

TỜ TRÌNH

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

Kính gửi: Quốc hội

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI thông qua ngày 29/6/2006, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2006 và được sửa đổi, bổ sung bởi Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 61/2014/QH13 ngày 21/11/2014, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2015. Đây là văn bản pháp lý quan trọng, đã kịp thời thể chế hoá các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng không dân dụng. Sau hơn 19 năm triển khai thực hiện, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật HKDDVN) đã phát huy hiệu quả, từng bước đáp ứng yêu cầu phát triển của lĩnh vực hàng không dân dụng, đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước, làm rõ hơn trách nhiệm và quyền hạn của từng chủ thể tham gia trong lĩnh vực hàng không dân dụng; đã đưa ra các chính sách ưu đãi để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đạt được, trong quá trình thực hiện, Luật HKDDVN cũng đã bộc lộ những tồn tại, bất cập, đòi hỏi sớm phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 87/2025/QH15), Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 ngày 21/4/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về điều chỉnh Chương trình lập pháp năm 2025, Chính phủ đã hoàn thiện Hồ sơ dự án Luật HKDDVN (thay thế) và trình Quốc hội 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 khóa XI 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 khóa XII 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 khóa XIII 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: *“Đẩy 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 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới xác định *“hội nhập là động lực chiến lược để Việt Nam bước vào kỷ nguyên mới”*, với một trong những phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp: *“Nâng cao năng lực thực thi các cam kết, thỏa thuận quốc tế gắn với tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thực thi và đẩy mạnh hoàn thiện thể chế, chính sách, pháp luật trong nước”*.

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 đối tác công tư, 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 HKDDVN 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 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 Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (sau đây gọi tắt là 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. Đây chuyên 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 ICAO.

- Hai là, về an toàn hàng không:

+ Quy định về an toàn hàng không cần được sửa đổi để 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 cần được sửa đổi để 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 cần được sửa đổi để phù hợp với quy định của quốc tế;

+ Các quy định về ký hợp đồng với nhân viên hàng không trong Luật HKDDVN cần được sửa đổi để phù hợp với quy định của Bộ luật Lao động và cách thức vận hành thị trường lao động hàng không trên thế giới, 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 trong việc khai thác công trình 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, chưa phù hợp với thực tiễn quản lý gây khó khăn, cản trở việc phát triển, nâng cao chất lượng dịch vụ, 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:

+ *Một là, 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 ICAO¹, 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;

+ *Hai là, tổ chức và duy trì đội ngũ giám sát viên đáp ứng yêu cầu của ICAO:* theo quy định của Công ước Chicago 1944 về hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago)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 ICAO³;

+ *Ba là, thẩm quyền áp dụng miễn trừ:* theo hướng dẫn của ICAO⁴, các trường hợp miễn trừ trong hàng không dân dụng phải được quy định trong hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng 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 để không làm gián đoạn hoạt động hàng không dân dụng và các hoạt động kinh tế - xã hội trên cơ sở đánh giá rủi ro an toàn nghiêm ngặt của Nhà chức trách hàng không⁵.

¹ Tài liệu (Doc) 8335, 9734, Final Report USOAP 2024 Vietnam.

² Tài liệu (Doc) 9734.

³ Tài liệu (Doc) 8335, 9760, 9379.

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.

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

Việc đưa nội dung thẩm quyền áp dụng miễn trừ của Nhà chức trách hàng không vào trong dự thảo Luật sẽ khắc phục các khuyến cáo của ICAO, tạo cơ sở pháp lý đầy đủ và vững chắc cho áp dụng miễn trừ, đảm bảo hoạt động hàng không an toàn, hiệu quả;

+ *Bốn là, 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 dụng⁶. 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;

+ *Năm là, 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;

+ *Sáu là, 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 vững⁷. 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 xây dựng dự thảo Luật HKDDVN (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;

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).

⁶ Mục 3.2 Annex 13.

