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

**DỰ THẢO**

**9/4/2025**

**TỜ TRÌNH**

**Chính sách của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế)**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, Nghị quyết số 190/2025/QH15 ngày 19 tháng 02 năm 2025 của Quốc hội và Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29 tháng 02 năm 2024 của Chính phủ, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ chính sách của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

**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... Tập trung phát triển ...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 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 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 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 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”;*

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***

- Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15.

- 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.

- Nghị quyết số 193/2025/QH15 ngày 19/2/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc biệt tạo đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia.

- Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/6/2020 của Chính phủ ban hành Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2021 - 2025.

- Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/1/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về việc hoàn thiện các quy định phân quyền quản lý nhà nước giữa Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành và chính quyền địa phương theo ngành, lĩnh vực giao thông vận tải.

- Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29/2/2024 của Chính phủ về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024.

Ngoài ra, nhiều quy định pháp luật mới như Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đấu thầu, Luật Quản lý sử dụng tài sản công, Luật Giá, Luật Đất đai, Luật Doanh nghiệp, Bộ luật Lao động, Luật Phòng không nhân dân... có liên quan đến hoạt động hàng không được ban hành sau năm 2014 có nhiều điểm mới so với thời điểm ban hành Luật HKDDVN (năm 2006 và năm 2014).

**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 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 vàkết 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 vềan 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 baychưa 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.

+Luật HKDDVN chưa quy định về hoạt động quản lý luồng không lưu(ATFM)[[1]](#footnote-2);

+ 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 vàNghị 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 cập nhật để đảm bảo tính pháp lý.

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

+ Chưa có sựthống nhấttrong: “*quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay*” tại Luật HKDDVN và “*quy hoạch cảng hàng không, sân bay*” tại Luật Quy hoạch; quy định về thẩm quyền trong công tác lập quy hoạch đối với sân bay chuyên dùng...;

+ Hệ thống pháp luật về đầu tư, xây dựng có nhiều thay đổi dẫn đếncác 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 tạokết cấu hạ tầngtại 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 tầngcảng hàng không;

+ Công tác bảo trì, nâng cấp, mở rộng các công trình hàng không có tính chất lưỡng dụng gặp nhiều khó khăndothiếu 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;

+ Chưa phân định rõ ràng các loại giấy phép, giấy chứng nhận giữa cảng hàng không và sân bay chuyên dùng dẫn đến khó khăn trong hoạt động quản lý, cấp phép đối với sân bay chuyên dùng;

+ Các quy định về “doanh nghiệp cảng hàng không”, “người khai thác cảng hàng không”, “dịch vụ hàng không”, “dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay” 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 vụđể 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 phảiphù 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 slotgóp phần giảm chậm chuyến, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ;

+ Sửa đổi khái niệmvề vận tải hàng không thương mại; hàng không chuyên dụng và hàng không chungtheo 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 Luật HKDDVN**

Qua các đợt đánh giá, thanh tra, kiểm tra của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (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 và 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[[2]](#footnote-3), 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 tại Luật HKDDVN.

*+ Thứ hai, cơ chế thu hút nhân lực để tổ chức và duy trì đội ngũ giám sát viên đáp ứng yêu cầu của ICAO:*theo quy định của Công ước Chicago[[3]](#footnote-4), 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[[4]](#footnote-5).

*+ Thứ ba, thẩm quyền quy định các trường hợp miễn trừ/ngoại lệ:*theo hướng dẫn của ICAO[[5]](#footnote-6), các trường hợp miễn trừ/ngoại lệ 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[[6]](#footnote-7).

*+ 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[[7]](#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 các quy định để phù hợp với quy định của ICAO và thông lệ quốc tế.

*+ Thứ năm, thiết lập hệ thống 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 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[[8]](#footnote-9). 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.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

**1. Mục đích**

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 tắcan 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 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 tácphòng 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. PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**1. Phạm vi điều chỉnh**

Chính sách của Luật HKDDVN (thay thế) quy định về hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, sân bay, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận chuyển hàng không, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự, hoạt động hàng không chung và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng.

Các chính sách củaLuật này không quy định về hoạt động của tàu bay công vụ, trừ trường hợp tàu bay công vụ được dùng vào mục đích dân dụng hoặc những trường hợp khác được Luật này quy định.

**2. Đối tượng áp dụng**

Chính sách của Luật này áp dụng đối với:

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam;

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam hoạt động hàng không dân dụng ở nước ngoài, nếu pháp luật của nước ngoài không có quy định khác;

3. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng ở vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

**IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH**

**1.**Năm 2023, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) đã lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (sửa đổi) 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.

Ngày 29/2/2024, Chính phủ sau khi xem xét Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (sửa đổi) 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 đềnghị xây dựng Luật HKDDVN.

**2.**Thực hiện 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, trên cơ sở hướng dẫn của Bộ Tư pháp tại văn bản số 1273/BTP-CTXDVBQPPL ngày 7/3/2025,Bộ Xây dựng đã hoàn thiện Hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) trình Chính phủ vào tháng 5/2025 theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025.

