

SỞ TƯ PHÁP TỈNH TUYỀN QUANG

ĐỀ CƯƠNG GIỚI THIỆU LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, Kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 10 tháng 12 năm 2025; Chủ tịch nước ký Lệnh công bố số 68/2025/L-CTN ngày 12/12/2025; có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2026. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 45/2013/QH13, Luật số 61/2014/QH13, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 18/2023/QH15, Luật số 49/2024/QH15 và Luật số 81/2025/QH15 hết hiệu lực từ ngày 1/7/2026 trừ các Điều khoản chuyển tiếp.

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

a) Cơ sở chính trị

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: “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; xóa bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số”; “Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”.

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

... Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”.

Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân xác định: *Một trong các nhiệm vụ, giải pháp của hệ thống chính trị về đổi mới tư duy, thống nhất cao về nhận thức và hành động, khơi dậy niềm tin, khát vọng dân tộc, tạo xung lực mới, khí thế mới để phát triển kinh tế tư nhân; đẩy mạnh cải cách, hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế, chính sách, bảo đảm và bảo vệ hữu hiệu quyền sở hữu, quyền tài sản, quyền tự do kinh doanh, quyền cạnh tranh bình đẳng của kinh tế tư nhân và bảo đảm thực thi hợp đồng của kinh tế tư nhân; tạo thuận lợi cho kinh tế tư nhân tiếp cận các nguồn lực về đất đai, vốn, nhân lực chất lượng cao; thúc đẩy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh doanh hiệu quả, bền vững trong kinh tế tư nhân...*

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

b) Cơ sở pháp lý

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

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

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

2. Cơ sở thực tiễn

a) Kết quả đạt được: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 61/2014/QH13 tại kỳ họp thứ 8. Sau 19 năm thực hiện,

Luật Hàng không dân dụng Việt (sau đây gọi tắt là Luật HKDDVN) đã thiết lập được hành lang pháp lý cho hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam; 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 quốc tế. 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 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.

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 năm 2025, cụ thể như sau:

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

- *Hai là, về an toàn hàng không:*

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

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

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

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

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

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

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

Quy hoạch;

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

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

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

- *Năm là, về vận chuyển hàng không:*

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

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

+ Sửa đổi khái niệm về vận tải hàng không thương mại; hàng không chuyên dụng và hàng không chung theo quy định của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới, 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 ban hành Luật HKDDVN năm 2025

Qua các đợt đánh giá, thanh tra, kiểm tra của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới, Cục Hàng không Liên bang Mỹ, Cơ quan An toàn hàng không Liên minh Châu Âu... 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 Tổ chức hàng không dân dụng thế giới, 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 Tổ chức hàng không dân dụng thế giới, Luật HKDDVN phải quy định vai trò, nhiệm vụ và quyền hạn của Nhà chức trách hàng không/người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không;

+ *Thứ hai, tổ chức và duy trì đội ngũ giám sát viên đáp ứng yêu cầu của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới:* 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 Tổ chức hàng không dân dụng thế giới. 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 Tổ chức hàng không dân dụng thế giới.

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

+ *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:* 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 Tổ chức hàng không dân dụng thế giới và thông lệ quốc tế;

+ *Thứ năm, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu để phát triển bền vững:* Liên Hợp Quốc và Tổ chức hàng không dân dụng thế giới 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. Trên cơ sở đó, Chính phủ đã chỉ đạo, triển khai nhiều nhiệm vụ để đáp ứng các thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam cam kết thực hiện. Vì vậy, Luật HKDDVN phải bổ sung các quy định về bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, phát triển bền vững.

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

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

1. Mục đích ban hành

Việc xây dựng Luật HKDDVN năm 2025 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 HKDDVN

Việc xây dựng Luật HKDDVN năm 2025 được thực hiện trên các quan điểm sau đây:

1. Phù hợp với Hiến pháp, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước.
2. Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.
3. Phát huy những ưu điểm của Luật HKDDVN, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực hàng không dân dụng. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của hàng không của các nước tiên tiến trên thế giới.
4. Thúc đẩy hoạt động hàng không trên nguyên tắc an toàn - chất lượng - hiện đại - chuyên nghiệp - minh bạch. Phát triển hàng không dân dụng theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước, các doanh nghiệp tham gia đầu tư kinh doanh hàng không, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước.
5. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; nâng cao hiệu quả chất lượng công tác phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.
6. Tạo đột phá trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng.

