|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ XÂY DỰNG** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BXD | *Hà Nội, ngày* *tháng năm 2025* |

**TỜ TRÌNH**

**Dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế)**

(***Tài liệu thẩm định***)

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH**

**1. Cơ sở chính trị, pháp lý**

***a) Cơ sở chính trị***

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng xác định: *(1)* tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông, nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng điểm; *(2)* hoàn thiện thể chế, đẩy mạnh hợp tác công - tư nhằm huy động nguồn lực xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng và cung ứng dịch vụ công; *(3)* thực hiện nghiêm các cam kết quốc tế và các hiệp định thương mại đã ký kết.

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường: “*Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta trên cơ sở hỗ trợ tài chính và công nghệ của các nước và tổ chức quốc tế”*.

Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn: *“Đẩy mạnh thực hiện chính sách "mở cửa bầu trời", triển khai thực hiện thương quyền 5 về hàng không; tạo điều kiện cho các hãng hàng không mở các đường bay mới kết nối Việt Nam với thị trường nguồn, tăng cường tần suất các đường bay có sẵn; giải quyết các điểm nghẽn và tình trạng quá tải tại các cảng hàng không*”.

Nghị quyết số 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước “*Đối với các doanh nghiệp nhà nước đang được giao quản lý, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư có ý nghĩa quan trọng về kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh, khi cổ phần hóa, Nhà nước tiến hành kiểm soát theo nguyên tắc: Nhà nước thống nhất sở hữu các công trình hạ tầng quan trọng*”.

Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.

Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045: “*Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045*”.

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định rõ nhiệm vụ, giải pháp: *“Ðẩy nhanh xây dựng danh mục các dự án kêu gọi đầu tư hạ tầng giao thông giai đoạn 2021-2030. Xây dựng đề án tổng thể thống nhất về cơ chế giao quản lý, khai thác các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông ... hàng không... theo hướng tăng cường xã hội hóa, tách biệt rõ vai trò quản lý nhà nước với vai trò quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; nghiên cứu áp dụng thí điểm mô hình đầu tư công - quản trị tư, đầu tư tư - sử dụng công; đa dạng hóa nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực từ quỹ đất trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng.”.*

Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: *“**Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số”;* *“Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”.*

Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới: *“Xác định xây dựng, hoàn thiện thể chế, pháp luật và kiểm tra, giám sát việc tổ chức thi hành pháp luật là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt, thường xuyên của các bộ, ngành Trung ương”, “Công tác xây dựng pháp luật phải thể chế hóa đầy đủ, đúng đắn, kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng; xuất phát từ lợi ích toàn cục của đất nước; đưa thể chế, pháp luật trở thành lợi thế cạnh tranh; ... Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”.*

Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân xác định một trong các nhiệm vụ, giải pháp của hệ thống chính trị về đổi mới tư duy, thống nhất cao về nhận thức và hành động, khơi dậy niềm tin, khát vọng dân tộc, tạo xung lực mới, khí thế mới để phát triển kinh tế tư nhân; đẩy mạnh cải cách, hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế, chính sách, bảo đảm và bảo vệ hữu hiệu quyền sở hữu, quyền tài sản, quyền tự do kinh doanh, quyền cạnh tranh bình đẳng của kinh tế tư nhân và bảo đảm thực thi hợp đồng của kinh tế tư nhân; tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai, vốn, nhân lực chất lượng cao; thúc đẩy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh doanh hiệu quả, bền vững trong kinh tế tư nhân... Mở rộng sự tham gia của doanh nghiệp tư nhân vào các dự án quan trọng quốc gia; đa dạng hoá, nâng cao hiệu quả các hình thức hợp tác giữa Nhà nước và khu vực kinh tế tư nhân thông qua các mô hình hợp tác công tư (PPP), lãnh đạo công - quản trị tư, đầu tư công - quản lý tư, đầu tư tư - sử dụng công, trong các lĩnh vực cơ sở hạ tầng kinh tế, hạ tầng văn hoá - xã hội, công nghệ thông tin, truyền thông trên cơ sở lấy hiệu quả kinh tế - xã hội làm thước đo để lựa chọn.

Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền ... Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”.*

***b) Cơ sở pháp lý***

- Hiến pháp năm 2013 tại khoản 3 Điều 51 quy định: "*Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện để doanh nhân, doanh nghiệp và cá nhân, tổ chức khác đầu tư, sản xuất, kinh doanh; phát triển bền vững các ngành kinh tế, góp phần xây dựng đất nước*"; Điều 52 quy định: “*Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế trên cơ sở tôn trọng các quy luật thị trường; thực hiện phân công, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bảo đảm tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân*”.

- Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 tại khoản 1 Điều 10 quy định: Quốc hội ban hành luật để quy định “*chính sách cơ bản về kinh tế, xã hội, văn hóa, giáo dục, khoa học, công nghệ, môi trường, tài chính, tiền tệ quốc gia, ngân sách nhà nước...*”.

- Nghị quyết số 190/2025/QH15 ngày 19/2/2025 của Quốc hội quy định về xử lý một số vấn đề liên quan đến sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, tại Điều 11 quy định "*Cơ quan, người có thẩm quyền phải ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn để xử lý các văn bản chịu sự tác động do sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, bảo đảm hoàn thành trước ngày 01 tháng 3 năm 2027".*

**2. Cơ sở thực tiễn**

***a) Kết quả đạt được***: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 được thông qua tại kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XI, được Quốc hội khóa XIII, sửa đổi, bổ sung một số điều tại Luật số 61/2014/QH13 tại kỳ họp thứ 8. Sau 19 năm thực hiện, Luật Hàng không dân dụng Việt (sau đây gọi tắt là Luật HKDDVN) đã thiết lập được hành lang pháp lý cho hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam; thiết lập hệ thống quản lý và giám sát an toàn hàng không phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO; đảm bảo năng lực giám sát an toàn bay theo tiêu chuẩn quốc tế, tạo điều kiện cho các hãng hàng không Việt Nam tiếp cận tới các thị trường khó tính như Bắc Mỹ, Châu Âu. Việt Nam được cộng đồng quốc tế đánh giá là một trong những quốc gia đứng đầu khu vực về năng lực giám sát, quản lý an toàn hàng không. Dây chuyền cung ứng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hệ thống cơ sở điều hành bay đảm bảo độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác ở mức cao cho tất cả vùng trời sân bay, vùng FIR do Việt Nam quản lý, điều hành. Các cảng hàng không, sân bay được đầu tư, xây dựng, cải tạo nâng cấp đã nâng cao năng lực khai thác, bảo đảm an ninh, an toàn, phục vụ nhu cầu an ninh quốc phòng, góp phần tích cực trong việc phát triển kinh tế, xã hội của địa phương, thực hiện liên kết vùng và kết nối quốc tế. Thị phần vận chuyển quốc tế luôn đạt trên 42% với năng lực cạnh tranh ngày càng cao của các hãng hàng không. Hoạt động hàng không chung bước đầu hình thành và phát triển đa dạng, phong phú với nhiều loại hình khai thác cơ bản đáp ứng nhu cầu kinh tế, nhu cầu của người dân.