⁷ Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu; Kế hoạch giảm và bù đắp Carbon trong hàng không 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 pháp luật của 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 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 giữa các doanh nghiệp. Tạo cơ chế 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

Dự án Luật HKDDVN (thay thế) được xây dựng đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 87/2025/QH15), cụ thể như sau:

1. Tổng kết đánh giá thi hành Luật HKDDVN trên toàn quốc.

2. Lập Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế) theo trình tự, thủ tục của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025

3. Ngày 21/4/2025, Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 về điều chỉnh Chương trình lập pháp năm 2025, theo đó, dự án Luật HKDDVN (thay thế) được trình Quốc hội cho ý kiến và thông qua tại Kỳ họp thứ 10 (tháng 10/2025).

4. Chính phủ thông qua hồ sơ chính sách dự án Luật HKDDVN (thay thế) tại Nghị quyết số 191/NQ-CP ngày 26/6/2025 phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 6 năm 2025.

5. Trên cơ sở các chính sách đã được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 191/NQ-CP ngày 26/6/2025, Bộ Xây dựng đã thực hiện việc xây dựng dự án Luật HKDDVN (thay thế) theo đúng các quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, cụ thể như:

- Thành lập Tổ soạn thảo với sự tham gia của các cơ quan, tổ chức có liên quan, chuyên gia, nhà khoa học trong lĩnh vực hàng không; 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 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 án 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. Thực hiện việc truyền thông chính sách đối với dự án Luật HKDDVN (thay thế) trên Cổng thông tin điện tử, các phương tiện truyền thông.

6. Hồ sơ đã được Bộ Tư pháp thẩm định tại Báo cáo số 299/BCTĐ- BTP ngày 4/7/2025 và được Bộ Xây dựng tiếp thu, giải trình tại Báo cáo số 135/BC-BXD ngày 7/7/2025 và trình Chính phủ Hồ sơ dự án Luật tại Tờ trình số 70/TTr-BXD ngày 7/7/2025. Tiếp thu, giải trình ý kiến của thành viên Chính phủ, Thường trực Chính phủ tại Báo cáo số: 152/BC-BXD ngày 21/7/2025.

7. Ngày 31/7/2025 Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 223/NQ-CP, trong đó thống nhất nội dung dự án Luật HKDDVN (thay thế) do Bộ Xây dựng trình tại Tờ trình số 70/TTr-BXD ngày 07 tháng 7 năm 2025, Tờ trình (bổ sung) số 83/TTr-BXD ngày 21 tháng 7 năm 2025, đồng thời giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng thừa ủy quyền Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ ký trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội dự án Luật HKDDVN (thay thế) tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XV.

8. 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 dùng, 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. Tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác tại Việt Nam phục vụ mục đích công vụ, tàu bay không người lái, phương tiện bay khác 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 107 Điều (giảm 95 điều so với Luật hiện hành), cụ thể như sau:

- Chương I: Quy định chung, gồm 12 Điều (từ Điều 01 đến Điều 12).
- Chương II: Tàu bay, gồm 15 Điều (từ Điều 13 đến Điều 27).
- Chương III: Cảng hàng không, gồm 10 Điều (từ Điều 28 đến Điều 37).
- Chương IV: Hoạt động bay, gồm 10 Điều (Điều 38 đến Điều 47).
- Chương V: Vận tải hàng không và hàng không chung, gồm 15 Điều (từ Điều 48 đến Điều 62).
- Chương VI: Trách nhiệm dân sự, gồm 03 Mục và 18 Điều (từ Điều 63 đến Điều 80).
- Chương VII: An toàn hàng không và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, gồm 03 Mục và 9 Điều (từ Điều 81 đến Điều 89).
- Chương VIII: Nhân viên hàng không, gồm 03 Điều (từ Điều 90 đến Điều 92).
- Chương IX: An ninh hàng không, gồm 08 Điều (từ Điều 93 đến Điều 100).
- Chương X: Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, gồm 05 Điều (từ Điều 101 đến Điều 105).
- Chương XI: Điều khoản thi hành 02 Điều (Điều 106 và Điều 107).