IV. BỐ CỤC CỦA LUẬT HKDDVN

Thực hiện tinh thần đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, Luật HKDDVN năm 2025 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 đã được sắp xếp, bố cục lại bao gồm 11 Chương và 107 Điều, cụ thể như sau:

1. Chương I: Quy định chung, gồm 12 Điều (từ Điều 01 đến Điều 12) quy định về: (1) Phạm vi điều chỉnh; (2) Giải thích từ ngữ; (3) Áp dụng pháp luật; (4) Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng; (5) Chính sách phát triển hàng không dân dụng; (6) Nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ trong hoạt động hàng không dân dụng; (7) Phát triển công nghiệp hàng không; (8) Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng; (9) Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng; (10) Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng; (11) Tạo thuận lợi hàng không; (12) Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng;

2. Chương II: Tàu bay, gồm 15 Điều (Từ Điều 13 đến Điều 27), quy định

về: (1) Đăng ký, quản lý và xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam; (2) Giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; (3) Nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; (4) Người khai thác tàu bay; (5) Quyền và đăng ký quyền đối với tàu bay; (5) Thông báo việc bán đấu giá tàu bay mang quốc tịch Việt Nam; (7) Thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay; (8) Các khoản nợ ưu tiên thanh toán; (9) Quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế; (10) Thuê, mua tàu bay; (11) Chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay; (12) Đình chỉ thực hiện chuyến bay; (13) Yêu cầu tàu bay hạ cánh; (14) Bắt giữ tàu bay; (15) Trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

3. Chương III: Cảng hàng không, gồm 11 Điều (Từ Điều 28 đến Điều 38), quy định về: (1) Phân loại cảng hàng không; (2) Quy hoạch cảng hàng không; (3) Đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không; (4) Đầu tư xây dựng cảng hàng không bằng nguồn vốn ngoài nhà nước; (5) Đầu tư xây dựng công trình trụ sở cơ quan nhà nước và công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không; (6) Hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không; (7) Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không; (8) Quản lý khai thác cảng hàng không; (9) Đưa vào khai thác, dừng khai thác cảng hàng không, công trình, một phần công trình tại cảng hàng không; (10) Điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không; (11) Bãi cất, hạ cánh.

4. Chương IV: Hoạt động bay, gồm 10 Điều (Từ Điều 39 đến Điều 48), quy định về: (1) Quản lý hoạt động bay; (2) Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; (3) Cấp phép bay; (4) Cường chế tàu bay vi phạm; (5) Quản lý lý chướng ngại vật để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay; (6) Sử dụng tần số vô tuyến điện; (7) Xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay; (8) Tin tức hàng không; (9) Bảo đảm hoạt động bay; (10) Tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

5. Chương V: Vận tải hàng không và hàng không chung, gồm 15 Điều (Từ Điều 49 đến Điều 63), quy định về: (1) Vận tải hàng không; (2) Điều lệ vận chuyển hàng không; (3) Quyền vận chuyển hàng không; (4) Hoạt động mua bán dịch vụ vận tải hàng không thương mại; (5) Vận chuyển hành khách, hành lý; (6) Từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình; (7) Quyền của hành khách; (8) Nghĩa vụ của hành khách; (9) Vận chuyển hàng hóa; (10) Từ chối vận chuyển hàng hóa; (11) Trách nhiệm cung cấp thông tin của người gửi hàng; (12) Người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế; (13) Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; (14) Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại; (15) Hàng không chung.

