|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ XÂY DỰNG**Số: /BC-BXD |  **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2025* |

**BÁO CÁO**

**Tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam**

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành tổng kết việc thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Kết quả như sau:

**Phần I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT**

**I. Bối cảnh trong nước và quốc tế**

Hàng không dân dụng Việt Nam là động lực tăng trưởng kinh tế quan trọng, có tác động lan tỏa đến các ngành, lĩnh vực phát triển kinh tế xã hội khác, góp phần mở rộng không gian phát triển của các địa phương, vùng và cả nước, đồng thời là biểu tượng của hội nhập quốc tế, sức mạnh công nghệ và năng lực cạnh tranh quốc gia của Việt Nam, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh, đối ngoại.

Hàng không dân dụng Việt Nam đã có những bước phát triển mạnh mẽ trong hai thập kỷ vừa qua về vận chuyển hàng không và đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay. Trong những năm gần đây, hàng không dân dụng Việt Nam đang đứng trước những cơ hội, thách thức mới về yêu cầu thay đổi cấu trúc theo hướng đa dạng hóa để đáp ứng các nhu cầu, đòi hỏi của thị trường trong nước, quốc tế và nhu cầu đi lại của nhân dân; yêu cầu thay đổi về phương thức quản lý, quản trị, phương thức hoạt động để phục hồi sự phát triển và tái cơ cấu các nguồn lực trong đó có nguồn nhân lực hàng không trình độ cao; bảo đảm hài hòa giữa nhiệm vụ nhiệm vụ phát triển kinh tế với quốc phòng, an ninh và đối ngoại.

Các tác động từ tranh chấp, xung đột quốc tế, các cuộc chiến thương mại toàn cần đã làm giá nhiên liệu hàng không tăng lên rất cao, một số đường bay quốc tế phải thay đổi dẫn đến chi phí vận chuyển tăng, số lượng khách quốc tế bị sụt giảm. Chưa kể, để phục hồi lĩnh vực này và đảm bảo cho nhu cầu vận chuyển và sự phát triển của ngành du lịch, cần có sự đầu tư thỏa đáng vào kết cấu hạ tầng tại các cảng hàng không, sân bay để tránh tình trạng quá tải.

## Song song với bối cảnh quốc tế, hàng không Việt Nam cũng đang đứng trước bối cảnh trong nước có nhiều thay đổi gắn phát triển và đổi mới đất nước gắn với các yêu cầu khách quan mà bối cảnh quốc tế mang lại. Trong xu thế toàn cầu hóa, cách mạng công nghiệp 4.0, các xu hướng mới trong Kỷ nguyên số - xanh, cùng với cạnh tranh địa - chính trị, Đảng và Nhà nước ta đã ban hành và chỉ đạo tập trung thực hiện các chính sách mới về phân cấp, phân quyền, cải cách tư pháp, cải cách thể chế, chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ… nhằm khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển bứt phá, tăng tốc trong kỷ nguyên vươn mình của dân tộc. Hơn nữa việc thực hiện Nghị quyết số 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; Kết luận số 127-KL/TW ngày 28/02/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về triển khai nghiên cứu, đề xuất tiếp tục sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị; Kết luận số 137-KL/TW ngày 28/3/2025 của Bộ Chính trị, Ban Bí thư về Đề án sắp xếp, tổ chức lại đơn vị hành chính các cấp và xây dựng mô hình tổ chức địa phương 02 cấp đang được Chính phủ đẩy mạnh thông qua hàng loạt hoạt động về rà soát, xây dựng văn bản quy phạm pháp luật nhằm thực hiện các chính sách mới về phân cấp, phân quyền, cải cách tư pháp, cải cách thể chế, cải cách bộ máy hành chính nhà nước dân chủ, chuyên nghiệp, hiện đại, tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả, kiến tạo phát triển, liêm chính, phục vụ Nhân dân; thực hiện việc chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ… nhằm khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển.

**II. Quá trình thực hiện tổng kết**

Việc tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đã được Bộ Xây dựng (trước đây là Bộ Giao thông vận tải) thực hiện từ năm 2022 thông qua việc lấy ý kiến của các đối tượng thực thi, chịu tác động bằng văn bản và tổ chức Hội nghị trên toàn quốc. Các bộ, ngành, các doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng không đều đã đóng góp ý kiến và thống nhất với nội dung của báo cáo tổng kết. Ngày 29/12/2023 Bộ Xây dựng (trước đây là Bộ Giao thông vận tải) đã có Báo cáo số 15253/BC-BGTVT tổng kết thi hành Luật HKDDVN trong Hồ sơ đề nghị xây dựng luật kèm theo Tờ trình 15259/TTr-BGTVT gửi Chính phủ.

Thực hiện Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29/02/2024 của Chính phủ, Thông báo số 74/TB-VPCP ngày 01/3/2025 của Văn phòng Chính phủ, Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về điều chỉnh Chương trình lập pháp năm 2025 và để chuẩn bị cho Hồ sơ chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam[[1]](#footnote-1), Bộ Xây dựng đã rà soát và hoàn thiện Báo cáo tổng kết theo hướng “*xác định rõ những khó khăn, vướng mắc từ quy định của pháp luật và thực tiễn thi hành, đề xuất các chính sách nhằm giải quyết các khó khăn, vướng mắc, phát triển ngành hàng không Việt Nam hiện đại, góp phần phát triển kinh tế - xã hội theo đúng chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước*”[[2]](#footnote-2).

**Phần 2. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

**LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

**I. TỔ CHỨC THI HÀNH VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT**

**1. Tình hình xây dựng văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành**

Thực thi Luật HKDDVN, Chính phủ, Bộ Xây dựng và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo các nội dung được Luật giao. Đến nay, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật HKDDVN đã được ban hành gồm: 01 Pháp lệnh, 12 Nghị định của Chính phủ, 02 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 25 Thông tư thuộc thẩm quyền ban hành của các Bộ trưởng: Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Bộ Thông tin truyền thông, Bộ Y tế *(chi tiết tại Phụ lục 1 kèm theo Báo cáo này).* Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) hướng dẫn, triển khai thi hành Luật HKDDVN đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự thủ tục và thẩm quyền ban hành; tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển hàng không dân dụng, góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành giao thông vận tải và công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

**2. Công tác tuyên truyền, phổ biến**

Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật HKDDVN và các văn bản hướng dẫn thi hành được xác định là công tác trọng tâm, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng nhằm bảo đảm an ninh, an toàn.

Các cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng đã phối hợp với cơ quan thông tin đại chúng, cơ quan quản lý chuyên ngành triển khai có hiệu quả việc tuyên truyền, phổ biến các chính sách pháp luật về hàng không dân dụng đến mọi đối tượng chịu tác động; thường xuyên cập nhật các VBQPPL mới ban hành trên cổng thông tin điện tử; thực hiện công bố các thủ tục hành chính mới; ban hành sổ tay hướng dẫn về nghiệp vụ hàng không… tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong việc tra cứu, tiếp cận thông tin một cách kịp thời. Nhiều hội nghị, hội thảo tuyên truyền phổ biến, lấy ý kiến đối với VBQPPL về hàng không dân dụng với sự tham gia của các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không, các hiệp hội đã được triển khai thực hiện.

**3. Công tác cải cách hành chính**

Luật HKDDVN và các văn bản hướng dẫn đã góp phần thúc đẩy tiến trình cải cách hành chính theo chủ trương của Chính phủ. Điều này đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, tạo điều kiện thuận lợi đối với hoạt động của doanh nghiệp và người dân. Việc cắt giảm, nâng cao chất lượng thủ tục hành chính; đơn giản hóa về trình tự, cách thức, hồ sơ, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục; giảm chi phí thực hiện thủ tục hành chính; tiếp nhận, xử lý nhanh các phản ảnh, kiến nghị của người dân và doanh nghiệp trong việc thực hiện thủ tục hành chính được thực hiện một cách thường xuyên, liên tục. Trong quá trình xây dựng VBQPPL, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiến hành đánh giá đầy đủ tác động của thủ tục hành chính để đảm bảo sự cần thiết, tính hợp hiến, hợp pháp và chi phí thực hiện. Tính từ năm 2014 đến tháng 3/2025: lĩnh vực hàng không đã thực hiện bãi bỏ 92/189 thủ tục hành chính, đơn giản hóa 142/189 thủ tục hành chính; triển khai dịch vụ công trực tuyến toàn phần 24 thủ tục hành chính; dịch vụ công trực tuyến một phần 69 thủ tục hành chính.

**4. Công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật và xử lý vi phạm**

Công tác kiểm tra việc thực hiện theo dõi thi hành pháp luật về hàng không dân dụng được thực hiện thường xuyên trên tất cả lĩnh vực: quản lý cảng hàng không sân bay; quản lý hoạt động bay; an toàn hàng không; an ninh hàng không; vận tải hàng không. Công tác thanh tra được tiến hành toàn diện, thường xuyên, ở mọi cấp, mọi đối tượng quản lý giúp phát hiện sơ hở, thiếu sót của hệ thống nhằm khắc phục và phòng ngừa kịp thời.

**II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC QUY ĐỊNH CỦA LUẬT HKDDVN**

**A. Công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng**

***\* Kết quả đạt được***

*1. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng không dân dụng*

Hoạt động hàng không dân dụng được tổ chức, vận hành theo một hệ thống thống nhất, đồng bộ, chịu sự quản lý nhà nước về hàng không dân dụng của Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) và Nhà chức trách hàng không nhằm đảm bảo nguyên tắc: tôn trọng độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không; bảo đảm yêu cầu quốc phòng, an ninh, khai thác có hiệu quả tiềm năng về hàng không phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Các quy định về Nhà chức trách hàng không đã được củng cố và ghi nhận trong Luật HKDDVN sửa đổi, bổ sung năm 2014. Cục HKVN là cơ quan trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không với các thẩm quyền, nhiệm vụ được ghi nhận tại Điều 9 Luật HKDDVN, Nghị định số 66/2015/NĐ-CP của Chính phủ. Nhìn chung các quy định này đã tiệm cận với mô hình chung trong quản lý hàng không dân dụng của các quốc gia thành viên ICAO. Nhà chức trách hàng không Việt Nam đã thiết lập hệ thống giám sát bảo đảm an toàn hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế, trực tiếp chỉ đạo, chỉ huy xử lý các tình huống uy hiếp an toàn, an ninh hàng không, sự cố hàng không, ứng phó ban đầu với các hành vi khủng bố, can thiệp bất hợp pháp, các tình huống cấp thiết; thực hiện các biện pháp khẩn cấp; tổ chức sử dụng vùng trời, thiết lập đường hàng không, xây dựng phương thức bay, chịu trách nhiệm trước cộng đồng quốc tế về việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, gắn việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay với công tác quản lý, bảo vệ vùng trời quốc gia.

Bên cạnh đó, khoản 1 Điều 59 Luật HKDDVN quy định Cảng vụ hàng không thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật; được trao quyền kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay. Trong thời gian qua, các Cảng vụ hàng không đã thể hiện rõ vai trò, vị trí và thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay.

Qua các đợt thanh sát về an ninh, an toàn hàng không toàn cầu của ICAO theo phương thức giám sát liên tục tại Việt Nam trong những năm qua, Việt Nam được đánh giá với kết quả tổng thể xấp xỉ 80% về mức độ thực hiện trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam về an ninh hàng không và hệ thống giám sát an toàn của Nhà nước. Đây là mức cao hơn so với yêu cầu của ICAO đối với các quốc gia về đạt điểm số trung bình là 75%. Kết quả trên là sự ghi nhận của cộng đồng quốc tế đối với việc thực hiện trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đáp ứng cơ bản quy định, tiêu chuẩn, thông lệ quốc tế và đáp ứng nhu cầu phát triển của hàng không dân dụng Việt Nam; tạo môi trường thuận lợi, bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn hoạt động hàng không.

*2. Chính sách của Nhà nước về hàng không dân dụng*

Việt Nam có rất nhiều lợi thế để phát triển ngành hàng không dân dụng với lợi thế về không gian, vị trí địa - chiến lược, dân số đông cùng với sự bùng nổ của tầng lớp trung lưu, xu hướng hội nhập giao thương quốc tế và cơ sở sản xuất lớn mạnh là những yếu tố then chốt bảo đảm sự phát triển vững chắc của ngành hàng không Việt Nam. Vì vậy, các chính sách quy định tại Luật HKDDVN đã tạo điều kiện để thúc đẩy phát triển ngành hàng không, tạo động lực góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế và bảo vệ Tổ quốc. Các chính sách đã khuyến khích, thu hút các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư xây dựng, khai thác, kinh doanh và phát triển hàng không dân dụng, hình thành và phát triển đội tàu bay mới, đa dạng, hiện đại và thân thiện môi trường, nguồn nhân lực hàng không ngày càng phát triển cả về chất và lượng, hợp tác, hội nhập quốc tế ngày càng đẩy mạnh… phục vụ mục tiêu xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh của đất nước, vùng và địa phương.

Đối với chính sách khuyến khích, thu hút đầu tư xây dựng và phát triển hàng không dân dụng: trong thời gian từ năm 2006 đến nay quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải hàng không được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 21/QĐ-TTg năm 2009, Quyết định số 236/QĐ-TTg năm 2018, Quyết định số 648/QĐ-TTg năm 2023 trong đó quy định cụ thể các nội dung về chính sách khuyến khích, thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng và phát triển cảng hàng không, sân bay, phát triển đội tàu bay trên cơ sở phối hợp lập, thẩm định của các bộ, ngành, địa phương liên quan.

Đối với chính sách thuế, phí, lệ phí, giá trong lĩnh vực hàng không dân dụng:

- Về chính sách ưu đãi: để khuyến khích các hãng hàng không tham gia khai thác và duy trì đường bay đi, đến Việt Nam, trong những năm qua, ngành hàng không luôn duy trì chính sách ưu đãi giá đối với các hãng hàng không Việt Nam mới tham gia khai thác thị trường vận chuyển hàng không; hãng hàng không khai thác chuyến bay quốc tế mới thường lệ đi, đến Việt Nam, chính sách ưu đãi đối với hoạt động bay đào tạo, huấn luyện phi công;

- Về chính sách thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu: pháp luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu hiện hành đã có quy định ưu đãi thuế đối với lĩnh vực hàng không như miễn thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu đối với hàng hóa tạm nhập, tái xuất hoặc tạm xuất, tái nhập trong thời hạn nhất định là máy móc, thiết bị, linh kiện, phụ tùng tạm nhập để thay thế, sửa chữa tàu bay nước ngoài hoặc tạm xuất để thay thế, sửa chữa tàu biển, tàu bay Việt Nam ở nước ngoài; hàng hóa tạm nhập, tái xuất để cung ứng cho tàu bay nước ngoài neo đậu tại cảng Việt Nam.

- Về chính sách giảm giá, phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không: giảm đến 20% một số loại phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không; giảm 50% một số giá dịch vụ chuyên ngành hàng không, giảm đến 70% thuế bảo vệ môi trường đối với nhiên liệu bay trong giai đoạn chịu ảnh hưởng bởi dịch bệnh.

Đối với chính sách phát triển công nghiệp hàng không: Luật HKDDVN đã có quy định về quản lý việc nghiên cứu, chế tạo, sản xuất, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay.

Công tác tăng cường hợp tác quốc tế, gia nhập và tổ chức thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên: hiện tại, Việt Nam đã ký 76 hiệp định hàng không song phương và đa phương; gia nhập 28 các điều ước quốc tế đa phương về hàng không dân dụng *(chi tiết tại Phụ lục 3 kèm theo);* tích cực tham gia vào việc xây dựng thị trường hàng không thống nhất ASEAN (ASAM), đàm phán xây dựng các hiệp định vận tải hàng không đa phương theo hướng tự do hóa giữa ASEAN và các đối tác như Trung Quốc, EU, Nhật Bản, Hàn Quốc, New Zealand... Tiếp tục hỗ trợ các bạn Lào, Campuchia trong lĩnh vực giám sát an toàn hàng không; thúc đẩy hợp tác với các quốc gia phát triển về hàng không như Pháp, Hà Lan, Nhật Bản, Hoa Kỳ thông qua các thỏa thuận hợp tác kỹ thuật. Đặc biệt, năm 2014, Việt Nam đã trở thành thành viên của Công ước về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động và Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với trang thiết bị tàu bay (Công ước, Nghị định thư Cape Town), năm 2018 trở thành thành viên Công ước Montreal 1999 về thống nhất một số quy tắc đối với vận chuyển bằng đường hàng không quốc tế.

Việc ký kết các hiệp định, thỏa thuận hàng không song phương và đa phương đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động khai thác, mở rộng thị trường của các hãng hàng không Việt Nam, đem lại vị thế cho Việt Nam trên trường quốc tế, mang lại những giá trị thương mại tích cực cho hoạt động hàng không dân dụng nói riêng và giá trị thương mại cho nền kinh tế Việt Nam nói chung.

*3. Công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm*

Công tác thanh tra, kiểm tra**,** xử phạt vi phạm hành chính có vai trò quan trọng góp phần tăng cường, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng không dân dụng. Công tác thanh tra, kiểm tra tập trung vào lĩnh vực an ninh, an toàn hàng không chiếm tỷ trọng lớn (hơn 40%). Nội dung thanh tra, kiểm tra về chất lượng dịch vụ cũng nhận được sự quan tâm, chỉ đạo của các cấp có thẩm quyền, nhất là vấn đề chậm, hủy chuyến. Qua công tác thanh tra, kiểm tra chuyên ngành, đã kịp thời phát hiện những tồn tại, khó khăn, vướng mắc, bất cập và kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số VBQPPL; đồng thời yêu cầu khắc phục và xử lý các sai phạm theo quy định, giữ nghiêm kỷ cương, pháp chế xã hội chủ nghĩa. Công tác xử lý “chồng chéo” trong hoạt động thanh tra, kiểm tra đã được chú trọng, nghiêm túc triển khai thực hiện theo Chỉ thị số 20/CT-TTg ngày 17/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc chấn chỉnh hoạt động thanh tra, kiểm tra đối với doanh nghiệp. Xử lý vi phạm hành chính được thực hiện kịp thời, công minh, đúng đối tượng và hành vi vi phạm; đúng trình tự, thủ tục quy định của pháp luật, không để xảy ra khiếu nại, tố cáo. Trong giai đoạn từ năm 2015 đến hết năm 2024, 115 cuộc thanh tra đã được tiến hành trong ngành hàng không dân dụng, trong đó có 111 cuộc thanh tra chuyên ngành, 06 cuộc thanh tra hành chính; ban hành 3.708 quyết định xử phạt vi phạm hành chính với số tiền xử phạt là 27.720.000.000 đồng và tước quyền sử dụng giấy phép của nhiều cá nhân. Các quyết định xử phạt đúng trình tự, thủ tục, không phát sinh khiếu nại về quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Ngoài ra, nhiều cuộc kiểm tra chuyên ngành đối với các tổ chức, cá nhân hoạt động hàng không dân dụng cũng được thực hiện.

*4. 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*

Lĩnh vực hàng không là lĩnh vực có tính đặc thù và tiên phong ứng dụng nhiều thành quả của khoa học, công nghệ trên cơ sở đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế. Việc ứng dụng các sản phẩm khoa học và công nghệ như: hệ thống đèn hiệu sân bay, hệ thống giám sát phụ thuộc tự động (ADS-B), hệ thống xử lý điện văn không lưu (AMHS), hệ thống tự động quản lý không lưu (ATM), hệ thống tích hợp xử lý kế hoạch bay và dữ liệu bay, hệ thống xử lý điện văn không lưu (AMHS), các hệ thống SIM công nghệ 3D phục vụ công tác huấn luyện, đào tạo đã nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ của các công tác điều hành hoạt động bay. Các hệ thống đặt vé giữ chỗ toàn cầu (Galileo, Amadeus), hệ thống làm thủ tục hành khách (Sabres), hệ thống thông tin hành khách trước chuyến bay (APIS), hệ thống CUTE (Common Use Terminal Equipment) làm thủ tục hành khách đã góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian, chi phí đi lại cho hành khách.