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 đã quy phạm hóa thành các quy định cụ thể trong dự thảo Luật HKDDVN (thay thế), tạo hành lang pháp lý cho công tác quản lý nhà nước và 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;

+ Điều 7. Phát triển công nghiệp hàng không;

+ Điều 8. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng;

+ Điều 9. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng;

+ Điều 10. Hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng;

+ Điều 11. Tạo thuận lợi hàng không

+ Điều 12. 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 6);

+ Điều 13. Đăng ký, xóa đăng ký và quản lý quốc tịch tàu bay;

+ Điều 14. Giấy chứng nhận loại, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và tiêu chuẩn duy trì đủ điều kiện bay;

+ Điều 15. Nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay;

+ Điều 16. Người khai thác tàu bay;

+ Điều 24. Đình chỉ thực hiện chuyến bay;

+ Điều 25. Yêu cầu tàu bay hạ cánh;

+ Chương IV. 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, khoản 7);
- + Điều 5. Chính sách phát triển hàng không dân dụng (khoản 6);
- + Chương IX. An ninh hàng không ;
- + Điều 103. Nhà chức trách 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 4, khoản 8, khoản 9, khoản 11, khoản 21, khoản 22, khoản 26, khoản 31);
- + Chương III. Cảng hàng không;
 - Chính sách 5 về vận chuyển hàng không được cụ thể hóa tại:
 - + Điều 2. Thuật ngữ (khoản 5, khoản 6, khoản 12, khoản 17, khoản 18, khoản 19, khoản 27, khoản 34, khoản 35);
- + Điều 22. Thuê, mua tàu bay;
- + Điều 29. Điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không;
- + Chương V. Vận tải hàng không và hàng không chung;
- + Chương VI. Trách nhiệm dân sự;
- + Điều 105: Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không.

3.2. Nội dung cơ bản của dự thảo Luật

3.2.1. Các nội dung kế thừa

(1) 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; 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 để đảm bảo thực hiện nghĩa vụ quốc gia thành viên của Công ước Geneva 1948 về công nhận quốc tế các quyền đối với tàu bay, Công ước Montreal 1999 về thống nhất các quy tắc vận chuyển hàng không quốc tế.

(2) 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, quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng, 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: nhằm 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: nhằm thực hiện yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII 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 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; 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.

(4) Bãi bỏ quy định về tổ chức, cá nhân Việt Nam phải đăng ký các quyền đối với tàu bay.

Lý do: quyền đăng ký là quyền chủ động của tổ chức, cá nhân nhằm xác lập quyền và nghĩa vụ của các bên, tạo ra hiệu lực đối kháng với người thứ ba, đồng thời bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp trong trường hợp phát sinh tranh chấp dân sự. Việc lựa chọn đăng ký theo ý chí của các bên phù hợp với quy định của Công ước Geneva, Công ước và Nghị định thư Cape Town, quy định của Bộ luật Dân sự.

(5) Bãi bỏ nội dung kinh doanh dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khỏi danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện.

Lý do: nhằm đảm bảo tuân thủ các nguyên tắc về điều kiện về ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định tại Điều 7 Luật Đầu tư. Hiện nay, theo quy định tại Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng, lĩnh vực này chỉ phải đáp ứng quy định về tỷ lệ nắm giữ vốn góp của nhà nước (dịch vụ không lưu, dịch vụ thông báo tin tức hàng không, dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn phải là doanh nghiệp 100% vốn nhà nước, dịch vụ thông tin dẫn đường giám sát, dịch vụ khí tượng hàng không có tỷ lệ vốn nhà nước không được thấp hơn 65% vốn điều lệ và tỷ lệ vốn góp của cá nhân, tổ chức nước ngoài chiếm không quá 30% vốn điều lệ của doanh nghiệp). Tuy nhiên, ngoài việc không quy định đây là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, dự thảo Luật tiếp tục kế thừa quy định hiện hành về xác định dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích thiết yếu với xã hội,

gắn với yêu cầu về an toàn khai thác theo tiêu chuẩn, quy định của ICAO⁸ và trách nhiệm bảo đảm chủ quyền vùng trời, quốc phòng, an ninh quốc gia. Đồng thời, theo quy định của Luật Biên giới quốc gia, Luật Phòng không nhân dân, trách nhiệm điều hành bay và kiểm soát không lưu liên quan đến trách nhiệm bảo vệ vùng trời, biên giới quốc gia trên không. Vì vậy, sau khi bãi bỏ khỏi danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện, Nhà chức trách hàng không thực hiện quản lý, giám sát việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong phạm vi vùng thông báo bay mà quốc gia được ICAO giao quản lý thông qua các yêu cầu, quy định về bảo đảm an toàn (giấy phép đủ điều kiện khai thác đối với: hệ thống thiết bị kỹ thuật, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay).