**3.** Bộ Xây dựng đã thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 trong việc xây dựng hồ sơ chính sách, cụ thể:

- Thực hiện việc hoàn thiện đánh giá thi hành Luật HKDDVN và hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế);

- Thực hiện đề xuất xây dựng Luật HKDDVN (thay thế), đăng ký Chương trình và nhiệm vụ lập pháp;

- Đăng tải hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) trên Cổng thông tin điện tử Bộ Xây dựng, Cổng thông tin điện tử của Chính phủ theo quy định;

- Lấy ý kiến, tổ chức Hội nghị tham vấn Thường trực Hội đồng Dân tộc, Thường trực các Ủy ban của Quốc hội, Bộ, cơ quan ngang Bộ.

**V. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**1. Chính sách 1: hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng**

**1.1. Mục tiêu của chính sách**

- Bảo đảm thực hiện các quy định của điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam là thành viên và các khuyến cáo của ICAO.

- Tăng cường năng lực giám sát, kiểm tra bảo đảm an toàn hàng không cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng.

- Bổ sung khung pháp lý để Nhà chức trách hàng không và Cảng vụ hàng không nâng cao vai trò và chức năng của mình.

- Xây dựng các chính sách hỗ trợ, ưu đãi phát triển công nghiệp hàng không, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực để phát triển ngành hàng không hiện đại, phát triển bền vững.

**1.2. Nội dung của chính sách**

Nội dung chính sách quy định về Nhà chức trách hàng không dân dụng, người đứng đầu Nhà chức trách hàng không, đội ngũ giám sát viên, các trường hợp ngoại lệ/miễn trừ... và các nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; nguyên tắc và chính sách phát triển hàng không dân dụng; phát triển công nghiệp hàng không, ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại và chuyển đổi số trong hàng không dân dụng, bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững lĩnh vực hàng không dân dụng.

**1.3. Các giải pháp thực hiện chính sách**

***- Giải pháp 1***: giữ nguyên các quy định về Nhà chức trách hàng không; nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ hàng không; các khái niệm về quy hoạch cảng hàng không, sân bay và quy hoạch vùng thông báo bay như Luật HKDDVN hiện hành; không bổ sung các quy định về phát triển công nghiệp hàng không, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững; về các trường hợp ngoại lệ, miễn trừ.

***- Giải pháp 2***: sửa đổi, bổ sung các quy định về Nhà chức trách hàng không; vai trò của cơ quan quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay; bổ sung quy định về Nhà chức trách hàng không/người đứng đầu Nhà chức trách hàng không, giám sát viên, thẩm quyền quy định các trường hợp ngoại lệ của Nhà chức trách hàng không; sửa đổi, bổ sung các quy định về nguyên tắc, chính sách về hàng không dân dụng; phát triển công nghiệp hàng không, ứng dụng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để phát triển bền vững; sửa đổi, bổ sung thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không Việt Nam để ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của quốc tế.

**1.4. Giải pháp tối ưu được lựa chọn và lý do lựa chọn**

*a) Giải pháp tối ưu được lựa chọn:*

Qua đánh giá tác động chính sách, giải pháp được đề xuất lựa chọn giải pháp 2với việc sửa đổi, bổ sung toàn diện các quy định sau:

1.Sửa đổi, bổ sung quy định về Nhà chức trách (an toàn) hàng không dân dụng

- Quy định vị trí, vai trò, chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không/người đứng đầu Nhà chức trách hàng không, trong đó rà soát các nhiệm vụ đã có và bổ sung các nhiệm vụ mới theo yêu cầu của quốc tế: tổ chức đội ngũ giám sát viên, thẩm quyền quy định các trường hợp miễn trừ/ngoại lệ…Nhà chức trách hàng không được đảm bảo các điều kiện để thực hiện tốt chức năng quản lý, giám sát về an toàn hàng không.

- Quy định rõ nhiệm vụ, vai trò của Cảng vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

2. Sửa đổi, bổ sung chính sách về hàng không dân dụng

- Sửa đổi, bổ sung nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng.

- Sửa đổi, bổ sung về chính sách phát triển hàng không dân dụng.

- Sửa đổi, bổ sung các hành vi bị nghiêm cấm trong hàng không dân dụng.

3. Phát triển công nghiệp hàng không, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số; bảo vệ môi trường và chuyển đổi năng lượng xanh

- Quy định về ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến,công nghệ xanh trong hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam; khuyến khích đầu tư, phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam.

- Sửa đổi, bổ sung thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không Việt Nam để có thể ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của ICAO; quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn tiên tiến, hiện đại của các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng có uy tín và đã được ứng dụng rộng rãi trên thế giới.