Chuyển đổi số đã và đang được thực hiện theo lộ trình quy định tại Quyết định số 794/QĐ-TTg ngày 03/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, ngành hàng không đang tập trung phát triển hạ tầng số, nền tảng số thông qua một số hoạt động như: sử dụng phần mềm CASORT để cung cấp, quản lý thông tin tàu bay, phi công; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu phương tiện, người điều khiển phương tiện hàng không, kết cấu hạ tầng giao thông hàng không; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu chuyên ngành hàng không để cho phép sử dụng các thông tin vào mục đích quản lý nhà nước, đảm bảo việc vận hành các hoạt động hàng không một cách kịp thời, chính xác, đồng bộ… Các hoạt động quản lý chuyến bay chuyên cơ, an ninh hàng không, quản lý, điều phối giờ cất, hạ cánh (slot) đều đã được thực hiện thông qua hệ thống phần mềm bảo đảm an ninh, an toàn.

Công tác bảo vệ môi trường lĩnh vực hàng không dân dụng đã góp phần thực hiện phát triển bền vững, thân thiện với môi trường, nâng cao hình ảnh, vị thế của ngành hàng không Việt Nam, thực hiện cam kết, trách nhiệm của Việt Nam đối với quốc tế và đạt được những thành tựu cơ bản như: triển khai có hiệu quả “*Kế hoạch hành động quốc gia về giảm ô nhiễm CO2 trong hoạt động hàng không dân dụng*”; thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp đối với Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu và các Nghị quyết của ICAO liên quan đến bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu; triển khai thực hiện các cam kết tại COP26.

***\* Về tồn tại, bất cập:***

*1. Nguyên tắc áp dụng*

Sau 19 năm thực hiện Luật HKDDVN, về cơ bản quy định về phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng tại Luật HKDDVN vẫn phù hợp với hoạt động quản lý và thực tiễn. Tuy nhiên, đối với quy định tại khoản 2 Điều 3 Luật HKDDVN quy định: “2. *Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng thì áp dụng quy định của Luật này.*” không còn phù hợp với quy định về áp dụng VBQPPL tại Luật Ban hành VBQPPL.

*2. Giải thích từ ngữ*

Hiện nay, có xấp xỉ 50 thuật ngữ được giải thích tại Luật HKDDVN, nằm rải rác ở các điều khoản trong Luật, dẫn đến việc tra cứu có sự khó khăn. Đồng thời, theo thực tiễn quản lý hiện nay, một số thuật ngữ: tàu bay, chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang, vùng thông báo bay, doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, quản lý không lưu... cần được cập nhật bảo đảm sự đồng bộ, thống nhất với các thuật ngữ được sử dụng tại các văn bản khác cũng như thống nhất trong công tác quản lý, triển khai thi hành.

*3. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không*

Trong thực tế hiện nay đã phát sinh các hành vi ảnh hưởng đến an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường như: tự ý hoán cải, 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 quan trọng, việc sử dụng các thiết bị bay gây cản trở hoạt động hàng không... Do đó cần nghiên cứu bổ sung thêm các hành vi bị cấm tại Luật HKDDVN.

*4. Vai trò và nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng*

*4.1. Vai trò và nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không*

Theo yêu cầu của ICAO[[3]](#footnote-3), vai trò và nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không của mỗi quốc gia đều phải được quy định tại văn bản pháp luật có giá trị cao nhất về hàng không dân dụng. Tuy nhiên, các nội dung quy định về Nhà chức trách hàng không trong Luật HKDDVN vẫn chưa đạt một số mục tiêu, yêu cầu của ICAO (chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO về hệ thống pháp luật của Việt Nam đã giảm từ 85% xuống 71,43% trong đợt thanh sát năm 2024), cụ thể về các nội dung:

*4.2. Vai trò và nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng khô*ng

Luật HKDDVN chưa có quy định về người đứng đầu và trách nhiệm của người đứng đầu Nhà chức trách hàng không; chưa tách biệt chức năng điều tra sự cố, tai nạn tàu bay ra khỏi trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không, chưa quy định đầy đủ các chức năng nhiệm vụ và quyền hạn của người thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám sát an toàn hàng không...

*4.3. Đội ngũ giám sát viên*

Điểm d khoản 2a Điều 9 Luật HKDDVN đề cập đến “*giám sát viên*” nhưng chưa làm rõ địa vị pháp lý của “*giám sát viên*”, chưa phân định được chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của “*giám sát viên*” trong việc thực hiện chức năng của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động kiểm tra, giám sát an toàn.

Theo quy định của ICAO, bộ máy của Nhà chức trách hàng không đòi hỏi phải đảm bảo để thực hiện tốt nhiệm vụ giám sát an toàn hàng không. Chức năng này được thực hiện bởi đội ngũ giám sát viên an toàn có trình độ, kinh nghiệm được quy định tại tài liệu (Doc) 9734 (Part A) của ICAO. Đây là một trong những nội dung được ICAO, FAA kiểm tra, đánh giá trong các đợt đánh giá năng lực giám sát an toàn hàng không, sự tuân thủ các Phụ ước của Công ước Chicago. Hiện nay, tại Việt Nam, hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng quy định giám sát viên phải là người có đủ các tiêu chuẩn (kinh nghiệm, trình độ, kỹ năng) và phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam bổ nhiệm. Trong quá trình triển khai thi hành Luật HKDDVN cho thấy các giám sát viên là công chức Nhà nước là mô hình tối ưu để thực hiện chức năng giám sát an toàn. 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. Vì vậy, vấn đề giám sát viên an toàn trong Luật HKDDVN cần phải được nghiên cứu để để đảm bảo nguồn nhân lựccho Nhà chức trách hàng không thực hiện chức năng giám sát, đảm bảo tuân thủ đúng quy định của quốc tế, tránh nguy cơ ICAO, FAA hạ điểm chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO đối với Nhà chức trách hàng không, thậm chỉ có thể đưa hàng không Việt Nam vào danh sách các quốc gia có vấn đề quan ngại về an toàn (Significant Safety Concern).

*4.4. Thẩm quyền quy định về các trường hợp miễn trừ*

Quy định về thẩm quyền cấp ngoại lệ, miễn trừ là một nội dung cần thiết theo khuyến cáo của ICAO, cho phép Nhà chức trách hàng không xử lý các tình huống trong hoạt động hàng không dân dụng không đáp ứng được các quy định hiện hành cũng như các tình huống khẩn cấp (thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh,…) mà không làm gián đoạn hoạt động và lợi ích chung của cộng đồng nhưng vẫn đảm bảo nguyên tắc an toàn dựa trên các giải pháp xử lý tình huống được chấp nhận sau quy trình đánh giá rủi ro.

*4.5. Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay*

Điểm đ khoản 2a Điều 9 Luật HKDDVN quy định Nhà chức trách hàng không tổng hợp, phân tích và đánh giá báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay; kiểm tra, giám sát việc khắc phục sự cố, tai nạn tàu bay và thực hiện biện pháp phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay; điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Từ năm 2016, ICAO đã yêu cầu các quốc gia thành viên tổ chức và duy trì Nhà chức trách điều tra sự cố, tai nạn hàng không đảm bảo tính độc lập với Nhà chức trách thực hiện chức năng phê chuẩn, giám sát an toàn hàng không để đảm bảo tính minh bạch, khách quan trong công tác điều tra sự cố, tai nạn (Mục 3.2 Phụ ước 13 Công ước Chicago). Điều này nhằm mục đích đảm bảo rằng các cuộc điều tra tai nạn được tiến hành một cách khách quan, độc lập, duy trì một hệ thống giao thông an toàn, đáng tin cậy.

Đồng thời, theo đánh giá của ICAO, các quy định về điều tra tai nạn, sự cố trong Luật HKDDVN và các văn bản hướng dẫn còn chưa rõ ràng, minh bạch và tuân thủ quy định tại Phụ ước 13 Công ước Chicago, chưa thiết lập và triển khai các chính sách và thủ tục hiệu quả, độc lập, kịp thời.

*5. Vai trò và nhiệm vụ của Nhà chức trách an ninh hàng không*

Hiện nay, Luật HKDDVN chưa cập nhật về vai trò cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không (Bộ Công an) cũng như các nguyên tắc, nhiệm vụ của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không trong tình hình mới. Dẫn đến việc triển khai trên thực tiễn có những khó khăn nhất định về tính thống nhất, đồng bộ.

*6. Vai trò và nhiệm vụ của Cảng vụ hàng không*

Hiện nay, Cảng vụ hàng không đang thực hiện vai trò quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay trong việc kiểm tra, giám sát các hoạt động tại cảng hàng không sân bay. Tuy nhiên vai trò của Cảng vụ hàng không trên thực tế bị hạn chế bởi nguồn lực, cơ cấu tổ chức, chế độ chính sách dẫn đến việc triển khai các hoạt động công vụ trên địa bàn gặp khó khăn.

# *7. 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*

*7.1. Về thực hiện các cam kết quốc tế về bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để phát triển bền vững*

Cho tới thời điểm hiện tại, các doanh nghiệp hàng không Việt Nam, đặc biệt là các hãng hàng không Việt Nam sẽ phải chịu tác động mạnh mẽ và khó khăn bởi 03 chính sách quốc tế khác nhau:

***(1)*** Chính sách ReFuel EU của EU (dự kiến chi phí cho Vietnam Airlines trong năm 2025 khi áp dụng ReFuel EU là 6 triệu đô la);

***(2)*** Kế hoạch giảm và bù đắp Carbon trong các chuyến bay quốc tế (CORSIA), dự kiến giai đoạn tự nguyện từ 01/1/2026; giai đoạn bắt buộc từ 01/1/2027 (theo báo cáo, chi phí mua tín chỉ carbon để bù đắp cho lượng khí thải phát ra khi tham gia giai đoạn tự nguyện từ 01/1/2024 tới hết năm 2026 thấp nhất sẽ là hơn 13 triệu đô la Mỹ (với giá tín chỉ là 6USD) và cao nhất là hơn 92 triệu đô la Mỹ (với giá tín chỉ là 40 USD));

***(3)*** Tham gia vào đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC) là đóng góp do quốc gia cam kết về ứng phó với khí hậu, bao gồm mục tiêu thích ứng và giảm nhẹ phát thải khí nhà kính, chính sách và biện pháp ứng phó với biến đổi khí hậu nhằm đạt được các mục tiêu của Thỏa thuận Paris; theo đó, để triển khai NDC của Việt Nam,Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí metan và khí carbon của ngành giao thông vận tải trong đó với ngành hàng không dân dụng Việt Nam, cụ thể là: (i) từ năm 2035: sử dụng tối thiểu 10% nhiên liệu bền vững cho một số chuyến bay ngắn. (ii) từ năm 2050: chuyển đổi sử dụng 100% năng lượng xanh, nhiên liệu hàng không bền vững cho tàu bay để giảm tối đa lượng phát thải khí nhà kính. Việc sử dụng nhiên liệu xanh cho ngành hàng không có thể giảm phát thải CO2 lên tới 80% nhưng hết sức tốn kém xét trên phương diện giá cả so với nhiên liệu truyền thống cho tàu bay (heo tính toán của IATA, cho tới thời điểm hiện tại, giá SAF trung bình là 2.500 USD gấp khoảng 2,5 lần giá nhiên liệu hàng không truyền thống Jet A1). Như vậy rất cần ban hành các chính sách tổng hợp để hỗ trợ, nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng không Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu rộng và xu thế chuyển đổi xanh hiện nay.

Từ năm 2025, EU bắt đầu dán nhãn phát thải chuyến bay tự nguyện nhằm mục đích cung cấp cho hành khách dữ liệu minh bạch và chính xác về tác động môi trường của các chuyến bay giúp họ đánh giá được hãng hàng không nào là “xanh”. Trường hợp nếu các hãng hàng không của Việt Nam không tham gia hoặc không được dán nhãn xanh theo tiêu chuẩn EU do các khó khăn về kinh phí như đã nêu ở trên thì các hệ quả có thể xảy ra về ngoại giao, đối ngoại, ảnh hưởng tới hình ảnh một đối tác tin cậy và trách nhiệm của cộng đồng quốc tế bên cạnh việc tăng chi phí và giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam. Bên cạnh đó, Hoa Kỳ, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Thái Lan, Malaysia… đều đã xây dựng chính sách về phát triển bền vững. Trường hợp Việt Nam không chủ động ban hành các chính sách phù hợp sẽ hết sức khó khăn cho quá trình phát triển, tăng trưởng bền vững, hội nhập quốc tế của các doanh nghiệp hàng không Việt Nam.

Bộ Ngoại giao đã đánh giá quy định mới của EU sẽ khiến chi phí vận hành ngành hàng không tăng cao, đồng thời tác động tới xuất khẩu và chuỗi cung ứng hàng hóa của Việt Nam sang châu Âu. Chi phí vận tải hàng không sang châu Âu tăng cao khiến giá thành sản phẩm tăng, giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường châu Âu.

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 896/QĐ-TTg Ngày 26/7/2022 phê duyệt Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050 và Quyết định số 888/QĐ-TTg ngày 25/7/2022 phê duyệt đề án về những nhiệm vụ, giải pháp triển khai kết quả Hội nghị lần 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu, trong đó có giao các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ: rà soát, đề xuất sửa đổi các bộ luật, luật chuyên ngành, các văn bản dưới luật và cập nhật, bổ sung cơ chế chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển của từng ngành, lĩnh vực phù hợp với cam kết đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050. Ngày 22/7/2022, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải, trong đó giao Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) rà soát, đề xuất sửa đổi 05 Bộ luật, luật chuyên ngành giao thông vận tải và các văn bản dưới luật để thúc đẩy chuyển đổi sử dụng phương tiện, trang thiết bị giao thông vận tải sử dụng điện, năng lượng xanh.

Hiện nay, Luật HKDDVN chưa có quy định để thực hiện các cam kết quốc tế của quốc gia Việt Nam và hàng không Việt Nam về biến đổi khí hậu, chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực hàng không; chưa có các cơ chế chính sách của nhà nước để hỗ trợ, khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp hàng không chuyển đổi xanh và giảm phát thải khí nhà kính. Các quy định này cần được phải được bổ sung cho phù hợp với thực tế hoạt động và đáp ứng yêu cầu về xu hướng phát triển xanh của thế giới

*7.2. Phát triển công nghiệp hàng không, ứng dụng khoa học, công nghệ và chuyển đổi số*

Để phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam hiện đại, ứng dụng khoa học, công nghê, chuyển đổi số theo đúng tinh thần của 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 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; cần thiết phải xây dựng các chính sách nhằm mục tiêu:

***(1)*** Khuyến khích, hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng không, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, công nghệ cao, đào tạo nguồn nhân lực để phát triển hàng không hiện đại.

***(2)*** Thực hiện các chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp, công trình công nghiệp hàng không, hoạt động hàng không và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng hàng không mà trong nước chưa sản xuất được; cơ chế huy động tối đa nguồn vốn đối với hoạt động đầu tư ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số hiện đại, tiên tiến và phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam.

***(3)*** Khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp hàng không.

***(4)*** Triển khai các nhiệm vụ liên quan tới ứng dụng VNeID, sinh trắc học, bảo vệ dữ liệu cá nhân trong ngành; bảo đảm an toàn, an ninh mạng hàng không theo hướng dẫn của ICAO.

**B. An toàn hàng không**

 ***\* Về kết quả đạt được***

*1. Các quy định chung về tàu bay*Các quy định về tàu bay trong Luật HKDDVN đã đưa ra được định nghĩa về tàu bay, đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, phù hợp với thông lệ quốc tế. Định nghĩa này hiện nay đã được thay thế bởi quy định của Luật Phòng không nhân dân năm 2024, nhằm phân định rõ phạm vi điều chỉnh giữa Luật HKDDVN và Luật Phòng không nhân dân. Trong đó, quy định rõ “*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, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương* *******hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất*”, tạo hành lang pháp lý đối với các đối tượng phải thực hiện các quy định của pháp luật, không gây chồng chéo, mâu thuẫn khi áp dụng vào thực tiễn.

Việc đăng ký, xóa đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam được thực hiện theo quy định của Luật HKDDVN và Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18/08/2015 của Chính phủ quy về đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay (và các văn bản sửa đổi, bổ sung). Các quy định này về cơ bản đã đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể. Cơ sở dữ liệu tàu bay được quản lý, hồ sơ đăng ký của từng tàu bay bao gồm các thông tin đăng ký ban đầu, các lần thay đổi cho đến khi thực hiện xóa đăng ký quốc tịch Việt Nam. Các thông tin này được duy trì cập nhật liên tục; cung cấp kịp thời, chính xác cho công tác quản lý nhà nước.

*2. An toàn khai thác tàu bay*

Luật HKDDVN đã tạo cơ sở pháp lý cho việc thiết lập hệ thống quản lý và giám sát an toàn phù hợp với tiêu chuẩn ICAO, chịu sự thanh tra, kiểm tra của ICAO. Công tác quản lý an toàn khai thác tàu bay bao gồm: quản lý đăng ký quốc tịch tàu bay, cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay; cấp, giám sát Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay; quản lý cấp phép cho nhân viên hàng không, cơ sở bảo dưỡng, cơ sở huấn luyện hàng không.

Các thành tố liên quan trực tiếp trong hệ thống quản lý an toàn: hệ thống tổ chức, tài liệu quy trình quản lý an toàn, nguồn nhân lực, hệ thống công cụ phục vụ công tác quản lý đã được hoàn thiện và đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ. Cục HKVN đã chủ động đào tạo nguồn nhân lực giám sát viên an toàn hàng không trong các lĩnh vực theo các đề án được phê duyệt hướng tới mục tiêu đến năm 2025 đạt 50% và năm 2030 đạt trên 75% số lượng giám sát viên bay chuyên trách là công chức để đảm bảo năng lực giám sát an toàn bay theo tiêu chuẩn quốc tế, tạo điều kiện cho các hãng hàng không có thể tiếp cận không hạn chế tới các thị trường Bắc Mỹ, Châu Âu là các khu vực có tiêu chuẩn cao về an toàn khai thác tàu bay. Qua các đợt thanh sát an toàn của ICAO và đánh giá của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA), cộng đồng hàng không quốc tế đánh giá rất cao chất lượng công tác quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không Việt Nam là một trong những quốc gia đứng đầu khu vực về năng lực giám sát, quản lý an toàn hàng không. FAA đã công nhận năng lực giám sát an toàn hàng không mức 1 (CAT 1) cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

*3. Quản lý hoạt động bay*

*3.1. Về công tác quản lý hoạt động bay*

Thực hiện Luật HKDDVN, công tác quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng ngày càng hoàn thiện hơn trên nhiều mặt, cụ thể như sau:

- Khu vực cung cấp dịch vụ quản lý không lưu (ATS) gồm: 02 khu vực kiểm soát đường dài do Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm nhiệm (ACC HAN, ACC HCM), trong đó ACC Hà Nội có 04 phân khu, ACC Hồ Chí Minh có 07 phân khu; 04 khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cam Ranh; 22 khu vực kiểm soát tại sân bay tại 22 cảng hàng không. Trong vùng trời Việt Nam, hiện đang tổ chức 35 đường hàng không nội địa, 36 đường hàng không quốc tế; trên 300 phương thức bay theo công nghệ truyền thống (đi, đến, tiếp cận hạ cánh, bay chờ) kèm tiêu chuẩn khai thác thời tiết tối thiểu cho 22 sân bay; các phương thức bay trên đường bay. Tổ chức điều chỉnh lại khu vực trách nhiệm trong FIR Hà Nội, Hồ Chí Minh đảm bảo cân bằng năng lực điều hành bay và an toàn ứng phó không lưu; thiết lập khu vực kiểm soát tiếp cận nâng cao năng lực điều hành bay và khu vực hoạt động hàng không chung đáp ứng nhu cầu của xã hội; thiết lập mạng đường bay RNAV5/RNAV2 trục Bắc - Nam (ở nhóm có mật độ bay cao thứ 2 thế giới) và các đường bay kết nối nâng cao năng lực thông qua, an toàn, thuận lợi cho hoạt động bay; áp dụng thành công các phương thức bay theo công nghệ dẫn đường theo tính năng mới (PBN), phương thức điều hành bay sử dụng công nghệ giám sát tự động phụ thuộc quảng bá (ADS-B) nhằm nâng cao năng lực thông qua của vùng trời, sân bay, khắc phục hạn chế tình trạng tắc nghẽn và bay chờ tại các cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh;

- Dây chuyền cung ứng dịch vụ không lưu, thông tin - dẫn đường - giám sát, khí tượng, thông báo tin tức hàng không thống nhất trong toàn ngành đảm bảo duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;

- Hệ thống cơ sở điều hành bay được duy trì liên tục 24/24 giờ. Tổ chức hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay về tầm phủ sóng, 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. Chủ động chuyển đổi thành công sang các hệ thống công nghệ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) mới theo lộ trình của ICAO. Không để xảy ra tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng (loại mức B) trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay; khắc phục và nâng cao chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO từ 42,06% lên 78,14% (trong đó lĩnh vực đảm bảo hoạt động bay tăng từ 65,38% lên 91,8%, đảm bảo chất lượng cao dịch vụ điều hành bay trên biển Đông;

- Duy trì, nâng cao chất lượng công tác phối hợp quản lý, điều hành bay với các cơ quan quân sự liên quan; tham gia tích cực trong việc theo dõi các mục tiêu lạ trên biển Đông, phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến an ninh vùng trời, bảo vệ biển đảo. Duy trì, tăng cường công tác phối hợp về quản lý hoạt động bay với ICAO khu vực và hàng không dân dụng các nước liên quan;

- Đã và đang đầu tư các trạm phát sóng VHF, trạm giám sát ADS - B, trạm thông tin vệ tinh VSAT trên các đảo Trường Sa Lớn, Song Tử Tây, Côn Sơn. Các trạm radar, VHF đặt tại bán đảo Sơn Trà đã phủ sóng toàn bộ vùng trời quần đảo Hoàng Sa;

- Củng cố, nâng cao năng lực của các cơ sở tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng về nhân lực, phương tiện, trang thiết bị, quy trình và đào tạo huấn luyện. Tổ chức ứng phó các sự cố kỹ thuật tàu bay tuyệt đối an toàn; tham gia có hiệu quả trong việc tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị gặp nạn; đảm bảo xây dựng kế hoạch và thực hiện hiệu quả, chất lượng các cuộc diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn;

- Công tác phối hợp, hiệp đồng giữa hàng không dân dụng, quân sự được trao đổi, phối hợp chặt chẽ, hiệu quả; quy chế phối hợp, văn bản hiệp đồng bảo đảm an toàn bay được ký kết và định kỳ tổ chức hội nghị tổng kết, rút kinh nghiệm nhằm đưa ra các biện pháp quản lý điều hành an toàn, hiệu quả các hoạt động bay.