***b) Những mặt tồn tại***: bên cạnh kết quả tích cực đã đạt được, trong quá trình triển khai thi hành Luật HKDDVN đã xuất hiện một số tồn tại, phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật HKDDVN (thay thế), cụ thể như sau:

*- Một là, về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng:* nội dung quy định về Nhà chức trách hàng không, người đứng đầu Nhà chức trách hàng không trong Luật HKDDVN vẫn chưa đảm bảo đầy đủ theo các quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (sau đây gọi tắt là ICAO).­­­

*- Hai là, về an toàn hàng không:*

+ Quy định về an toàn hàng không chưa đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ đối với các lĩnh vực hoạt động hàng không (cảng hàng không, sân bay, vận tải hàng không, quản lý hoạt động bay, khai thác tàu bay), chưa đáp ứng đầy đủ quy định của ICAO và thông lệ quốc tế;

+ Quy định về khai thác tàu bay và xuất khẩu tàu bay chưa phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

+ Quy định về quy hoạch vùng thông báo bay (FIR) tại Luật HKDDVN chưa phù hợp với quy định của quốc tế;

+ Các quy định về ký hợp đồng với nhân viên hàng không trong Luật HKDDVN chưa phù hợp với quy định của Bộ luật Lao động và cách thức vận hành thị trường lao động hàng không trên thế giới, chưa tối ưu hóa công tác tuyển chọn, sử dụng lao động.

*- Ba là, về an ninh hàng không:*từ ngày 01/3/2025, thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW và Nghị quyết số 190/2025/QH15, công tác quản lý nhà nước về an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận, triển khai và thực hiện thông báo với ICAO. Do đó, các quy định về trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không cũng cần được sửa đổi, bổ sung để đảm bảo tính pháp lý.

*- Bốn là, về cảng hàng không, sân bay:*

+ Chưa có sự thống nhất trong tên gọi: “*quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay*” tại Luật HKDDVN và “*quy hoạch cảng hàng không, sân bay*” tại Luật Quy hoạch;

+ Hệ thống pháp luật về đầu tư, xây dựng có nhiều thay đổi dẫn đến các thay đổi về quyền và trách nhiệm đầu tư của doanh nghiệp cảng hàng không, thẩm quyền lựa chọn nhà đầu tư xây dựng và khai thác công trình dịch vụ chuyên ngành hàng không... Do đó, việc triển khai các hoạt động đầu tư, cải tạo kết cấu hạ tầng tại một số cảng hàng không còn chậm, không đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không, chưa huy động hiệu quả các nguồn lực xã hội để đầu tư vào kết cấu hạ tầng cảng hàng không;

+ Công tác bảo trì, nâng cấp, mở rộng các công trình hàng không có tính chất lưỡng dụng gặp nhiều khó khăn do thiếu các quy định về: trách nhiệm, cơ chế phối hợp giữa các Bộ, ngành để xác định danh mục các công trình quân sự được khai thác lưỡng dụng, cơ chế đầu tư trên tài sản do quốc phòng quản lý;

+ Các quy định về “doanh nghiệp cảng hàng không”, “người khai thác cảng hàng không”, “kinh doanh tại cảng hàng không” chưa đảm bảo tính rõ ràng, thống nhất, không phù hợp với thực tiễn quản lý gây khó khăn, cản trở việc phát triển, nâng cao chất lượng dịch vụ để đáp ứng nhu cầu phát triển của nền kinh tế.

*- Năm là, về vận chuyển hàng không:*

+ Chưa có quy định về kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam phải phù hợp với kế hoạch phát triển và năng lực kết cấu hạ tầng, năng lực giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không;

+ Quy định về điều phối giờ cất cánh, hạ cánh (slot) tại cảng hàng không, sân bay cần phải sửa đổi, bổ sung để làm rõ phạm vi điều chỉnh, trách nhiệm quản lý, điều phối slot góp phần giảm chậm chuyến, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ;

+ Sửa đổi khái niệm về vận tải hàng không thương mại; hàng không chuyên dụng và hàng không chung theo quy định của ICAO, nhằm thiết lập quy trình cấp phép và giám sát riêng biệt đối với từng loại hình khai thác cho phù hợp.

**c) Yêu cầu của quốc tế đối với việc nội luật**

Qua các đợt đánh giá, thanh tra, kiểm tra của ICAO, Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA), Cơ quan An toàn hàng không Liên minh Châu Âu (EASA)... về hệ thống an ninh, an toàn hàng không dân dụng tại Việt Nam, Luật HKDDVN cần phải kịp thời bổ sung, cập nhật để chuyển hóa các yêu cầu của ICAO, chi tiết như sau:

*+ Thứ nhất, vị trí, vai trò, chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không, người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không:* theo yêu cầu của ICAO[[1]](#footnote-1), Luật HKDDVN phải quy định vai trò, nhiệm vụ và quyền hạn của Nhà chức trách hàng không/người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không;

*+ Thứ hai, tổ chức và duy trì đội ngũ giám sát viên đáp ứng yêu cầu của ICAO:* theo quy định của Công ước Chicago[[2]](#footnote-2), một trong những chức năng chính của Nhà chức trách hàng không là chức năng giám sát an toàn hàng không. Nhà chức trách phải tổ chức, duy trì đội ngũ giám sát viên an toàn đáp ứng tiêu chuẩn, được đào tạo và huấn luyện định kỳ theo quy định của ICAO. Hiện nay, cơ chế, chính sách tuyển dụng, đào tạo và duy trì chất lượng đối với đội ngũ giám sát viên an toàn còn hạn chế, dẫn đến số lượng giám sát viên đảm bảo hoạt động giám sát an toàn hàng không chưa đạt theo hướng dẫn của ICAO[[3]](#footnote-3);