6. Chương VI: Trách nhiệm dân sự, gồm 02 mục, cụ thể:

- **Mục 1: Quyền và trách nhiệm dân sự của người vận chuyển** (từ Điều 64 đến Điều 74), quy định về: (1) Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển; (2) Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển; (3) Thỏa thuận về mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại; (4) Bồi thường thiệt hại cho người vận chuyển; (5) Tiền trả trước; (6) Khiếu nại và khởi kiện

người vận chuyển; (7) Người bị kiện; (8) Quyền của nhân viên, đại lý của người vận chuyển khi bị khiếu nại; (9) Thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam đối với tranh chấp trong vận tải hàng không quốc tế; (10) Giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài; (11) Thời hiệu khởi kiện về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển.

- **Mục 2: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất** (Từ Điều 75 đến Điều 78), quy định về: (1) Quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại; (2) Trách nhiệm bồi thường thiệt hại; (3) Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại; (4) Áp dụng các quy định về bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất.

7. Chương VII: An toàn hàng không và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, gồm 03 Mục, cụ thể:

- **Mục 1: Quản lý an toàn hàng không** (Từ Điều 79 đến Điều 85), quy định về: (1) An toàn hàng không; (2) Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam; (3) Hệ thống quản lý an toàn hàng không; (4) Hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không; (5) Trách nhiệm trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không; (6) Xây dựng văn hóa an toàn hàng không; (7) Giám sát viên an toàn hàng không;

- **Mục 2: Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay** (Từ Điều 86 đến Điều 87), quy định về: (1) Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay; (2) Tổ chức, phối hợp điều tra, thông báo, cung cấp hồ sơ liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.

8. Chương VIII: Nhân viên hàng không, gồm 03 Điều (từ Điều 88 đến Điều 90), quy định về: (1) Nhân viên hàng không; (2) Tổ bay; (3) Người chỉ huy tàu bay.

9. Chương IX: An ninh hàng không, gồm 08 Điều (từ Điều 91 đến Điều 98), quy định về: (1) Bảo đảm an ninh hàng không; (2) Thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế; (3) Kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không đối với chuyến bay; (4) Đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; (5) Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không; (6) Giám sát viên an ninh hàng không; (7) Chương trình an ninh hàng không; (8) Trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng;

10. Chương X: Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, gồm 05 Điều (từ Điều 99 đến Điều 103), quy định về: (1) Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; (2) Nhà chức trách hàng không Việt Nam; (3) Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam; (4) Hoạt động phối hợp quản lý nhà nước tại cảng hàng không; (5) Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không;

11. Chương XI: Điều khoản thi hành 03 Điều (Điều 104 và Điều 107), quy định về: (1) Sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật có liên quan; (2) Áp dụng quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp và tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước phục vụ mục đích công vụ; (3) Hiệu lực thi hành; (4)

Điều khoản chuyển tiếp

V. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA LUẬT HKDDVN NĂM 2025

1. Quy định chung

1.1. Phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

Nhằm đảm bảo phù hợp với định hướng xây dựng Luật chỉ “*quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc...*” Luật HKDDVN chỉ 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 chuyên dùng, hàng không chung, 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.

Các nội dung thuộc lĩnh vực tàu bay không người lái, tạm giữ tàu bay, khám xét tàu bay và các lĩnh vực chuyên ngành khác được thực hiện theo quy định của pháp luật tương ứng và phải bảo đảm thống nhất với nguyên tắc, yêu cầu quy định tại Luật này.

1.2. Giải thích từ ngữ (Điều 2)

Luật HKDDVN bổ sung và làm rõ các định nghĩa về an ninh, an toàn hàng không, cảng hàng không, và tàu bay, công trình thiết yếu, và cập nhật tiêu chuẩn quốc tế để bảo đảm an toàn khai thác bay, cụ thể:

- *An ninh hàng không* là bộ phận của an ninh quốc gia, được tiến hành bằng việc kết hợp sử dụng các biện pháp, nhân lực và nguồn lực vật chất nhằm bảo vệ hoạt động hàng không dân dụng, phòng ngừa và chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp.

- *An toàn hàng không* là trạng thái mà trong đó các rủi ro liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay được giảm thiểu, kiểm soát và đáp ứng mục tiêu theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

- *Cảng hàng không* là một khu vực xác định, bao gồm sân bay và các công trình, trang thiết bị phục vụ hoạt động hàng không.