*3.2. Về công tác quy hoạch vùng thông báo bay*

Vùng thông báo bay (FIR) là vùng trời có kích thước xác định, gồm vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia (vùng trời ngoài vùng lãnh hải). Khoản 2 Điều 95 Luật HKDDVN quy định “*quy hoạch vùng thông báo bay*” là một trong các nội dung của việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay. Tuy nhiên, do liên quan đến yếu tố quốc tế đối với vấn đề giao quyền quản lý điều hành FIR đối với vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia, nên công tác này chủ yếu được thúc đẩy trên cơ sở cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

*4. An toàn khai thác cảng hàng không, sân bay*

Công tác quản lý an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay bao gồm: cấp giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận khai thác cho 22 cảng hàng không, sân bay và kiểm tra duy trì điều kiện khai thác tại các cảng hàng không, sân bay; quản lý, cấp giấy phép phép cho nhân viên hàng không thuộc lĩnh vực khai thác cảng hàng không, sân bay; quản lý, cấp giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không tại các cảng hàng không, sân bay; giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không.

Phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay chủ yếu là các phương tiện đặc chủng phục vụ trực tiếp cho hoạt động khai thác tàu bay. Công tác quản lý nhà nước về phương tiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng được tăng cường thực hiện; cơ quan quản lý chuyên ngành hàng không dân dụng và cơ quan quản lý nhà nước về đăng kiểm đã có sự phối hợp tích cực trong việc quản lý các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay, từ việc kiểm định phương tiện cho đến việc quản lý, theo dõi hệ thống tài liệu kỹ thuật, bảo trì, bảo dưỡng của phương tiện.

Phương tiện phục vụ mặt đất được đầu tư, mua sắm và ngày càng được hiện đại hoá, hầu hết nhập khẩu từ các quốc gia tiên tiến trên thế giới. Các phương tiện mặt đất tại cảng hàng không đảm bảo khai thác cho tất cả tàu bay hiện đại của Airbus, Boeing và đảm bảo tuân thủ các quy định nghiêm ngặt về khí thải, bảo vệ môi trường, góp phần hướng đến đạt mục tiêu về quản lý khí thải tại cảng hàng không, sân bay theo lộ trình đã đăng ký với ICAO.

***\* Về tồn tại, bất cập***

*1. Nguyên tắc về quản lý an toàn hàng không*

Một trong những nguyên tắc ưu tiên số một đối với hoạt động hàng không dân dụng là vấn đề bảo đảm an toàn hàng không. Tuy nhiên, với thực trạng hoạt động hàng không hiện nay cho thấy hệ thống vận tải hàng không toàn cầu ngày càng phát sinh những phức tạp, nguy cơ rủi ro với mức độ ngày càng cao, đòi hỏi phải có sự tương tác, liên kết chặt chẽ giữa các hoạt động hàng không dân dụng, giữa vấn đề an toàn khai thác tàu bay với an toàn hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay. Do đó, các quốc gia trên thế giới đang chủ động, tích cực trong việc xây dựng và triển khai Chương trình an toàn quốc gia nhằm đảm bảo tính đầy đủ, toàn diện, vững mạnh về năng lực giám sát an toàn hàng không của quốc gia.

Theo yêu cầu về cải thiện năng lực quản lý an toàn của Phụ ước 19 Công ước Chicago, cần thiết cấu trúc lại các quy định về an toàn dựa trên các nguyên tắc hiện có để đảm bảo thực hiện hiệu quả hơn. Các nội dung cần thiết bổ sung hiện nay gồm:

+ Nâng cao các quy định về Chương trình an toàn quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng (SSP) trong đó tích hợp 08 yếu tố trọng yếu của Hệ thống giám sát an toàn quốc gia (*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*);

+ Nâng cao các quy định về hệ thống quản lý an toàn (SMS) để đảm bảo hiệu quả triển khai, trong đó bao gồm việc mở rộng áp dụng SMS đối với các tổ chức thiết kế, chế tạo động cơ;

+ Nâng cao các quy định đối với việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và các nguồn dữ liệu, thông tin liên quan.

*2. An toàn khai thác tàu bay*

Theo quy định tại khoản 1 Điều 13 Luật HKDDVN (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Phòng không nhân dân năm 2024), khái niệmtàu bay bao gồm máy bay, trực thăng. Hiện nay, tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Phòng không nhân dân năm 2024. Luật HKDDVN cần được nghiên cứu, sửa đổi định nghĩa về tàu bay để tạo hành lang pháp lý cho việc xây dựng tiêu chuẩn, quy định về thiết kế, sản xuất, đăng ký, khai thác, điều hành bay,... Đồng thời, các quy định về đăng ký quốc tịch và khai thác tàu bay cần được rà soát, bổ sung, sửa đổi phù hợp.

Hiện nay, Luật HKDDVN quy định chặt chẽ các tiêu chuẩn liên quan đến an toàn, vận hành và quản lý trong ngành hàng không, bao gồm cả việc cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu nhằm đảm bảo tàu bay khi xuất khẩu đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn theo quy định của Việt Nam cũng như phù hợp với yêu cầu của quốc gia nhập khẩu. Các quy định này cần được điều chỉnh, xem xét sự cần thiết và các trường hợp cấp để đáp ứng đầy đủ các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, như:

+ Công ước Chicago 1944: mục 3.2.4 Phần II, Phụ ước 8 và Chương 6 Tài liệu 9760 quy định Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu không phải là tài liệu bắt buộc và chỉ là tài liệu tạo thuận lợi cho việc chuyển giao đăng ký tàu bay giữa hai quốc gia.

+ Công ước và Nghị định thư Cape Town: không làm chậm trễ hoặc gây cản trở trong quá trình xoá đăng ký và xuất khẩu tàu bay theo yêu cẩu của người được chỉ định tại Văn bản IDERA.

*3. Hoạt động bay*

*3.1. Quản lý hoạt động bay*

Các quy định về tổ chức và sử dụng vùng trời chưa tính đến nhu cầu sử dụng của các lĩnh vực khác nhau, bao gồm hàng không dân dụng, quân sự, hoạt động bay của lực lượng cảnh sát cơ động và hàng không chung, chưa tối ưu hóa và hài hòa giữa phát triển hàng không, an toàn bay và quốc phòng - an ninh trong tình hình mới.

Điều 28 Công ước Chicago 1944 yêu cầu các quốc gia thành viên phải quy định và cam kết đảm bảo cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, hệ thống tiêu chuẩn, bản đồ hàng không phù hợp với các tiêu chuẩn của ICAO nhằm bảo đảm hoạt động tại các sân bay, vùng thông báo bay. Tuy nhiên, Luật HKDDVN chưa quy định cụ thể về nội dung này.

*3.2. Quy hoạch vùng thông báo bay*

Khoản 2 Điều 95 Luật HKDDVN quy định việc “*quy hoạch vùng thông báo bay*” (FIR) là một trong các nội dung của việc tổ chức, quản lý bảo đảm hoạt động bay; mục 19 Phụ lục II Luật Quy hoạch quy định “*quy hoạch vùng thông báo bay*” là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành. Tuy nhiên thời gian qua cho thấy, quy định này chưa mang tính thực tiễn bởi đặc tính của FIR là vùng trời có kích thước xác định gồm vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia (vùng trời ngoài vùng lãnh hải). Quốc gia được giao quyền quản lý điều hành FIR có trách nhiệm cung cấp các dịch vụ bảo đảm an toàn cho hoạt động bay, thông thường bao gồm dịch vụ không lưu (điều hành bay, thông báo bay, báo động, tư vấn không lưu), dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát, khí tượng, thông báo tin tức hàng không và tìm kiếm cứu nạn. Trong đó, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ báo động là yêu cầu tối thiểu phải được cung cấp. Ranh giới FIR mang tính khai thác kỹ thuật, chỉ phục vụ cho hoạt động hàng không dân dụng, phải phù hợp với biên giới quốc gia nếu không có thỏa thuận uỷ quyền nào khác, không phụ thuộc đường ranh giới vùng đặc quyền kinh tế hoặc vùng thềm lục địa hay bất kỳ một đường nào khác; số lượng FIR cần phải hạn chế ở mức ít nhất. Việc thiết lập FIR trên biển quốc tế (High seas) được xác định trên cơ sở thỏa thuận không vận khu vực. Do đó quy định về “*quy hoạch vùng thông báo bay*” cần phải được xem xét bãi bỏ để phù hợp với tính chất quản lý cũng như các yêu cầu của quốc tế đối với hoạt động này.

*3.3. Quản lý chướng ngại vật*

Các quy định trong Luật Phòng không nhân dân (Điều 36, 37, 38) quy định việc quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật trong khu vực trận địa phòng không; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của đài, vọng quan sát phòng không và chướng ngại vật có thể ảnh hưởng đến hiệu quả vũ khí, khí tài, trang bị kỹ thuật của trận địa phòng không…

Khoản 2 Điều 92 Luật HKDDVN đã phân định trách nhiệm 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; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không... Đồng thời khoản 5 Điều 92 của Luật quy định, khi cấp phép xây dựng công trình tại các khu vực quy định tại khoản 2 Điều này, cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng phải tuân thủ quy định liên quan về độ cao công trình xây dựng liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Tuy nhiên, Luật chưa quy định trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc quản lý chướng ngại vật với công tác cấp phép xây dựng ở các khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, chưa quy định trách nhiệm phối hợp (thông báo) về chướng ngại vật hàng không cho Bộ Công an (cơ quan có hoạt động bay chuyên dụng của lực lượng cảnh sát cơ động) vì vậy thực tế triển khai thực hiện công tác quản lý chướng ngại vật, nhất là khâu công bố và phối hợp về độ cao công trình xây dựng khi quy hoạch, cấp phép xây dựng rất khó khăn.

*3.4. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay*

Dịch vụ khí tượng hàng không: hoạt động này đã tuân thủ quy định của pháp luật hiện hành (pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật về khí tượng thủy văn) và các yêu cầu của quốc tế trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không. Đợt Thanh sát của ICAO tháng 5 năm 2024 vừa qua dịch vụ khí tượng hàng không được đánh giá với kết quả rất cao so với mặt bằng chung của Thế giới. Các tổ chức được cấp phép cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không cơ bản tuân thủ các yêu cầu về năng lực, trang thiết bị, hệ thống truyền phát thông tin và quy trình khai thác. Hiện nay, công tác quản lý, giám sát, đánh giá dịch vụ khí tượng hàng không được áp dụng thực hiện theo quy định tại Phụ ước 3 của Công ước Chicago 1944. Do đó, cần thiết quy định về thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không Việt Nam ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của ICAO.

*4. Quản lý nhân viên hàng không*

*4.1. Tuyển dụng nhân viên hàng không*

Khoản 2 Điều 68 Luật HKDDVN quy định nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động, có nghĩa người sử dụng lao động trực tiếp tuyển dụng lao động. Tuy nhiên, khoản 2 Điều 10 Bộ luật Lao động lại cho phép người lao động trực tiếp liên hệ với người sử dụng lao động hoặc thông qua tổ chức dịch vụ việc làm để tìm kiếm việc làm theo nguyện vọng, khả năng, trình độ nghề nghiệp và sức khỏe của mình; khoản 1 Điều 11 Bộ luật Lao động cho phép người sử dụng lao động có quyền trực tiếp hoặc thông qua tổ chức dịch vụ việc làm, doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động để tuyển dụng lao động theo nhu cầu của người sử dụng lao động.

Thực tiễn thị trường lao động hàng không dân dụng, các quy định của Bộ luật Lao động đã cho phép người sử dụng lao động có thể sử dụng lao động thông qua các hình thức khác như tổ chức dịch vụ việc làm hoặc thông qua doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động (theo danh mục công việc được thực hiện cho thuê lại lao động thì đối với nhân viên hàng không sau được thực hiện thông qua hình thức cho thuê lại: *lái tàu bay, phục vụ trên tàu bay/bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay/điều độ, khai thác bay/giám sát bay*) và hình thức này ngày càng được sử dụng nhiều trong tuyển dụng lao động do những ưu điểm mà nó mang lại.

Việc sử dụng nhân viên hàng không thông qua loại hình cung ứng lao động có các lợi thế như: có nguồn ứng viên, có mạng lưới hoạt động rộng phạm vi toàn cầu; dễ đáp ứng khả năng tuyển dụng theo số lượng yêu cầu; có bộ máy, đội ngũ chuyên nghiệp trong tuyển lao động nhiều quốc tịch và thành thạo các thủ tục liên quan: giấy phép lao động, visa, thẻ cư trú giúp tối ưu hóa công tác tuyển chọn, sử dụng lao động tiết kiệm thời gian, chi phí; có kinh nghiệm và năng lực trong việc giải quyết tranh chấp, mâu thuẫn trong quá trình thực hiện hợp đồng; từng bước hình thành và phát triển thị trường lao động chất lượng cao đáp, đáp ứng nhu cầu cung - cầu của ngành hàng không dân dụng.

Do đó, việc quy định nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động trong Luật HKDDVN là không còn phù hợp, giảm sự chủ động của doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động nhất là trong việc tìm kiếm và sử dụng lao động đặc thù.

*4.2. Yêu cầu đối với nhân viên hàng không khi thực thi công việc*

Nhân viên hàng không là đối tượng có ảnh hưởng trực tiếp đến dây chuyền bảo đảm an ninh, an toàn hàng không dân dụng. Khoản 1 Điều 68, khoản 1 Điều 69 Luật HKDDVN quy định nhân viên hàng không phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp do Bộ Xây dựng (Bộ GTVT) cấp còn hiệu lực khi thực thi công việc. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai thi hành luật cho thấy một số bất cập sau:

- Đối với việc cấp chứng chỉ chuyên môn: theo quy định tại khoản 1 Điều 68 và khoản 1 Điều 69 Luật HKDDVN, Bộ Xây dựng (Bộ GTVT) là cơ quan cấp/công nhận chứng chỉ chuyên môn. Luật Giáo dục nghề nghiệp và Luật Giáo dục đại học quy định các cơ sở đào tạo là đơn vị cấp văn bằng, chứng chỉ cho người học. Do đó, cơ chế nhà nước tham gia quản lý nhân viên hàng không thông qua việc cấp chứng chỉ chuyên môn là chưa phù hợp với các quy định hiện hành về quản lý hoạt động đào tạo, bồi dưỡng nói chung.

- Giấy phép, chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không là tài liệu chứng nhận nhân viên hàng không có đủ chuyên môn, nghiệp vụ gắn với vị trí công việc do người sử dụng lao động đánh giá, bố trí thực hiện nhiệm vụ thông qua quá trình tuyển dụng, sử dụng lao động*.* Bên cạnh đó, trong quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh, cung ứng dịch vụ, người sử dụng lao động tự mình hoặc thông qua cơ chế trung gian chủ động kiểm soát, duy trì chất lượng của người lao động. Vì vậy, việc nhà nước trực tiếp tham gia cấp chứng chỉ chuyên môn cần phải được xem xét theo hướng tăng cường quyền chủ động, tự chịu trách nhiệm cho người sử dụng lao động.

- Khoản 2 Điều 69 Luật HKDDVN quy định thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không, kiểm soát viên không lưu phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe nhưng chưa quy định yêu cầu về sức khỏe là một điều kiện để được cấp giấy phép nhân viên hàng không theo quy định của ICAO.

- Việc quy định nhân viên hàng không khi làm việc phải mang theo chứng chỉ chuyên môn chưa hoàn toàn hợp lý đối với mọi đối tượng vì tính chất công việc của các nhân viên hàng không là khác nhau: thợ máy kỹ thuật, nhân viên làm việc tại cảng hàng không, sân bay trong khi đó thành viên tổ bay với tính chất công việc của mình luôn chuyển dịch mọi địa điểm; đồng thời, việc quản lý, giám sát thông tin và hoạt động của nhân viên hàng không sẽ được thực hiện bằng công nghệ - thông tin và những sản phẩm chuyển đổi số

*4.3. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi*

Theo quy định tại Điều 116 của Bộ Luật lao động, đối với công việc có tính chất đặc biệt trong lĩnh vực hàng không, Bộ quản lý chuyên ngành quy định cụ thể thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi sau khi thống nhất với Bộ Lao động thương binh- xã hội (nay là Bộ Nội vụ). Tuy nhiên, cũng nội dung này theo quy định tại Điều 166 Bộ Luật lao động thì người lao động làm việc trong lĩnh vực hàng không được áp dụng một số cơ chế đặc thù về ... thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi... theo quy định của Chính phủ.

**C. Bảo đảm an ninh hàng không**

***\* Về kết quả đạt được:***

Sau 19 năm triển khai thực hiện, Luật HKDDVN đã đem lại nhiều kết quả to lớn, tạo môi trường an ninh, an toàn thuận lợi góp phần hết sức quan trọng vào sự phát triển hoạt động hàng không dân dụng.

*1. Vai trò của công tác bảo đảm an ninh hàng không*

Hệ thống VBQPPL cụ thể hoá các quy định trong Luật HKDDVN về an ninh hàng không đã được xây dựng, hoàn thiện, đảm bảo đúng theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, phù hợp tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế. Các quy định này đã xác định rõ vai trò, vị trí của an ninh hàng không trong tổng thể hệ thống an ninh quốc gia, góp phần bảo đảm an ninh quốc gia.

