có hệ thống quản lý an toàn (SMS) và hệ thống đảm bảo chất lượng độc lập để duy trì sự phù hợp của sản phẩm với thiết kế được phê duyệt, có nhà xưởng, dây chuyền công nghệ, trang thiết bị và công cụ kiểm tra, đo lường đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật của sản phẩm... Đồng thời cần rà soát dẫn chiếu tại khoản 1 để đảm bảo tính chính xác.	2. Theo phạm vi phê chuẩn đề nghị, tổ chức thiết kế, thử nghiệm phải đảm bảo các điều kiện sau: a) Bộ máy điều hành bao gồm giám đốc điều hành và các vị trí chủ chốt có đầy đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, hiểu biết về hàng không dân dụng; b) Hệ thống tài liệu hướng dẫn thiết kế, thử nghiệm: miêu tả đầy đủ sơ đồ quản lý, chức năng, nhiệm vụ, các yêu cầu về huấn luyện, đào tạo, trình độ, kinh nghiệm của từng vị trí làm việc trong hệ thống thiết kế, thử nghiệm; các quy trình thiết kế, thử nghiệm, lập kế hoạch thiết kế, thử nghiệm, quy trình tiếp nhận, quản lý, đánh giá, phân phối các dữ liệu kỹ thuật, hợp đồng cung cấp dịch vụ thiết kế, thử nghiệm, các thông tin liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, quy trình thực hiện các công việc phải thuê ngoài, quy trình tự đánh giá năng lực thiết kế; c) Nguồn nhân lực: có đầy đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu theo từng vị trí làm việc của tổ chức; d) Hệ thống quản lý an toàn - chất lượng: xây dựng hệ thống để thực hiện công tác kiểm tra, giám sát, đánh giá an toàn chất lượng theo chương trình nhằm chủ động phát hiện các mối nguy hiểm, đánh giá và phòng ngừa rủi ro trong tất cả các hoạt động thiết kế; đ) Hệ thống tiếp nhận báo cáo: xây dựng hệ thống tiếp nhận báo cáo về hỏng hóc, trục trặc, khiếm khuyết từ chủ sở hữu tàu bay, người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay để đánh giá và ban hành thông báo kỹ thuật nhằm duy trì đủ điều kiện bay đối với thiết kế do tổ chức thực hiện; e) Cơ sở vật chất: phòng làm việc có đủ
--	--	---	--

			không gian, ánh sáng, đảm bảo việc thiết kế, thử nghiệm không bị tác động bởi các yếu tố bên ngoài về nhiệt độ, độ ẩm, tiếng ồn,...; trang bị các công cụ tính toán thiết kế, mô phỏng; các trang thiết bị để sản xuất, thử nghiệm; g) Phương tiện, trang thiết bị, dụng cụ, vật tư: trang bị hoặc thuê phương tiện, dụng cụ, thiết bị, vật tư theo yêu cầu trong tài liệu hướng dẫn thiết kế; h) Dữ liệu kỹ thuật: thực hiện thiết kế theo các dữ liệu kỹ thuật do Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận; i) Hệ thống quản lý lưu trữ hồ sơ: thiết lập hệ thống quản lý lưu giữ hồ sơ nhân viên, hồ sơ thiết bị, phụ tùng, dụng cụ, hồ sơ thiết kế đảm bảo an toàn thông tin, phòng chống cháy nổ và khả năng khôi phục thông tin khi hồ sơ lưu giữ bị mất, hỏng. 3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành hướng dẫn chi tiết các quy định tại khoản 2 Điều này. Điều 60. Yêu cầu đối với tổ chức sản xuất 1. Ngoại trừ các tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và thiết bị tàu bay được phê chuẩn bởi các Nhà chức trách hàng không quy định tại Khoản 2 Điều 8 của Nghị định này để sản xuất các sản phẩm thuộc thiết kế loại do chính các Nhà chức trách này phê chuẩn, những tổ chức cung cấp dịch vụ sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay sau đây phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất: a) Tổ chức sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các thiết bị tàu bay theo
--	--	--	--

			thiết kế loại được phê chuẩn bởi Nhà chức trách hàng không Việt Nam. b) Tổ chức sản xuất trang thiết bị tàu bay để lắp cho tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam. 2. Theo phạm vi phê chuẩn đề nghị, tổ chức sản xuất phải đảm bảo các điều kiện sau: a) Bộ máy điều hành bao gồm giám đốc điều hành và các vị trí chủ chốt có đầy đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm, hiểu biết về hàng không dân dụng; b) Hệ thống tài liệu hướng dẫn sản xuất: miêu tả đầy đủ sơ đồ quản lý, chức năng, nhiệm vụ, các yêu cầu về huấn luyện, đào tạo, trình độ, kinh nghiệm của từng vị trí làm việc trong hệ thống sản xuất; các quy trình sản xuất, lập kế hoạch sản xuất, quy trình tiếp nhận, quản lý, đánh giá, phân phối các dữ liệu sản xuất, hợp đồng cung cấp dịch vụ sản xuất, các thông tin liên quan đến tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, quy trình thực hiện các công việc phải thuê ngoài, quy trình tự đánh giá năng lực sản xuất; c) Nguồn nhân lực: có đầy đủ nhân lực đáp ứng yêu cầu theo từng vị trí làm việc của tổ chức; d) Hệ thống quản lý an toàn - chất lượng: xây dựng hệ thống để thực hiện công tác kiểm tra, giám sát, đánh giá an toàn chất lượng theo chương trình nhằm chủ động phát hiện các mối nguy hiểm, đánh giá và phòng ngừa rủi ro trong tất cả các hoạt động thiết kế; đ) Cơ sở vật chất: nhà xưởng, trang thiết bị, dụng cụ đáp ứng yêu cầu sản xuất, đảm bảo an toàn, bảo vệ môi trường, phòng chống cháy nổ; hệ thống thiết bị kiểm tra để đảm bảo sản phẩm đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế; e) Dữ liệu kỹ thuật: thực hiện sản xuất theo
--	--	--	---