*+ Thứ ba, thẩm quyền áp dụng miễn trừ:* theo hướng dẫn của ICAO[[4]](#footnote-4), các trường hợp miễn trừ trong hàng không dân dụng phải được quy định trong Luật HKDDVN nhằm cho phép các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không được miễn trừ áp dụng một hay một số tiêu chuẩn hiện hành trong các tình huống khẩn cấp (thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh,…) hoặc các tình huống khách quan để không làm gián đoạn hoạt động hàng không dân dụng và các hoạt động kinh tế - xã hội trên nguyên tắc đảm bảo tính an toàn dựa trên việc đánh giá rủi ro và chấp thuận của Nhà chức trách hàng không[[5]](#footnote-5);

*+ Thứ tư, tổ chức cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay độc lập và tách biệt với Nhà chức trách hàng không:* từ năm 2016, ICAO đã yêu cầu các quốc gia thành viên tổ chức cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay độc lập và tách biệt với Nhà chức trách hàng không dân dụng[[6]](#footnote-6). Điều này nhằm mục đích đảm bảo rằng các cuộc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được tiến hành một cách khách quan, độc lập để duy trì hệ thống an toàn và đáng tin cậy. Do đó, Luật HKDDVN cần thiết phải sửa đổi, bổ sung các quy định để phù hợp với quy định của ICAO và thông lệ quốc tế;

*+ Thứ năm, thiết lập hệ thống quản lý an toàn hàng không:* từ tháng 02/2013, ICAO đã ban hành Phụ ước 19 quy định riêng về an toàn hàng không trên cơ sở tích hợp các nội dung về an toàn tại các Phụ ước khác, theo đó: an toàn là ưu tiên tuyệt đối trong mọi hoạt động hàng không. Phụ ước 19 quy định về các yếu tố cấu thành cho hệ thống quản lý an toàn hàng không, hệ thống kiểm soát rủi ro nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia, giảm thiểu rủi ro gây mất an toàn hàng không. Đồng thời, theo quy định của Điều 28 Công ước Chicago, quốc gia thành viên phải cam kết bảo đảm phương tiện, trang thiết bị không lưu và hệ thống tiêu chuẩn trong công tác đảm bảo hoạt động bay. Vì vậy, cần phải bổ sung một chương mới về an toàn hàng không trong Luật HKDDVN;

*+ Thứ sáu, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu để phát triển bền vững:* Liên Hợp Quốc và ICAO đã thúc đẩy các thỏa thuận và kế hoạch toàn cầu để bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững[[7]](#footnote-7). Trên cơ sở đó, Chính phủ đã chỉ đạo, triển khai nhiều nhiệm vụ để đáp ứng các thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam cam kết thực hiện. Vì vậy, Luật HKDDVN phải bổ sung các quy định về bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, phát triển bền vững.

Với cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn như trên, việc soạn thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) là hết sức cần thiết để tạo hành lang pháp lý cho phát triển hàng không dân dụng.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO LUẬT**

**1. Mục đích ban hành**

Việc xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) nhằm thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng không dân dụng; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng không dân dụng; khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất giải quyết các vấn đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới - kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

**2. Quan điểm xây dựng Luật**

Việc xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) được thực hiện trên các quan điểm sau đây:

1. Phù hợp với Hiến pháp, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước.

2. Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

3. Phát huy những ưu điểm của Luật HKDDVN, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực hàng không dân dụng. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của hàng không của các nước tiên tiến trên thế giới.

4. Thúc đẩy hoạt động hàng không trên nguyên tắc an toàn - chất lượng - hiện đại - chuyên nghiệp - minh bạch. Phát triển hàng không dân dụng theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước, các doanh nghiệp tham gia đầu tư kinh doanh hàng không, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước.

# 5. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; nâng cao hiệu quả chất lượng công tác phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

6. Tạo đột phá trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO LUẬT**

**1.** Quá trình chuẩn bị Hồ sơ chính sách, Bộ Xây dựng đã thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, cụ thể:

- Xây dựng Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) năm 2023-2024 đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) trình Chính phủ trên cơ sở tiếp thu toàn bộ ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp tại văn bản số 164/BCTĐ-BTP ngày 31/8/2023.

- Ngày 29/2/2024, Chính phủ sau khi xem xét Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) đã ban hành Nghị quyết số 26/NQ-CP về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024. Theo đó, Chính phủ thống nhất về sự cần thiết sửa đổi toàn diện Luật HKDDVN và yêu cầu tiếp tục hoàn thiện Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (thay thế).

- Lập Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế) thực hiện theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, trên cơ sở chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà tại Hội nghị Tổng kết công tác năm 2024, phương hướng nhiệm vụ năm 2025 của Ủy ban An ninh hàng không quốc gia và hướng dẫn của Bộ Tư pháp tại văn bản số 1273/BTP-CTXDVBQPPL ngày 7/3/2025.

- Thực hiện đăng ký đề xuất lập pháp và được đưa vào Chương trình lập pháp năm 2025 của Quốc hội theo Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 ngày 21/4/2025 của Ủy ban thường vụ Quốc hội.

- Trình Chính phủ tại Tờ trình số 38/TTr-BXD ngày 13/5/2025 và Tờ trình số 55/TTr-BXD ngày 20/6/2025 sau khi tiếp thu ý kiến thành viên Chính phủ, Thường trực Chính phủ.

- Ngày 26/6/2025 Chính phủ đã có Nghị quyết số 191/NQ-CP phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 6 năm 2025 thống nhất sự cần thiết xây dựng Luật HKDDVN và 05 chính sách đã được Bộ Xây dựng trình tại Tờ trình số 55/TTr-BXD ngày 20/6/2025.

**2.** Bộ Xây dựng đã thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 trong việc soạn thảo Hồ sơ dự án Luật, cụ thể:

- Trên cơ sở các chính sách đã được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 191/NQ-CP, tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) như: tọa đàm, hội thảo, hội nghị với các cơ quan, đơn vị, các chuyên gia; tổ chức họp Tổ soạn thảo trong quá trình xây dựng dự án Luật.