*2. Nhà chức trách an ninh hàng không*

Theo Phụ ước 17 của Công ước Chicago 1944, ICAO yêu cầu các quốc gia thành viên phải thiết lập hệ thống giám sát an ninh hàng không quốc gia với 08 thành phần bắt buộc (*Critical element - CE*), gồm: hệ thống pháp luật về an ninh hàng không (*CE1)* tương xứng với môi trường, mức độ phát triển của hàng không dân dụng quốc gia, đảm bảo các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành (SARPS) của Phụ ước 17; các chương trình an ninh hàng không quốc gia (*CE2*) đảm bảo quy trình thực thi, thiết bị, cơ sở hạ tầng được tiêu chuẩn hóa theo Phụ ước17; Nhà chức trách hàng không quốc gia về bảo đảm an ninh hàng không đảm bảo nhân sự, chuyên môn, hậu cần (*CE3*) để xây dựng và duy trì hiệu quả 03 chương trình quốc gia (*Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia, Chương trình huấn luyện - đào tạo an ninh hàng không dân dụng quốc gia; Chương trình kiểm soát chất lượng an ninh hàng không dân dụng quốc gia*); yêu cầu chuyên môn, đào tạo huấn luyện nhân sự giám sát (*CE4*) đảm bảo kiến thức và nhân sự tối thiểu để duy trì và phát huy năng lực; các hướng dẫn chuyên môn về quy trình, thủ tục, cơ sở hạ tầng, thiết bị để giúp nhân viên an ninh hàng không thực hiện được chức năng giám sát an ninh hàng không (*CE5*); việc cấp giấy phép và phê chuẩn nhân viên an ninh hàng không (*CE6*); thực thi các quy trình để kiểm tra chất lượng an ninh hàng không toàn diện, hạn chế và thử nghiệm an ninh hàng không đáp ứng các yêu cầu của quốc gia về an ninh hàng không (*CE7*); các giải pháp để khắc phục tồn tại, khiếm khuyết của an ninh hàng không (*CE8*).

Hệ thống giám sát an ninh hàng không quốc gia được đặt dưới sự giám sát liên tục của ICAO. Quốc gia thành viên có trách nhiệm giải trình với ICAO về chất lượng công tác bảo đảm an ninh hàng không tuân thủ các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO. Việt Nam đã được ICAO đánh giá tuân thủ các SARPs ở mức độ cao. Hệ thống của ICAO về rủi ro nguy cơ an ninh hàng không cũng ghi nhận tình trạng của Việt Nam đang ở mức độ an toàn.

Thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017, Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả, Nghị quyết số 190/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội quy định về  xử lý một số vấn đề liên quan đến sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận và triển khai từ ngày 01/03/2025.

*3. Hệ thống bảo đảm an ninh hàng không tại Việt Nam*

Mô hình của hệ thống bảo đảm an ninh hàng không theo quy định của Luật HKDDVN và các điều ước quốc tế được thiết lập đầy đủ, vận hành hiệu quả, bao gồm:

- Uỷ ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu, chỉ đạo, phối hợp giải quyết những vấn đề quan trọng, liên ngành về bảo đảm an ninh hàng không dân dụng; chỉ đạo, chỉ huy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;

- Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ GTVT trong phạm vi quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và Bộ, ngành liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp: (*1*) bảo vệ an ninh, quốc phòng, giữ gìn trật tự, an toàn xã hội theo quy định của pháp luật; (*2*) phòng chống khủng bố trên tàu bay; áp dụng các biện pháp phòng ngừa đặc biệt khi cho phép vận chuyển đối tượng nguy hiểm; (*3*) đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.

ICAO đánh giá mức độ thực hiện trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam về an ninh hàng không (State Appropriate Authority for Aviation Security and its Responsibilities) so với các tiêu chuẩn của ICAO là **82%**, mức độ nội luật hoá (Primary Aviation Security Legislation) các tiêu chuẩn của ICAO là **75%**, các mức độ còn lại nằm trong giới hạn cho phép về sự khác biệt của mỗi quốc gia khi áp dụng tiêu chuẩn chung.

Kết quả trên cho thấy các quy định về an ninh hàng không và việc triển khai trên thực tế đã thể hiện rõ tính hiệu quả, ưu việt, phù hợp quy định, tiêu chuẩn, thông lệ quốc tế và đáp ứng nhu cầu phát triển của hàng không dân dụng Việt Nam; tạo môi trường thuận lợi, bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn hoạt động hàng không dân dụng, được ICAO đánh giá cao; đáp ứng yêu cầu của các đường bay có tiêu chuẩn cao về an ninh hàng không: Hoa Kỳ, Châu Âu, Trung Quốc.

***\* Về tồn tại, bất cập***

*1. Vai trò, vị trí của công tác bảo đảm an ninh hàng không*

An ninh hàng không là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của ngành hàng không dân dụng Việt Nam, cần được quan tâm thực hiện một cách thường xuyên, liên tục, phù hợp với tình hình an ninh quốc tế ngày càng diễn biến phức tạp, khó lường. An ninh hàng không được đặt trong tổng thể hệ thống an ninh quốc gia, được xây dựng trên nền tảng của nền quốc phòng toàn dân và thế trận an ninh nhân dân. Công tác bảo đảm an ninh hàng không phải phù hợp với điều kiện Việt Nam, đáp ứng tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế; mở rộng hợp tác quốc tế trong bảo đảm an ninh hàng không[[4]](#footnote-4).

Do đó, cần tiếp tục sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN để khẳng định rõ: bảo đảm an ninh hàng không được đặt trong tổng thể hệ thống an ninh quốc gia, được xây dựng trên nền tảng đồng thời của nền quốc phòng toàn dân, thế trận an ninh nhân dân; mở rộng hợp tác quốc tế trong bảo đảm an ninh hàng không.

*2. Cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không dân dụng*

Theo quy định của Phụ ước 17 Công ước Chicago, quốc gia thành viên phải chỉ định một Nhà chức trách quốc gia chủ trì các vấn đề bảo đảm an ninh hàng không (CE3) với nhân sự chuyên môn và hậu cần cùng các nguồn tài chính tương xứng. Nhà chức trách quốc gia về an ninh hàng không phải có chức năng, mục tiêu và chính sách quản lý điều tiết về an ninh hàng không; chịu trách nhiệm xây dựng và duy trì hiệu quả 03 chương trình quốc gia: Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia, Chương trình huấn luyện - đào tạo an ninh hàng không dân dụng quốc gia và Chương trình kiểm soát chất lượng an ninh hàng không dân dụng quốc gia; chịu trách nhiệm ban hành các quy chế có liên quan an ninh hàng không, phân bổ nhiệm vụ và hiệp đồng trách nhiệm giữa các cơ quan Chính phủ trong triển khai và thực hiện Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia cũng như thu xếp các nguồn lực và trang thiết bị hỗ trợ cần thiết cho bảo đảm an ninh hàng không tại các cảng hàng không dân dụng.

Thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017, Nghị quyết số 190/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội quy định về  xử lý một số vấn đề liên quan đến sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, từ ngày 01/03/2025, nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận và triển khai thực hiện. Do đó, vấn đề trách nhiệm quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không về an ninh hàng không cần phải được sửa đổi để đảm bảo phù hợp với thực tiễn hiện nay của quốc gia.

*3. Việc tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không*

Điều 195 Luật HKDDVN đã quy định trách nhiệm chỉ đạo tổ chức, địa bàn hoạt động, đào tạo, huấn luyện lực lượng kiểm soát an ninh hàng không. Tuy nhiên, Luật chưa định nghĩa khái niệm lực lượng kiểm soát an ninh hàng không và chưa quy định nguyên tắc tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không. Do đó, cần thiết phải định nghĩa và quy định nguyên tắc tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không: đảm bảo nguyên tắc độc lập, thống nhất, chuyên nghiệp, không cổ phần hóa, đảm bảo sự lãnh đạo của cấp ủy Đảng[[5]](#footnote-5).

*4. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay*

Khoản 3 Điều 48 Luật HKDDVN chưa quy định thẩm quyền của UBND cấp tỉnh, thành phố trong đảm bảo thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không, áp dụng các biện pháp để quản lý khu vực lân cận. Điều này phát sinh một số khó khăn, vướng mắc trong công tác phối hợp (phối hợp kiểm soát đèn cường độ cao; phối hợp kiểm soát pháo hoa, vật thể bay, vật thể lạ có ảnh hưởng đến hoạt động hàng không...) và triển khai thực hiện nguyên tắc 04 tại chỗ (phương án đối phó tại chỗ; lực lượng tại chỗ; trang thiết bị tại chỗ; hậu cần tại chỗ) trong bảo đảm an ninh hàng không tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả.

**D. Cảng hàng không, sân bay**

***\* Về kết quả đạt được:***

*1. Quy hoạch cảng hàng không, sân bay*

Công tác quy hoạch đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay, được xác định là một trong những động lực cho tăng trưởng, phát triển kinh tế của địa phương cũng như của lĩnh vực hàng không dân dụng. Việc lập, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch được thực hiện kịp thời nâng cấp, đầu tư xây dựng các cảng hàng không đáp ứng nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không, đồng thời tính đến yêu cầu đảm bảo quốc phòng an ninh nhằm đảm bảo mọi chủng loại tàu bay của quân sự có thể sử dụng được kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay trên toàn quốc. Năm 1997, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quyết định số 911/1997/QĐ-TTg phát triển hệ thống sân bay toàn quốc gồm 34 sân bay chính, 18 sân bay dịch vụ. Năm 2009, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 21/QĐ-TTg phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến 2020 và định hướng đến năm 2030. Năm 2018, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 236/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn năm 2020, định hướng năm 2030 với mục tiêu đến năm 2020 khai thác hệ thống 23 cảng hàng không, sân bay, đến năm 2030 khai thác hệ thống 28 cảng hàng không, sân bay. Năm 2023, Thủ tướng chính phủ đã ban hành Quyết định số 648/QĐ-TTg phê duyệt quy hoạch tổng thể hệ thống cảng hàng không sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, đến năm 2050 sẽ hình thành 33 cảng hàng không tại Việt Nam. Trên cơ sở triển khai thực hiện quy hoạch, hệ thống mạng cảng hàng không trên toàn quốc đã hoạt động hiệu quả, đáp ứng nhu cầu vận chuyển tại các địa phương nói riêng và cả nước nói chung, mang lại hiệu quả lớn trong việc đưa Việt Nam trở thành thị trường hàng không phát triển nhanh thứ nhì thế giới.

*2. Đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay*

Việc đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay trong thời gian qua đã bám sát quy hoạch tổng thể phát triển cảng hàng không, sân bay. Theo số liệu thống kê, giai đoạn 2010 - 2020 tổng nguồn vốn đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không khoảng 113.558 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư này được phân bổ để hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không cho 22 cảng hàng không, sân bay, trong đó có 10 cảng hàng không quốc tế[[6]](#footnote-6), 12 cảng hàng không nội địa[[7]](#footnote-7). Các cảng hàng không, sân bay được đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp theo quy hoạch nhằm nâng cao năng lực khai thác và bảo đảm an ninh, an toàn, đồng thời phục vụ nhu cầu an ninh quốc phòng. Trong số 22 cảng hàng không tại Việt Nam, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) được giao quản lý, khai thác 21 cảng hàng không; riêng cảng hàng không quốc tế Vân Đồn là Cảng hàng không đầu tiên được đầu tư theo phương thức đối tác công tư với loại hợp đồng BOT[[8]](#footnote-8).

Có thể thấy, hạ tầng các cảng hàng không đã được đầu tư, nâng cấp theo quy hoạch được duyệt với nhiều công trình lớn hoàn thành đưa vào khai thác như: xây mới cảng hàng không quốc tế Phú Quốc; nâng cấp mở rộng toàn bộ cảng hàng không quốc tế Cần Thơ; mở rộng nhà ga, khu bay tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng; các công trình khu hàng không dân dụng Tuy Hòa, Phù Cát, Cát Bi... Việc đầu tư, phát triển 22 cảng hàng không, sân bay theo hướng hiện đại, đồng bộ ngoài việc đáp ứng được tốc độ tăng trưởng của ngành vận tải hàng không, cũng đã góp phần tích cực trong việc đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội của địa phương; thực hiện liên kết vùng, liên kết quốc tế; đưa Việt Nam tiệm cần dần với mục tiêu trở thành quốc gia phát triển có thu nhập cao.

Toàn bộ 22 cảng hàng không, sân bay đã được cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và duy trì liên tục các điều kiện đảm bảo an toàn, khai thác theo đúng các quy định, tiêu chuẩn của ICAO. Đặc điểm chung của hệ thống cảng hàng không, sân bay của Việt Nam là hạ tầng của khu bay được sử dụng chung cho hoạt động dân dụng và quân sự (đặc biệt là hệ thống đường cất hạ cánh, đường lăn); một số sân bay có vị trí quân sự quan trọng như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Thọ Xuân, Phù Cát, Cam Ranh. Với tổng diện tích đất của cảng hàng không, sân bay khoảng 12.000 ha, trong đó diện tích đất dành cho hàng không dân dụng khoảng 4.120 ha, diện tích đất dành cho quân sự và dùng chung khoảng 7.880 ha, các hoạt động tại cảng hàng không, sân bay luôn được hiệp đồng chặt chẽ giữa hàng không dân dụng, quân sự để đảm bảo tốt nhiệm vụ huấn luyện, sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc thông qua việc các cảng hàng không đã xây dựng, ký quy chế phối hợp hiệp đồng với các đơn vị quân đội đóng quân tại các cảng hàng không; quy chế phối hợp với lực lượng công an, quân đội tại địa phương; tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn nhằm phục vụ tốt hoạt động khai thác hàng không dân dụng.

*3. Quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không*

Hiện trạng quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không đối với 21 cảng hàng không, sân bay có nguồn vốn đầu tư từ khu vực nhà nước như sau: các công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay thuộc công trình thiết yếu của cảng hàng không - doanh nghiệp công ích 100% vốn nhà nước chịu trách nhiệm đầu tư, quản lý, khai thác; các công trình đường cất hạ cánh, đường lăn, một số công trình thuộc khu bay, Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm đầu tư; một số đường cất hạ cánh, đường lăn do Bộ Quốc phòng[[9]](#footnote-9) đầu tư và một số đường cất hạ cánh, đường lăn do địa phương[[10]](#footnote-10) đầu tư; các công trình hạ tầng thiết yếu còn lại (sân đỗ, nhà ga hành khách, công trình hạ tầng kỹ thuật chung của cảng hàng không…) doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng hàng không được giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do Nhà nước đầu tư, quản lý; các công trình dịch vụ hàng không, phi hàng không[[11]](#footnote-11) do các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đầu tư, quản lý, khai thác. Điều này cho thấy, nhà nước sở hữu các công trình kết cấu có mức đầu tư, chi phí quản lý, khai thác, bảo trì lớn như: đường cất hạ cánh, đường lăn, các công trình khu bay.

***\* Về tồn tại, bất cập:***

*1. Quy hoạch cảng hàng không, sân bay*

Công tác quy hoạch cảng hàng không, sân bay đang được thực hiện theo quy định của Điều 56 của Luật HKDDVN và pháp luật về quy hoạch. Quá trình triển khai cho thấy, có sự chưa đồng bộ về: “*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... Do đó, các quy định về quy hoạch trong Luật HKDDVN cần phải được phân định, điều chỉnh để đảm bảo tính chính xác, tính thống nhất về cả thuật ngữ lẫn nội dung trách nhiệm triển khai thực hiện.

*2. Đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay*

*2.1. Đối với cơ chế, chính sách đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác công trình lưỡng dụng trên đất quốc phòng*

Theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng hiện hành thì để xây mới công trình hoặc nâng cấp, mở rộng, chủ đầu tư dự án phải được giao đất hoặc được cho thuê đất để đầu tư xây dựng công trình trên đất. Thực tế khai thác ngành hàng không dân dụng, nhiều cảng hàng không được hình thành từ sân bay quân sự và được đưa vào khai thác lưỡng dụng. Quá trình đầu tư nâng cấp, mở rộng, xây mới công trình trên đất quốc phòng, tài sản quốc phòng để khai thác lưỡng dụng (đường cất hạ cánh, đường lăn, công trình bảo đảm hoạt động bay) gặp khó khăn do theo yêu cầu của quốc phòng an ninh thì không thể chuyển đổi mục đích sử dụng đất và tài sản trên đất từ quốc phòng sang dân dụng, dẫn đến chủ đầu tư không được giao đất, cho thuê đất và không đủ điều kiện để thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình.

Công trình lưỡng dụng và tính chất lưỡng dụng đã được quy định tại Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự năm 2023 (Điều 7), tuy nhiên mới chỉ quy định về việc cho phép sử dụng công trình quân sự/dân sự để khai thác lưỡng dụng, chưa có quy định về việc các doanh nghiệp hàng không dân dụng được phép vận hành, khai thác, kinh doanh, đầu tư, nâng cấp công trình lưỡng dụng (đường cất hạ cánh, đường lăn…) do quốc phòng quản lý.

Về mặt quản lý tài sản công, khoản 2 Điều 54 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công đã được sửa đổi tại Điểm a Khoản 11 Điều 5 Luật số 56/2024/QH15 sửa đổi một số Điều của nhiều Luật (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025) “*d) Không được sử dụng tài sản đặc biệt, tài sản chuyên dùng vào mục đích kinh doanh, cho thuê, liên doanh, liên kết và hình thức kinh doanh khác, trừ trường hợp sử dụng đất quốc phòng, an ninh kết hợp với hoạt động lao động sản xuất, xây dựng kinh tế, sử dụng công trình lưỡng dụng theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự;*”

Như vậy mặc dù đã có quy định về “công trình lưỡng dụng” trong Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự, cho phép công trình lưỡng dụng được kinh doanh theo Luật Quản lý, sử dụng tài sản công nhưng thực tế việc bảo trì, nâng cấp, mở rộng các công trình là tài sản quốc phòng để khai thác lưỡng dụng còn nhiều khó khăn do chưa quy định cụ thể trách nhiệm, cơ chế phối hợp giữa Bộ Xây dựng và Bộ Quốc phòng để xác định danh mục các công trình quân sự được khai thác lưỡng dụng; chưa cụ thể hoá khái niệm “sử dụng lưỡng dụng” bao gồm cả việc được phép bảo trì, nâng cấp, mở rộng công trình hàng không theo quy hoạch nhằm đáp ứng nhu cầu khai thác lưỡng dụng. Ngoài ra, hiện nay trên thực tế đã xuất hiện cảng hàng không lưỡng dụng Gia Bình do Bộ Công an đầu tư, xây dựng và quản lý, vì vậy, cần thiết phải nghiên cứu tạo hành lang pháp lý cho việc đầu tư, xây dựng các cảng hàng không có tính chất lưỡng dụng này.

*2.2. Đối với cơ chế lựa chọn nhà đầu tư các công trình dịch vụ hàng không, dịch vụ phi hàng không*

Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay đang được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng. Các văn bản QPPL về đất đai, về đấu thầu, đầu tư đều có điều khoản tham chiếu đến pháp luật chuyên ngành. Tuy nhiên, Luật HKDDVN chỉ quy định chung việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay đang được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng (Khoản 2 Điều 58 Luật HKDDVN) và Bộ Xây dựng quản lý, giám sát việc đầu tư xây dựng tại cảng hàng không (Khoản 3 Điều 58 Luật HKDDVN). Luật HKDDVN (Điều 58) chưa quy định rõ phạm vi của quản lý đầu tư xây dựng của Bộ Xây dựng. Thực tế việc quy định chi tiết về việc quản lý đầu tư xây dựng công trình tại cảng hàng không, đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư xây dựng công trình tại cảng hàng không lại không nằm trong Luật HKDDVN mà nằm trong văn bản dưới Luật HKDDVN (Điều 48 Nghị định 05/2021/NĐ-CP). Quá trình triển khai thực hiện đã cho thấy những vướng mắc nhất định như sau:

+ Mới chỉ có quy định về tổ chức đấu thầu các công trình dịch vụ hàng không, còn các công trình dịch vụ phi hàng không thì chưa có quy định rõ ràng, cụ thể.

+ Pháp luật về hàng không đang giao doanh nghiệp cảng đầu tư các công trình thiết yếu trong trường hợp Nhà nước không trực tiếp đầu tư, trường hợp doanh nghiệp cảng không đầu tư thì Bộ Xây dựng tổ chức lựa chọn nhà đầu tư. Như vậy việc đầu tư phụ thuộc vào doanh nghiệp cảng và thiếu sự chủ động của nhà nước trong việc huy động các nguồn lực xã hội để đầu tư vào kết cấu hạ tầng CHK. Do đó cần nghiên cứu để mở rộng thẩm quyền và trách nhiệm cho doanh nghiệp cảng trong việc quyết định đầu tư toàn bộ các công trình tại cảng hàng không và quy định rõ hơn các trường hợp nhà nước sẽ quyết định việc đầu tư theo thẩm quyền nhà nước.