- *Chuyến bay nội địa* là chuyến bay có tất cả các điểm cất cánh và điểm hạ cánh trong lãnh thổ của Việt Nam.

- *Chuyến bay quốc tế* là chuyến bay có ít nhất một điểm cất cánh hoặc hạ cánh ngoài lãnh thổ của Việt Nam.

- *Chướng ngại vật hàng không* là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước, trong không trung hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

- *Công trình thiết yếu của cảng hàng không* là hệ thống các công trình tối thiểu cần có để bảo đảm cảng hàng không có thể khai thác và hoạt động an toàn.

- *Dịch vụ hàng không* là dịch vụ liên quan trực tiếp đến khai thác tàu bay,

hoạt động bay, khai thác cảng hàng không.

- *Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay* là doanh nghiệp thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

- *Doanh nghiệp cảng hàng không* là doanh nghiệp tổ chức thực hiện đầu tư, kinh doanh cảng hàng không.

- *Doanh nghiệp vận tải hàng không* là doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không thương mại hoặc kinh doanh vận tải hàng không chuyên dùng.

- *Đường hàng không* là khu vực trên không có giới hạn xác định về độ cao, chiều rộng và được kiểm soát.

- *Giám sát an ninh hàng không* là hoạt động được thực hiện bởi Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam nhằm bảo đảm các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng tuân thủ quy định về an ninh hàng không.

- *Giám sát an toàn hàng không* là hoạt động được thực hiện bởi Nhà chức trách hàng không Việt Nam nhằm bảo đảm các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng tuân thủ quy định về an toàn hàng không.

- *Hãng hàng không* là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại.

- *Hàng hóa* là tài sản được vận chuyển bằng tàu bay mà không phải bưu gửi, trang thiết bị, vật tư của tàu bay hoặc hành lý được vận chuyển hoặc không được vận chuyển cùng hành khách.

- *Hành lý* là tài sản cá nhân của hành khách hoặc tổ bay được vận chuyển theo thỏa thuận với người vận chuyển.

- *Hoạt động hàng không dân dụng* là việc sử dụng tàu bay và các hoạt động liên quan để thực hiện vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng, hàng không chung.

- *Công trình tại cảng hàng không* là các công trình phục vụ cho hoạt động khai thác cảng hàng không bao gồm sân bay, các công trình an ninh hàng không, các công trình cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, dịch vụ hàng không và các công trình khác tại cảng hàng không.

- *Công trình bảo đảm hoạt động bay* là các công trình phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong và ngoài khu vực cảng hàng không, bao gồm 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 bảo đảm hoạt động bay khác.

- *Máy bay* là tàu bay nặng hơn không khí có động cơ, lấy lực nâng khi bay chủ yếu từ lực tác động tương hỗ với luồng không khí trên các bề mặt cố định trong các điều kiện bay cụ thể.

- *Người vận chuyển* là doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không bao gồm người vận chuyển thực tế và người vận chuyển theo hợp đồng.

- *Phép bay* là văn bản hoặc hiệu lệnh do người hoặc cơ quan có thẩm quyền cấp, xác định điều kiện và giới hạn được phép hoạt động của tàu bay.

- *Quốc gia của người khai thác tàu bay* là quốc gia mà người khai thác tàu bay đặt trụ sở chính hoặc quốc gia nơi thường trú của người khai thác tàu bay

trong trường hợp người khai thác tàu bay không có trụ sở chính.

- *Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay* là quốc gia nơi tàu bay được đăng ký quốc tịch.

- *Sân bay* là khu vực xác định trên mặt đất, mặt nước thuộc cảng hàng không để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.

- *Tàu bay* là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, trù:

+ Thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất;

+ Tàu bay không người lái và phương tiện bay khác theo quy định của Luật Phòng không nhân dân.

- *Vận tải hàng không thương mại thường lệ* là vận tải hàng không thương mại bao gồm các chuyến bay được thực hiện đều đặn, theo lịch bay được công bố và được mở công khai cho công chúng sử dụng.

- *Vận tải hàng không thương mại không thường lệ* là vận tải hàng không thương mại nhưng không có đủ các yếu tố của vận tải hàng không thương mại thường lệ.