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 nhà nước, đảm bảo yêu cầu của Công ước Chicago trong việc quốc gia thành viên phải công bố cơ quan đầu mối, cơ quan chịu trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ về an toàn, an ninh hàng không, 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 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, tàu bay không người lái và phương tiện bay khác không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này, tuy nhiên, để tạo hành lang pháp lý và thuận lợi cho công tác quản lý, 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, tàu bay không người lái và phương tiện bay khác.

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, 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; theo kịp xu hướng sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay khác hỗ trợ cho các hoạt động sản xuất và dịch vụ hiện đại ngày càng trở nên phổ biến.

⁸ Điều 28 Công ước Chicago năm 1944 xác lập nguyên tắc trách nhiệm của quốc gia trong việc thiết lập và tiêu chuẩn hóa các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Theo đó, việc vận hành hệ thống trang thiết bị, kỹ thuật và các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (như trung tâm kiểm soát đường dài, trung tâm kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát không lưu, các trạm thông tin, dẫn đường, giám sát và các công trình liên quan khác) phải đáp ứng yêu cầu an toàn theo quy định của ICAO.

- Phụ ước 11 về dịch vụ không lưu (Air Traffic services) và Phụ ước 19 quản lý an toàn (Safety management) của ICAO đã nêu rõ Quốc gia có trách nhiệm: Xác định các khu vực vùng trời được cung cấp dịch vụ không lưu trên cơ sở các trang thiết bị hạ tầng, nhân lực, và quy trình phù hợp với các tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo an ninh, an toàn hoạt động bay trong phạm vi vùng thông báo bay được giao quản lý.

(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 AWG⁹, 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, 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, tuân thủ quy định của Công ước Chicago.

(6) 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 chuyển, hủy chuyển, 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, nhu cầu của các hãng hàng không trong hoạt động vận chuyển.

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

Lý do: theo Luật HKDDVN hiện hành, hoạt động khai thác tàu bay chia thành 2 loại hình: (1) vận chuyển hàng không (bao gồm vận chuyển hàng không thường lệ và vận chuyển không thường lệ); (2) hàng không chung. Tuy nhiên, theo Phụ ước 6 Công ước Chicago: hoạt động khai thác tàu bay dân dụng thành 3 loại hình: (1) vận tải hàng không thương mại (Commercial Air Transport), bao gồm thường lệ và không thường lệ; (2) vận tải hàng không chuyên dùng (Aerial Work); (3) hàng không chung (General Aviation). Việc phân loại như dự thảo Luật sẽ phù hợp với phân loại của Công ước Chicago, tạo điều kiện thuận lợi hơn

⁹ AWG (Aviation Working Group) - Nhóm Công tác Hàng không: là một tổ chức pháp lý phi lợi nhuận, quy tụ các nhà sản xuất hàng không hàng đầu, các công ty cho thuê và tổ chức tài chính, nhằm thúc đẩy phát triển chính sách, pháp luật và quy định hỗ trợ cho hoạt động tài trợ và cho thuê hàng không quốc tế tiên tiến trong quá trình phát triển Công ước và Nghị định thư Cape Town.

cho các hoạt động hàng không chung, phát triển mạnh việc khai thác vùng trời tầm thấp, phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

(8) Sửa đổi quy định về danh mục phí, lệ phí và giá thuộc lĩnh vực hàng không tại Luật Phí, lệ phí và Luật Giá.

Lý do: để đảm bảo phù hợp với tình hình thực tế và bộ máy quản lý nhà nước về hàng không của Bộ Công an; phù hợp với mục tiêu quản lý của Nhà nước theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí và giá; không làm phát sinh thêm khoản thu đối với người nộp phí là các tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ đang thực hiện; đảm bảo phù hợp với tình hình hoạt động khai thác tại cảng hàng không; đảm bảo nguồn thu cho nhà đầu tư, doanh nghiệp cảng trong việc duy trì các chi phí liên quan đến toàn bộ hoạt động khai thác tại cảng hàng không.