*b) Lý do lựa chọn*

Giải pháp này đảm bảo công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo các mục tiêu, định hướng của Đảng, chính sách của nhà nước; bảo đảm tính thống nhất giữa hệ thống pháp luật chuyên ngành hàng không dân dụng với các hệ thống pháp luật có liên quan; bảo đảm tính khả thi, hiệu quả của các chính sách khi triển khai áp dụng trên thực tế.

**2. Chính sách 2: hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không**

**2.1. Mục tiêu của chính sách**

**~~-~~**Đáp ứng các yêu cầu của ICAO vềhệ thống quản lý an toàn hàng không quốc gia; tuân thủ quy định của quốc tế trong việc bảo đảm vai trò độc lập của cơ quan điều tra tai nạn hàng không với Nhà chức trách hàng không.

- Tăng cường sự phối hợp, quản lý giữa hàng không dân dụng, quân sự đối với công tác điều hành bay, quản lý bề mặt chướng ngại vật hàng không; thực hiện phân cấp, tăng cường trách nhiệm của các địa phương trong việc quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và độ cao công trình liên quan đến bề mặt chướng ngại vật hàng không.

- Hiện đại hóa, tối ưu hóa tổ chức và sử dụng vùng trời nhằm nâng cao an toàn hàng không, hài hòa giữa phát triển hàng không, an toàn bay và quốc phòng - an ninh, phù hợp với ICAO và thông lệ quốc tế và tạo động lực thúc đẩy kinh tế - xã hội.

- Quản lý phương tiện hoạt động thường xuyên tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay đảm bảo an toàn hoạt động hàng không dân dụng.

- Tăng tính chủ động của các đơn vị, doanh nghiệp trong việc quản lý, giám sát nhân viên hàng không, đảm bảo hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước và hoạt động quản lý của doanh nghiệp, thu hút nguồn nhân lực nhân viên hàng không, đặc biệt là nguồn nhân lực chất lượng cao để đảm bảo nhu cầu, sự phát triển của hoạt động hàng không dân dụng.

**2.2. Nội dung chính sách**

- Bổ sung các quy định cụ thể về quản lý an toàn hệ thống để đáp ứng các yêu cầu của ICAO với 08 yếu tố trọng yếu[[9]](#footnote-10) về hệ thống giám sát an toàn hàng không.

- Sửa đổi quy định về việc tổ chức, khai thác vùng trời; quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không; “quản lý luồng không lưu”.

- Bỏ “quy hoạch vùng thông báo bay” để phù hợp với thực tiễn quản lý.

- Hoàn thiện các quy định về quản lý nhân viên hàng không đồng bộ với quy định khác vàphù hợp với thực tiễn.

- Quy định về cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; các nguyên tắc, quy trình cần thiết về điều tra tai nạn, sự cố tàu bay.

**2.3. Các giải pháp thực hiện chính sách**

- ***Giải pháp*** *1*: giữ nguyên các quy định hiện tại về an toàn hàng không hiện nằm rải rác ở các văn bản dưới luật, không cập nhật các quy định mới về các nguyên tắc bảo đảm an toàn hàng không theo ICAO; duy trì việc Nhà chức trách hàng không vừa là cơ quan quản lý chuyên ngành, vừa là cơ quan thực hiện điều tra sự cố, tai nạn hàng không; giữ nguyên các quy định về việc tổ chức, sử dụng vùng trời; việc quản lý chướng ngại vật; quản lý nhân viên hàng không như Luật HKDDVN hiện hành.

- ***Giải pháp 2***: bổ sung các quy định mang tính nguyên tắc về quản lý an toàn hàng không theo quy định của ICAO; sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến quản lý, khai thác tàu bay và xuất khẩu tàu bay đảm bảo tuân thủ điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; sửa đổi quy định bảo đảm tính độc lập với cơ quan điều tra sự cố, tai nạn hàng không;sửa đổi các quy định về tổ chức, sử dụng vùng trời; quản lý chướng ngại vật hàng không; bổ sung loại hình quản lý luồng không lưu; bổ sung nội dung về phối hợp quản lý, điều hành bay hoạt động bay; bổ sung quy định về đảm bảo cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, hệ thống tiêu chuẩn, sơ đồ, bản đồ... trong quản lý, điều hành hoạt động bay; bổ sung quy định các phương tiện hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay phải được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phải có hồ sơ kỹ thuật để quản lý, kiểm tra, giám sát; sửa đổi, bổ sung các quy định về nhân viên hàng không; bỏ quy định về “quy hoạch vùng thông báo bay”; bổ sung quy định về cơ chế kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, pháo hoa, các vật thể bay, vật thể lạ (FOD) tại khu vực cảng hàng không, sân bay... gây uy hiếp đến an toàn hàng không.