- *Vùng thông báo bay* là khu vực trên không có kích thước xác định mà trong đó dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động trong bảo đảm hoạt động bay được cung cấp.

- *Vùng trời sân bay* là khu vực trên không có giới hạn ngang và giới hạn cao phù hợp với đặc điểm của từng sân bay, phục vụ cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, bay chờ trên sân bay.

1.3. Hoạt động áp dụng pháp luật (Điều 3)

- Hoạt động hàng không dân dụng thực hiện theo quy định của Luật này, quy định của pháp luật có liên quan và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

- Trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội ban hành sau ngày Luật này có hiệu lực thi hành cần quy định đặc thù về hoạt động hàng không dân dụng khác với quy định của Luật này thì phải xác định cụ thể nội dung thực hiện hoặc không thực hiện theo quy định của Luật này, nội dung thực hiện theo quy định của luật, nghị quyết đó.

- Khi có xung đột pháp luật, việc áp dụng pháp luật được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

+ Pháp luật của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay được áp dụng đối với quan hệ xã hội phát sinh trong tàu bay đang bay và áp dụng để xác định các quyền đối với tàu bay;

+ Pháp luật của quốc gia nơi thực hiện việc cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay được áp dụng đối với việc trả tiền công cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay đó;

+ Pháp luật của quốc gia nơi xảy ra tai nạn do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau, do tàu bay đang bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất được áp dụng đối với việc bồi thường thiệt hại.

1.4. Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng

- Bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu về hội nhập quốc tế trên cơ sở bình đẳng, cùng có lợi.
- Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong lĩnh vực hàng không dân dụng.
- Thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng không dân dụng Việt Nam theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế.

1.5. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng

- Đưa thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác vào không trung gây ảnh hưởng đến an toàn bay.
- Cố ý làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin bảo đảm hoạt động bay, các trang thiết bị khác tại cảng hàng không, các hệ thống, thiết bị phục vụ bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài cảng hàng không hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại sân bay.
- Tự ý thay đổi, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ thiết bị, tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc gây cản trở hoạt động hàng không.
- Xây dựng các công trình, lắp đặt các trang thiết bị khác ảnh hưởng đến an toàn bay, hoạt động của các trang thiết bị tại cảng hàng không; hoạt động gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tại cảng hàng không.
- Lắp đặt, sử dụng các loại đèn, ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể trong khu vực cảng hàng không hoặc khu vực lân cận cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không hoặc việc nhận biết cảng hàng không.
- Nuôi, thả động vật trong khu vực cảng hàng không.
- Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không và khu vực hạn chế trái quy định.
- Phá hủy, gây hư hại, làm biến dạng, di chuyển vật đánh dấu, vật ngăn cách, vật ghi tín hiệu, vật bảo vệ tại cảng hàng không; làm hư hại các ký hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không.
- Đe dọa, uy hiếp an toàn bay, gây nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác trong tàu bay.
- Làm hư hỏng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.
- Tiết lộ trái phép thông tin hành khách, người sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.
- Mua, bán, cho, nhận quyền vận chuyển hàng không; sử dụng thương hiệu, bao gồm tên thương mại và nhãn hiệu gây nhầm lẫn với doanh nghiệp hàng không khác.
- Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.
- Nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật và cơ quan có thẩm quyền.
- Sử dụng thiết bị bay không người lái trái phép tại cảng hàng không và khu

vực lân cận cảng hàng không.

- Cố ý che giấu, không thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay, làm sai lệch thông tin, làm hư hỏng hoặc phá hủy các thiết bị kiểm tra và các bằng chứng khác liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay.

2. Quy định về Tàu bay

(1) Quy định tàu bay mang quốc tịch Việt Nam khi được đăng ký trong Quốc tịch tàu bay Việt Nam; điều kiện đăng ký, xóa đăng ký quốc tịch; được ghi vào sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam.

(2) Tàu bay hoạt động phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

(3) Tàu bay phải được khai thác theo chương trình bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.