- Một số cảng hàng không, sân bay được định hướng huy động nguồn vốn xã hội theo phương thức đầu tư đối tác công tư, tuy nhiên qua triển khai cho thấy: hiệu quả tài chính của các cảng hàng không mới không cao, thiếu sự hấp dẫn trong việc thu hút đầu tư nếu không có sự hỗ trợ, chia sẻ từ phía nhà nước; một số cảng hàng không đóng vai trò quan trọng về mặt địa chính trị, an ninh quốc phòng, do đó cần phải làm rõ các yếu tố an ninh quốc phòng và thẩm quyền xác định yếu tố quốc phòng an ninh quan trọng để có phương thức đầu tư đối tác công tư phù hợp.

*3. Quản lý sân bay chuyên dùng*

Sân bay chuyên dùng thuộc khái niệm cảng hàng không, sân bay. Theo quy định của Luật HKDDVN (khoản 6 Điều 49), Bộ Quốc phòng là cơ quan có thẩm quyền đóng, mở sân bay chuyên dùng theo các quy định của Chính phủ. Điều 50 Luật HKDDVN giao Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) cấp giấy chứng nhận đăng ký và giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay mà không loại trừ hoặc tách biệt việc cấp các loại giấy chứng nhận đăng ký và giấy chứng nhận khai thác sân bay chuyên dùng.

Một trong những điều kiện để đóng, mở sân bay chuyên dùng là: chủ sở hữu sân bay đã được cấp giấy chứng nhận, giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng đối với sân bay đề nghị mở phục vụ mục đích hoạt động bay thương mại thường xuyên. Để có thể cấp được giấy chứng nhận, giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng theo quy định tại Điều 50 Luật HKDDVN, cơ quan cấp giấy phép phải kiểm tra, đánh giá theo các tiêu chuẩn, điều kiện của một sân bay chuyên dùng. Tuy nhiên, qua rà soát cho thấy các tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường của sân bay chuyên dùng vẫn chưa đầy đủ, điều này dẫn đến giấy chứng nhận, giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng được cấp dựa trên các yêu cầu, chuẩn mực chung của cảng hàng không, sân bay. Trong khi đó, các yếu tố của sân bay chuyên dùng, đặc biệt là các bãi đáp trực thăng trên dàn khoan là khác biệt và không thể đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2 Điều 50, khoản 1 Điều 51 Luật HKDDVN.

*4. Các thủ tục hành chính có liên quan*

Theo quy định của Luật HKDDVN, cảng hàng không, sân bay phải được đăng ký vào sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay (Điều 50); cảng hàng không, sân bay đang xây dựng được đăng ký tạm thời vào sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay (Điều 52). Tuy nhiên, quá trình triển khai thực hiện cho thấy mục tiêu quản lý nhà nước đối với các thủ tục hành chính này là chưa rõ ràng, gây sự trùng lặp về nội dung, thông tin, hồ sơ trong việc cấp giấy phép của 02 thủ tục này với thủ tục cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay. Hơn nữa, qua rà soát, các quy định của quốc tế không có quy định về các thủ tục hành chính này. Do đó, để tránh trùng lặp về mục tiêu quản lý, tránh các thủ tục hành chính trùng lắp, gây lãng phí về thời gian cho doanh nghiệp, nội dung này cần phải được nghiên cứu để cắt giảm các thủ tục hành chính không cần thiết.

*5. Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay*

*5.1. Địa vị pháp lý*

Hiện nay, trong Luật HKDDVN tồn tại khái niệm “doanh nghiệp cảng hàng không” và “người khai thác cảng hàng không, sân bay”, nhưng chỉ quy định về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không. Mối quan hệ giữa hai chủ thể này chưa được làm rõ trong hệ thống VBQPPL về hàng không dân dụng. Vì vậy việc đưa ra các khái niệm này cần có sự minh bạch hơn về mục tiêu quản lý, tính độc lập về mặt chủ thể pháp luật giữa doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, đặc biệt cần xác định vai trò của người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO và mối quan hệ giữa người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cảng hàng không theo quy định của Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư.

*5.2. Phạm vi quyền và nghĩa vụ*

Theo quy định tại Điều 64 Luật HKDDVN, doanh nghiệp cảng hàng không được hình thành để kinh doanh cảng hàng không mọi dịch vụ theo khoản 3 Điều 64 của Luật (dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không, dịch vụ khu bay, dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, các dịch vụ công cộng khác tại cảng hàng không, sân bay) sẽ do doanh nghiệp cảng hàng không cung cấp. Đây là nghĩa vụ đồng thời là quyền của doanh nghiệp. Việc này đồng nghĩa với việc doanh nghiệp cảng có thể trực tiếp hoặc nhượng quyền cung cấp các dịch vụ theo quy định tại khoản 1 Điều 66 Luật. Như vậy, chủ thể chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với các dịch vụ được cung cấp là doanh nghiệp cảng chứ không phải là các đơn vị cung cấp theo dạng out-sourcing (dịch vụ thuê ngoài). Tuy nhiên, quá trình cấp giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không chưa thể hiện được vai trò, trách nhiệm này của doanh nghiệp cảng. Thực tế cho thấy sau khi đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không được cấp giấy phép, doanh nghiệp cảng bắt buộc phải ký nhượng quyền.

Ngoài ra khoản 2 Điều 64 của Luật quy định doanh nghiệp cảng được quyền lập kế hoạch đầu tư các công trình tại cảng hàng không, sân bay, tuy nhiên không quy định thẩm quyền phê duyệt kế hoạch này. Trong khi đó, việc đầu tư, xây dựng công trình tại cảng hàng không, sân bay của doanh nghiệp cảng ngoài việc phải được xem xét trên cơ sở phù hợp với quy hoạch cảng hàng không, sân bay còn phải đảm bảo không ảnh hưởng đến quy hoạch, kế hoạch đầu tư các công trình của các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp khác, các đơn vị cung cấp dịch vụ trong cảng hàng không, sân bay. Vì vậy cần thiết phải có quy định rõ ràng về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng trong việc lập kế hoạch, đầu tư xây dựng công trình để đảm bảo tính khả thi của kế hoạch và cho phép thực hiện việc xã hội hóa các nguồn vốn đầu tư trong trường hợp doanh nghiệp cảng không đủ nguồn lực để triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay.

**Đ. Vận tải hàng không**

***\* Về kết quả đạt được:***

*1. Hoạt động vận tải*

*1.1. Kinh doanh vận chuyển hàng không*

Năm 2024, có 05 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, Pacific Airlines, VietJet Air, Bamboo Airways, Vietravel Airlines khai thác thị trường vận tải hàng không Việt Nam. Các hãng hàng không này khai thác 66 đường bay nội địa, được thiết kế theo kết cấu “trục - nan” với các đường bay đi, đến các địa phương tỏa ra từ 03 thành phố lớn của 03 miền là Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. Hồ Chí Minh. Hệ thống đường bay trục Hà Nội - Đà Nẵng - Hồ Chí Minh luôn được các hãng hàng không xác định là xương sống cho hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác với tần suất cao. Bên cạnh đó, mạng đường bay liên vùng đã phát triển thêm các đường bay kết nối trực tiếp các cảng hàng không địa phương với nhau.

*Sản lượng vận chuyển hàng hóa từ năm 2019 đến năm 2024*

*Sản lượng vận chuyển hành khách từ năm 2019 đến năm 2024*

Các hãng hàng không Việt Nam và 78 hãng hàng không nước ngoài khai thác hơn 159 đường bay quốc tế thường lệ và thuê chuyến thường lệ. Mạng đường bay quốc tế kết nối cảng hàng không quốc tế của Việt Nam tới 39 quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới, từ các khu vực tại Châu Á gồm Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Nam Á, Trung Á, Trung Đông tới các quốc gia Châu Âu, Châu Phi, Bắc Mỹ, Úc. Việc không ngừng mở rộng các hoạt động khai thác đường bay quốc tế của các hãng hàng không Việt Nam đã cho phép duy trì thị phần vận chuyển quốc tế luôn đạt trên 42%. Năng lực cạnh tranh của các hãng hàng không của Việt Nam được nâng cao thông qua việc không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ.

*1.2. Hoạt động hàng không chung*

Hoạt động hàng không chung phát triển ngày càng đa dạng, phong phú với nhiều loại hình khai thác. Đến thời điểm hiện tại, đã cấp 06 giấy phép kinh doanh hàng không chung cho các Công ty cổ phần hàng không: Hải Âu, Hành Tinh Xanh, Bầu Trời Xanh, Lưỡng dụng Ngôi sao Việt và Tổng công ty Trực thăng Việt Nam, Công ty Trách nhiệm hữu hạn Sun Air và 04 giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại cho Hải Âu, công ty Trách nhiệm hữu hạn Trường hàng không New Zeland, Vietjet Air và Công ty CP Đào tạo Bay Việt. Đội tàu bay của các hãng hàng không chung đến thời điểm hiện tại là 49 tàu bay.

Loại hình cung cấp dịch vụ hàng không chung cũng dần được đa dạng. Từ khởi điểm ban đầu chủ yếu phục vụ mục đích thăm quan, ngắm cảnh, chụp ảnh, khảo sát địa chất, bay dầu khí đi kèm với bảo vệ an ninh quốc phòng thì đến nay các dịch vụ này dần chuyển sang phục vụ cho các chuyến bay tư nhân, du lịch, công vụ và đào tạo, huấn luyện phi công.

Các loại hình phương tiện bay, lực lượng vận tải phục vụ hoạt động hàng không chung theo đó cũng được mở rộng với các loại hình dịch vụ như bay trực thăng (Bell 505 của Tổng công ty Trực thăng Việt Nam), bay thủy phi cơ (công ty Cổ phần hàng không Hải Âu) dần được tăng cường bằng các tàu bay chuyên dụng, hiện đại đang được sử dụng rộng rãi trên thế giới như Falcon, Gulfstream để đáp ứng nhu cầu ngày cảng tăng của các tổ chức, cá nhân.

Thống kê số liệu chuyến bay hoạt động hàng không chung của các hãng hàng không Việt Nam cho thấy số chuyến bay hàng không chung năm 2024 là hơn 4.000 chuyến, tăng 3 lần so năm 2019.

*2. Công tác quản lý giá, phí dịch vụ hàng không, chất lượng dịch vụ hàng không*

*2.1. Quản lý giá, phí dịch vụ hàng không*

Công tác quản lý giá, phí dịch vụ trong lĩnh vựchàng không đã được quy định trong Luật HKDDVN với mục tiêu đảm bảo cơ chế để cho các doanh nghiệp hàng không phát triển, cạnh tranh công bằng, lành mạnh và bảo đảm lợi ích cho người tiêu dùng. Do đó, trong thời gian triển khai thực hiện, công tác này luôn được quan tâm, theo dõi sát sao và được thực hiện thông qua các chính sách về giá dịch vụ, phí, lệ phí chuyên ngành, đáp ứng các khuyến cáo của ICAO, đảm bảo hài hoà lợi ích giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, người tiêu dùng, góp phần tăng thu ngân sách, đảm bảo nguồn chi cho các hoạt động quản lý nhà nước trong đó có hoạt động giám sát an toàn hàng không dân dụng.

Từ cuối năm 2020, Bộ Xây dựng đã triển khai ban hành theo thẩm quyền, kiến nghị cơ quan có thẩm quyền ban hành kịp thời các quy định, chính sách điều hành nhằm tháo gỡ khó khăn cho ngành hàng không như: giảm giá dịch vụ chuyên ngành hàng không; miễn giảm, giãn hoãn nộp các loại thuế, phí, lệ phí; tiếp tục cơ cấu lại thời hạn trả nợ vay, miễn giảm lãi suất, tháo gỡ các khó khăn về vốn cho các doanh nghiệp…; ban hành theo thẩm quyền 02 thông tư về cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ trong lĩnh vực hàng không và 05 quyết định định giá dịch vụ trong lĩnh vực hàng không, đảm bảo đúng tiến độ theo yêu cầu của Luật Giá năm 2023.

*2.2. Quản lý chất lượng dịch vụ*

Công tác quản lý chất lượng dịch vụ ngành hàng không ngày càng được cải thiện, đặc biệt chất lượng công tác dịch vụ vận chuyển hành khách được nâng cao, tiệm cận dần với chất lượng dịch vụ quốc tế.

Để nâng cao chất lượng phục vụ hành khách của các cảng hàng không, sân bay, năm 2024, ACV đã ban hành Bộ tiêu chí đánh giá chất lượng dịch vụ trong đó có tiêu chí đánh giá sự hài lòng của hành khách được xem là hàng đầu để bắt kịp xu hướng về nhu cầu, thị hiếu để cải thiện chất lượng, nâng cao trải nghiệm cho hành khách tại các cảng hàng không. Hàng năm, các cảng hàng không thực hiện khảo sát, đánh giá 02 lần đối với 32 tiêu chí chất lượng dịch vụ và kết quả đạt được ngày càng tốt hơn, chỉ số hài lòng của hành khách ngày càng cao hơn. Ngoài ra, ACV phối hợp với các tổ chức quốc tế đánh giá chất lượng dịch vụ như Hội đồng sân bay quốc tế (ACI), Skytrax…Theo đánh giá của ACI, cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất đã tiến hành khảo sát, đánh giá về chất lượng dịch vụ theo chương trình chất lượng dịch vụ sân bay (ASQ) và đạt được chứng nhận cấp 1 (level 1). Nhà ga T2 tại Cảng HKQT Đà Nẵng và CHK Quốc tế Cam Ranh đạt được 4 sao theo chuẩn đánh giá của Skytrax;cảng hàng không quốc tế Nội Bài đang tiến hành hợp tác với Central Japan International Airport Co.ltd (CJIAC - Đơn vị quản lý và vận hành sân bay Chubu Centrair International Airport), Nhật Bản để tư vấn đề ra các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ với mục tiêu đạt được 4 sao trở lên và tiếp tục duy trì trong top 100 sân bay tốt nhất thế giới theo tiêu chí Skytrax trong năm 2025.

Đối với các hãng hàng không Việt Nam, để nâng cao chất lượng dịch vụ, các hãng hàng không hàng năm tổ chức thực hiện khảo sát lấy ý kiến của hành khách với nhiều hình thức như phát phiếu khảo sát, khảo sát trực tuyến trên nền tảng web, hệ thống đánh giá thời gian thực thông qua sử màn hình cảm ứng. Tháng 6/2024, tổ chức Skytrax - tổ chức đánh giá độc lập về xếp hạng vận tải hàng không đã xếp hạng Vietnam Airlines là đại diện của Việt Nam góp mặt trong top 50 hãng hàng không tốt nhất thế giới với thứ hạng 45/100. Đây là thành quả xứng đáng cho nỗ lực không ngừng nghỉ của Vietnam Airlines trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ, mang đến cho hành khách những trải nghiệm tuyệt vời. Việc lọt vào top 50 hàng không tốt nhất thế giới chứng minh cho sự uy tín, chất lượng của Vietnam Airlines, khẳng định vị thế của hãng hàng không quốc gia Việt Nam trên thị trường hàng không quốc tế.

Đối với công tác đảm bảo chất lượng dịch vụ cho hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật, doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp khai thác nhà ga hành khách, hãng hàng không đều ban hành quy trình phục vụ hành khách trong đó có quy trình phục vụ hành khách cần sự trợ giúp đặc biệt như hành khách là người cao tuổi, người khuyết tật. Hiện tại,17/21 cảng hàng không thuộc ACV đảm bảo giao thông tiếp cận cho hành khách là người khuyết tật cụ thể bố trí thiết bị xe nâng, xe thang gắn sàn, bố trí nhân viên hỗ trợ phục vụ hành khách người khuyết tật đảm bảo di chuyển lên/xuống tàu bay, di chuyển bên trong và ra/vào nhà ga. Riêng đối 04 cảng hàng không Phù Cát, Cà Mau, Rạch Giá và Côn Đảo sẽ được trang bị xe nâng hoặc xe thang gắn sàn trong năm 2025 để thay thế các xe đang bị hỏng hóc. Đối với trang thiết bị xe lăn, 22 cảng hàng không được trang bị đầy đủ. Trên tàu bay, hành khách luôn nhận được hỗ trợ từ đội ngũ tiếp viên, tổ bay.

*3. Công tác quản lý đội tàu bay*

Đến thời điểm cuối năm 2024, số lượng tàu bay khai thác của:

(i) Vietnam Airlines (bao gồm cả Vasco) là 103 tàu bay (gồm 6 tàu ATR72-500, 66 tàu thân hẹp A320neo/A321ceo/tàu A321neo, và 31 tàu thân rộng A350/B787-9/B787-10);

(ii) Vietjet là 94 tàu bay (gồm 17 tàu A320, 36 tàu A321-211, 28 28 tàu A321-271 và 7 tàu A330-300);

(iii) Bamboo Airways có 08 tàu bay (gồm 04 tàu A320 và 04 tàu A321);

(iv) Pacific Airlines là 03 tàu bay A321;

(v) Vietravel Airlines là 03 tàu bay A321.

Trong thời gian tới, các hãng hàng không đều có kế hoạch tiếp tục bổ sung, tăng cường đội tàu bay để phù hợp với kế hoạch, chiến lược kinh doanh cũng như đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng không trong bối cảnh thị trường đang dần khôi phục và trở lại với đà tăng trưởng sau thời gian sụt giảm.

Đối với Vietnam Airlines, theo kế hoạch đến năm 2030, quy mô đội tàu bay của hãng là 137 tàu bay, gồm 5 tàu ATR, 95 tàu thân hẹp và 37 tàu thân rộng. Để thực hiện kế hoạch này, Vietnam Airlines đang triển khai dự án đầu tư 50 tàu bay thân hẹp (A320/321 của Airbus hoặc B737 MAX8/9/10 của Boeing) với lịch giao dự kiến sớm nhất từ 2028 và xem xét thuê bổ sung theo nhu cầu.

Về phía Bamboo Airways, hãng có kế hoạch tập trung khai thác dòng tàu bay thân hẹp A320/A321 với mục tiêu nhanh chóng đưa quy mô đội tàu bay quay lại mức 30 tàu bay trong thời gian sớm nhất (có thể vào năm 2030). Để thực hiện kế hoạch này, hãng đã thực hiện ký kết các thoả thuận, hợp đồng mua tàu bay với đối tác Airbus, trong đó có hợp đồng mua 30 tàu bay A321 của Airbus đã ký vào tháng 4/2019.

Đối với Pacific Airlines, theo kế hoạch năm 2025 hãng dự kiến thuê khô thêm 2 tàu bay A321/A320 của Vietnam Airlines và tiếp tục triển khai công tác tái cơ cấu cổ đông, theo đó, kế hoạch mở rộng thêm đội tàu tùy thuộc cổ đông mới.

Vietravel Airlines cũng đang nỗ lực để triển khai các giải pháp để tăng cường năng lực đội tàu bay, với việc có thêm cổ đông mới từ cuối năm 2024, chiến lược đội tàu bay của hãng trong thời gian tới sẽ bổ sung đội tàu bay phù hợp với năng lực khai thác.

Đối với Vietjet, theo kế hoạch đến năm 2030, hãng dự kiến mở rộng đội tàu bay lên khoảng 300chiếc, bao gồm các dòng máy bay hiện đại như Airbus A320, A321 và Boeing 737 MAX. Để thực hiện mục tiêu này, Vietjet đã ký kết các hợp đồng và bản ghi nhớ về việc mua máy bay với hai nhà sản xuất lớn là Airbus và Boeing để xem xét triển khai kế hoạch.

***\* Về tồn tại, bất cập:***

*1. Quản lý giá dịch vụ chuyên ngành hàng không*

Các nội dung liên quan đến giá dịch vụ chuyên ngành hàng không trong Luật HKDDVN cần phải được sửa đổi, bổ sung để đảm bảo tính thống nhất với Luật Giá 2023. Đồng thời, theo quy định tại điểm c, Khoản 3 Điều 21 Luật Giá 2023 *“Bộ, cơ quan ngang Bộ định giá đối với hàng hóa, dịch vụ thuộc lĩnh vực, phạm vi chuyên ngành quản lý theo quy định của pháp luật”.* Theo đó, tại Phụ lục số 02 ban hành kèm theo Luật Giá quy định dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không thuộc danh mục dịch vụ do Bộ Giao thông vận tải (Bộ Xây dựng) định giá cụ thể.

Hiện nay, Bộ Công an đã thực hiện tiếp nhận nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không, do vậy, việc rà soát, quy định các nội dung về thẩm quyền, hình thức định giá/phí đối với dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không để phù hợp với quy định của Luật Giá, phù hợp với mô hình tổ chức hiện tại là cần thiết.