**2.4. Giải pháp tối ưu được lựa chọn và lý do lựa chọn**

*a) Giải pháp tối ưu được lựa chọn*

Qua đánh giá tác động chính sách, giải pháp được đề xuất lựa chọn giải pháp 2 với việc sửa đổi, bổ sung toàn diện các quy định sau:

1. Quản lý an toàn hàng không

- Bổ sung các quy định cụ thể về quản lý an toàn hệ thống để đáp ứng các yêu cầu của ICAO với 08 yếu tố trọng yếu về hệ thống giám sát an toàn hàng không quốc gia: ban hành Chương trình an toàn quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng (SSP); hệ thống quản lý an toàn (SMS); bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và các nguồn dữ liệu, thông tin liên quan....

- Bổ sung quy định về cơ chế kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, pháo hoa, các vật thể bay, vật thể lạ (FOD) tại khu vực cảng hàng không, sân bay... gây uy hiếp đến an toàn hàng không.

2. An toàn khai thác tàu bay

**-** Sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến quản lý, khai thác tàu bay và xuất khẩu tàu bay đảm bảo tuân thủ điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

3. Quản lý hoạt động bay

**-** Nhà nước thống nhất quản lý, bảo vệ vàtổ chức khai thác vùng trời nhằm tối ưu hóa khai thác và nâng cao an toàn hàng không dân dụng, hài hòa giữa phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh, phù hợp với quy định của ICAO, thông lệ quốc tế;mở rộng không gian phát triển hàng không dân dụng, hàng không chung và các loại hình hoạt động hàng không khác, đổi mới sáng tạo, ứng dụng khoa học công nghệ trong lĩnh vực hoạt động bay[[10]](#footnote-11).

- Bổ sung nội dung: “Phối hợp quản lý, điều hành bay hoạt động bay hỗn hợp khi có hoạt động của quân sự, công an nhân dân”.

***-*** Bổ sung quy định về đảm bảo cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, hệ thống tiêu chuẩn, sơ đồ, bản đồ... trong quản lý, điều hành hoạt động bay theo Điều 28 Công ước Chicago.

***-*** Phân định trách nhiệm quản lý chướng ngại vật, để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện và gắn trách nhiệm của địa phương trong việc quản lý, cấp phép đầu tư xây dựng vùng lân cận cảng hàng không, sân bay.

***-*** Bổ sung thêm loại hình “quản lý luồng không lưu” để làm cơ sở pháp lý trong việc thực hiện*,* điều phối hệ thống luồng không lưu; giao Chính phủ quy định để triển khai các nhiệm vụ cơ bản của quốc gia thành viên ICAO thực hiện triển khai ATFM.

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

4. Quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay

Quy định các phương tiện hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay phải được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phải có hồ sơ kỹ thuật để quản lý, kiểm tra, giám sát.

5. Quản lý nhân viên hàng không

**-** Sửa đổi, bổ sung 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” 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.

- Sửa đổi quy định về việc cấp giấy phép nhân viên hàng không và chứng chỉ chuyên môn theo hướng nhà chức trách hàng không cấp Giấy phép cho nhân viên hàng không; cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không cấp chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không.

- Quy định yêu cầu về sức khỏe là một điều kiện để được cấp giấy phép nhân viên hàng không theo ICAO đối với các đối tượng nhân viên hàng không như: thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không, kiểm soát viên không lưu;

- Sửa đổi quy định về nhân viên hàng không khi làm việc phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn.

6. Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

Sửa đổi, bổ sung quy định về nhiệm vụ và quyền hạn của cơ quan điều tra, người đứng đầu cơ quan điều tra; trách nhiệm thông báo, cung cấp các thông tin về tai nạn, sự cố tàu bay; trách nhiệm bảo vệ bằng chứng và hồ sơ điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

*b) Lý do lựa chọn*

Giải pháp này bảo đảm tuân thủ các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; tháo gỡ, giải quyết các vướng mắc, tồn tại; khắc phục sự chưa đồng bộ giữa các quy định về hàng không dân dụng và các quy định pháp luật có liên quan; nâng cao trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp trong hàng không dân dụng.

**3. Chính sách 3: hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không**

**3.1. Mục tiêu của chính sách**

- Quy định rõ vai trò của công tác bảo đảm an ninh hàng không, cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không trong tình hình mới.

- Phân định trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của các chủ thể hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

- Đẩy mạnh thực hiện phân cấp, phân quyền theo nguyên tắc 4 tại chỗ[[11]](#footnote-12) để việc bảo đảm an ninh hàng không kịp thời, hiệu quả.

**3.2. Nội dung chính sách**

- Quy định về vai trò, nguyên tắc và nội dung cơ bản của công tác bảo đảm an ninh hàng không là bộ phận của an ninh quốc gia.

- Quy định về cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không.

- Xem xét bổ sung định nghĩa và quy định tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không: đảm bảo nguyên tắc độc lập, thống nhất, chuyên nghiệp và đảm bảo sự lãnh đạo của cấp ủy Đảng.