			các dữ liệu kỹ thuật do Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận; g) Hệ thống quản lý lưu trữ hồ sơ: thiết lập hệ thống quản lý lưu giữ hồ sơ nhân viên, hồ sơ thiết bị, phụ tùng, dụng cụ, hồ sơ sản xuất đảm bảo an toàn thông tin, phòng chống cháy nổ và khả năng khôi phục thông tin khi hồ sơ lưu giữ bị mất, hỏng. 3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành hướng dẫn chi tiết các quy định tại khoản 2 Điều này.
		- Khoản 3 tương tự như khoản 3 Điều nội dung này thiếu tính khả thi, gây rủi ro pháp lý và gánh nặng bồi thường cho Nhà nước. Theo tiêu chuẩn ICAO, khi nhà sản xuất chấm dứt hoạt động mà không có sự chuyển giao trách nhiệm hợp pháp, Nhà nước chỉ có thẩm quyền đình chỉ hoặc hạn chế khai thác sản phẩm để bảo vệ an toàn bay. Do đó, cần điều chỉnh theo hướng yêu cầu doanh nghiệp thực hiện các thủ tục bàn giao hồ sơ kỹ thuật và Nhà nước ban hành các chỉ lệnh an toàn tương ứng, thay vì gánh vác trách nhiệm duy trì an toàn sản phẩm thay doanh nghiệp.	- Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung tại Điều 5. 3. Từ bỏ, đình chỉ và thu hồi a) Tổ chức, cá nhân có thể tự nguyện từ bỏ giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã được cấp theo quy định và phải báo cáo bằng văn bản cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam ít nhất 90 ngày trước ngày chính thức từ bỏ; b) Giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận được từ bỏ, bị đình chỉ hoặc thu hồi sẽ hết hiệu lực theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền; c) Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện đình chỉ các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: c1) Tổ chức, cá nhân không duy trì đầy đủ các yêu cầu là căn cứ để cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận nhưng chưa đến mức thu hồi; c2) Tổ chức, cá nhân không thực hiện đầy đủ các biện pháp khắc phục đối với các sai phạm được phát hiện thông qua công tác kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; d) Nhà chức trách hàng không Việt Nam

			thực hiện thu hồi các giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận đã cấp trong các trường hợp sau: d1) Tổ chức, cá nhân thực hiện các công việc vượt quá năng định, thẩm quyền, phạm vi năng định được cấp; d2) Cung cấp thông tin sai lệch, giả mạo hồ sơ đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ, năng định, giấy chứng nhận, quyết định phê chuẩn, công nhận. d3) Tái diễn các hành vi vi phạm đã bị đình chỉ hoặc không khắc phục triệt để các lỗi uy hiếp trực tiếp đến an toàn bay; đ) Giấy phép, giấy chứng nhận, chứng chỉ, năng định, quyết định phê chuẩn, công nhận bị đình chỉ theo quy định tại điểm c khoản này được phục hồi hiệu lực sau khi Nhà chức trách hàng không đánh giá và chấp thuận các biện pháp khắc phục vi phạm; e) Trường hợp bị thu hồi theo quy định tại điểm c khoản này, tổ chức, cá nhân không được nộp hồ sơ xin cấp lại trong thời hạn theo quy định của pháp luật.
		- Khoản 2 điểm b, e, đề nghị bỏ từ “giải trình”, điểm k bỏ cụm từ “Liệt kê tất cả”.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo 2. Hồ sơ đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm bao gồm: a) Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm theo Mẫu số 18 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Hệ thống tài liệu hướng dẫn thiết kế, thử nghiệm; c) Tài liệu hệ thống quản lý an toàn; d) Hồ sơ nhân sự điều hành; đ) Danh sách nhân viên hàng không của tổ chức;

			e) Liệt kê các công việc thiết kế dự kiến hợp đồng thuê tổ chức thiết kế khác thực hiện (nếu có); g) Liệt kê các Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế và năng định đã được cấp bởi các nhà chức trách hàng không nước ngoài (nếu có);
		45. Điều 67 khoản 1, khoản 2 đề nghị rà soát lại tương tự như Điều khoản 1, khoản 2 Điều 57 nhưng cần làm rõ hơn đặc thù của lĩnh vực sản xuất, tránh việc gia hạn tạo ra khoảng thời gian mà hệ thống kiểm soát chất lượng của nhà sản xuất không được Nhà nước giám sát và công nhận, cho phép hợp thức hóa các hoạt động sản xuất diễn ra trong giai đoạn không có phép, vi phạm các quy định của hệ thống pháp luật về chất lượng sản phẩm và hàng hóa. Theo đó, cần bổ sung quy định: rong thời gian Giấy chứng nhận hết hiệu lực cho đến khi được gia hạn, tổ chức sản xuất phải tạm dừng mọi hoạt động sản xuất và không được phát hành chứng chỉ xuất xưởng cho sản phẩm hàng không. Việc tạm dừng hoạt động này là bắt buộc nhằm đảm bảo mọi sản phẩm cung ứng ra thị trường đều được kiểm soát bởi hệ thống chất lượng đã được Nhà chức trách hàng không thẩm định và phê chuẩn còn hiệu lực.	- Tiếp thu ý kiến góp ý đối với cập nhật vào nội dung dự thảo tại điểm a, khoản 2 Điều 5. d) Tuân thủ đầy đủ quy định về thời gian nộp hồ sơ đề nghị sửa đổi, gia hạn giấy chứng nhận, giấy phép. Trong trường hợp không tuân thủ quy định này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không chịu trách nhiệm cho việc gián đoạn hoạt động của tổ chức, cá nhân do giấy phép, giấy chứng nhận hết hạn hoặc chưa được sửa đổi theo đề nghị. Tổ chức, cá nhân phải dừng mọi hoạt động liên quan đến phạm vi của giấy phép, giấy chứng nhận được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận khi giấy chứng nhận hoặc giấy phép hết hạn.
		46. Điều 68 nguyên tắc bảo vệ môi trường đã được quy định tại Điều 9 của Luật, vì vậy, nội dung tại Điều này cần phải được chi tiết, cụ thể hóa các nội dung theo quy định được Luật giao tại khoản 2 Điều 106. Vì vậy, đề nghị rà soát để không quy định lại các nội dung đã được luật quy định. Theo đó, nội dung này nên được chuyển hướng từ việc nêu khẩu hiệu sang thiết lập các công cụ quản lý thực tế như: Giấy chứng nhận kỹ thuật về môi trường, Bản đồ tiếng ồn và Cơ chế báo cáo phát thải (CORSIA) để đảm bảo tính minh bạch, định lượng được trách nhiệm của các bên liên quan và tạo cơ sở pháp lý để Nhà chức trách hàng không thực hiện công tác kiểm tra, giám sát môi trường theo tiêu	Tiếp thu ý kiến và cập nhật Dự thảo: Chương VIII BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG Điều 65. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay, động cơ tàu bay và phương tiện hoạt động trong lĩnh vực hàng không 1. Tàu bay, động cơ tàu bay khai thác tại Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn tiếng ồn tàu bay, tiêu chuẩn khí thải động cơ tàu bay, tiêu chuẩn phát thải CO₂, theo quy định của ICAO.