(9) Sửa đổi quy định về quy hoạch cảng hàng không tại Luật HKDDVN và Luật Quy hoạch.

Lý do: nhằm phù hợp với thực tiễn hoạt động quy hoạch cảng hàng không, đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật về quy hoạch, đảm bảo tính khả thi, dự thảo đã điều chỉnh tên của quy hoạch cảng hàng không (Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc và Quy hoạch chi tiết cảng hàng không), bổ sung quy định về thời kỳ quy hoạch cảng hàng không và lập, thẩm định, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không; bổ sung quy định chuyển tiếp (đối với các quy hoạch đã được phê duyệt, đang triển khai thực hiện) để tránh ảnh hưởng đến hoạt động quản lý quy hoạch của nhà nước trong lĩnh vực hàng không.

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, ICAO và khuyến cáo của ICAO trong đợt kiểm tra, thanh tra mới nhất tại Việt Nam (tháng 5/2024) Việt Nam cần phải bổ sung, cập nhật trong Luật HKDDVN 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, giám 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 minh bạch, 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.

(3) Bổ sung quy định về đầu tư xây dựng, khai thác cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không.

Lý do: để đảm bảo thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng tại 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 và chỉ đạo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ. Việc sửa đổi, bổ sung quy định này tạo điều kiện thuận lợi cho các thành phần kinh tế tham gia bình đẳng vào hoạt động đầu tư xây dựng, khai thác cảng hàng không; khắc phục những hạn chế, bất cập, vướng mắc phát sinh trong thực tiễn, đặc biệt là các vướng mắc trong hoạt động đầu tư xây dựng tại cảng hàng không dùng chung có hoạt động khai thác lưỡng dụng giữa quốc phòng, an ninh và dân dụng. Các quy định này cho phép thúc đẩy hoạt động đầu tư kết cấu hạ tầng tại cảng hàng không, phát triển cảng theo mô hình tiên tiến, hiện đại của các quốc gia trên thế giới; đảm bảo nguyên tắc Nhà nước thống nhất sở hữu các công trình hạ tầng quan trọng; nhà đầu tư quản lý, vận hành, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng; đáp ứng các mục tiêu về quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia, toàn vẹn lãnh thổ.

(4) Bổ sung các quy định quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không nhằm phát huy chức năng lưỡng dụng của cảng hàng không, sân bay thông qua các chế định như: việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không bảo đảm các yêu cầu về quản lý, khai thác các công trình lưỡng dụng; sân bay thuộc cảng hàng không được khai thác lưỡng dụng.

Lý do: tạo hành lang pháp lý để bổ sung nguồn lực đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng, khai thác có hiệu quả cảng hàng không chuyên dùng, sân bay lưỡng dụng, khẳng định nguyên tắc *“tăng cường quốc phòng, an ninh, bảo vệ vững chắc Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa là nhiệm vụ chiến lược, trọng yếu, thường xuyên”*, phù hợp với nhu cầu khai thác thực tế hiện nay, nâng cao hiệu quả, hiệu lực quản lý nhà nước về cảng hàng không, tối đa hóa tiềm năng khai thác của cảng hàng không.

(5) 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 dụng¹⁰. 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.

(6) Bổ sung chương mới về 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

¹⁰ Mục 3.2 Annex 13.

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).

(7) 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: để phù hợp với quy định của ICAO đối với yêu cầu về sức khỏe của tổ bay, kiểm soát viên không lưu... khi thực hiện nhiệm vụ, làm cơ sở cho việc cấp giấy phép nhân viên hàng không.

(8) 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.

(9) 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 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 tại dự thảo Luật cho phép làm rõ thẩm quyền, cơ chế phối hợp của các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc xử lý các tranh chấp quốc tế về quyền lợi quốc tế đối với tàu bay. Đảm bảo tuân thủ nghĩa vụ của quốc gia thành viên khi Việt Nam tham gia Công ước và Nghị định thư Cape Town.