- Tổ chức lấy ý kiến các Đoàn đại biểu Quốc hội, các đơn vị, doanh nghiệp trong ngành hàng không dân dụng; lấy ý kiến Bộ, ngành, địa phương và cơ quan, tổ chức, cá nhân khác có liên quan về dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).

- Lấy ý kiến phản biện xã hội của Mặt trận Tổ quốc Việt Nam.

- Đăng tải hồ sơ dự án Luật HKDDVN (thay thế) trên cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng.

- Nghiên cứu, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý và đăng tải trên cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng.

**3.** Hồ sơ đã được Bộ Tư pháp thẩm định ngày…

**4.** Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật. Theo đó, dự thảo Luật đã được các cấp ủy đảng cho ý kiến theo quy định tại Điều 14 Quy định số 178-QĐ/TW; các nội dung của dự thảo Luật cũng đã được rà soát để bảo đảm không quy định lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ...

**IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO**

**1. Phạm vi điều chỉnh**

1. Luật này quy định về hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận tải hàng không thương mại, hàng không chung, hàng không chuyên dụng, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng.

2. Hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác được thực hiện theo quy định của Luật này.

3. Hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác phục vụ mục đích công vụ không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này, trừ trường hợp được lựa chọn áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này.

**2. Bố cục của dự thảo Luật**

Thực hiện tinh thần đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc và những nội dung thuộc thẩm quyền Quốc hội, vì vậy dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đã được sắp xếp, bố cục lại bao gồm 11 Chương và 103 Điều, cụ thể như sau:

- Chương I: Quy định chung, gồm 10 Điều (từ Điều 01 đến Điều 10).

- Chương II: Tàu bay, gồm 15 Điều (từ Điều 11 đến Điều 25).

- Chương III: Cảng hàng không, gồm 9 Điều (từ Điều 26 đến Điều 34).

- Chương IV: Hoạt động bay, gồm 11 Điều (Điều 35 đến Điều 44).

- Chương V: Vận tải hàng không và hàng không chung, gồm 15 Điều (từ Điều 45 đến Điều 59).

- Chương VI: Trách nhiệm dân sự, gồm 03 Mục và 17 Điều (từ Điều 60 đến Điều 76).

- Chương VII: An toàn hàng không và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, gồm 03 Mục và 9 Điều (từ Điều 77 đến Điều 85).

- Chương VIII: Nhân viên hàng không, gồm 03 Điều (từ Điều 86 đến Điều 88).

- Chương IX: An ninh hàng không, gồm 07 Điều (từ Điều 89 đến Điều 96).

- Chương X: Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, gồm 05 Điều (từ Điều 97 đến Điều 101).

- Chương XI: Điều khoản thi hành 02 Điều (Điều 102 và Điều 103).

**3. Nội dung cơ bản dự thảo Luật**

**3.1. Về việc quy phạm hóa các chính sách tại dự thảo Luật**

Trên cơ sở 05 chính sách đã được Chính phủ thông qua, cơ quan soạn thảo đãquy phạm hóa thành các quy định cụ thể trong dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) tạo hành lang pháp lý cho sự phát triển ngành hàng không dân dụng Việt Nam, cụ thể như sau:

- Chính sách 1 về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng đã được cụ thể hóa tại:

+ Điều 4: Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng;

+ Điều 5: Chính sách phát triển hàng không dân dụng;

+ Điều 6. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ và phát triển công nghiệp hàng không;

+ Điều 7. Cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng;

+ Điều 8. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng;

+ Điều 9. Hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng;

+ Điều 10. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng;

*+* Chương X về Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

- Chính sách 2 về an toàn hàng không được cụ thể hóa tại:

+ Điều 2. Thuật ngữ (khoản 2 khoản 14);

+ Điều 4. Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng (khoản 3);

+ Điều 5. Chính sách phát triển hàng không dân dụng (khoản 7);

+ Điều 11. Đăng ký, xóa đăng ký và quản lý quốc tịch tàu bay;

+ Điều 12. Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và tiêu chuẩn duy trì đủ điều kiện bay;

+ Điều 13. Nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay và cánh quạt tàu bay;

+ Điều 14. Khai thác tàu bay;

+ Điều 22. Đình chỉ thực hiện chuyến bay;

+ Điều 23. Yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không;

+ Chương IV. Quản lý hoạt động bay;

+ Chương VII. An toàn hàng không và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

+ Chương VIII. Nhân viên hàng không.

- Chính sách 3 về an ninh hàng không được cụ thể hóa tại:

+ Điều 2. Thuật ngữ (khoản 1, khoản 15);

+ Điều 4. Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng (khoản 3);

+ Điều 5. Chính sách phát triển hàng không dân dụng (khoản 7);

+ Chương IX. An ninh hàng không ;

+ Điều 99. Nhà chức trách về an ninh hàng không Việt Nam.

- Chính sách 4 về cảng hàng không được cụ thể hóa tại:

+ Điều 2. Thuật ngữ (khoản 3, khoản 7, khoản 11, khoản 16, khoản 18);

+ Chương III. Cảng hàng không;

- Chính sách 5 về vận chuyển hàng không được cụ thể hóa tại:

+ Điều 2. Thuật ngữ (khoản 4, khoản 5, khoản 12);

+ Điều 20. Thuê, mua tàu bay;

+ Điều 27. Điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không;

+ Chương V. Vận tải hàng không và hàng không chung;

+ Điều 101: Phí, lệ phí và giá dịch vụ thuộc lĩnh vực hàng không.

**3.2. Nội dung cơ bản của dự thảo Luật**

*3.2.1. Các nội dung kế thừa*

- Dự thảo kế thừa phát triển các quy định đã được áp dụng ổn định, có hiệu quả, thực tiễn kiểm nghiệm tốt: trong đó kế thừa hoàn toàn quy định về áp dụng pháp luật quốc gia; về thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay; về các khoản nợ ưu tiên; về bắt giữ tàu bay; về bảo hiểm bắt buộc, trách nhiệm bồi thường thiệt hại, về thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế.