		chuẩn quốc tế. - Khoản 3 đề nghị rà soát để phù hợp với nội dung quy định tại Doc 9829.	2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2035, các phương tiện chở khách và các phương tiện phục vụ mặt đất khác hoạt động trong phạm vi cảng hàng không, sân bay khi đầu tư mới phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo theo quy định của pháp luật. 3. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2040, tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; trừ các phương tiện chuyên dùng, đặc thù mà tại thời điểm áp dụng chưa có giải pháp kỹ thuật khả thi để chuyển đổi sang sử dụng năng lượng điện hoặc năng lượng sạch. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 16. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: j) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. k) Từ ngày 01 tháng 01 năm 2028 các chuyến bay quốc tế phải sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững. Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam. l) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 17. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ cacbon. 18. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO.
--	--	---	--

			19. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. 20. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không. Điều 67. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng 4. Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA). 5. Bộ Xây dựng tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về khí thải, tiếng ồn, Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA) và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững.
		47. Điều 69 khoản 1 Điều 69 quy định mang tính định tính, chưa đảm bảo tính cụ thể và khả thi để thực thi trong thực tiễn quản lý nhà nước, thiếu công cụ cho việc kiểm soát của nhà nước (đáp ứng tiêu chuẩn gì? Tiêu chuẩn nào của ICAO), vì vậy đề nghị nghiên cứu bổ sung để dẫn chiếu đến các tiêu chuẩn kỹ thuật tại Phụ ước 16 (Annex 16) của Công ước Chicago và quy định bắt buộc về Giấy chứng nhận tiếng ồn đối với tàu bay. Việc bổ sung này sẽ tạo cơ sở pháp lý minh bạch để Nhà chức trách hàng không thực hiện kiểm soát điều kiện khai thác và đảm bảo tính thống nhất với các cam kết quốc tế về giảm phát thải. - Khoản 2 Điều 69 thiếu các tiêu chuẩn kỹ thuật định lượng và chưa dẫn chiếu đến các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia	Không tiếp thu, các nội dung quy định tại khoản 1 Điều 69 theo Annex 16, Volume 1, 2,3 của ICAO. Tuy nhiên, ban soạn thảo sẽ nghiên cứu, bố cục lại nội dung Điều này. - Khoản 2 tiếp thu ý kiến bỏ các nội dung quy định chung chung, bổ sung lộ trình chuyển đổi năng lượng đối với các phương tiện hoạt động mặt đất, phù hợp với Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022. Điều 65. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay, động cơ tàu bay và phương tiện hoạt

		(QCVN) tương ứng, gây khó khăn cho công tác thẩm định và hậu kiểm. Việc lồng ghép quy trình khai thác mặt đất vào điều khoản quy định về tiêu chuẩn trang thiết bị là chưa phù hợp về kỹ thuật soạn thảo. Do đó, cần cụ thể hóa bằng các chỉ số kỹ thuật rõ ràng và bổ sung lộ trình chuyển đổi sang trang thiết bị sử dụng năng lượng sạch để đảm bảo tính khả thi và thống nhất với cam kết giảm phát thải ròng bằng 0 (Net Zero).	động trong lĩnh vực hàng không 1. Tàu bay, động cơ tàu bay khai thác tại Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn tiếng ồn tàu bay, tiêu chuẩn khí thải động cơ tàu bay, tiêu chuẩn phát thải CO₂, theo quy định của ICAO. 2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2035, các phương tiện chở khách và các phương tiện phục vụ mặt đất khác hoạt động trong phạm vi cảng hàng không, sân bay khi đầu tư mới phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo theo quy định của pháp luật. 3. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2040, tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; trừ các phương tiện chuyên dùng, đặc thù mà tại thời điểm áp dụng chưa có giải pháp kỹ thuật khả thi để chuyển đổi sang sử dụng năng lượng điện hoặc năng lượng sạch.
		48. Điều 70, đề nghị đề nghị rà soát lại quy định này để đảm bảo việc giao quy định chi tiết là khả thi vì cơ chế giảm thải và bù trừ các bon liên quan đến trách nhiệm quản lý nhà nước của các Bộ TNMT, Bộ Tài chính và cần phải được điều chỉnh trong dự thảo Nghị vì cơ chế giảm phát thải và bù trừ carbon (CORSIA) đối với các chuyến bay quốc tế là một bộ phận không thể tách rời của thị trường carbon và hạn ngạch phát thải khí nhà kính quốc gia.	Đã tiếp thu chỉnh sửa Chương VIII BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG Điều 65. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay, động cơ tàu bay và phương tiện hoạt động trong lĩnh vực hàng không 1. Tàu bay, động cơ tàu bay khai thác tại Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn tiếng ồn tàu bay, tiêu chuẩn khí thải động cơ tàu bay, tiêu chuẩn phát thải CO₂, theo quy định của ICAO. 2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2035, các phương tiện chở khách và các phương tiện phục vụ mặt đất khác hoạt động trong phạm vi cảng hàng không, sân bay khi đầu tư mới phải sử dụng năng

			lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo theo quy định của pháp luật. 3. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2040, tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay phải sử dụng năng lượng điện hoặc các loại năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; trừ các phương tiện chuyên dùng, đặc thù mà tại thời điểm áp dụng chưa có giải pháp kỹ thuật khả thi để chuyển đổi sang sử dụng năng lượng điện hoặc năng lượng sạch. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: a) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. b) Từ ngày 01 tháng 01 năm 2028 các chuyến bay quốc tế phải sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững. Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam. c) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 2. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ cacbon. 3. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO. 4. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến
--	--	--	---

			bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. 5. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không. Điều 67. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng 1. Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA). 2. Bộ Xây dựng tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về khí thải, tiếng ồn, Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA) và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững.
		49. Điều 71 đề nghị bỏ. (Điều 71. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng)	Đã tiếp thu và cập nhật tại Điều 67: Điều 67. Trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo vệ môi trường trong hàng không dân dụng 1. Bộ Nông nghiệp và Môi trường phối hợp với Bộ Xây dựng thúc đẩy phát triển và tạo điều kiện cho việc trao đổi tín chỉ các-bon đủ điều kiện phục vụ Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSIA). 2. Bộ Xây dựng tổ chức kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về khí thải, tiếng ồn, Cơ chế bù trừ và giảm phát thải các-bon đối với các