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

Về mặt hàng lang pháp lý, quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển được quy định trong Chương VI Luật HKDDVN-Vận chuyển hàng không trong đó bao gồm nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách trong trường hợp chuyến bay bị chậm/chậm chuyến kéo dài/hủy chuyến.

Tuy nhiên, Luật HKDDVN chưa có quy định: *(1)* các trường hợp người vận chuyển được miễn trừ nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại trong trường hợp hành khách bị từ chối vận chuyển/chậm kéo dài/hủy chuyến; *(2)* nghĩa vụ của hãng hàng không trong trường hợp chuyến bay khởi hành sớm. Do vậy, cần xem xét bổ sung nội dung quy định miễn trừ nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại cho người vận chuyển và nghĩa vụ của người vận chuyển trong trường hợp chuyến bay khởi hành sớm**.**

Đối với quy định nghĩa vụ của người vận chuyển phải bảo đảm việc ăn, nghỉ, đi lại và chịu các chi phí có liên quan trực tiếp phù hợp với thời gian chờ đợi tại sân bay 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, cần phải rà soát, điều chỉnh quy định nhằm đảm bảo quyền lợi của hành khách, đồng thời cân bằng lợi ích của người vận chuyển trong trường hợp không phải do lỗi của người vận chuyển.

*3. Quản lý đội tàu bay khai thác tại Việt Nam*

Hiện nay, công tác quản lý việc mua, thuê tàu bay và kế hoạch phát triển đội đội bay của các hãng hàng không Việt Nam đang được quy định tại các Điều: 13, 28, 35, 36, 37, 38, 39 Luật HKDDVN và các VBQPPL dưới luật. Trong thực tế, các tàu bay khai thác tại Việt Nam được hãng hàng không Việt Nam và cá nhân đưa vào Việt Nam dưới các hình thức thuê gồm: thuê tàu bay có tổ bay (thuê ướt); thuê tàu bay không có tổ bay (thuê khô); mua và thuê lại (sale and lease back): tổ chức, cá nhân mua tàu bay của nhà sản xuất, bán cho bên thứ ba (các đơn vị cho vay tiền mua) và thuê lại theo hình thức thuê khô; và mua (sở hữu).

Đối với việc mua tàu bay, hãng hàng không có vốn đầu tư của nhà nước (Vietnam Airlines, Pacific Airlines) phải được cơ quan đại diện chủ sở hữu phần vốn nhà nước (từ ngày 01/3/2025 là Bộ Tài chính) quyết định đầu tư sau khi có ý kiến đồng ý về mặt chủ trương của Thủ tướng Chính phủ. Điều này đồng nghĩa với việc mua tàu bay của các hãng hàng không này phải được cấp có thẩm quyền quyết định. Nội dung này chỉ điều chỉnh việc quản lý, sử dụng vốn nhà nước trong các hãng hàng không có vốn nhà nước mà chưa thể hiện sự quản lý nhà nước ở góc độ chuyên ngành hàng không đối với việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không còn lại (VietJet Air, Bamboo Airways, Vietravel Airlines).

Về kế hoạch phát triển đội tàu bay, các hãng hàng không đều phải xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay, báo cáo Nhà chức trách hàng không. Trong khuôn khổ của hệ thống pháp luật và thực tiễn nhu cầu mua, sử dụng tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam, việc mua (sở hữu) tàu bay của của các hãng hàng không có vốn tư nhân chưa có cơ chế kiểm soát; Luật HKDDVN chưa quy định thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không về việc quản lý hoạt động đội tàu bay khai thác tại Việt Nam. Điều này dẫn đến việc các hãng hàng không ký những đơn hàng mua tàu bay lớn mà cơ quan quản lý nhà nước không có vai trò, tiếng nói trong việc định hướng phát triển đội tàu bay cho phù hợp với năng lực kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; khả năng giám sát an toàn tàu bay, đồng thời giảm cơ hội, lợi thế đàm phán của Việt Nam trong các gói đàm phán song phương chung của quốc gia với các quốc gia đối tác.

Đội tàu bay, kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam trong những năm tiếp theo và định hướng đến 2030 được xây dựng dựa trên cơ sở tính toán nhu cầu tăng trưởng của thị trường, nhu cầu, mục tiêu phát triển của từng hãng. Các kế hoạch phát triển đội tàu bay đều có tính toán đến khả năng đáp ứng của hạ tầng cảng hàng không Việt Nam, nguồn nhân lực đặc thù cũng như khả năng giám sát an toàn khai thác tàu bay của Nhà chức trách hàng không. Tuy nhiên các hãng hàng không, các nhà đầu tư mới chỉ tính toán, xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay theo góc độ riêng của từng đơn vị mà chưa có cái nhìn tổng thể về sự phát triển của ngành hàng không. Để phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không một cách hiệu quả, bền vững, đảm bảo an toàn, an ninh hàng không cũng như phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch phát triển ngành hàng không, kết cấu hạ tầng cảng hàng không, năng lực giám sát an toàn hàng không cần có cơ chế quản lý toàn bộ đội tàu bay khai thác tại Việt Nam (bao gồm hoạt động mua tàu bay của các hãng hàng không).

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

Theo quy định tại Điều 53 Luật HKDDVN, công tác điều phối slot tại cảng hàng không, sân bay chỉ áp dụng đối với các chuyến bay thực hiện vận chuyển hàng không thường lệ. Về thực tiễn của Việt Nam cũng như các nước trên thế giới, trong khi các cảng hàng không, sân bay ngày càng bận rộn; nguy cơ tắc nghẽn, gây chậm chuyến ngày càng lớn do các cảng hàng không tiếp nhận các loại hình chuyến bay ngày càng đa dạng (chuyến bay thường lệ, chuyến bay không thường lệ và các chuyến bay dân dụng khác). Do vậy, quy định này của Luật HKDDVN cần được sửa đổi, bổ sung theo hướng các chuyến bay dân dụng đi, đến cảng hàng không, sân bay phải được điều phối slot để đảm bảo hoạt động khai thác tại các cảng hàng không, sân bay điều hòa, ổn định.

*5. Thủ tục hành chính về vận chuyển hàng không*

Theo quy định tại Điều 123, 124, 125 Luật HKDDVN, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) là cơ quan được Luật HKDDVN giao thẩm quyền cấp giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam. Việc cấp các loại giấy phép này để các hãng hàng không nước ngoài có thể thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại, bán vé trên lãnh thổ Việt Nam cũng như hỗ trợ hoạt động khai thác của chính các hãng theo các hiệp định hàng không song phương, đa phương mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia. Bên cạnh việc chấp hành các quy định của pháp luật hàng không dân dụng, các hiệp định hàng không liên quan thì các văn phòng này phải chấp hành các quy định của hệ thống pháp luật khác về thương mại, lao động, thuế, quản lý trật tự xã hội.

Theo quy định tại Điều 110 Luật HKDDVN doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không (bao gồm cả hàng hóa và hành khách) được Bộ GTVT (Bộ Xây dựng) cấp giấy phép kinh doanh vận chuyển sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép. Tuy nhiên, theo điểm c khoản 1 Điều 34 Luật Đầu tư, dự án đầu tư mới kinh doanh vận chuyển hành khách bằng đường hàng không phải được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư. Điều này dẫn đến cùng một chủ thể thực hiện thủ tục hành chính nhưng Thủ tướng Chính phủ phải chấp thuận 02 lần mới có thể đi vào hoạt động.

Với các quy định nêu trên có thể dẫn đến việc chồng chéo, trùng lặp và gây phát sinh các thủ tục hành chính không cần thiết, do đó các quy định này cần phải được nghiên cứu để cắt bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết được điều chỉnh tại nhiều hệ thống văn bản pháp luật.

Ngoài ra, cần làm rõ các khái niệm theo tiêu chuẩn ICAO, bao gồm: 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 cho phù hợp, tránh nhầm lẫn. Điều chỉnh tiêu chuẩn an toàn theo đúng yêu cầu của ICAO đối với từng nhóm hoạt động.

**III. Nguyên nhân của các tồn tại, bất cập**

Quá trình tổng kết thi hành Luật cho thấy, Luật HKDDVN ngoài những kết quả đạt được đã xuất hiện các tồn tại, bất cập trong các chính sách bởi các nguyên nhân khách quan, chủ quan, cụ thể như sau:

*1. Nguyên nhân khách quan*

- Cùng với sự phát triển của nền kinh tế, các tác động của bối cảnh trong nước và thế giới là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông; số lượng, quy mô của các doanh nghiệp tham gia hoạt động hàng không và nhu cầu đi lại của người dân. Điều này dẫn đến sự thiếu hụt về nhân lực đặc thù hàng không (phi công, nhân viên kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay…), gây áp lực lên hạ tầng cảng hàng không và phần nào lên công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

- Ý thức của người dân cùng với các thói quen, tập quán dẫn tới nhiều vi phạm làm ảnh hưởng đến công tác quản lý, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng.

- Nguồn lực thực hiện việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay rất lớn, cơ chế đầu tư chưa rõ ràng, tiềm ẩn nhiều rủi ro cho nhà đầu tư, do đó, việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng trong lĩnh vực hàng không dân dụng chưa cao.

- Phương án sắp xếp, tinh gọn tổ chức bộ máy theo đúng tinh thần chỉ đạo của Trung ương, Bộ Chính trị đang được hoàn thiện dẫn đến những thay đổi về tên gọi, chức năng, nhiệm vụ của các cơ quan quản lý nhà nước.

- Hệ thống pháp luật có liên quan cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách.

- Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 khiến công nghệ thay đổi nhanh chóng đặt ra những thách thức mới trong việc bắt kịp sự thay đổi của công nghệ hiện đại đồng thời gắn với phát triển bền vững.

*2. Nguyên nhân chủ quan*

- Các quy định của hệ thống VBQPPL trong lĩnh vực hàng không dân dụng chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh mẽ của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý hàng không dân dụng.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

- Công tác dự báo về xu thế phát triển của hàng không dân dụng tại một số thời điểm còn chưa sát với tình hình phát triển mạnh mẽ của thị trường hàng không trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu, rộng.

- Công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng còn thiếu chủ động, chưa theo kịp nhu cầu thị trường. Nguồn lực cho công tác này còn thiếu, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng không ở mức cao, hạ tầng ngành hàng không chưa đảm bảo với đòi hỏi của nhu cầu phát triển.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng hàng không trong toàn quốc là rất lớn. Ngân sách nhà nước giành cho công tác đào tạo phát triển nhân lực còn hạn chế, chưa đảm bảo chế độ đãi ngộ, thu hút các nhân lực có năng lực theo tiêu chuẩn của ICAO.

**Phần 3. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

Để 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; đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh, tăng cường phân cấp, phân quyền trong công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, Bộ Xây dựng đề xuất xây dựng Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) với các định hướng, sửa đổi sau:

**A. Về công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng**

*1. Nhà chức trách hàng không dân dụng*

- Quy định vị trí, vai trò, chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không, người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không tại Luật HKDDVN, trong đó rà soát các nhiệm vụ đã có và bổ sung các nhiệm vụ mới theo yêu cầu quốc tế: tổ chức đội ngũ giám sát viên, thẩm quyền quy định các trường hợp miễn trừ/ngoại lệ… và 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.

+ Để đảm bảo thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát việc bảo đảm an toàn hàng không, khắc phục các vấn đề khó khăn trong việc bổ sung và duy trì nguồn lực giám sát viên, Luật HKDDVN sẽ nghiên cứu về việc tổ chức đội ngũ giám sát viên là các công chức có đủ năng lực, trình độ, kinh nghiệm của cơ quan quản lý chuyên ngành hoặc chỉ định/giao nhiệm vụ cho nhân sự đủ điều kiện của doanh nghiệp hàng không thực hiện nhiệm vụ đặt dưới sự giám sát của cơ quan quản lý nhà nước trên nguyên tắc tránh các xung đột lợi ích giữa đối tượng được giám sát và người được trao quyền thực hiện việc giám sát, xung đột về việc thực hiện chức năng của người lao động trong doanh nghiệp với việc thực hiện vai trò của người giám sát khi được cơ quan nhà nước trao quyền.

+ Trên thực tiễn trong hoạt động hàng không, trong một hoàn cảnh nhất định, một số các tiêu chuẩn có thể không được đáp ứng đầy đủ, tuy nhiên không ảnh hưởng đến an toàn hàng không. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy luật pháp các quốc gia (Mỹ, Châu Âu, Úc, Nhật Bản, Nga, Trung Quốc,…) đều cho phép Nhà chức trách hàng không thực hiện phê chuẩn một số sai lệch so với tiêu chuẩn trên cơ sở đánh giá các biện pháp đảm bảo an toàn tương đương hoặc trong các tình huống khẩn cấp ứng phó với thiên tai, dịch bệnh, chiến tranh,… Vì vậy, Luật HKDDVN cần bổ sung quy định về thẩm quyền, tạo cơ sở pháp lý cho phép Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định điều kiện để Nhà chức trách (an toàn) hàng không phê chuẩn hoặc áp dụng các trường hợp miễn trừ, ngoại lệ trong quá trình thực hiện nhiệm vụ để duy trì hoạt động đồng bộ của dây chuyền vận chuyển hàng không, bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.

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

- Phân định rõ ràng, cụ thể các nội dung, nhiệm vụ, hoạt động, trách nhiệm trong việc quản lý, bảo đảm an ninh hàng không (Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam thuộc Bộ Công an) và trách nhiệm trong việc quản lý, bảo đảm an toàn hàng không (Nhà chức trách hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng).

*2. Chính sách về hàng không dân dụng*

- Rà soát, hoàn thiện các quy định về thuật ngữ, nguyên tắc áp dụng, nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng, chính sách phát triển về hàng không dân dụng nhằm đạt mục tiêu đơn giản, minh bạch, rõ ràng, dễ tiếp cận, dễ áp dụng hơn, tạo thuận lợi cho sự phát triển của hàng không dân dụng Việt Nam, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước.

- Rà soát các quy định về các hành vi nghiêm cấm trong hàng không dân dụng phù hợp với thực tiễn và đồng bộ với các quy định của các luật khác.

*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 cao, công nghệ xanh trong hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giám sát, chỉ đạo, điều hành công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không

- Quy định về phát triển, hỗ trợ công nghiệp hàng không Việt Nam, công nghiệp phụ trợ hàng không; khuyến khích đầu tư, phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam; nghiên cứu bổ sung quy định về việc thúc đẩy ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động vận tải thông qua việc sử dụng các phương tiện bay khác vào hoạt động bay thương mại;

- 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 HKDD có uy tín và đã được ứng dụng rộng rãi trên thế giới.

**B. Về an toàn hàng không**

*1. Quản lý an toàn hàng không*

Để đảm bảo các yêu cầu của Phụ ước 19 Công ước Chicago về chương trình an toàn hàng không quốc gia, tăng cường tính ổn định và bền vững của các yếu tố cấu thành cho hệ thống kiểm soát rủi ro, đảm bảo sự vững mạnh về năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia, cần bổ sung các quy định cụ thể về quản lý an toàn hệ thống tại Luật HKDDVN 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.

Bổ sung cơ chế kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, pháo hoa, các vật thể bay... gây uy hiếp an toàn hàng không.

*2. An toàn khai thác tàu bay*

Sửa đổi, bổ sung các quy định về an toàn khai thác tàu bay phù hợp quy định và tiêu chuẩn quốc tế.

Quy định phạm vi áp dụng của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu, đảm bảo tuân thủ các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Xác định các trường hợp cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu.

*3. Hoạt động bay*

***a)*** Sửa đổi quy định về việc tổ chức, khai thác vùng trời theo hướng Nhà nước thống nhất quản lý, bảo vệ và tổ 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 phù hợp với quy định của ICAO (Phụ ước 11 Công ước Chicago)2...

- Quy định về phân loại và khai thác vùng trời theo đặc tính kỹ thuật nhằm khẳng định vùng trời là tài nguyên quốc gia, thuộc chủ quyền Nhà nước, cần quản lý theo pháp luật để đảm bảo QPAN và lợi ích quốc gia, được quản lý phải hài hòa giữa mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và QPAN, tuân thủ ICAO và thông lệ quốc tế.

- Bổ sung các quy định liên quan đến tổ chức và khai thác vùng trời, khu vực bay phục vụ hàng không; cấp phép bay.

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

***b)*** Ngoài việc phân định trách nhiệm quản lý chướng ngại vật, cơ chế phối hợp của các Bộ, ngành (Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng…), địa phương có liên quan trong việc 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 Luật HKDDVN (thay thế) sẽ sửa đổi, bổ sung theo hướng: Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có cảng hàng không, sân bay tham gia vào công tác quy định và 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; kiểm tra giám sát thực hiện và cưỡng chế khi xảy ra vi phạm.

***c)*** Bỏ nội dung “quy hoạch vùng thông báo bay” Luật HKDDVN và bãi bỏ mục 19 Phụ lục 2 Luật Quy hoạch để phù hợp với thực tiễn quản lý.

*4. Quản lý nhân viên hàng không*

***a)*** Khắc phục sự chưa đồng bộ giữa quy định về hợp đồng lao động trong Luật HKDDVN với Bộ luật Lao động và phù hợp với thực tiễn quản lý thị trường lao động nhân viên hàng không theo hướng: sửa đổi, bổ sung quy định về nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động để 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.

***b)*** Khắc phục các bất cập trong công tác quản lý nhân viên hàng không thông qua giấy phép, chứng chỉ chuyên môn theo hướng:

- Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không tiếp tục quản lý, kiểm soát việc sát hạch, cấp giấy phép 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;

- Trao quyền chủ động cho người sử dụng lao động trực tiếp đánh giá chuyên môn của người lao động của mình (nhân viên hàng không) thông qua việc cấp chứng chỉ chuyên môn;

- Làm rõ 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 việc nhân viên hàng không khi làm việc phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn cho phù hợp với vị trí, yêu cầu của công tác chuyên môn.

***c)*** Thống nhất thẩm quyền quy định chi tiết đối với thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi, các chế độ đối với nhân viên hàng không.

*5. Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay*

 Điều chỉnh, bổ sung quy định về cơ quan điều tra sự cố, tai nạn hàng không theo Phụ ước 13 của Công ước Chicago, đảm bảo tính độc lập với Nhà chức trách hàng không nhằm bảo đảm tính minh bạch, khách quan trong công tác tác điều tra sự cố, tai nạn (bỏ nội dung “điều tra sự cố, tai nạn tàu bay” trong chức năng của Nhà chức trách hàng không).

Sửa đổi, bổ sung quy định về nhiệm vụ và quyền hạn của cơ quan điều tra; trách nhiệm thông báo, cung cấp 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.

**C. Về an ninh hàng không**

Cùng với diễn biến phức tạp của hoạt động khủng bố nhằm vào hàng không dân dụng, để phù hợp với xu hướng xã hội hóa, cổ phần hóa các doanh nghiệp hàng không, đa dạng hóa các doanh nghiệp cảng hàng không; tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, bình đẳng, mở rộng thu hút vốn từ mọi nguồn lực theo quy định của pháp luật, đồng thời bảo đảm kết hợp chặt chẽ việc phát triển kinh tế với giữ vững an ninh, quốc phòng, phù hợp thông lệ quốc tế, các quy định về an ninh hàng không phải đảm bảo nguyên tắc “*độc lập, thống nhất, chuyên nghiệp, Đảng lãnh đạo, không có yếu tố nước ngoài*”.

Luật HKDDVN cần sửa đổi, bổ sung về trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không (Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam thuộc Bộ Công an là cơ quan chủ trì tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không), các nguyên tắc và nội dung cơ bản về nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không là bộ phận của an ninh quốc gia, các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng, kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị và phương tiện bảo đảm an ninh hàng không, kinh phí bảo đảm an ninh hàng không, trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan trong công tác bảo đảm an ninh hàng không;

Quy định về trách nhiệm phối hợp với Bộ Công an trong công tác bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay (Bộ Công an chủ trì, các cơ quan, đơn vị, địa phương phối hợp).

**D. Về cảng hàng không**

*1. Quy hoạch cảng hàng không*

Công tác quy hoạch giữ vai trò quan trọng trong việc phát triển ngành hàng không dân dụng. Để đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật về quy hoạch, đảm bảo tính khả thi trên thực tế, Luật HKDDVN sẽ:

- Sửa đổi tên các quy hoạch cảng hàng không;

- Quy định phạm vi “quy hoạch mạng cảng hàng không”.