- Một số quy định còn lại cơ bản kế thừa Luật hiện hành nhưng có sửa đổi, bổ sung nhằm thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước, phù hợp với Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất giải quyết các vấn đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển của đất nước trong kỷ nguyên mới gồm: các quy định về phạm vi điều chỉnh, về nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng, chính sách phát triển hàng không dân dụng, bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không dân dụng; các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng, chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay và các quy định mang tính nguyên tắc, khung về hàng không dân dụng.

*3.2.2. Các nội dung bãi bỏ*

*(1)* Bãi bỏ nội dung “quy hoạch vùng thông báo bay” tại Luật HKDDVN và bãi bỏ mục 19 Phụ lục 2 Luật Quy hoạch.

Lý do: để đảm bảo phù hợp với thông lệ quốc tế, quy định tại khoản 2 Điều 13 Luật Quy hoạch và thực tiễn hoạt động hàng không dân dụng.

*(2)* Không quy định các nội dung cụ thể, chi tiết, điều kiện, quy trình, thủ tục hành chính và phân công trách nhiệm các cơ quan thuộc Chính phủ.

Lý do: để thực hiện yêu cầu của Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2025 của Ban chấp hành Trung ương về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, Kết luận số 119-KL/TW ngày 20/01/2025 của Bộ Chính trị về định hướng đổi mới, hoàn thiện quy trình xây dựng pháp luật và Công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03/5/2025 của Ban chỉ đạo về Tổng kết thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW của Chính phủ.

*(3)* Bãi bỏ quy định về tạm giữ tàu bay, khám xét tàu bay

Lý do: việc tạm giữ tàu bay, khám xét tàu bay được áp dụng theo pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.

*3.2.3. Các nội dung sửa đổi*

(*1)* Sửa đổi quy định về Nhà chức trách hàng không và Nhà chức trách an ninh hàng không.

Lý do: nhằm phân định rõ thẩm quyền trong công tác quản lý, dự thảo Luật đã quy định rõ cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không là Bộ Công an; nhiệm vụ và quyền hạn của Nhà chức trách Hàng không Việt Nam và Nhà chức trách về an ninh hàng không Việt Nam.

(2) Sửa đổi quy định để cho phép hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác được thực hiện theo quy định của Luật này; hoạt động của tàu bay công vụ thuộc lực lượng vũ trang hoặc của các cơ quan nhà nước khác phục vụ mục đích công vụ không thuộc phạm vi điều chỉnh của luật này, tuy nhiên, để tạo hành lang pháp lý khi chưa có luật điều chỉnh riêng, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) cho phép lựa chọn áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này để điều chỉnh hoạt động bay công vụ.

Lý do: làm rõ hơn phạm vi áp dụng đang quy định tại Luật hiện hành đảm bảo phù hợp với quy định của Công ước Chicago 1944 về hàng không dân dụng, thực tiễn quản lý về hàng không; tạo hành lang pháp lý cho các hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang hoặc các hoạt động bay của tàu bay công vụ trước xu hướng củng cố, tăng cường đầu tư trang bị phương tiện đảm bảo cho hoạt động của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước.

(3) Sửa đổi quy định liên quan đến quản lý, khai thác tàu bay và xuất khẩu tàu bay.

Lý do: đảm bảo tuân thủ điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, nâng cao chỉ số tín nhiệm của Việt Nam theo khuyến cáo của Nhóm công tác hàng không AWG, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp hàng không Việt Nam tiếp cận được các nguồn tín dụng trong hoạt động thuê mua tàu bay.

(4) Sửa đổi quy định về việc “nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động”.

Lý do: phù hợp với quy định của Bộ luật Lao động và cách thức vận hành thị trường lao động hàng không trên thế giới đảm bảo tính chủ động, linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động theo nhu cầu, kế hoạch phát triển của doanh nghiệp, tối ưu hóa được công tác tuyển chọn, sử dụng lao động.

(5) Sửa đổi quy định về tổ chức, sử dụng và khai thác vùng trời, về quản lý hoạt động bay.

Lý do: việc sửa đổi quy định về tổ chức, sử dụng và khai thác vùng trời được thực hiện theo nguyên tắc linh hoạt, tối ưu hóa khai thác hiệu quả vùng trời phục vụ hàng không dân dụng, tuân thủ quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Đồng thời, sửa đổi các quy định về quản lý hoạt động bay nhằm đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin, phù hợp với quy định của Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(6) Sửa đổi quy định về đầu tư xây dựng, quy hoạch và khai thác cảng hàng không.

Lý do: khắc phục các vướng mắc và khó khăn thực tiễn; phù hợp với các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước trong kỷ nguyên mới (Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước; Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân) nhằm khuyến khích, thúc đẩy hoạt động đầu tư của mọi thành phần kinh tế, tạo thuận lợi thu hút mọi nguồn lực đầu tư vào cảng hàng không, sân bay, phát triển ngành công nghiệp hàng không.

(7) Sửa đổi các nội dung liên quan đến vận chuyển hàng không, nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách.

Lý do: việc sửa đổi nhằm làm rõ trách nhiệm của người vận chuyển, tạo cơ sở pháp lý để bảo vệ quyền lợi của hành khách khi tham gia vận chuyển; làm rõ phạm vi điều chỉnh, trách nhiệm quản lý, điều phối slot góp phần giảm tình trạng chậm chuyến, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách, đảm bảo điều hòa liên tục, hiệu quả năng lực của các cảng hàng không, sân bay, nhu cầu của các hãng hàng không trong hoạt động vận chuyển.

(8) Sửa đổi quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dụng và vận chuyển hàng không thương mại.

Lý do: nhằm đảm bảo phù hợp với quy định của ICAO và thống nhất trong công tác quản lý, vận hành, khai thác các loại hình vận tải hàng không, phù hợp tình hình khai thác thực tế hiện nay. Dự thảo Luật đã chia cụ thể: vận tải hàng không thương mại (hoạt động bay để vận chuyển hành khách, hàng hóa hoặc bưu gửi nhằm mục đích thương mại); hàng không chuyên dụng (hoạt động bay chuyên dụng như nông nghiệp, xây dựng, quay phim chụp ảnh, khảo sát, cứu hộ, quay phim, đo đạc, tìm kiếm cứu nạn, quảng cáo trên không…) và hàng không chung (hoạt động bay không phải là vận chuyển hàng không thương mại hoặc hàng không chuyên dụng), nhằm thiết lập quy trình cấp phép và giám sát riêng biệt cho từng loại hình khai thác phù hợp với thông lệ quốc tế, tránh nhầm lẫn.