			chuyến bay quốc tế (CORSIA) và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững.
		50. Điều 72 khoản 3 đề nghị rà soát để không giao quá nhiều quy định chi tiết cho Bộ Xây dựng để tránh việc ủy quyền 2 lần trong việc ban hành văn bản quy định chi tiết. Đồng thời theo quy định của tại Quyết định số 64/QĐ-BT của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ngày 16 tháng 01 năm 2026 thì các thông tư phát sinh trong quá trình xây dựng Nghị định phải được trình kèm theo hồ sơ Nghị định, đảm bảo Thông tư có hiệu lực cùng thời điểm với hiệu lực của Nghị định. vì vậy đề nghị Cơ quan chủ trì trình lưu ý nội dung này.	Tiếp thu và rà soát sửa đổi tại khoản 3 điều 69: 3. Bộ Xây dựng quy định chi tiết các Điều 8, 9, 10, 11, 12, 19, 20, 22, các chương IV, V, VI, VII, VIII
	4.4. Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng	Sau khi nghiên cứu, Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng thống nhất trình chính phủ ban hành các Nghị định nên trên làm căn cứ pháp lý để triển khai Luật HKDD Việt Nam và có các ý kiến như sau: 3. Dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay - Việc nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp xác nhận kỹ thuật cho từng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay được thiết kế, sản xuất không vì mục đích thương mại, chỉ để phục vụ mục đích bay trải nghiệm cá nhân và phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật do Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công bố cần nghiên cứu, đánh giá tác động và các quy định pháp luật về yêu cầu chất lượng, an toàn của sản phẩm. Nên nghiên cứu xây dựng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia làm căn cứ để cấp chứng nhận không thể dùng tiêu chuẩn để cấp xác nhận. Bên cạnh đó, việc đáp ứng QCVN phải được đánh giá, thử nghiệm bởi cơ quan có chức năng đánh giá về an toàn mới đảm bảo khách quan và đúng luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa.	- Tiếp thu và giải trình như sau: + Hiện tại nguồn lực của Nhà chức trách hàng không Việt Nam chưa cho phép xây dựng các quy chuẩn kỹ thuật đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của ICAO do đó trong giai đoạn trước mắt Nhà chức trách hàng không Việt Nam sẽ công nhận tiêu chuẩn của các quốc gia có nền công nghiệp hàng không tiên tiến trên thế giới như FAA, EASA, Nga... để làm căn cứ cấp xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật.
		- Đối với hồ sơ, tài liệu điện tử phải quy định rõ tính pháp lý tương đương giữa hồ sơ giấy và hồ sơ điện tử tránh các doanh nghiệp phải duy trì song song cả hai dẫn đến lãng phí nguồn lực và	Xin tiếp thu và giải trình như sau: Nội dung này đã được quy định cụ thể tại Điều 5 Nghị định quy định về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không.

		tài chính.	Điều 5. Sử dụng hồ sơ điện tử, chữ ký điện tử hoặc chữ ký số 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: 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 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.
	4.5. Văn phòng	I. Ý kiến chung:	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo khoản 1 Điều

Bộ	1. Về thực hiện chỉ đạo của Ban Chỉ đạo Trung ương về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số (viết tắt là Ban Chỉ đạo TW) - Tại Mục IV.2.1 của Kế hoạch số 02-KH/BCĐTW ngày 19/6/2025 của Ban Chỉ đạo TW, Mục II.1 của Kế hoạch nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình, cung cấp dịch vụ số mới được cá nhân hóa, dựa trên dữ liệu cho người dân và doanh nghiệp ban hành kèm theo Quyết định số 1565/QĐ-TTg ngày 18/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ yêu cầu: “Rà soát, sửa đổi các văn bản pháp luật chuyên ngành để công nhận đầy đủ giá trị pháp lý của hồ sơ và kết quả giải quyết thủ tục hành chính điện tử”. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung nội dung sau đây vào dự thảo Nghị định: <i>“Hồ sơ và kết quả giải quyết thủ tục hành chính bản điện tử có giá trị pháp lý như bản giấy”</i>.	5 Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ; b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối; c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; d) Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thành lập đoàn thẩm định và tiến hành đánh giá thực tế tại cơ sở của người đề nghị. Trong trường hợp kết quả thẩm định tại cơ sở yêu cầu phải khắc phục, Cục Hàng không Việt Nam thông báo yêu cầu khắc phục đến người đề nghị. Trong thời hạn 90 ngày làm việc kể từ khi thông
----	---	---

			báo yêu cầu khắc phục, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; đ) Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung, khắc phục của người đề nghị theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam và người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; e) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử hoặc bản giấy theo đề xuất của người đề nghị. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		- Tại khoản a Mục 2 Thông báo số 35-TB/TGV ngày 11/7/2025 của Tổ Giúp việc Ban Chỉ đạo Trung ương thông báo Kết luận cuộc họp của Lãnh đạo Ban Chỉ đạo Trung ương với Thường trực Tổ Giúp việc và các cơ quan, đơn vị liên quan về tình hình thực hiện Kế hoạch số 02-KH/BCĐTW yêu cầu: “Quy định chỉ trả kết quả giải quyết thủ tục hành chính bản điện tử hợp lệ, trừ trường hợp 2 công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy”. Vì vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung những nội dung sau đây vào dự thảo Nghị định: + Bổ sung quy định “<i>Kết quả giải quyết thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử, trừ trường hợp công dân, tổ chức có nhu cầu nhận bản giấy</i>”.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo tại khoản 1 Điều 5 Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ; b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối; c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức

			đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; d) Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thành lập đoàn thẩm định và tiến hành đánh giá thực tế tại cơ sở của người đề nghị. Trong trường hợp kết quả thẩm định tại cơ sở yêu cầu phải khắc phục, Cục Hàng không Việt Nam thông báo yêu cầu khắc phục đến người đề nghị. Trong thời hạn 90 ngày làm việc kể từ khi thông báo yêu cầu khắc phục, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; đ) Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung, khắc phục của người đề nghị theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam và người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; e) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử hoặc bản giấy theo đề xuất của người đề nghị. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		+ Bổ sung trường thông tin tại mẫu đơn, mẫu tờ khai để tổ chức, cá nhân đề nghị nhận kết quả giải quyết TTHC bản	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo

		giấy (nếu có); cách thức nhận kết quả giải quyết TTHC bản giấy (trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính).	
		2. Về thực hiện TTHC không phụ thuộc vào địa giới hành chính trong phạm vi cấp tỉnh Để thực hiện yêu cầu về việc nộp hồ sơ và trả kết quả giải quyết TTHC không phụ thuộc vào địa giới hành chính trong phạm vi cấp tỉnh, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung những nội dung sau đây vào dự thảo Nghị định: - Quy định về nơi nhận hồ sơ: + Đối với các TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết của 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 và cập nhật nội dung dự thảo tại khoản 1 Điều 5 Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ; b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối; c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; d) Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thành lập đoàn thẩm định và tiến hành đánh giá thực tế tại cơ sở của người đề nghị. Trong trường hợp kết quả thẩm định tại cơ sở yêu