- Quy định về trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

**3.3. Các giải pháp thực hiện chính sách**

**- *Giải pháp 1***: giữ nguyên quy định về an ninh hàng không như hiện hành, chỉ thay đổi trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không theo tình hình mới.

**- *Giải pháp 2***: quy định trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo đảm an ninh hàng không; điều chỉnh cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không (Bộ Công an), các nhiệm vụ và chức năng về đảm bảo an ninh hàng không; kế thừa, sửa đổi, bổ sung các quy định về tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, biện pháp bảo đảman ninh hàng không; quy định trách nhiệmcủa các cơ quan, doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân trong bảo đảm an ninh hàng không; quy định trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

**3.4. Giải pháp tối ưu được lựa chọn và lý do lựa chọn**

*a) Giải pháp tối ưu được lựa chọn*

Qua đánh giá tác động chính sách, giải pháp được đề xuất lựa chọn giải pháp 2 với việc sửa đổi, bổ sung toàn diện các quy định sau:

- Quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước về bảo đảm an ninh hàng không; điều chỉnh cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không (Bộ Công an), các nhiệm vụ và chức năng về đảm bảo an ninh hàng không.

- Kế thừa, sửa đổi, bổ sung các quy định về tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, biện pháp bảo đảman ninh hàng không.

- Quy định trách nhiệmcủa các cơ quan, doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân trong bảo đảm an ninh hàng không.

- Quy định trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

*b) Lý do lựa chọn*

Giải pháp nàynhằmkhẳng định vị trí, vai trò của công tác bảo đảm an ninh hàng không, quy định rõ cơ quan nhà nước có thẩm quyền quản lý nhà nước về an ninh hàng không (Bộ Công an), đảm bảo tuân thủ các quy định của quốc tế về an ninh hàng không và phù hợp với công tác bảo đảm an ninh quốc gia trong tình hình mới.

**4. Chính sách 4: hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay**

**4.1. Mục tiêu của chính sách**

- Khắc phục các tồn tại trong công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay và thu hút các nguồn lực đầu tư, xây dựng phát triển cảng hàng không, sân bay.

- Tạo hành lang pháp lý cho việc đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay hiệu quả, thực hiện công bố chuyển đổi cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế khi cảng hàng không nội địa đã đáp ứng các yêu cầu theo quy định của pháp luật; tạo điều kiện để kinh tế - du lịch các vùng miền phục hồi và phát triển.

- Xác định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong hoạt động đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay.

- Phân định địa vị pháp lý, quyền và trách nhiệm giữa “doanh nghiệp cảng hàng không” và “người khai thác cảng hàng không, sân bay” phù hợp với quy định của pháp luật về doanh nghiệp; hoàn thiện các quy định về sân bay chuyên dùng, chuyển đổi cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế.

- Cắt giảm các thủ tục hành chính trùng lặp, gây lãng phí về thời gian và chi phí cho doanh nghiệp.

**4.2. Nội dung chính sách**

- Sửa đổi các quy định về quyền và nghĩa vụ doanh nghiệp cảng, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không để phù hợp với quy định của pháp luật về doanh nghiệp.

- Rà soát danh mục ngành nghề kinh doanh có điều kiện để đáp ứng các quy định về ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo yêu cầu của Luật Đầu tư; cắt giảm điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng trùng lặp hoặc không còn phù hợp với thực tiễn quản lý.

**4.3. Các giải pháp thực hiện chính sách**

**- *Giải pháp 1***: giữ nguyên các quy định hiện tại về đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (không xác định cảng hàng không, sân bay là đối tượngđặc thù, cần có cơ chế, chính sách riêng trong đầu tư, xây dựng) như Luật HKDDVN hiện hành.

***- Giải pháp 2:*** sửa đổi các quy định về quy hoạch cảng hàng không, sân bay thống nhất với Luật Quy hoạch; bổ sung các quy định trong việc quản lý đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay để làm rõ yếu tố an ninh - quốc phòng và 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; bổ sung cơ chế cho việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay theo phương thức xã hội hóa nguồn lực thực hiện; làm rõ vai trò, trách nhiệm đầu tư, xây dựng của doanh nghiệp cảng hàng không đang nắm quyền chi phối trong cảng hàng không, sân bay; huy động tối đa nguồn lực của xã hội đầu tư vào kết cấu hạ tầng hàng không, phân cấp phân quyền mạnh mẽ cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; sửa quy định về quản lý hoạt động sân bay chuyên dùng; quy định về cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế, đưa ra tiêu chí cho phép cảng hàng không nội địa được khai thác các chuyến bay quốc tế và chuyển cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế; quy định rõ vai trò, quyền, trách nhiệm của các chủ thể hoạt động tại cảng hàng không hoặc có dây chuyền liên quan trực tiếp đến an ninh, an toàn tại cảng hàng không phù hợp với quy định của pháp luật doanh nghiệp và quy định của ICAO; rà soát các quy định về điều kiện cung cấp dịch vụ hàng không để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp; đơn giản hóa, cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết, phù hợp với thông lệ quốc tế.