*3.2.4. Các nội dung bổ sung*

(1) Bổ sung các quy định về người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không, giám sát viên hàng không, thẩm quyền áp dụng miễn trừ của Nhà chức trách hàng không, ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của quốc tế nhằm thực hiện yêu cầu của ICAO.

Lý do: theo quy định của Công ước Chicago 1944, ICAO và khuyến cáo của đợt kiểm tra, thanh tra của ICAO mới nhất (tháng 5/2024) tại Việt Nam về việc cần phải bổ sung, cập nhật trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam các yêu cầu mới của cộng đồng hàng không quốc tế về Nhà chức trách hàng không, người đứng đầu Nhà chức trách hàng không, giảm sát viên hàng không, thẩm quyền áp dụng miễn trừ, ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của quốc tế nhằm thực hiện yêu cầu của ICAO.

(2) Bổ sung quy định về quản lý đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam

Lý do: việc quy định này nhằm góp phần phát triển ngành hàng không hiệu quả, bền vững, bảo đảm an toàn, an ninh hàng không; phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch, kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phù hợp với năng lực giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không. Kế hoạch này sẽ được thông báo cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam để thực hiện các chức năng quản lý nhà nước theo quy định của Chính phủ.

(3) Bổ sung quy định quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không; phát huy chức năng lưỡng dụng của sân bay.

Lý do: việc quy định tính chất sử dụng lưỡng dụng của cảng hàng không, sân bay bao gồm cả các quy định về đầu tư mở rộng, nâng cấp, cải tạo công trình hàng không nhằm khai thác lưỡng dụng, việc đưa quy định này vào Luật nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc huy động nguồn lực cho đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, sân bay, phù hợp với nhu cầu khai thác thực tế hiện nay.

(4) Bổ sung quy định về tổ chức cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay độc lập và tách biệt với Nhà chức trách hàng không.

Lý do: từ năm 2016, ICAO đã yêu cầu các quốc gia thành viên tổ chức cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay độc lập và tách biệt với Nhà chức trách hàng không dân dụng[[8]](#footnote-8). Điều này nhằm mục đích đảm bảo rằng các cuộc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được tiến hành một cách khách quan, độc lập để duy trì hệ thống an toàn và đáng tin cậy. Do đó, Luật HKDDVN cần thiết phải sửa đổi, bổ sung các quy định để phù hợp với quy định của ICAO và thông lệ quốc tế.

(5) Bổ sung quy định chương mới về thiết lập hệ thống quản lý an toàn hàng không.

Lý do: từ tháng 02/2013, ICAO đã ban hành Phụ ước 19 quy định riêng về an toàn hàng không trên cơ sở tích hợp các nội dung về an toàn tại các Phụ ước khác, theo đó: an toàn là ưu tiên tuyệt đối trong mọi hoạt động hàng không. Phụ ước 19 quy định về các yếu tố cấu thành cho hệ thống an toàn hàng không, hệ thống kiểm soát rủi ro nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia, giảm thiểu rủi ro gây mất an toàn hàng không. Đồng thời, theo quy định của Điều 28 Công ước Chicago, quốc gia thành viên phải cam kết bảo đảm phương tiện, trang thiết bị không lưu và hệ thống tiêu chuẩn trong công tác đảm bảo hoạt động bay. Vì vậy, cần phải bổ sung một chương mới về an toàn hàng không trong Luật HKDDVN (thay thế).

(6) Bổ sung quy định thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu phải được đánh giá sức khỏe tại cơ sở y tế đủ điều kiện và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ.

Lý do: quy định yêu cầu về sức khỏe đối với một số nhóm nhân viên hàng không là một điều kiện để được cấp giấy phép nhân viên hàng không theo quy định của ICAO.

(7) Bổ sung quy định về cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng.

Lý do: việc bổ sung quy định về cơ sở dữ liệu hàng không giúp khai thác có hiệu quả cơ sở dữ liệu quốc gia và ứng dụng công nghệ thông tin nhằm nâng cao hiệu quả trong hoạt động quản lý nhà nước chuyên ngành.

(8) Bổ sung quy định nhằm cụ thể hóa quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế được quy định tại Công ước và Nghị định thư Cape Town.

Lý do: việc bổ sung quy định cụ thể tại dự thảo Luật nhằm quy định thẩm quyền và cơ chế phối hợp của các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc xử lý các tranh chấp về quyền lợi quốc tế đối với tàu bay. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng nhằm giải quyết các vụ việc khi có tranh chấp.

**3.3. Nội dung thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước**

Thực hiện về chủ trương của Đảng về đẩy mạnh nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số và phát triển công nghiệp hàng không, bảo vệ môi trường theo tinh thần Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cương quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường và Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, dự thảo Luật đã bổ sung chính sách phát triển hoạt động hàng không dân dụng tại Điều 6: *Nhà nước có chính sách thúc đẩy phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam và công nghiệp phụ trợ; đột phá về khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng; đảm bảo năng lực quản lý về hàng không dân dụng theo tiêu chuẩn của ICAO.* Đồng thời,các quy định về nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ và phát triển công nghiệp hàng không, cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng, bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng đã được rà soát, bổ sung trên cơ sở các quy định hiện hành, các yêu cầu mới trong nước và quốc tế (Điều 6, Điều 7, Điều 8). Dự thảo Luật cũng đã giao Chính phủ ban hành cơ chế, chính sách thí điểm đối với việc ứng dụng các công nghệ, phương tiện bay mới vào hoạt động hàng không dân dụng; chính sách, kế hoạch thực hiện các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên về lĩnh vực giảm thiểu và bù trừ carbon trong hàng không quốc tế (CORSIA), phát thải khí nhà kính, nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), bảo vệ môi trường ứng phó với biến đổi khí hậu để phát triển bền vững để đảm bảo thực hiện các cam kết với quốc tế về bảo vệ môi trường, tạo hành lang pháp lý cho việc ứng dụng các công nghệ, phương tiện mới phù hợp với xu hướng phát triển của thế giới.