(10) Bổ sung 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.

Lý do: nhằm nâng cao năng lực sản xuất nội địa và chủ động về công nghệ, 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 theo tinh thần Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII 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 khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường 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.

(11) Bổ sung quy định về việc Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam và tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được bố trí kinh phí tương ứng từ các khoản thu phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không sau khi nộp vào ngân sách nhà

nước để đảm bảo thực hiện nhiệm vụ của nhà chức trách và phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ công.

Lý do: để thực hiện hiệu quả các chức năng, vai trò trung tâm, chịu trách nhiệm thiết lập tiêu chuẩn, cấp phép, và giám sát việc tuân thủ các quy định an toàn, an ninh, Nhà chức trách hàng không, Nhà chức trách an ninh hàng không cần có nguồn tài chính ổn định và mức độ độc lập nhất định. Công ước Chicago (Mục 1.3 Doc 9082) đã thiết lập các nguyên tắc quan trọng mà Quốc gia thành viên nên tuân thủ khi thiết lập chính sách thu phí trong ngành hàng không. Đồng thời, ICAO cũng khuyến khích các Quốc gia thành viên đảm bảo đủ nguồn lực cho Nhà chức trách thực hiện nhiệm vụ của mình gắn với mục tiêu bảo đảm tuyệt đối an toàn, an ninh hàng không, đáp ứng nhu cầu phát triển của hàng không trong nước cũng như yêu cầu hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không. Đa số các nước có ngành hàng không phát triển đều giao quyền chủ động sử dụng nguồn phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không cho Nhà chức trách để đảm bảo thiết lập, duy trì, vận hành hệ thống an toàn, an ninh hàng không vì đây là một trong những nhiệm vụ quan trọng nhất của ngành hàng không thế giới.

Từ năm 2012, Nhà chức trách hàng không Việt Nam đã được thực hiện cơ chế đặc thù, sử dụng nguồn phí để đảm bảo thực hiện các chức năng của Nhà chức trách hàng không. Để đảm bảo thực thi có hiệu quả các nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không Việt Nam và Nhà chức trách an ninh hàng không thì nguyên tắc bố trí kinh phí phải được đưa vào Luật HKDDVN (thay thế). Quy định này thể hiện sự quan tâm và trách nhiệm của Việt Nam với quốc tế trong việc bảo đảm an toàn, an ninh hàng không, phù hợp hệ thống các quy định hiện hành về phí và lệ phí, pháp luật về ngân sách và hầu như không có tác động lớn đến nguồn phân bổ dự toán từ ngân sách nhà nước.

(12) Quy định về miễn Giấy phép xây dựng đối với các công trình tại cảng hàng không, các công trình bảo đảm hoạt động bay ngoài cảng hàng không.

Lý do: các công trình này được xây dựng trên nguyên tắc phù hợp với quy hoạch chi tiết cảng hàng không, tổng mặt bằng dự án được duyệt; phù hợp với nguyên tắc xác định các trường hợp được miễn Giấy phép xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng; góp phần đơn giản thủ tục hành chính; nâng cao hiệu quả hoạt động xây dựng tại cảng hàng không.

(13) Bổ sung quy định giao Chính phủ ban hành cơ chế thí điểm đối với việc nghiên cứu, ứng dụng công nghệ, phương tiện, thiết bị, loại hình vận tải mới, vật liệu tiên tiến vào hoạt động hàng không dân dụng.

Lý do: quy định này cho phép Chính phủ được linh hoạt trong việc lựa chọn, ứng dụng công nghệ, phương tiện, thiết bị, loại hình vận tải mới, vật liệu tiên tiến vào hoạt động hàng không dân dụng trước xu hướng phát triển, chuyển giao khoa học công nghệ; tạo tiền đề cho phép hàng không dân dụng của Việt Nam tiệm cận với các xu hướng phát triển nhanh chóng, hiện đại của thế giới.