(4) Kinh doanh và Nhập khẩu: Quy định về nhập khẩu tàu bay, động cơ, cánh quạt, và trang thiết bị phải đảm bảo an ninh, an toàn, và độ tuổi tàu bay đã qua sử dụng. Kinh doanh bảo dưỡng, thiết kế, sản xuất tàu bay là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.

3. Quy định nghĩa vụ của người vận chuyển khi vận chuyển hành khách

Luật HKDDVN quy định một số nghĩa vụ của người vận chuyển khi vận chuyển hành khách như sau:

(1) Vận chuyển hành khách và hành lý đến địa điểm đến theo thỏa thuận và giao hành lý ký gửi cho người có quyền nhận;

(2) Công bố công khai tiêu chuẩn dịch vụ vận tải hàng không thương mại;

(3) Thông báo kịp thời cho hành khách thông tin về chuyến bay; phải quan tâm, chăm sóc hành khách, đặc biệt đối với hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển;

(4) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển mà không phải do lỗi của hành khách thì người vận chuyển phải thông báo kịp thời, xin lỗi hành khách, bảo đảm việc ăn, nghỉ, đi lại và chịu các chi phí có liên quan trực tiếp phù hợp với thời gian phải chờ đợi tại cảng hàng không;

(5) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển do lỗi của người vận chuyển thì ngoài việc thực hiện nghĩa vụ quy định tại (3), (4), người vận chuyển phải thu xếp hành trình phù hợp cho hành khách hoặc hoàn trả lại tiền phần vé chưa sử dụng theo yêu cầu của hành khách mà không được thu bất kỳ một khoản tiền liên quan nào;

(6) Trường hợp do lỗi của người vận chuyển, hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài thì người vận chuyển có trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ và phải trả một khoản bồi thường ứng trước không hoàn lại cho hành khách bằng tiền hoặc chứng từ khác có giá trị tương đương. Trường hợp phải bồi thường thiệt hại theo trách nhiệm dân sự của người vận chuyển thì khoản bồi thường này được trừ vào khoản bồi thường theo trách nhiệm dân sự;

(7) Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin do mình công bố, thông báo theo quy định.

4. Các nội dung kế thừa

- Luật HKDDVN năm 2025 kế thừa phát triển các quy định đã được áp dụng ổn định, có hiệu quả, thực tiễn kiểm nghiệm tốt: Trong đó kế thừa hoàn toàn quy định về áp dụng pháp luật quốc gia; về thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay; về các khoản nợ ưu tiên; về bắt giữ tàu bay; về bảo hiểm bắt buộc, trách nhiệm bồi thường thiệt hại, về thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế.

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

5. Các nội dung sửa đổi

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

(2) Sửa đổi quy định để cho phép hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác được thực hiện theo quy định của Luật này; hoạt động của tàu bay công vụ thuộc lực lượng vũ trang hoặc của các cơ quan nhà nước khác phục vụ mục đích công vụ không thuộc phạm vi điều chỉnh của luật này khi chưa có Luật riêng điều chỉnh.

(3) Sửa đổi 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, nâng cao chỉ số tín nhiệm của Việt Nam theo khuyến cáo của Nhóm công tác hàng không AWG, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp hàng không Việt Nam tiếp cận được các nguồn tín dụng trong hoạt động thuê mua tàu bay.

(4) Sửa đổi quy định về việc “nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động” 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 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, việc sửa đổi quy định về tổ chức, sử dụng và khai thác vùng trời được thực hiện theo nguyên tắc linh hoạt, tối ưu hóa khai thác hiệu quả vùng trời

phục vụ hàng không dân dụng, tuân thủ quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Đồng thời, sửa đổi các quy định về quản lý hoạt động bay nhằm đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin, phù hợp với quy định của Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(7) Sửa đổi các nội dung liên quan đến vận chuyển hàng không, nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách, 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 góp phần giảm tình trạng chậm chuyển, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách, đảm bảo điều hòa liên tục, hiệu quả năng lực của các cảng hàng không, sân bay, nhu cầu của các hãng hàng không trong hoạt động vận chuyển.