**4.4. Giải pháp tối ưu được lựa chọn và lý do lựa chọn**

*a) Giải pháp tối ưu được lựa chọn*

Qua đánh giá tác động chính sách, giải pháp được đề xuất lựa chọn giải pháp 2 với việc sửa đổi, bổ sung toàn diện các quy định sau:

1. Quy hoạch cảng hàng không, sân bay

**-**Sửa đổi nội dung về “quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay” và “quy hoạch cảng hàng không”.

- Làm rõ phạm vi “quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc”.

2. Về đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay

- Sửa đổi, bổ sung các quy định về quy hoạch cảng hàng không, sân bay đảm bảo tính thống nhất với Luật Quy hoạch.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về quản lý đầu tư xây dựng tại cảng hàng không theo hướng bổ sung trách nhiệm của Bộ Xây dựng trong việc phối hợp, đề xuất cụ thể danh mục các công trình quân sự, đất quân sự tại cảng hàng không được sử dụng lưỡng dụng; làm rõ khái niệm “sử dụng lưỡng dụng” để có thể bảo trì, nâng cấp, mở rộng theo quy hoạch các công trình hàng không là tài sản quốc phòng; quy định rõ hơn thẩm quyền lựa chọn nhà đầu tư đối với công trình dịch vụ hàng không, phi hàng không và giao thẩm quyền cho Chính phủ quy định chi tiết về quản lý đầu tư xây dựng tại cảng hàng không.

**-**Quy định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay.

3. Sân bay chuyên dùng

- Sửa quy định về quản lý hoạt động sân bay chuyên dùng theo hướng bổ sung trách nhiệm trong việc cấp giấy chứng nhận đăng ký; giấy chứng nhận khai thác sân bay chuyên dùng;

- Bổ sung quy định về thẩm quyền xác định vị trí xây dựng; giao Chính phủ quy định chi tiết về mở, đóng, quy hoạch sân bay chuyên dùng.

4. Công bố cảng hàng không,ngành nghề kinh doanh có điều kiện và thủ tục hành chính có liên quan

- Sửa đổi, bổ sung làm rõ hơn việc cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế; đưa ra tiêu chí cho phép cảng hàng không nội địa được khai thác các chuyến bay quốc tế, chuyển cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế;

- Quy định thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Xây dựng trong việc công bố cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế khi đủ điều kiện.

***-*** Bãi bỏ quy định về đăng ký cảng hàng không, sân bay, lập Sổ đăng bạ cảng hàng không, đóng, mở cảng hàng không, sân bay để đơn giản hoá thủ tục hành chính, phù hợp với thực tiễn và thông lệ quốc tế nhằm khắc phục các yếu tố chồng chéo, trùng lặp, cắt giảm thủ tục hành chính cần;

- Nghiên cứu rà soát các quy định về điều kiện cung cấp dịch vụ hàng không để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp; đơn giản hóa, cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết.

5. Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, hoạt động cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

- Quy định rõ vai trò, quyền, trách nhiệm của các chủ thể hoạt động tại cảng hàng không hoặc có dây chuyền liên quan trực tiếp đến an ninh, an toàn tại cảng hàng không phù hợp với quy định của pháp luật doanh nghiệp và quy định của ICAO.

- Quy định cụ thể hơn về quyền, trách nhiệm của doanh nghiệp cảng theo hướng tổ chức cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay. Trường hợp doanh nghiệp cảng chưa tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc chưa có kế hoạch mở rộng việc cung cấp dịch vụ theo nhu cầu phát triển của cảng hàng không, sân bay, nhà nước sẽ cấp giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không cho các đơn vị khác khi đơn vị có nhu cầu nhằm đáp ứng sự phát triển chung về vận tải hàng không tại cảng hàng không, sân bay đó.

- Sửa đổi, bổ sung quy định hãng hàng không được tự cung cấp dịch vụ mà không cần giấy phép; nhà nước chỉ quản lý bằng tiêu chuẩn, yêu cầu.

- Nghiên cứu bỏ quy định: “trên cơ sở quy hoạch phát triển cảng hàng không, sân bay” nhằm tháo gỡ vướng mắc thực tế đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không không có cơ sở hạ tầng tại cảng hàng không, sân bay.

b*) Lý do lựa chọn*

Giải pháp này nhằm khắc phục các tồn tại, vướng mắc về cảng hàng không, sân bay; bảo đảm cho việc quản lý được linh hoạt hơn theo thực tiễn phát đáp ứng theo sự phát triển kinh tế - xã hội của từng địa phương.

**5. Chính sách 5: hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không**

**5.1. Mục tiêu chính sách**

- Đảm bảo thực hiện các quy định và cam kết quốc tế về vận tải hàng không.