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

Thực hiện 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 khóa XIII 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 khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường 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 5 - hỗ trợ, 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, phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng. 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 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, 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: 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; bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân Việt Nam, người Việt Nam định cư ở nước ngoài, tổ chức, cá nhân nước ngoài tham gia hoạt động hàng không dân dụng (Điều 5). Dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung các quy định để 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, trong hoạt động khai thác vận tải hàng không và sử dụng kết cấu hạ tầng hàng không nhằm huy động mọi nguồn lực xã hội (Điều 33, Điều 34, Điều 49).

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, điều kiện kinh doanh

Luật HKDDVN năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2014 có 24 nhóm thủ tục hành chính. Tuy nhiên, thực hiện Kết luận số 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-BCĐTKNQ ngày 03/05/2025 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 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, bãi bỏ 01 ngành nghề kinh doanh có điều kiện 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;
- + Bãi 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).
- + Bãi bỏ kinh doanh dịch vụ bảo đảm hoạt động bay ra khỏi danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện.

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; thực hiện Quyết định số 608/QĐ-TTg 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; Kết luận số 155-KL/TW ngày 17/5/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về một số nhiệm vụ trọng tâm cần tập trung thực hiện về sắp xếp tổ chức bộ máy và đơn vị hành chính từ nay đến ngày 30/6/2025, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đã hướng tới mục tiêu xây dựng “*tăng cường phân cấp, phân quyền*” trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, gắn nội dung phân cấp với việc triển khai mô hình chính quyền địa phương 02 cấp. Với thẩm quyền Luật giao, Chính phủ sẽ thực hiện các phương án phân cấp theo nguyên tắc:

- Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ thực hiện việc quản lý nhà nước theo phân công, phân cấp của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ; các cơ quan quản lý chuyên ngành thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước theo phân công, phân cấp, ủy quyền theo thẩm quyền và các nguyên tắc của Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương.
- Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước khu vực lân cận cảng hàng không, đầu tư xây dựng, bảo vệ môi trường cảng hàng không; phối hợp trong công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, quản lý chương ngại vật hàng không, thực hiện việc phân cấp theo thẩm quyền quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương.

V. 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: cơ quan chủ trì soạn thảo 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 nội dung của dự thảo Luật đã được phân tích, đánh giá cụ thể trong quá trình xây dựng chính sách, trong đó có một số quy định được cắt bỏ, đơn giản hóa thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh, một số ít quy định phát sinh chi phí cho ngân sách nhà nước (tổ chức đội ngũ giám sát viên, kinh phí hoạt động cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền, các đơn vị cung cấp dịch vụ công). Việc phát sinh chi phí từ các quy định của dự án Luật 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.

Thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017, Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII 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 190/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội quy định về xử lý một số vấn đề liên quan đến sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận và triển khai từ ngày 01/03/2025. Các quy định về quản lý, bảo đảm an ninh hàng không được tiếp tục kế thừa trên cơ sở các quy định hiện hành và phù hợp với yêu cầu của ICAO. Đồng thời, các quy định này đã cập nhật, sửa đổi nhằm tạo cơ sở pháp lý vững chắc, phù hợp với mô hình tổ chức của cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không từ ngày 01/3/2025. Do đó, các quy định về an ninh hàng không trong dự thảo không làm phát sinh các yêu cầu mới về nguồn lực tài chính, nhân lực so với thực tiễn hiện nay.

Với điều kiện thực tế hiện nay cũng như dự kiến triển khai thi hành Luật, về cơ bản nguồn lực thực hiện vẫn tiếp tục sử dụng nguồn tài chính, cơ sở vật chất, công nghệ, nhân lực hiện có. Vì vậy, 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.

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

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

(1) Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế); (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, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, việc bảo đảm bình đẳng giới, chính sách dân tộc; (5) Bản so sánh dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) với Luật HKDDVN hiện hành; (6) Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý, phản biện xã hội; ý kiến của Thành viên Tổ soạn thảo; (7) Báo cáo thẩm định dự án Luật HKDDVN (thay thế); (8) Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, ý kiến của Thành viên Chính phủ, Thường trực Chính phủ; (9) Ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị và các tài liệu khác.)

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật và Tư pháp;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Bộ Xây dựng;
- VPCP: BTCN, các PCN; Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT;
- Các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NN, NC;
- Lưu: VT, CN (02).

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**



Trần Hồng Minh