			cầu phải khắc phục, Cục Hàng không Việt Nam thông báo yêu cầu khắc phục đến người đề nghị. Trong thời hạn 90 ngày làm việc kể từ khi thông báo yêu cầu khắc phục, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; đ) Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung, khắc phục của người đề nghị theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam và người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; e) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử hoặc bản giấy theo đề xuất của người đề nghị. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		+ Đối với các TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết của địa phương: gửi trực tuyến hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tiếp tại Trung tâm Phục vụ Hành chính công các cấp.	Dự thảo Nghị định không quy định TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết của địa phương
		- 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 đối với TTHC cấp Bộ, tại Trung tâm Phục vụ Hành chính công các cấp đối với TTHC thuộc thẩm quyền giải quyết của cấp tỉnh, cấp xã).	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo
		3. Về tiếp tục thực hiện rà soát, cắt giảm, đơn giản hóa TTHC theo Quyết định số 133/QĐ-BXD của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Kế hoạch thực hiện Nghị quyết số 66/NQ-CP của Chính phủ về Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa TTHC liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2026 Ngày 30/01/2026, Bộ trưởng Bộ Xây dựng đã ký Quyết	Tiếp thu ý kiến góp ý, đơn vị soạn thảo sẽ rà soát để cắt giảm thời gian giải quyết thủ tục hành chính, chi phí tuân thủ, đảm bảo thông tin, giấy tờ, tài liệu trong các TTHC liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh chỉ cung cấp một lần cho cơ quan hành chính nhà nước.

		định số 133/QĐ- BXD ban hành Kế hoạch thực hiện Nghị quyết số 66/NQ-CP của Chính phủ về Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa TTHC liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2026 của Bộ. Theo đó, năm 2026, phải tiếp tục thực hiện và hoàn thành các chỉ tiêu: <i>cắt giảm 20% thời gian giải quyết TTHC, 20% chi phí tuân thủ TTHC; 100% thông tin, giấy tờ, tài liệu trong các TTHC liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh chỉ cung cấp một lần cho cơ quan hành chính nhà nước; 100% TTHC đủ điều kiện được thực hiện trực tuyến toàn trình; 100% TTHC nội bộ trong từng cơ quan hành chính nhà nước được thực hiện quản trị nội bộ trên môi trường điện tử; 100% chế độ báo cáo của doanh nghiệp được thực hiện điện tử.</i> Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, tiếp tục sửa đổi, bổ sung đề đơn giản hóa các quy định về TTHC; TTHC nội bộ; chế độ báo cáo của doanh nghiệp để đảm bảo các chỉ tiêu nêu trên.	
		II. Ý kiến cụ thể: 1. Quy định về yêu cầu đối với thành phần hồ sơ (<i>bản sao, bản sao điện tử, bản chính;</i>) và mẫu kết quả giải quyết TTHC: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, nghiên cứu, bổ sung đầy đủ yêu cầu đối với các thành phần hồ sơ tại các quy định về TTHC để đảm bảo phù hợp với các hình thức nộp hồ sơ trực tuyến, trực tiếp, qua bưu chính. Đồng thời nghiên cứu đưa quy định về yêu cầu đối với thành phần hồ sơ vào Điều 5 của dự thảo Nghị định để đảm bảo tính thống nhất, tránh phải lặp lại hay bỏ sót. Đồng thời rà soát, bổ sung đầy đủ các mẫu kết quả giải quyết TTHC vào dự thảo Nghị định.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ; b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối; c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí

			theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị để sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; d) Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thành lập đoàn thẩm định và tiến hành đánh giá thực tế tại cơ sở của người đề nghị. Trong trường hợp kết quả thẩm định tại cơ sở yêu cầu phải khắc phục, Cục Hàng không Việt Nam thông báo yêu cầu khắc phục đến người đề nghị. Trong thời hạn 90 ngày làm việc kể từ khi thông báo yêu cầu khắc phục, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; đ) Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung, khắc phục của người đề nghị theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam và người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; e) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử hoặc bản giấy theo đề xuất của người đề nghị. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		2. Điều 8: đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ quy định về	Cơ quan soạn thảo giải trình như sau, việc Cấp,

		<i>“Cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại”</i> được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu?	công nhận Giấy chứng nhận loại được thực hiện theo được hướng dẫn chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành.
		3. Điều 10: - Khoản 1: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát rõ quy định về <i>“Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận”</i> được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu? Tương tự, đề nghị làm rõ quy định này tại khoản 6, Điều 12.	Cơ quan soạn thảo giải trình như sau, quy định về <i>“Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận”</i> được hướng dẫn chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành.
		- Khoản 3: đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ hình thức công nhận đối với quy định <i>“Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận các tổ chức sản xuất tàu bay, ...”</i> . Đồng thời, đề nghị xem lại việc viện dẫn đến quy định tại khoản 2 Điều 9.	- Cơ quan soạn thảo đã rà soát lại viện dẫn đến đúng quy định trong dự thảo. - Hình thức công nhận tại khoản 3 Điều 10 là công nhận tự động.
		4. Điều 12: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát và viện dẫn cụ thể việc <i>“Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn/công nhận”</i> được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu để đảm bảo tính rõ ràng trong văn bản QPPL.	Cơ quan soạn thảo giải trình như sau, quy định về <i>“Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn/công nhận”</i> được hướng dẫn chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành.
		5. Khoản 4 Điều 14: đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu quy định lại khoản này theo hướng: bổ sung quy định rõ thời điểm Cục HKVN ra thông báo nộp phí và bổ sung quy định <i>thời gian giải quyết TTHC chỉ được tính sau khi doanh nghiệp đã hoàn thành nghĩa vụ tài chính</i> vào trình tự giải quyết TTHC. Tương tự, đề nghị rà soát lại các quy định về nộp phí, lệ phí tại tất cả các quy định về TTHC của dự thảo Nghị định để bổ sung quy định về thu phí và thời điểm ra thông báo nộp phí nhằm đảm bảo tính rõ ràng, minh bạch và làm căn cứ để xác định tổng thời gian giải quyết TTHC.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo
		6. Điều 16: - Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu sửa lại tên điều này thành <i>“Thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch</i>	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo

		<i>tàu bay</i>” vì sửa đổi, bổ sung GCN là một trường hợp của thủ tục cấp lại GCN. Đồng thời rà soát, sửa lại nội dung của điều để phù hợp với quy định về thủ tục cấp lại GCN. - Điểm c khoản 3: đề nghị bỏ phần: “<i>Người đề nghị sửa đổi, bổ sung...phải nộp</i>” vì khoản này quy định về hồ sơ.	
		7. Điểm c khoản 3 Điều 17: đề nghị thay cụm từ “<i>Bằng chứng chứng minh</i>” thành “<i>Giấy tờ hoặc tài liệu chứng minh</i>” để đảm bảo tính rõ ràng và phù hợp với quy định về hồ sơ TTHC.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo
		8. Điều 32 và Điều 36: đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, xem lại quy định về thủ tục tại 02 điều này, vì quy định này dẫn đến việc “<i>sửa đổi, bổ sung, điều chỉnh thông tin đăng ký văn bản IDERA</i>” được thực hiện 02 lần tại 02 TTHC là chưa phù hợp. Mặt khác, tại Nghị định hiện hành đang chỉ quy định 01 TTHC “<i>sửa chữa, bổ sung, điều chỉnh thông tin về đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA</i>”.	Tiếp thu và cập nhật nội dung dự thảo Điều 33. Sửa chữa, bổ sung, điều chỉnh thông tin về đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA 1. Người đề nghị sửa chữa, bổ sung, điều chỉnh thông tin về đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA gửi 01 bộ hồ sơ đề nghị đến Cục Hàng không Việt Nam bao gồm: a) Tờ khai theo Mẫu số 03 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Giấy tờ, tài liệu chứng minh tư cách pháp lý của người đề nghị do cơ quan nước ngoài có thẩm quyền cấp; c) Bản sao kèm bản chính để đối chiếu hoặc bản sao do chính cơ quan, tổ chức, hoặc cá nhân đã lập bản chính xác thực hoặc bản sao điện tử từ sổ gốc hoặc bản sao điện tử có chứng thực từ bản chính tài liệu chứng minh về các thông tin cần sửa chữa, bổ sung hoặc điều chỉnh. 2. Trong thời hạn 01 ngày làm việc, kể từ thời điểm nhận đủ hồ sơ theo quy định, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện việc sửa chữa, bổ sung, điều chỉnh thông tin về đăng ký quốc

			tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA, cấp Giấy chứng nhận mới hoặc ban hành văn bản liên quan. Trường hợp từ chối việc sửa chữa, bổ sung, điều chỉnh thông tin về đăng ký quốc tịch tàu bay, đăng ký các quyền đối với tàu bay và đăng ký văn bản IDERA thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam phải trả lời người đề nghị bằng văn bản và nêu rõ lý do. Các Giấy chứng nhận mới hoặc văn bản liên quan được Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành sau quá trình sửa chữa, bổ sung hoặc điều chỉnh sẽ thay thế cho các giấy chứng nhận, văn bản tương ứng ban đầu.
		9. Điều 39: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát quy định về “Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài” được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu?	Cơ quan soạn thảo giải trình như sau, quy định về “Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài” được hướng dẫn chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành.
		10. Khoản 2 Điều 40: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát quy định về “Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn” được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu?	Cơ quan soạn thảo giải trình như sau, quy định về “Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn” được hướng dẫn chi tiết tại Thông tư ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành.
		11. Điều 41: đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát quy định về việc <i>cấp phép</i> của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng; Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ được thực hiện theo quy trình nào, quy định ở đâu?	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu bổ sung thông tin như sau : Quy định về việc <i>cấp phép</i> của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng; Bộ trưởng Bộ Công an, Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ được thực hiện các quy định như sau: Luật số 42/2024/QH15 ngày 29/6/2024 về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ. Về vận chuyển vật liệu phóng xạ được quy định tại

			Luật Năng lượng Nguyên tử số 94/2025/QH15 và Nghị định số 332/2025/NĐ-CP ngày 18/12/2025 quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Năng lượng nguyên tử về bảo đảm an toàn bức xạ, an toàn, an ninh, thanh sát hạt nhân, thông báo, khai báo, cấp phép, thanh tra, kiểm tra về an toàn bức xạ và hạt nhân, ứng phó sự cố bức xạ, sự cố hạt nhân và bồi thường thiệt hại hạt nhân.
		12. Khoản 3 Điều 48: đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, làm rõ hình thức và kết quả của việc đánh giá năng lực của giám đốc điều hành và các cá nhân tại khoản 2 Điều 48 là gì? Quy định định này dẫn đến phát sinh TTHC con trong TTHC Cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.	Bộ Xây dựng đã tiếp thu và sửa vào dự thảo để tránh phát sinh TTHC con trong TTHC Cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.
		13. Khoản 5 Điều 50: đề nghị nghiên cứu, sửa quy định này thành: “ <i>Thời gian cần thiết cho việc khắc phục các yêu cầu chưa được đáp ứng sẽ không tính vào thời gian phê chuẩn Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay</i> ” để phù hợp với quy định về thời hạn giải quyết TTHC.	Tiếp thu ý kiến, để đảm bảo đáp ứng quy định tại khoản 5 Điều 19 Nghị định số 118/NĐ-CP ngày 09/06/2025. Bộ Xây dựng đã sửa lại vào Điều 5 Nghị định này.
		14. Điều 51 và Điều 52: đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, làm rõ lý do tăng thời hạn giải quyết TTHC so quy định cũ (<i>theo quy định hiện hành là 18 ngày, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ</i>). Đồng thời xem xét, nghiên cứu về việc tách thành 02 TTHC tại 02 điều này vì sẽ dẫn đến phát sinh thêm 01 TTHC do hiện nay đang chỉ quy định là 01 TTHC “ <i>Gia hạn, sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay</i> ”.	Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung dự thảo Điều 49. Gia hạn, sửa đổi, bổ sung, cấp lại giấy chứng nhận người khai thác tàu bay 1. Người đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung, cấp lại Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay thực hiện theo trình tự quy định tại Điều 5 Nghị định này. 2. Hồ sơ đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung, cấp lại Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, bao gồm: a) Đơn đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung, cấp lại Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay theo Mẫu số 22 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định tại khoản 2 Điều 48 trong trường hợp đề nghị sửa đổi, bổ sung;

			3. Trường hợp đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận người khai thác tàu bay: a) Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam gửi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh hồ sơ quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định này. b) Trong thời hạn 18 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho người đề nghị nếu kết quả thẩm tra, xác minh đáp ứng các quy định của pháp luật hoặc thông báo từ chối cấp và nêu rõ lý do. 4. Trường hợp đề nghị cấp lại giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định cấp lại giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho người đề nghị, đồng thời thu hồi giấy chứng nhận người khai thác tàu bay đã cấp trừ trường hợp bị mất.
		15. Điều 61 và Điều 62 (trang 42-43): đề nghị cơ quan soạn thảo gộp 02 TTHC tại 02 điều này thành 01 Điều quy định về 01 TTHC “<i>Gia hạn, sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế</i>” vì 02 TTHC này có kết quả, hồ sơ, thời hạn, trình tự giải quyết TTHC như nhau và để phù hợp với quy định hiện hành, tránh phát sinh thêm 01 TTHC. Tương tự, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, quy định lại đối với Điều 66 và Điều 67.	Tiếp thu ý kiến và cập nhật nội dung dự thảo Điều 54. Sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng được sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại khi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng còn hiệu lực. Đối với trường hợp gia hạn, người đề nghị phải nộp hồ sơ trong thời hạn từ 30 ngày đến 60 ngày trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận. Trường hợp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng đã hết hạn hiệu lực, người đề nghị phải nộp hồ sơ cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo

			duỡng theo trình trình tự, thủ tục quy định tại Điều 53 Nghị định này. 2. Người đề nghị sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng thực hiện theo trình tự thủ tục tại Điều 5 Nghị định này. 3. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, bao gồm: a) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng theo Mẫu số 16 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định khoản 2 Điều 53 trong trường hợp đề nghị sửa đổi, bổ sung; 4. Trường hợp đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng: a) Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam gửi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh hồ sơ quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định này. b) Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng cho người đề nghị nếu kết quả thẩm tra, xác minh đáp ứng các quy định của pháp luật hoặc thông báo từ chối và nêu rõ lý do. 5. Trường hợp đề nghị cấp lại giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng, trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định cấp lại
--	--	--	---

			giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng cho người đề nghị, đồng thời thu hồi giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức bảo dưỡng đã cấp trừ trường hợp bị mất. Điều 59. Sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm được sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại khi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm còn hiệu lực. Đối với trường hợp gia hạn, người đề nghị phải nộp hồ sơ trong thời hạn từ 30 ngày đến 60 ngày trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận. Trường hợp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm đã hết hạn hiệu lực, người đề nghị phải nộp hồ sơ cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm theo trình tự, thủ tục quy định tại Điều 58 Nghị định này. 2. Người đề nghị sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm thực hiện theo trình tự thủ tục tại Điều 5 Nghị định này. 3. Hồ sơ đề nghị sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm, bao gồm: a) Đơn đề nghị sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm theo Mẫu số 18 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định khoản 2 Điều 58 trong trường hợp đề nghị sửa đổi, bổ sung; 4. Trường hợp đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức thiết kế, thử nghiệm:
--	--	--	---

			a) Trong thời hạn 10 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam gửi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh hồ sơ quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định này. Điều 64. Sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất 1. Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất được sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại khi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất còn hiệu lực. Đối với trường hợp gia hạn, người đề nghị phải nộp hồ sơ trong thời hạn từ 30 ngày đến 60 ngày trước ngày hết hạn của giấy chứng nhận. Trường hợp giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất đã hết hạn hiệu lực, người đề nghị phải nộp hồ sơ cấp Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất theo trình tự, thủ tục quy định tại Điều 64 Nghị định này. 2. Người đề nghị sửa đổi, bổ sung gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất thực hiện theo trình tự thủ tục tại Điều 5 Nghị định này. 3. Hồ sơ đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất, bao gồm: a) Đơn đề nghị sửa đổi Giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất theo Mẫu số 20 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này; b) Các hồ sơ theo quy định khoản 2 Điều 63 trong trường hợp đề nghị sửa đổi, bổ sung; 4. Trường hợp đề nghị gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất: a) Trong thời hạn 10 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam gửi thông báo kết quả thẩm tra, xác minh
--	--	--	--

			hồ sơ quy định tại điểm c khoản 1 Điều 5 Nghị định này. b) Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất cho người đề nghị nếu kết quả thẩm tra, xác minh đáp ứng các quy định của pháp luật hoặc thông báo từ chối và nêu rõ lý do. 5. Trường hợp đề nghị cấp lại giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất, trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ, Nhà chức trách hàng không Việt Nam quyết định cấp lại giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất cho người đề nghị, đồng thời thu hồi giấy chứng nhận phê chuẩn tổ chức sản xuất đã cấp trừ trường hợp bị mất.
		III. Ý kiến khác: Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát lại các biểu mẫu đánh giá tác động TTHC và thực hiện đánh giá theo các biểu mẫu quy định tại Thông tư số 26/2025/TTBTP ngày 12/12/2025 của Bộ trưởng Bộ Tư pháp hướng dẫn xây dựng, ban hành văn bản QPPL.	Tiếp thu ý kiến và hoàn thiện các biểu mẫu theo quy định
	4.6. Kết luận của Vụ trưởng Vụ Vận tải và An toàn giao thông Bộ Xây dựng Hoàng Anh Tuấn tại cuộc họp dự thảo Nghị định về tàu	Ngày 06/3/2026, tại trụ sở Bộ Xây dựng, Vụ trưởng Vụ Vận tải và An toàn giao thông Hoàng Anh Tuấn đã chủ trì cuộc họp dự thảo Nghị định về tàu bay và khai thác tàu bay (sau đây viết tắt là dự thảo Nghị định). Tham gia dự họp gồm có đại diện của các Vụ: Vận tải và An toàn giao thông, Pháp chế; Tài chính, Tổ chức cán bộ, Văn phòng Bộ; Cục Hàng không Việt Nam; các Tổng công ty: Quản lý bay Việt Nam, Cảng Hàng không Việt Nam, Trực thăng Việt Nam; các hãng hàng không Việt Nam: Vietnam Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways, Pacific Airlines,	Cục HKVN ghi nhận

	bay và khai thác tàu bay	Sun Phu Quoc Airways, Hải Âu, Sun Air; Công ty TNHH Kỹ thuật máy bay VEACO; Đại diện IATA tại Việt Nam. Sau khi nghe báo cáo của Cục Hàng không Việt Nam và ý kiến tham gia của các cơ quan, đơn vị dự họp, Vụ trưởng Vụ Vận tải và An toàn giao thông Hoàng Anh Tuấn kết luận như sau:	
		1. Đối với dự thảo Nghị định - Tên dự thảo Nghị định: Đề nghị sửa thành “Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2026 về tàu bay và khai thác tàu bay”;	Bộ XD tiếp thu và sửa vào dự thảo
		- Về phạm vi điều chỉnh: đề nghị sửa thành Nghị định này quy định một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2026, bao gồm: (liệt kê điều, khoản và tên điều, khoản giao Chính phủ quy định trong Luật);	Bộ XD tiếp thu và sửa vào dự thảo
		- Về thủ tục hành chính: đề nghị bổ sung một điều về nguyên tắc thực hiện thủ tục hành chính (TTHC) chung cho 24 TTHC quy định tại dự thảo Nghị định, đồng thời rà soát bảo đảm tính đồng bộ TTHC; rà soát các quy định có tính chất TTHC phải quy định rõ trình tự, thành phần hồ sơ, thời gian, cơ quan thực hiện tuân thủ theo quy định của pháp luật đối với các loại hình kinh doanh có điều kiện.	Tiếp thu cập nhật vào khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị định Điều 5. Quy tắc hành chính 1. Trình tự thủ tục hành chính a) Người đề nghị cấp, cấp lại, sửa đổi, bổ sung, gia hạn giấy phép, giấy chứng nhận gửi 01 bộ hồ sơ trực tiếp, qua dịch vụ bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng các hình thức khác đến Cục Hàng không Việt Nam và phải chịu trách nhiệm về tính chính xác, trung thực của các thông tin ghi trong hồ sơ; b) Trong thời hạn 01 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ; thông báo trực tiếp hoặc bằng văn bản hoặc trên môi trường điện tử cho người làm đơn nếu hồ sơ bị từ chối; c) Kể từ ngày tiếp nhận hồ sơ hợp lệ và người đề nghị hoàn thành nghĩa vụ nộp phí, lệ phí theo quy định, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá chi tiết nội dung hồ sơ. Trường hợp có yêu