Trên cơ sở các nội dung về vị trí, vai trò của khu vực kinh tế tư nhân trong nền kinh tế quốc dân của Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, dự thảo Luật khẳng định: *Nhà nước có chính sách bảo đảm quyền tự do kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong tiếp cận cơ hội kinh doanh và các nguồn lực của nền kinh tế*; *Nhà nước có chính sách đẩy mạnh huy động các nguồn lực, đa dạng các hình thức, phương thức đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì trong hàng không dân dụng nhằm phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không hiện đại, kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác để phát huy hiệu quả đầu tư* (Điều 6). Dự thảo Luật đã rà soát, sửa đổi các quy định về tạo sự bình đẳng cho mọi thành phần kinh tế trong tiếp cận các nguồn lực, hoạt động kinh doanh các ngành nghề trong lĩnh vực hàng không nhằm huy động mọi nguồn lực xã hội theo hướng thị trường.

**4. Về đánh giá tác động thủ tục hành chính và cắt giảm, đơn giản hóa các quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh và đẩy mạnh phân cấp, phân quyền**

**4.1. Cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính**

Luật HKDDVN năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2014 có 24 nhóm thủ tục hành chính[[9]](#footnote-9). Tuy nhiên, thực hiện Kết luận 119-KL/TW ngày 20/1/2025 của Bộ Chính trị về định hướng đổi mới, hoàn thiện quy trình xây dựng pháp luật, Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới và Công văn số 48/CV-BCDDTKNQ ngày 03 tháng 05 năm 2025 về việc đẩy mạnh phân quyền, phân cấp theo quy định của Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và triển khai mô hình chính quyền địa phương 02 cấp, dự thảo Luật hiện nay được xây dựng theo hướng chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc. Các quy định cụ thể, thuộc thẩm quyền của Chính phủ và các Bộ, ngành sẽ được quy định tại các văn bản dưới Luật. Do đó, không còn quy định cụ thể tên thủ tục hành chính, quy trình, trình tự thủ tục hành chính ở nội dung dự thảo Luật. Các thủ tục hành chính theo từng nhóm chính sách về an toàn hàng không, an ninh hàng không, vận chuyển hàng không... sẽ được Chính phủ quy định chi tiết tại các văn bản hướng dẫn dưới Luật.

- Theo rà soát, sau khi dự thảo Luật được thông qua và các Nghị định quy định chi tiết Luật HKDDVN (thay thế) được ban hành, cơ quan soạn thảo dự kiến cắt giảm, đơn giản hóa, 09/24 nhóm thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng như sau:

+ Bãi bỏ 01 thủ tục hành chính mở cảng hàng không, sân bay;

+ Bãi bỏ 01 thủ tục hành chính đăng ký điều lệ vận chuyển;

+ Bãi bỏ 01 nhóm thủ tục hành chính về Cấp và cấp lại Giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài. Hoạt động quản lý này sẽ được chính quyền địa phương thực hiện theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp, pháp luật về thương mại;

+ Bãi bỏ 01 nhóm thủ tục hành chính cấp Giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp;

+ Bãi bỏ 01 nhóm thủ tục hành chính đăng ký cảng hàng không, sân bay;

+ Bải bỏ 01 nhóm thủ tục hành chính đăng ký cảng hàng không đang xây dựng;

+ Bãi bỏ 03 thủ tục ở nhóm thủ tục hành chính nhân viên hàng không (cấp, cấp lại, bổ sung năng định Giấy phép nhân viên điều khiển, vận hành thiết bị hàng không, phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay).

**4.2. Phân cấp, phân quyền**

Thực hiện Kết luận số 137-KL/TW ngày 28/3/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về đề án sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp;Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 Hội nghị lần thứ 11 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, trong đó có nội dung: *“Cơ bản thống nhất với các nội dung đề xuất của Bộ Chính trị và Đề án về phương án sát nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, không tổ chức cấp huyện, sáp nhập cấp xã và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương hai cấp;”*; thực hiện Quyết định số [608/QĐ-TTg](https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=213164) ngày 15/3/2025 về kế hoạch triển khai các nhiệm vụ, giải pháp đẩy mạnh phân quyền, phân cấp theo quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương; công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03/5/2025 của Ban Chỉ đạo thực hiện tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW của Chính phủ về việc đẩy mạnh phân quyền, phân cấp theo quy định của Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và triển khai mô hình chính quyền địa phương 02 cấp; Kế hoạch số 47-KH/BCĐ ngày 14/4/2025 của Ban Chỉ đạo Trung ương về tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW về việc thực hiện sắp xếp, sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh, cấp xã và tổ chức hệ thống chính quyền địa phương 02 cấp; Kế hoạch số 40/KH-BCĐ ngày 19/4/2025 của Ban Chỉ đạo sắp xếp đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp; bám sát các yêu cầu, chỉ đạo của cấp có thẩm quyền, trong quá trình xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) cũng đã thực hiện phân cấp, phân quyền mạnh mẽ xuống địa phương theo tinh thần: "*địa phương quyết, địa phương làm, địa phương chịu trách nhiệm*" gắn với việc triển khai mô hình chính quyền địa phương 02 cấp, kết quả cụ thể: phân cấp thủ tục hành chính trong nội dung các Nghị định quy định chi tiết Luật HKDDVN (thay thế) như: nghiên cứu thực hiện phân cấp các thủ tục hành chính từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng thực hiện; thực hiện phân cấp nhóm thủ tục hành chính từ Bộ xuống cơ quan quản lý chuyên ngành, địa phương thực hiện.

**V. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI DỰ THẢO VĂN BẢN GỬI THẨM ĐỊNH (NẾU CÓ)**

Dự thảo Tờ trình sẽ bổ sung nội dung này (nếu có) sau khi hồ sơ dự án Luật được Bộ Tư pháp thẩm định.

**VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA/BAN HÀNH**

**1. Dự kiến nguồn lực**

Nguồn lực để triển khai, thực hiện có hiệu quả Luật HKDDVN (thay thế) về cơ bản tập trung ở các lực lượng thực hiện chức năng quản lý, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng; thực hiện điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; thực hiện chức năng quản lý nhà nước về an ninh hàng không. Nguồn lực thực hiện cho các công tác này sẽ được gia cố thêm về mặt tiêu chuẩn, điều kiện tổ chức thực hiện để đảm bảo thực hiện hiệu lực, hiệu quả, đáp ứng các yêu cầu của tổ chức ICAO trong việc bảo đảm an toàn, an ninh hàng không mà không làm phát sinh thêm đầu mối tổ chức và biên chế (người hưởng lương từ ngân sách nhà nước) theo yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW.