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

Để đảm bảo hành lang pháp lý rõ ràng, minh bạch, xác định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không, tạo cơ chế thu hút nguồn vốn xã hội trong việc đầu tư vào các tài sản kết cấu hạ tầng do nhà nước nắm giữ, việc sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN sẽ hướng tới việc:

Sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN theo hướng: đưa ra nguyên tắc phân định cảng hàng không và giao Chính phủ quy định tiêu chí xác định và phương hướng đầu tư.

Bổ sung quy định về danh mục các công trình quân sự, đất quân sự tại cảng hàng không được 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; nghiên cứu, bổ sung quy định về quản lý, sử dụng công trình an ninh, đất an ninh dùng trong hoạt động hàng không dân dụng; nghiên cứu, bổ sung quy định về khu vực, điểm đến, điểm đón đối với các phương tiện bay khác khi thực hiện các hoạt động vận tải thương mại hoặc sử dụng cho các hoạt động của các cơ quan, tổ chức; quy định trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, các doanh nghiệp trong hoạt động đầu tư, xây dựng cảng hàng không.

*3. Cảng hàng không chuyên dùng*

Để giải quyết các tồn tại, vướng mắc đối với việc quản lý cảng hàng không chuyên dùng, Luật HKDDVN cần:

- Sửa quy định về quản lý hoạt động cảng hàng không chuyên dùng: khái niệm, quy hoạch...

.*4. Ngành nghề kinh doanh có điều kiện và thủ tục hành chính có liên quan*

Khắc phục các yếu tố chồng chéo, trùng lặp, cắt giảm thủ tục hành chính trong việc cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, đăng ký cảng hàng không đang xây dựng, lập sổ đăng bạ cảng hàng không cần:

- 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; ;

- Rà soát đồng bộ các quy định về trách nhiệm, quyền của doanh nghiệp cảng, người khai thác cảng.

*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*

***a)*** Quy định vai trò doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không trong việc cung cấp dịch vụ, trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không; bổ sung quy định cụ thể để doanh nghiệp cảng hàng không có trách nhiệm tổ chức bộ máy; nguồn lực; phương án kinh doanh; các quy trình đảm bảo an toàn khai thác sân bay… để phù hợp với quy định của pháp luật doanh nghiệp.

***b)*** Nhằm quy định rõ ràng quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không trong việc cung cấp dịch vụ, trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không, Luật HKDDVN cần:

- Quy định cụ thể hơn về quyền, trách nhiệm của doanh nghiệp cảng trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; đặc biệt là cần làm rõ thẩm quyền của doanh nghiệp cảng được quyền đầu tư xây dựng các công trình thiết yếu;

- 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 có nhu cầu nhằm đáp ứng sự phát triển chung về vận tải hàng không tại cảng hàng không, sân bay đó.

**Đ. Về vận chuyển hàng không**

*1. Về quản lý giá dịch vụ hàng không*

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, phí, phù hợp với thực tiễn phát sinh; thẩm quyền, hình thức định giá/phí dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không khi nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không đã được Bộ Công An tiếp nhận.

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

Sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách trong trường hợp khởi hành sớm; luật hóa 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*

Việc phát triển đội tàu bay không chỉ là vấn đề liên quan đến sự phát triển của doanh nghiệp vận chuyển mà còn liên quan đến việc đảm bảo an toàn, an ninh, năng lực giám sát an toàn khai thác tàu bay, sự đáp ứng của kết cấu hạ tầng cảng hàng không sân bay, vị thế đàm phán của Việt Nam trong thương mại quốc tế, vấn đề an ninh kinh tế toàn cầu do đó, cần sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN để:

- Làm cơ sở cho các cơ quan quản lý nhà nước xây dựng kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng không, tổ chức giám sát cho phù hợp với quy mô và tính chất khai thác tàu bay; bảo đảm an toàn, an ninh hàng không; đồng thời có thể định hướng, quản lý và điều tiết việc điều chỉnh, thay đổi quy mô, kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng phù hợp với điều kiện, tình hình của thị trường và hoạt động của ngành hàng không.

- Bổ sung quy định về quyền hạn và trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không trong kiểm tra, giám sát kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không; thông báo, cảnh báo về khả năng đáp ứng của cơ sở hạ tầng, năng lực giám sát an toàn khai thác tàu bay để các hãng hàng không có căn cứ rà soát, chủ động thực hiện kế hoạch của mình.

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

Việc điều phối slot không chỉ là vấn đề giảm tải sức ép lên hạ tầng kết cấu cảng hàng không sân bay, mà còn liên quan đến chất lượng dịch vụ vận chuyển hàng không. Việc nâng cao hiệu quả của công tác quản lý điều phối slot sẽ góp phần giảm chậm chuyến, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ. Để đảm bảo sự chủ động trong công tác điều phối, cần phải sửa đổi, bổ sung để làm rõ thêm phạm vi điều chỉnh cũng như trách nhiệm về quản lý điều phối slot.

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

Thực hiện bãi bỏ quy định về điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài. Theo đó, 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; nghiên cứu để khắc phục sự trùng lặp, chồng chéo, cắt giảm thủ tục hành chính trong việc cấp giấy phép chủ trương đầu tư thành lập hãng hàng không vận chuyển hành khách và việc cấp giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không.

Nghiên cứu quy định của các quốc gia trên thế giới về vai trò của hãng hàng không quốc gia (nếu có); quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dụng và vận chuyển hàng không thương mại; rà soát các điều kiện để xem xét cấp hoặc hủy bỏ giấy phép kinh doanh hàng không chung, kinh doanh vận chuyển hàng không (theo loại hình vận chuyển hành khách, hàng hóa); nghiên cứu để bổ sung làm rõ thêm 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./.

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

**Phụ lục 1 - DANH MỤC VBQPPL HƯỚNG DẪN THI HÀNH LUẬT HKDDVN**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên loại****VBQPPL** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành VBQPPL** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm****có hiệu lực** |
| **A** | **Pháp lệnh** |  |  |
| 1 |  | 11/2010/UBTVQH1216/3/2010 | Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu bay | 01/01/2011 |
| **B** | **Nghị định** |  |  |
| 1 |  | 75/2007/NĐ-CP09/5/2007 | Nghị định của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay | 16/06/2007 |
| 2 |  | 36/2008/NĐ-CP28/3/2008 | Nghị định của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ | 09/04/2009 |
| 79/2011/NĐ-CP05/9/2011 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ và Nghị định số 58/2010/NĐ-CP ngày 01/06/2010 của chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật dân quân tự vệ | 22/10/2011 |
| 3 |  | 30/2013/NĐ-CP08/4/2013 | Nghị định của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/06/2013 |
| 89/2019/NĐ-CP15/11/2019 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 30/2013/NĐ-CP ngày 8/4/2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/01/2020 |
| 15/2024/NĐ-CP16/02/2024 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung sửa đổi, bổ sung một điều của Nghị định số 30/2013/NĐ-CP ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung và Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 16/02/2024 |
| 4 |  | 66/2015/NĐ-CP12/8/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định về nhà chức trách hàng không | 01/10/2015 |
| 5 |  | 68/2015/NĐ-CP 18/8/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay | 15/10/2015 |
| 64/2022/NĐ-CP15/9/2022 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/9/2022 |
| 6 |  | 92/2015/NĐ-CP13/10/2015 | Nghị định của Chính phủ về an ninh hàng không | 27/11/2015 |
| 7 |  | 125/2015/NĐ-CP04/12/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay | 26/01/2016 |
| 8 |  | 32/2016/NĐ-CP06/5/2016 | Nghị định của Chính phủ về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại VN | 26/6/2016 |
| 9 |  | 42/2016/NĐ-CP15/5/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng | 01/7/2016 |
| 10 |  | 92/2016/NĐ-CP 01/7/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định về các ngành nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 01/7/2016 |
| 89/2019/NĐ-CP 15/11/2019 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [92/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-92-2016-nd-cp-nganh-nghe-kinh-doanh-co-dieu-kien-hang-khong-dan-dung-315470.aspx) ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng và Nghị định số [30/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-30-2013-nd-cp-kinh-doanh-van-chuyen-hang-khong-hoat-dong-hang-khong-181043.aspx) ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/01/2020 |
| 64/2022/NĐ-CP 15/9/2022 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/9/2022 |
| 15/2024/NĐ-CP16/02/2024 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung sửa đổi, bổ sung một điều của Nghị định số 30/2013/NĐ-CP ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung và Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 16/02/2024 |
| 20/2024/NĐ-CP23/02/2024 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 10/4/2024 |
| 11 |  | 97/2020/NĐ-CP26/8/2020 | Nghị định của Chính phủ về tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển trong vận chuyển bằng đường hàng không | 15/10/2020 |
| 12 |  | 05/2021/NĐ-CP25/01/2021 | Nghị định của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay | 10/3/2021 |
| 64/2022/NĐ-CP15/9/2022 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/9/2022 |
| 20/2024/NĐ-CP23/02/2024 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 10/4/2024 |
|  | **Quyết định của TTgCP** |  |  |
| 1 |  | 16/2017/QĐ-TTg16/5/2017 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng | 01/7/2017 |
| 01/2019/QĐ-TTg05/9/2019 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/5/2017 ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng | 05/3/2019 |
| 2 |  | 18/2020/QĐ-TTg10/6/2020 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ thiết lập khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đối với tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ | 10/6/2020 |
|  | **Thông tư** |  |  |  |
| 1 |  | 01/2011/TT-BGTVT27/01/2011 | Thông tư của Bộ trưởng BGTVT vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 28/01/2012 |
| 03/2016/TT-BGTVT31/3/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số [01/2011/TT-BGTVT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=01/2011/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 15/5/2016 |
| 21/2017/TT-BGTVT30/6/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số [03/2016/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=03/2016/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [01/2011/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=01/2011/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 01/9/2017 |
| 56/2018/TT-BGTVT11/12/2018 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 30/01/2019 |
| 11/2022/TT-BGTVT29/6/2022 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 29/6/2022 |
| 09/2023/TT-BGTVT09/6/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011  | 30/12/2023 |
| 27/2024/TT-BGTVT2/7/2024  | Thông tư số 27/2024/TT-BGTVT ngày 2/7/2024 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế ATHK dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT | 01/09/2024 |
| 65/2024/TT-BGTVT31/12/2024 | Thông tư số 65/2024/TT-BGTVT của Bộ Giao thông vận tải: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09 tháng 6 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT  | 31/03/2025 |
| 2 |  | 42/2011/TT-BGTVT01/6/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện chế độ thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc thù trong ngành hàng không | 16/07/2011 |
| 3 |  | 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT05/11/2012 | Thông tư liên tịch 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Y tế, Bộ trưởng Bộ GTVT về việc quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không và điều kiện đối với cơ sở y tế thực hiện việc khám sức khỏe cho nhân viên hàng không | 22/12/2012 |
| 4 |  | 52/2022/TT-BGTVT25/12/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng | 01/03/2023 |
| 5 |  | 23/2023/TT-BGTVT17/7/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về chế độ lao động, kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không | 01/9/2023 |
| 6 |  | 36/2014/TT-BGTVT29/8/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không | 01/12/2014 |
|  | 27/2017/TT-BGTVT25/8/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không và Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không | 01/11/2017 |
| 7 |  | 81/2014/TT-BGTVT30/12/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/3/2015 |
| 21/2020/TT-BGTVT28/9/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [81/2014/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-81-2014-tt-bgtvt-van-chuyen-hang-khong-hoat-dong-hang-khong-dan-dung-263383.aspx) ngày 30 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư số [14/2015/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-14-2015-tt-bgtvt-boi-thuong-ung-truoc-khong-hoan-lai-van-chuyen-hanh-khach-hang-khong-274068.aspx) ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư số [33/2016/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-33-2016-tt-bgtvt-bao-cao-hoat-dong-bao-cao-so-lieu-nganh-hang-khong-dan-dung-viet-nam-332854.aspx) ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam | 15/11/2020 |
| 28/2023/TT-BGTVT 29/9/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư trong lĩnh vực hàng không dân  | 29/9/2023 |
| 8 |  | 14/2015/TT-BGTVT27/4/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không | 01/7/2015 |
| 9 |  | 18/2015/TT-BGTVT14/5/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không | 01/7/2015 |
| 10 |  | 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT12/02/2015 | Thông tư liên tịch số 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT ngày 12/02/2015 của Bộ trưởng Bộ Tài chính và Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn quản lý, sử dụng và quyết toán kinh phí chi thường xuyên từ ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm an ninh hàng không dân dụng | 01/4/2015 |
| 11 |  | 146/2016/TT-BTC | Thông tư của của Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí bay qua vùng trời Việt Nam | 01/01/2017 |
| 12 |  | 33/2016/TT-BGTVT15/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành HKDD Việt Nam | 01/01/2017 |
| 13 |  | 194/2016/TT-BTC08/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí hải quan và lệ phí ra, vào cảng hàng không, sân bay đối với chuyến bay của nước ngoài đến các cảng hàng không Việt Nam | 01/01/2017 |
| 14 |  | 247/2016/TT-BTC11/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay | 01/01/2017 |
| 27/2019/TT-BTC14/5/2019 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 246/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí kiểm tra, đánh giá, cấp giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển và Thông tư số 247/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay. | 01/7/2019 |
| 15 |  | 19/2017/TT-BGTVT06/6/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay | 01/8/2017 |
| 32/2021/TT-BGTVT14/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 6 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay | 02/02/2022 |
| 28/2023/TT-BGTVT 29/9/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 29/9/2023 |
| 15/2024/TT-BGTVT29/05/2024 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 01/08/2017 quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay | 15/07/2024 |
| 16 |  | 34/2022/TT-BGTVT 22/12/2022 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về chương trình đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không Việt Nam | 01/5/2023 |
| 17 |  | 10/2018/TT-BGTVT14/3/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không | 10/5/2018 |
| 35/2021/TT-BGTVT17/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 3 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về nhân viên hàng không, đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không. | 02/02/2022 |
| 18 |  | 13/2019/TT-BGTVT29/3/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam | 01/6/2019 |
| 41/2020/TT-BGTVT31/12/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số [13/2019/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-13-2019-tt-bgtvt-huong-dan-chuong-trinh-an-ninh-hang-khong-410654.aspx) ngày 29 tháng 3 năm 2019 quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không VN | 15/3/2021 |
| 42/2023/TT-BGTVT29/12/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 3 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam và Thông tư số 41/2020/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam | 15/02/2024 |
| 19 |  | 193/2016/TT-BTC08/11/2016 | Thông tư của Bộ Tài chính về việc quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không | 01/01/2017 |
| 20 |  | 22/2020/TT-BGTVT28/9/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải khí CO2 từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng | 01/01/2021 |
| 21 |  | 28/2020/TT-BGTVT29/10/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực hàng không | 15/12/2020 |
| 22 |  | 29/2021/TT-BGTVT30/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay | 15/01/2022 |
| 52/2023/TT-BGTVT31/12/2023 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay | 15/02/2024 |
| 23 |  | 44/2024/TT-BGTVT15/11/2024 | Thông tư số 44/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 quy định cơ chế, chính sách quản lý giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa và giá dịch vụ chuyên ngành hàng không | 01/01/2025 |

**Phụ lục 2**

**DANH MỤC VBQPPL LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG HKDDVN**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Số TT** | **Tên loại VBQPPL** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành VBQPPL** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm có hiệu lực** |
| **A** | **Luật** |  |  |  |
| 1 |  | 49/2024/QH1527/11/2024 | Luật Phòng không nhân dân | 01/07/2024 |
| 2 |  | 18/2023/QH1520/06/2023 | Luật Phòng thủ dân sự | 01/07/2024 |
| 3 |  | 16/2023/QH1519/06/2023 | Luật Giá | 01/07/2024 |
| 4 |  | 97/2015/QH1325/11/2015 | Luật Phí và lệ phí | 01/01/2017 |
| 5 |  | 45/2019/QH1420/11/2019 | Bộ luật Lao động | 01/01/2021 |
| **B** | **Nghị định** |  |  |  |
| 1 |  | 27/2011/NĐ-CP09/04/2011 | Nghị định của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không | 15/04/2014 |
| 2 |  | 110/2011/NĐ-CP05/12/2011 | Nghị định về quản lý hoạt động thuê, mua tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư và dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư tàu bay | 01/02/2012 |
| 3 |  | 07/2012/NĐ-CP09/02/2012 | Nghị định của Chính phủ vể cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động thanh tra chuyên ngành | 05/04/2012 |
| 4 |  | 75/2013/NĐ-CP15/07/2013 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi Nghị định 27/2011/NĐ-CP ngày 09/04/2011 của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không | 01/09/2013 |
| 5 |  | 102/2017/NĐ-CP01/9/2017 | Nghị định của Chính phủ về đăng ký biện pháp bảo đảm | 15/10/2017 |
| 6 |  | 44/2018/NĐ-CP13/3/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không | 13/3/2018 |
| 7 |  | 162/2018/NĐ-CP30/11/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/01/2019 |
| 123/2021/NĐ-CP28/12/2021 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không dân dụng | 01/01/2022 |
| 8 |  | 89/2019/NĐ-CP15/11/2019 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [92/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-92-2016-nd-cp-nganh-nghe-kinh-doanh-co-dieu-kien-hang-khong-dan-dung-315470.aspx) ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng và Nghị định số [30/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-30-2013-nd-cp-kinh-doanh-van-chuyen-hang-khong-hoat-dong-hang-khong-181043.aspx) ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/01/2020 |
| 9 |  | 96/2021/NĐ-CP02/11/2021 | Nghị định của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang | 02/11/2021 |
| 10 |  | 145/2020/NĐ-CP14/12/2020 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Bộ Luật Lao động | 01/02/2021 |
| **C** | **Quyết định của Thủ tướng Chính phủ** |  |  |
| 1 |  | 33/2012/QĐ-TTg06/8/2012 | Quyết định của Thủ tướng chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng | 01/10/2012 |
| 2 |  | 51/2016/QĐ-TTg29/11/2016 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về một số cơ chế tài chính đặc thù đối với Cục Hàng không Việt Nam | 15/01/2017 |
| **D** | **Thông tư** |  |  |  |
| 1 |  | 38/2009/TT-BLĐTBXH16/11/2009 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Lao động – thương binh – xã hội hướng dẫn thực hiện chế độ thưởng an toàn đối với cán bộ, công chức, viên chức của Cảng vụ hàng không | 01/01/2009 |
| 2 |  | 25/2022/TT-BGTVT20/10/2022 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ | 15/12/2022 |
| 3 |  | 75/2010/TT-BTC17/5/2010 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc lập dự toán, thanh toán, quyết toán ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm, bảo vệ chuyến bay chuyên cơ của VN | 01/07/2010 |
| 4 |  | 60/2014/TT-BTC12/5/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng hội phí tham gia ICAO | 10/7/2014 |
| 5 |  | 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT12/02/2015 | Thông tư liên tịch số 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT ngày 12/02/2015 của Bộ trưởng Tài chính và Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn quản lý, sử dụng và quyết toán kinh phí chi thường xuyên từ ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm an ninh hàng không dân dụng | 01/4/2015 |
| 6 |  | 85/2015/TT-BGTVT31/12/2015 | Thông tư của Bộ GTVT quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hàng không | 01/3/2016 |
| 7 |  | 07/2016/TTLT-BGTVT-BCA-BQP08/4/2016 | Thông tư liên tịch của Bộ trưởng Bộ GTVT, Bộ trưởng Bộ Công an và Bộ trưởng Bộ Quốc phòng về phối hợp trao đổi, xử lý thông tin trong công tác đảm bảo an ninh, an toàn hàng không dân dụng | 01/6/2015 |
| 8 |  | 22/2016/TT-BGTVT01/9/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý hoạt động bay của thủy phi cơ, sân bay chuyên dùng trên mặt nước, bãi cất, hạ cánh trên mặt nước | 01/11/2016 |
| 9 |  | 47/2016/TT-BGTVT30/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu và biển hiệu của công chức, viên chức và nhân viên Cảng vụ hàng không | 01/5/2017 |
| 10 |  | 63/2016/TTLT-BTC-BGTVT20/4/2016 | Thông tư liên tịch của Bộ trưởng Bộ Tài chính và Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn việc cung cấp thông tin, phối hợp xây dựng cơ sở hạ tầng; phối hợp kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, hành lý của hành khách xuất cảnh, nhập cảnh tại cửa khẩu cảng biển, cảng thủy nội địa, cửa khẩu ga đường sắt liên vận quốc tế, cảng hàng không | 08/6/2016 |
| 11 |  | 194/2016/TT-BTC08/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí hải quan và lệ phí ra, vào cảng hàng không, sân bay đối với chuyến bay của nước ngoài đến các cảng hàng không Việt Nam | 01/01/2017 |
| 12 |  | 11/2017/TT-BGTVT05/4/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về trang phục của cán bộ, công chức, viên chức Cục Hàng không Việt Nam | 01/6/2017 |
| 13 |  | 04/2018/TT-BGTVT23/01/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không | 15/4/2018 |
| 14 |  | 01/2019/TT-BTP17/01/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tư pháp hướng dẫn một số nội dung về đăng ký biện pháp bảo đảm bằng tàu bay, tàu biển | 03/3/2019 |
| 15 |  | 56/2019/TT-BGTVT31/12/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo chất lượng thực hiện và chế độ, quy trình bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không | 25/02/2020 |
| 16 |  | 11/2020/TT-BGTVT21/5/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định mã số, tiêu chuẩn chức danh nghề nghiệp và xếp lương viên chức Cảng vụ hàng không | 01/8/2020 |
| 17 |  | 20/2021/TT-BGTVT22/9/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chế phối hợp giữa doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng khôngvới cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không | 10/11/2021 |
| 18 |  | 24/2021/TT-BGTVT22/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý, bảo trì công trình hàng không. | 15/01/2022 |