- Đảm bảo các chính sách về giá dịch vụ hàng không, sân bay đồng bộ với hệ thống pháp luật về giá, phí, lệ phí.

- Đảm bảo quyền lợi của khách hàng, nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp vận chuyển hàng không trong việc thực hiện các quy định về quyền, nghĩa vụ của người vận chuyển; thực hiện hoạt động điều phối giờ cất hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay hài hòa, hiệu quả, phù hợp với thông lệ quốc tế.

- Đảm bảo sự hài hòa, phù hợp trong việc phát triển đội tàu bay với sự phát triển của kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay, năng lực giám sát an toàn hàng không của cơ quan quản lý nhà nước.

- Giảm bớt thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng không.

**5.2. Nội dung của chính sách**

**-** Rà soát, sửa đổi danh mục dịch vụ hàng hóa do nhà nước định giá đảm bảo đồng bộ với các quy định của pháp luật về giá, pháp luật về phí, phù hợp với thực tiễn.

- Sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách.

- Bổ sung quy định về quản lý đội tàu bay khai thác tại Việt Nam.

- Sửa đổi quy định về quản lý điều phối giờ cất hạ cánh.

**-** Bãi bỏ thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài; đơn giản hóa các thủ tục hành chính về vận chuyển, kinh doanh vận chuyển hàng không.

- Sửa đổi các quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dụng vàvận chuyển hàng không thương mại phù hợp quy định của ICAO.

**5.3. Các giải pháp thực hiện chính sách**

**- *Giải pháp 1***: giữ nguyên các quy định hiện hành về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp vận chuyển hàng không đối với hành khách; giữ nguyên các quy định về điều phối giữ nguyên các quy định về giá, điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; giữ nguyên các quy định về cấp giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài như Luật HKDDVN hiện hành.

**- *Giải pháp 2***: sửa đổi, bổ sung các quy định có liên quan đến giá dịch vụ chuyên ngành hàng không;sửa đổi, bổ sung các quy định về nghĩa vụ của người vận chuyển; sửa đổi, bổ sung các quy định chi tiết về quy trình điều phối giờ cất hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; bổ sung cơ chế quản lý đội tàu bay khai thác tại Việt Nam; bãi bỏ quy định về mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Luật HKDDVN; bổ sung các quy định về vận chuyển hàng không thương mại bao gồm chuyến bay thường lệ và không thường lệ, hàng không chung, hàng không chuyên dụng; quy định đối với các loại hình kinh doanh vận chuyển hàng không và kinh doanh hàng không chung; đơn giản hóa, cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết; tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp; bổ sung các quy định về quyền lợi và nghĩa vụ của các chủ thể cung cấp dịch vụ.

**5.4. Giải pháp tối ưu được lựa chọn và lý do lựa chọn**

*a) Giải pháp tối ưu được lựa chọn*

Qua đánh giá tác động chính sách, giải pháp được đề xuất lựa chọn giải pháp 2 với việc sửa đổi, bổ sung toàn diện các quy định sau:

1. Về quản lý giá dịch vụ hàng không

Sửa đổi danh mục dịch vụ hàng hóa do nhà nước định giá đảm bảo đồng bộ với các quy định của pháp luật về giá, phí, phù hợp với thực tiễn.

2. Nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách

Sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến trường hợp được miễn trừ nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại; nghĩa vụ của người vận chuyển trong trường hợp hành khách được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị gián đoạn, bị chậm mà không phải do lỗi của hành khách.

3. Quản lý đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam

Bổ sung quy định về quản lý đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam nhằm 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, năng lực giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không.

4. Điều phối slot tại cảng hàng không, sân bay

- Quy định rõ phạm vi điều chỉnh cũng như trách nhiệm về quản lý điều phối giờ cất hạ cánh.

**-** Quy định chi tiết về quy trình, thủ tục điều phối slot; sửa đổi các thuật ngữ để phù hợp với thông lệ quốc tế.

5. Các thủ tục hành chính về vận chuyển hàng không

**-** Bãi bỏ quy định về điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài (các văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài sẽ được cấp giấy phép thành lập và quản lý hoạt động bởi Sở Công thương).

- Đơn giản hóa, cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết; tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp.

- Sửa đổi các quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dụng vàvận chuyển hàng không thương mại phù hợp quy định của ICAO.

- Bổ sung các quy định cụ thể về vận chuyển hàng không thương mại bao gồm chuyến bay thường lệ và không thường lệ, hàng không chung, hàng không chuyên dụng; sửa đổi thủ tục cấp quyền vận chuyển hàng không; rà soát, bổ sung các quy định về quyền lợi và nghĩa vụ của các chủ thể cung cấp dịch vụ.