(8) Sửa đổi quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dụng và vận chuyển hàng không thương mại. Luật đã chia cụ thể: vận tải hàng không thương mại (hoạt động bay để vận chuyển hành khách, hàng hóa hoặc bưu gửi nhằm mục đích thương mại); hàng không chuyên dụng (hoạt động bay chuyên dụng như nông nghiệp, xây dựng, quay phim chụp ảnh, khảo sát, cứu hộ, quay phim, đo đạc, tìm kiếm cứu nạn, quảng cáo trên không...) và hàng không chung (hoạt động bay không phải là vận chuyển hàng không thương mại hoặc hàng không chuyên dụng), nhằm thiết lập quy trình cấp phép và giám sát riêng biệt cho từng loại hình khai thác phù hợp với thông lệ quốc tế, tránh nhầm lẫn.

6. Các nội dung bổ sung

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

(2) Bổ sung quy định quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không; phát huy chức năng lưỡng dụng của sân bay, việc quy định tính chất sử dụng lưỡng dụng của cảng hàng không, sân bay bao gồm cả các quy định về đầu tư mở rộng, nâng cấp, cải tạo công trình hàng không nhằm khai thác lưỡng dụng, việc đưa quy định này vào Luật nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc huy động nguồn lực cho đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, sân bay, phù hợp với nhu cầu khai thác thực tế hiện nay.

(3) 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.

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

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

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

Thực hiện về chủ trương của Đảng về đẩy mạnh nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số và phát triển công nghiệp hàng không, bảo vệ môi trường theo tinh thần Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng 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 6: *Nhà nước có chính sách thúc đẩy phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam và công nghiệp phụ trợ; đột phá về khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng; đảm bảo năng lực quản lý về hàng không dân dụng theo tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới*. 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.

8. Điều khoản thi hành

(1) Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật chuyên ngành như: Luật đất đai; Luật phí và lệ phí;

(2) Luật này có hiệu lực từ ngày 01/7/2026.

(3) Áp dụng quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp và tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước phục vụ mục đích công vụ Căn cứ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Chính phủ quy định việc áp dụng Luật này đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp; quy định việc áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này đối với tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước phục vụ mục đích công vụ.

9. Điều khoản chuyển tiếp

(1). Các công trình tại cảng hàng không dân dụng đã được cơ quan có thẩm quyền cho phép đầu tư, xây dựng trên đất quốc phòng, an ninh và tài sản công trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được thực hiện theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 30 của Luật này.

(2). Doanh nghiệp sở hữu công trình tại cảng hàng không trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng công trình hiện hữu theo quy hoạch để quản lý, khai thác đến hết thời hạn thuê đất.

(3). Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc và quy hoạch cảng hàng không, sân bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt trước ngày Luật này có hiệu lực tiếp tục được thực hiện cho đến khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh hoặc thay thế.

(4). Giấy chứng nhận người khai thác cảng hàng không, sân bay, giấy phép kinh doanh cảng hàng không, sân bay, giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, giấy phép kinh doanh hàng không chung được cơ quan có thẩm quyền cấp trước ngày 01/7/2025 tiếp tục có hiệu lực cho đến khi được thu hồi, hủy bỏ hoặc thay thế./.

Nơi nhận:

- Các Ban Đảng, UBKT, VP - Tỉnh ủy;
- Các Ban HĐND tỉnh, VP Đoàn ĐBQH&HĐND tỉnh;
- UBNDTTQ&TCCTXH tỉnh;
- Các sở, ban, ngành cấp tỉnh;
- Hội Luật gia tỉnh; Đoàn Luật sư tỉnh;
- Các tổ chức đại diện cho doanh nghiệp, hợp tác xã;
- Thành viên Hội đồng phối hợp PBGDPL tỉnh;
- Báo cáo viên pháp luật cấp tỉnh;
- Các cơ quan TW đóng tại địa phương tương đương cấp tỉnh;
- UBND các xã, phường;
- Trang TTĐT PBGDPL tỉnh (đăng tải);
- Trang TTĐT STP (đăng tải);
- Lưu: VT, PNV1 (ĐXDũng).

SỞ TƯ PHÁP TỈNH TUYẾN QUANG