**2. Điều kiện bảo đảm thi hành Luật sau khi được thông qua**

**2.1. Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành**

Sau khi dự án Luật HKDDVN (thay thế) được ban hành, Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương theo thẩm quyền ban hành các văn bản quy định chi tiết thi hành và triển khai Luật đầy đủ, đúng tiến độ.

**2.2. Tổ chức thực hiện khi Luật được ban hành**

- Tuyên truyền, phổ biến Luật: Bộ Xây dựng sẽ xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền phổ biến những yêu cầu, nội dung và các quy định của Luật kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện; các bộ, ngành, địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến, giáo dục Luật và các quy định chi tiết thi hành Luật.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật: thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật.

**2.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện dự án Luật**

Các chính sách đã được phân tích, đánh giá cụ thể như đã nêu trên, trong đó có một số chính sách sẽ được cắt bỏ, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh không cần thiết hoặc trùng lặp, có một số ít chính sách phát sinh chi phí cho ngân sách nhà nước (tổ chức đội ngũ giám sát viên). Trường hợp phát sinh chi phí từ các chính sách này (nếu có) là không lớn, ảnh hưởng không đáng kể đến chi ngân sách nhà nước so với hiệu quả kinh tế - xã hội và các lợi ích từ tiêu chí bảo đảm an toàn, an ninh hàng không mang lại, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước.

Do vậy, với điều kiện thực tế hiện nay cũng như dự kiến sau này, về cơ bản vẫn tiếp tục áp dụng, sử dụng nguồn tài chính, cơ sở vật chất, công nghệ, nguồn nhân lực hiện có, đủ bảo đảm khả thi về nguồn lực, điều kiện cơ bản cho việc thi hành Luật HKDDVN (thay thế) sau khi được Quốc hội thông qua.

Về nguồn kinh phí dự kiến bảo đảm cho việc thi hành Luật, bên cạnh nguồn kinh phí từ ngân sách nhà nước còn huy động từ các nguồn hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.

**VII. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN (NẾU CÓ)**

*(Hiện dự thảo chưa phát sinh các vấn đề xin ý kiến)*

**VIII. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH THÔNG QUA LUẬT**

Bộ Xây dựng đề nghị thời gian dự kiến trình thông qua Luật HKDDVN (thay thế) như sau: Quốc hội cho ý kiến và thông qua tại Kỳ họp thứ 10 năm 2025 (thực hiện Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 ngày 21/4/2025 của Ủy ban thường vụ Quốc hội).

Trên đây là Tờ trình dự thảo Luật HKDDVN (thay thế), Bộ Xây dựng xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định.

(*Xin gửi kèm theo Tờ trình các tài liệu sau:*

(*1) Dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam;*

*(2) Báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật hoặc đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo;*

*(3) Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo;*

*(4) Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, chính sách dân tộc;*

*(5) Bản so sánh dự thảo sửa đổi, bổ sung, thay thế với luật, pháp lệnh, nghị quyết hiện hành;*

*(6) Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý, phản biện xã hội;*

*(7) Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của Thành viên Tổ soạn thảo;*

*(8) Ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị;*

*(9) Các tài liệu khác*.)

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Văn phòng CP (để b/c);  - Các Bộ: TP, CA, QP;  - Các Thứ trưởng;  - Các Vụ thuộc Bộ;  - Văn phòng Bộ;  - Các Cục thuộc Bộ;  - Cục HKVN (để t/h);  - Lưu: VT, PC (3). | **BỘ TRƯỞNG**    **Trần Hồng Minh** |

1. Tài liệu (Doc) 8335, 9734, Final Report USOAP 2024 Vietnam. [↑](#footnote-ref-1)
2. Tài liệu (Doc) 9734. [↑](#footnote-ref-2)
3. Tài liệu (Doc) 8335, 9760, 9379. [↑](#footnote-ref-3)
4. Doc 9734: 3.2.7.1 Việc tuân thủ các yêu cầu pháp lý của quốc gia là bắt buộc. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, có thể phát sinh tình huống...quốc gia có thể cấp phép miễn trừ hoặc ngoại lệ. 3.2.7.2 Miễn trừ và ngoại lệ không nên được sử dụng để tránh các yêu cầu không được ưa chuộng hoặc ám chỉ rằng việc tuân thủ một yêu cầu nào đó là tùy chọn. Cơ chế miễn trừ và ngoại lệ phải được áp dụng như một ngoại lệ, không phải là tiêu chuẩn thường xuyên. 3.2.7.3 Cơ quan hàng không dân dụng (CAA) sẽ tiến hành xem xét và phê duyệt các đánh giá hoặc nghiên cứu này ở mức độ phù hợp. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ví dụ tàu bay trực thăng Mi-172 khai thác từ Tp.HCM - Côn Đảo có số lượng ghế ngồi trên 19 khách, theo quy định của Annex 13 - Công ước Chicago thì hãng hàng không phải bố trí các tiếp viên trong chặng bay để hướng dẫn an toàn cho hành khách, tuy nhiên hãng hàng không đề nghị được Nhà chức trách cho phép khai thác chặng bay không cần tiếp viên và hãng áp dụng các biện pháp an toàn tương đương - bố trí các tài liệu, ấn phẩm hướng dẫn về an toàn trên mỗi ghế ngồi của hành khách; hoặc như trường hợp sân bay Tân Sơn Nhất (tiêu chuẩn sân bay tiếp nhận khai thác thường lệ tàu bay code E) trong một thời điểm nhất định vẫn có thể tiếp nhận khai thác tàu bay B747-8 (code F - trọng tải lớn nhất). [↑](#footnote-ref-5)
6. Mục 3.2 Annex 13. [↑](#footnote-ref-6)
7. Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu; Kế hoạch giảm và bù đắp Carbon trong hàng không quốc tế. [↑](#footnote-ref-7)
8. Mục 3.2 Annex 13. [↑](#footnote-ref-8)
9. Phụ lục 1 – danh mục nhóm thủ tục hành chính tại Luật HKDDVN [↑](#footnote-ref-9)