*b) Lý do lựa chọn*

Giải pháp này góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ hàng không, đảm bảo quyền lợi của khách hàng; phát triển ngành hàng không bền vững; đơn giản hóa thủ tục hành chính không; tăng cường trách nhiệm giám sát, quản lý của các cấp chính quyền địa phương; thuận lợi trong công tác cấp phép, giám sát hoạt động vận chuyển hàng không;thúc đẩy hàng không chung, hàng không chuyên dụng phát triển.

**VI. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI HỒ SƠ CHÍNH SÁCH GỬI THẨM ĐỊNH**

Hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) đã được cập nhật, bổ sung, hoàn thiện trên cơ sở các nội dung của Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (sửa đổi) đã được Bộ Tư pháp thẩm định và trình Chính phủ tại phiên họp tháng 02/2023, bảo đảm các nội dung theo Nghị quyết 26/NQ-CP và chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ, cụ thể:

- Giữ nguyên kết cấu của 5 chính sách về: (1) hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước, (2) hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không, (3) hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không, (4) hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay, (5) hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không đã được Thường trực Chính phủ và Chính phủ thông qua tại Nghị quyết 26/NQ-CP.

- Thực hiện việc cập nhật thông tin, số liệu trong lĩnh vực hàng không dân dụng đến thời điểm hiện nay vào Hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế);

- Bổ sung một số quy định để khuyến khích, thúc đẩy hoạt động đầu tư, tạo thuận lợi thu hút mọi nguồn lực đầu tư vào cảng hàng không, sân bay, phát triển ngành công nghiệp hàng không; quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không; phát huy chức năng lưỡng dụng của sân bay; nâng cao chất lượng hạ tầng, dịch vụ hàng không;

- Thực hiện cắt giảm 33,33%[[12]](#footnote-13) thủ tục hành chính; phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền địa phương đối với một số nhiệm vụ về hàng không dân dụng; phân cấp thẩm quyền từ Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Bộ ngành khác và chính quyền địa phương thực hiện theo chủ trương của Chính phủ.

**VII. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH LUẬT HKDDVN SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA**

**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. Với các chính sách mà dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đang tập trung nghiên cứu thì nguồn lực thực hiện các công tác này sẽ được gia cố thêm về mặt tiêu chuẩn, nguồn lực, 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 HKDDVN sau khi được thông qua**

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 có khả năng phát sinh chi phí cho người dân và doanh nghiệp (quy định về phương tiện hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay phải được kiểm định, phải thiết lập tài liệu kỹ thuật của phương tiện để quản lý, kiểm tra, giám sát), 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.

**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 xem xét, thông qua tại kỳ họp thàng 10 năm 2025.

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

( *Xin gửi kèm theo:*

*(1) Tờ trình;*

*(2) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách;*

*(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 chính sách;*

*(4) Báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật;*

*(5) Bản thuyết minh quy phạm hóa chính sách.)*

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

1. ATFM đóng vai trò là hoạt động quản lý, phân phối, điều tiết mật độ, lưu lượng hoạt động bay nhằm đảm bảo an toàn, thông suốt, nâng cao hiệu quả khai thác các luồng không lưu không vượt quá năng lực tiếp thu của hệ thống vùng trời, sân bay. [↑](#footnote-ref-2)
2. Tài liệu (Doc) 8335, 9734, Final Report USOAP 2024 Vietnam. [↑](#footnote-ref-3)
3. Tài liệu (Doc) 9734. [↑](#footnote-ref-4)
4. Tài liệu (Doc) 8335, 9760, 9379. [↑](#footnote-ref-5)
5. 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 sửdụng 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-6)
6. 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-7)
7. Mục 3.2 Annex 13. [↑](#footnote-ref-8)
8. Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu; Kế hoạch giảm và bù đắp Carbon trong hàng không quốc tế. [↑](#footnote-ref-9)
9. (1) Luật pháp và quy định cơ bản về hàng không; (2) Quy định khai thác cụ thể; (3) Hệ thống an toàn và chức năng; (4) Nhân viên kỹ thuật đủ tiêu chuẩn; (5) Công cụ hướng dẫn kỹ thuật và cung cấp thông tin an toàn trọng yếu; (6) Cấp phép, chứng chỉ, ủy quyền và trách nhiệm phê chuẩn; (7) Trách nhiệm giám sát; (8) Giải quyết các vấn đề an toàn. [↑](#footnote-ref-10)
10. Bao gồm Cấp phép và Nộp kế hoạch bay, Quản lý không lưu, Thông tin-Dẫn đường - Giám sát, Khí tượng, Thông báo tin tức hàng không và Tìm kiếm cứu nạn [↑](#footnote-ref-11)
11. 04 tại chỗ: phương án đối phó tại chỗ; lực lượng tại chỗ; trang thiết bị tại chỗ; hậu cần tại chỗ theo quy định Nghị định số 92/2015/NĐ-CP của Chính phủ. [↑](#footnote-ref-12)
12. CThỏa thuận 4 thỏa thuận Paris về biến đổi khíVN. [↑](#footnote-ref-13)