			cầu sửa đổi, bổ sung hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm thông báo bằng văn bản cho người đề nghị đề sửa đổi, bổ sung hồ sơ. Trong thời hạn 20 ngày làm việc kể từ khi thông báo kết quả đánh giá hồ sơ, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; d) Trường hợp hồ sơ đạt yêu cầu, Cục Hàng không Việt Nam thành lập đoàn thẩm định và tiến hành đánh giá thực tế tại cơ sở của người đề nghị. Trong trường hợp kết quả thẩm định tại cơ sở yêu cầu phải khắc phục, Cục Hàng không Việt Nam thông báo yêu cầu khắc phục đến người đề nghị. Trong thời hạn 90 ngày làm việc kể từ khi thông báo yêu cầu khắc phục, nếu người đề nghị không hoàn thành việc hoàn thiện hồ sơ, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện đóng hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính, đồng thời thông báo trả lại hồ sơ; đ) Thời hạn giải quyết được tính lại từ đầu sau khi nhận đủ hồ sơ bổ sung, khắc phục của người đề nghị theo thông báo của Cục Hàng không Việt Nam và người đề nghị không được hoàn trả khoản phí, lệ phí đã nộp trong trường hợp hồ sơ bị từ chối; e) Kết quả thủ tục hành chính được trả bằng bản điện tử hoặc bản giấy theo đề xuất của người đề nghị. Việc trả kết quả được thực hiện tại trụ sở Cục Hàng không Việt Nam hoặc qua đường bưu chính hoặc trên môi trường điện tử hoặc bằng hình thức phù hợp khác theo quy định.
		- Về các quy định mới tại dự thảo Nghị định, đề nghị bổ sung quy định quản lý dịch vụ bảo dưỡng tàu bay; điều chỉnh việc quy định bắt buộc sử dụng nhiên liệu bền vững thành lộ trình và khuyến khích thực hiện; điều chỉnh	đề nghị bổ sung quy định quản lý dịch vụ bảo dưỡng tàu bay; điều chỉnh ngoại trừ áp dụng quy định dấu hiệu quốc tịch tàu bay đối với trực thăng thuộc Bộ Quốc phòng; bổ sung quy định về thử nghiệm tàu

		ngoại trừ áp dụng quy định dấu hiệu quốc tịch tàu bay đối với trực thăng thuộc Bộ Quốc phòng; bổ sung quy định về thử nghiệm tàu bay; làm rõ hơn quy định Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt và không áp dụng Giấy chứng nhận loại đối với các tàu bay cá nhân.	bay; làm rõ hơn quy định Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt và không áp dụng Giấy chứng nhận loại đối với các tàu bay cá nhân: Điều 19. Quốc kỳ, dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký 1. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải gắn hoặc sơn Quốc kỳ Việt Nam ở hai mặt ngoài của cánh đuôi đứng hoặc hai bên phần đầu thân của tàu bay. 2. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được gắn hoặc sơn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký trên tàu bay do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp. 3. Dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam được biểu thị bằng hai (02) chữ cái viết liền “VN” và tiếp theo là dấu gạch nối một trong các chữ cái sau đây và ba (03) chữ số Ả rập: a) Chữ “A” hoặc “D” đối với tàu bay có động cơ phản lực (Turbofan/Turbojet); b) Chữ “B” đối với tàu bay có động cơ phản lực cánh quạt (Turboprop); c) Chữ “C” đối với tàu bay có động cơ piston; d) Chữ “E” đối với tàu bay có động cơ điện. đ) Chữ “M” đối với tàu bay khác với quy định tại khoản a, khoản b, khoản c và khoản d Điều này; 4. Tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước được sử dụng vào hoạt động hàng không dân dụng không bắt buộc áp dụng quy định tại khoản 3 Điều này. 5. Dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam đã bị xóa khỏi Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam chỉ được Nhà chức trách Hàng không
--	--	---	---

			xem xét cấp lại cho tàu bay khác sau thời hạn tối thiểu 05 năm kể từ ngày xóa đăng ký. - Tiếp thu nội dung liên quan đến quy định về nhiên liệu hàng không bền vững, sửa lại điểm b, khoản 1, Điều 66 thành: “Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam”. Điều 66. Yêu cầu về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế. 1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: a) Quy định chi tiết về cơ chế giảm và bù trừ cacbon đối với các chuyến bay quốc tế; b) Bộ Xây dựng quy định chi tiết lộ trình sử dụng và tỷ lệ phối trộn nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) phù hợp với điều kiện và khả năng cung ứng nhiên liệu của Việt Nam; c) Bộ Xây dựng tổ chức giám sát việc thực hiện các cam kết quốc tế về giảm phát thải trong hoạt động hàng không. 2. Nhiên liệu hàng không bền vững sử dụng phải là nhiên liệu được ICAO công nhận đủ điều kiện giảm phát thải và bù trừ cacbon. 3. Người khai thác tàu bay thực hiện giám sát, báo cáo và thẩm tra lượng phát thải khí CO₂ và thực hiện bù trừ CO₂ từ các chuyến bay quốc tế theo quy định của ICAO. 4. Người khai thác tàu bay xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu khí nhà kính của các chuyến bay quốc tế, nội địa, kết nối với cơ sở dữ liệu của Cục Hàng không Việt Nam. 5. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng về dữ liệu phát thải khí nhà kính của ngành hàng không.
--	--	--	--

		- Tiếp thu và giải trình đầy đủ ý kiến các cơ quan, đơn vị tại cuộc họp, đặc biệt là ý kiến của Vụ Pháp chế, Văn phòng Bộ, Vụ Kế hoạch – Tài chính; bảo đảm các điều kiện kinh doanh, TTHC phải được quy định trong dự thảo Nghị định, Thông tư chỉ hướng dẫn thành phần hồ sơ, cách thực hiện... đảm bảo quy định tại Điều 18 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật; đồng thời rà soát lại các thuật ngữ, giải thích từ ngữ, bảo đảm thống nhất với các thuật ngữ đã được quy định trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	Đã tiếp thu vào dự thảo
		2. Đối với dự thảo Tờ trình: đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung cơ sở pháp lý; rà soát cơ sở thực tiễn; tóm tắt các điểm mới, các điểm được sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ và có giải trình lý do.	Tiếp thu và đã sửa vào dự thảo Tờ trình