**Phụ lục 3**

**DANH MỤC CÁC ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ VỀ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG MÀ VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN**

**A. Các Điều ước quốc tế đa phương**

**Hệ thống Điều ước Chi -ca -go**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi** **chú** |
| 1 | Công ước (CƯ) về hàng không dân dụng (HKDD) quốc tế - Chicago, 07/12/1944. | 13/03/1980 | 12/04/1980 |  |
| 2 | Nghị định thư về giá trị pháp lý ngang nhau của văn bản CƯ về HKDD quốc tế bằng 3 thứ tiếng. *Buenos Aires, 24/9/1968.* |  | 12/04/1980 |  |
| 3 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều khoản cuối cùng, văn bản tiếng Nga). *Montreal, 30/09/1977.* | 01/5/2000 | 01/5/2000 |  |
| 4 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 83bis). *Montreal, 06/10/1980.* | 07/02/1996 | 20/06/1997 |  |
| 5 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 56). *Montreal, 06/10/1989.* | 11/12/1996 | 18/4/2005 |  |
| 6 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 56). *Montreal, 06/10/2016.* | 03/8/2018 |  |  |
| 7 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 50a). *Montreal, 26/10/1990.* | 11/12/1996 | 28/11/2002 |  |
| 8 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 50a). *Montreal, 06/10/2016.* | 03/8/2018 |  |  |
| 9 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 3bis). *Montreal, 10/5/1984.* | 3/2/1999 | 3/2/1999 |  |
| 10 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 45; Điều 48a, 49e và 61). *Montreal, 14/6/1954.* | 3/2/1999 | 3/2/1999 |  |
| 11 | Nghị định sửa đổi CƯ Chicago (điều khoản cuối cùng, bản tiếng A rập). *Montreal, 29/9/1995.* | 17/01/2000 | - |  |
| 12 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (điều khoản cuối cùng, bản tiếng Trung quốc). *Montreal, 1/10/1998.* | 17/01/2000 | - |  |
| 13 | Nghị định thư về giá trị pháp lý của văn bản CƯ Chicago bằng 4 thứ tiếng (bản tiếng Nga). *Montreal, 30/9/1977.* | 20/9/1983 | 17/8/1999 |  |
| 14 | Nghị định thư về giá trị pháp lý của văn bản CƯ Chicago bằng 5 thứ tiếng (bản tiếng A rập). *Montreal, 29/9/1995.* | 1/5/2000 | - |  |
| 15 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 48a). Montreal, 15/9/1962. | 3/2/1999 | 3/2/1999 |  |
| 16 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 93bis). | 3/2/1999 | 3/2/1999 |  |
| 17 | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 45). Montreal, 14/6/1954. | 3/2/1999 | 3/2/1999 |  |

**Hệ thống Điều ước Vác-sa-va**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1 | CƯ thống nhất một số quy tắc về vận chuyển hàng không quốc tế. *Warsaw, 12/10/1929.* | 11/10/1982 | 09/01/1983 |  |
| 2 | Nghị định thư bổ sung CƯ Warsaw năm 1929. *Lahague, 28/9/1955.* | 11/10/1982 | 09/01/1983 |  |
| 3 | CƯ thống nhất một số quy tắc đối với vận chuyển quốc tế bằng đường hàng không*Montreal, 28/5/1999* | 27/9/2018 | 26/11/2018 |  |

**Hệ thống Điều ước về an ninh hàng không**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1 | CƯ về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay. *Tokyo, 14/09/1963*  | 10/10/1979 | 08/01/1980 | Bảo lưu khoản 1 Điều 24 |
| 2 | CƯ nhằm ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay. *La-hay, 16/12/1970* | 17/09/1979 | 17/10/1979 | Bảo lưu khoản 1 Điều 12 |
| 3 | CƯ nhằm ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn của HKDD. *Montreal, 23/09/1971* | 17/09/1979 | 17/10/1979 |  |
| 4 | Nghị định thư nhằm ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ HKDD quốc tế bổ sung CƯ Montreal năm 1971. *Montreal, 24/2/1988* | 25/8/1999 | 24/9/1999 |  |

**Điều ước khác**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1 | CƯ về công nhận quốc tế các quyền đối với tàu bay. *Geneve, 19/06/1948* | 18/06/97 | 16/09/97 |  |
| 2 | Hiệp định chương trình quốc tế COSPAS-SARSAT. *Paris, 1/7/1988* | 27/5/02 | 27/5/02 |  |
| 3 | CƯ về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động. *Cape Town, 16/11/2001* | 17/9/14 | 01/01/15 |  |
| 4 | Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với trang thiết bị tàu bay. *Cape Town, 16/11/2001* | 17/9/14 | 01/01/15 |  |

**B. Các hiệp định song phương/đa phương**

| **TT** | **Quốc gia/Vùng lãnh thổ** | **Ngày ký** | **Nơi ký** | **Ngôn ngữ** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Song phương** |
|  | Afghanistan | 17.12.1984 | Hà Nội | Việt, Anh |
|  | Australia | 31.07.1995 | Canberra | Anh |
|  | Azerbaijan | 14.5.2015 | Baku | Anh, Việt, Azerbaijan |
|  | Austria | 27.03.1995 | Hà Nội | Anh |
|  | Bahrain | 04.05.1999 | Manama | Anh |
|  | Bangladesh | 06.09.1993 | Hà Nội | Việt, Anh |
|  | Belgium | 21.10.1992 | Brussel | Anh |
|  | Belarus | 21.12.2007 | Minsk | Anh, Nga, Việt |
|  | Brazil | 02.07.2018 | Brazilia | Anh, Bồ Đào Nha, Việt |
|  | Brunei | 28.11.1991 | Hà Nội | Việt, Malay, Anh |
|  | Bulgaria | 01.10.1979 | Hà Nội | Việt, Bulgaria |
|  | Cambodia | 19.04.1996 (lần2) | Hà Nội | Việt, Khơ-me, Anh |
|  | Canada | 28.09.2004 | Montreal | Việt, Pháp, Anh  |
|  | Czech | 23.05.1997 (lần 2) | Praha | Anh |
|  | China | 05.01.1956 (lần 1)08.03.1992 (lần 2) | Bắc Kinh | Việt, Trung, Anh |
|  | Cuba | 08.06.1979 | Hà Nội | Việt, Tây Ban Nha |
|  | Denmark | 25.09.1997 | Hà Nội | Việt, Đan Mạch, Anh |
|  | Egypt (SĐ) | 29.04.1999 | Cairo | Việt, Ả-rập, Anh |
|  | France | 14.04.1977 | Paris | Việt, Pháp |
|  | Finland | 20.10.2014 | Hà Nội | Việt, Anh, Phần Lan, Thụy Điển |
|  | Germany | 26.08.199421.11.2015(NĐT sửa đổi) | BonnBonn | Việt, Đức, Anh |
|  | Greece | 22/6/2009 | Athen | Việt, Hy Lạp, Anh |
|  | Holland | 01.10.1993 | Hà Nội | Việt, Hà-lan, Anh |
|  | Hong Kong, China | 10.09.1999 | Hà Nội | Anh |
|  | Hunggary | 16.02.1998 (lần 2) | Hà Nội | Việt, Hung, Anh  |
|  | Iceland | 9/2011 | Iceland |  |
|  | India | 20.11.2013 | New Delhi | Anh |
|  | Indonesia | 21.10.1991 | Jakarta | Việt, Indo, Anh |
|  | Iran | 15.10.2001 | Hà Nội | Việt, Ba Tư, Anh |
|  | Israel | 25.01.200621.12.2020(NĐT sửa đổi) | Hà NộiJerusalem | Việt, Hebrew, AnhViệt, Hebrew, Anh |
|  | Italy | 22.06.2013 | Roma | Anh |
|  | Japan | 23.05.1994 | Hà Nội | Anh |
|  | Jordan | 18.11.1994 | Hà Nội | Việt, Arập, Anh |
|  | Kazakhstan | 10.09.2012 | Astana | Việt, Kazakh, Nga, Anh |
|  | Korea, North | 14.11.197730.10. 2014 | Bình NhưỡngHà Nội | Việt, Triều TiênViệt, Triều Tiên, Anh |
|  | Korea, South | 13.05.1993 | Seoul | Việt, Triều Tiên, Anh |
|  | Kuwait | 09.05.2001 | Hà Nội | Anh |
|  | Laos | 07.09.1976 (lần 2)15.9.2010 | Viên ChănHà Nội | AnhAnh |
|  | Luxembourg | 26.10.1994 | Luxembourg | Anh |
|  | Macau, China | 07.08.1996 | Hà Nội | Anh |
|  | Malaysia | 15.10.1978 | Kuala Lumpur | Việt, Malay, Anh |
|  | Mongolia | 28.09.1991 (lần 1)28.06.2000 (lần 2) | Hà Nội Hà Nội | Việt, Mông cổ, NgaViệt, Mông cổ, Anh |
|  | Myanmar | 13.10.1995 | Hà Nội | Anh |
|  | New Zealand | 17.10.200319.03.2015(NĐT sửa đổi) | Hà NộiAukland | Anh |
|  | Norway | 25.09.1997 | Hà Nội | Việt, Na-uy, Anh |
|  | Oman | 28.06.2003 | Muscat | Việt, Ả-rập, Anh |
|  | Phillipines | 28.11.1988 | Hà Nội | Anh |
|  | Poland | 11.09.1976 | Vac-xa-va | Việt, Ba Lan, Pháp |
|  | Portugal | 03.02.1998 | Lisbon | Việt, Bồ, Anh |
|  | Qatar | 08.03.200931.10.2024(NĐT sửa đổi) | DohaDoha | Việt, Anh, Ả rậpViệt, Anh, Ả rập |
|  | Rumani | 26.06.1979 | Hà Nội | Việt, Rumani, Pháp |
|  | Russia | 27.05.1993 | Hà Nội | Việt, Nga, Anh  |
|  | Seychelles | 28.08.2013 | Hà Nội | Anh |
|  | Singapore | 20.04.1992 | Singapore | Việt, Anh |
|  | Slovakia | 06.11.1997 | Hà Nội | Việt, Xlovak, Anh |
|  | Sri Lanka | 29.07.199218.07.2012 | ColomboHa Noi | Việt, SinhalaAnh |
|  | Sweden | 25.09.1997 | Hà Nội | Việt,Thuỵ Điển, Anh |
|  | Swizerland | 06.12.197903.04.2018 (ký mới) | Hà NộiHà Nội |  Việt, PhápViệt, Pháp, Anh |
|  | Spain | 09.12.2014 | Madrid | Việt, Tây Ban Nha, Anh |
|  | Turkey | 22.04.2015 | Ankara | Anh, Việt, Thổ Nhĩ Kỳ |
|  | Taiwan\*\* | 25.11.1993 | Đài Bắc | Anh |
|  | Thailand | 11.01.1978 | Bangkok | Việt, Thái, Anh |
|  | UK | 19.08.199405-06/5/2011 (ký mới) | LondonHà Nội | AnhViệt, Anh |
|  | USA | 04.12.2003 | Washington D.C. | Anh |
|  | UAE | 22.05.200117.12.2014 (ký mới) | Abu DabiDubai | Việt, Ả-rập, AnhViệt, Ả-rập, Anh |
|  | Ucraina | 21.10.1993 | Kiev | Việt, Ucraina, Pháp |
|  | Uzbekistan | 14.07.1995 | Hà Nội | Việt, Uzbek, Anh |
|  | Yugoslavia | 10.11.1978 | Hà Nội | Anh |
|  | Ả Rập Xê út | 21/08/2019 | Riyadh | Việt, Ả-rập, Anh |
|  | **Đa biên** |
| 70 | Cambodia, Laos, MyanmarC.L.M.V. | 04.12.2003 | Hà Nội | Anh |
| 71 | EU (MHA) | 04.10.2010 | Brussels, Bỉ | Các ngôn ngữ EU |
| 72 | HĐ đa biên ASEAN về vận chuyển HK  | 7.11.2008 | Manila, Philippines | Anh |
| 73 | HĐ đa biên ASEAN về tự do hóa hoàn toàn dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường không | 7.11.2008 | Manila, Philippines | Anh |
| 74 | HĐ đa biên ASEAN về tự do hóa hoàn toàn dịch vụ vận chuyển hành khách đường không | 12.11.2010 | Bandar Seri Begawan, Brunei | Anh |
| 75 | Hiệp định VCHK ASEAN - Trung Quốc | 13.1.2011 | Bandar Seri Begawan, Brunei | Anh |
| 76 | Hiệp định VCHK ASEAN – EU | 17.10.2022 | Bali, Indonesia | 27 thứ tiếng |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  **Phụ lục 4 - DANH MỤC THỦ TỤC HÀNH CHÍNH LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG** **(Đang được quy định trong Luật HKDDVN)** |
| **STT** | **TÊN NHÓM TTHC** | **CƠ QUAN THỰC HIỆN** | **GIAO THẨM QUYỀN TRONG LUẬT HKDDVN** | **ĐỀ XUẤT PHƯƠNG ÁN CẮT GIẢM** |
|  | Cấp Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hệ thống kỹ thuật, thiết bị bảo đảm hoạt động bay | Cục HKVN | Điều 100 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không | Bộ GTVT; Cục HKVN | Khoản 5 Điều 110 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp phép bay | Cục HKVN; Bộ Quốc phòng; Cục Lãnh sự - Bộ Ngoại giao | Khoản 1 Điều 94 | Giữ nguyên |
|  | Đăng ký Điều lệ vận chuyển | Cục HKVN | Khoản 3 Điều 111 | Đề xuất bãi bỏ |
|  | Chấp thuận việc thuê, cho thuê tàu bay giữa tổ chức cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài | Cục HKVN | Điều 39 | Giữ nguyên |
|  | Cấp quyền vận chuyển hàng không | Cục HKVN | Điều 113 | Thủ tục Cấp quyền vận chuyển hàng không có 2 nội dung cấp, đề xuất:- Bãi bỏ thủ tục cấp quyền vận chuyển hàng không cho hãng hàng không Việt Nam tại Khoản 1 Điều 113 Luật HKDDVN.- Đơn giản hóa thủ tục cấp quyền vận chuyển hàng không cho hãng hàng không nước ngoài tại Khoản 2 Điều 113 Luật HKDDVN, theo hướng chỉ yêu cầu thực hiện thủ tục đối với hãng hàng không nước ngoài lần đầu tiên khai thác đến Việt Nam. |
|  | Thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung, Giấy phép kinh doanh hàng không chung | Cục HKVN | Khoản 3 Điều 199 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp Giấy phép thành lập Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài | Cục HKVN | Điều 123 | Đề xuất bãi bỏ |
|  | Thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh cảng hàng không | Cục HKVN | Khoản 2 Điều 62 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không | Cục HKVN | Khoản 2 Điều 62 | Giữ nguyên |
|  | Mở, đóng cảng hàng không, sân bay | Thủ tướng Chính phủ/Bộ Xây dựng | Khoản 1 Điều 55 | Đề xuất bãi bỏ |
|  | Thủ tục cấp giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay | Cục HKVN | Khoản 2 Điều 55 | Giữ nguyên |
|  | Trình tự, thủ tục đăng ký, xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam | Cục HKVN | Điều 16 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp, công nhận giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;Thủ tục cấp, công nhận Giấy chứng nhận loại;Thủ tục cấp giấy phép cho các cơ sở thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay | Cục HKVN | Điều 21 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục và trình tự cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay | Cục HKVN | Khoản 1 Điều 27 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu | Cục HKVN | Điều 19 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp giấy chứng nhận đăng ký các quyền đối với tàu bay | Cục HKVN | Điều 29 | Giữ nguyên |
|  | Đăng ký quyền sở hữu tàu bay | Cục HKVN | Điều 28 | Để xuất bãi bỏ ghép lại thành thủ tục: Cấp giấy chứng nhận đăng ký các quyền đối với tàu bay |
|  | Đăng ký quyền chiếm hữu tàu bay | Cục HKVN | Điều 28 | Để xuất bãi bỏ ghép lại thành thủ tục: Cấp giấy chứng nhận đăng ký các quyền đối với tàu bay |
|  | Đăng ký quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay | Cục HKVN | Điều 33 | Để xuất bãi bỏ ghép lại thành thủ tục: Cấp giấy chứng nhận đăng ký các quyền đối với tàu bay |
|  | Xuất vận đơn hàng không thứ cấp | Cảng vụ hàng không miền Trung; Cảng vụ hàng không miền Nam; Cảng vụ hàng không miền Bắc | Điều 141 | Giữ nguyên |
|  | Thủ tục cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay | Cảng vụ hàng không miền Trung; Cảng vụ hàng không miền Nam; Cảng vụ hàng không miền Bắc | Khoản 2 Điều 55 | Đề xuất bãi bỏ |
|  | Đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng | Cục HKVN | Điều 55 | Đề xuất bãi bỏ |
|  | Cấp Giấy phép cho nhân viên hàng không | Cục HKVN | Điều 69 | Giữ nguyên |
|  |  |  |  | Đề xuất cắt giảm 08/24 thủ tục- đạt 33 % |

1. Tờ trình số 169/TTr-CP ngày 5/4/2025 của Chính phủ đề xuất đưa hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) vào chương trình lập pháp của Quốc hội năm 2025. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nghị quyết số 26/NQ-CP phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024. [↑](#footnote-ref-2)
3. Tài liệu (Doc) 8335, 9734, Final Report USOAP 2024 Vietnam. [↑](#footnote-ref-3)
4. Chỉ thị số 06/CT-TTg ngày 24/2/2023 của Thủ tướng Chính phủ về nâng cao năng lực bảo đảm an ninh, an toàn hàng không trong tình hình mới. [↑](#footnote-ref-4)
5. Chỉ thị số 06/CT-TTg ngày 24/2/2023 của Thủ tướng Chính phủ về nâng cao năng lực bảo đảm an ninh, an toàn hàng không trong tình hình mới. [↑](#footnote-ref-5)
6. Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc, Liên Khương. [↑](#footnote-ref-6)
7. Điện Biên, Thọ Xuân, Vinh, Đồng Hới, Chu Lai, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hòa, Buôn Ma Thuột, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, [↑](#footnote-ref-7)
8. Nhà đầu tư là Công ty Cổ phần Tập đoàn Mặt trời (Sungroup). [↑](#footnote-ref-8)
9. Thọ Xuân, Chu Lai, Tuy Hòa, Phù Cát. [↑](#footnote-ref-9)
10. Cát Bi, Cam Ranh. [↑](#footnote-ref-10)
11. Các công trình phục vụ mặt đất, các cơ sở cung cấp dịch vụ hàng hóa, suất ăn hàng không, xăng dầu, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay, khu logistics hàng không… [↑](#footnote-ref-11)