

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý, PHẢN BIỆN XÃ HỘI ĐỐI VỚI DỰ ÁN
LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2025, Bộ Xây dựng đã tổ chức lấy ý kiến, phản biện xã hội đối với hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam

1. Tổng số cơ quan, tổ chức, cá nhân đã gửi xin ý kiến, góp ý, phản biện xã hội và tổng số ý kiến nhận được: 84

Số lượng các cơ quan, đơn vị, bộ ngành, địa phương có ý kiến bằng văn bản: 84

2. Kết quả cụ thể như sau:

	NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý/PHẢN BIỆN	NỘI DUNG GÓP Ý/PHẢN BIỆN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I	Ý kiến chung			
		Ủy ban nhân dân tỉnh Sơn La (<i>Cv số 2585/UBND-KT ngày 29/5/2025</i>)	Nhất trí với nội dung của dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng.	
		Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương IV - Bộ Xây dựng (<i>Cv số 642/CDGTVTTWWIV-CB ngày 29/5/2025</i>)	Nhất trí với nội dung của Dự thảo.	
		Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương V - Bộ Xây dựng (<i>Cv số 92/CDGTVTTW V- TCHCQT ngày 29/5/2025</i>)	Hoàn toàn nhất trí với các nội dung của dự thảo và không có ý kiến khác.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam (<i>Cv số 1342/SXD-QLXD ngày 30/5/2025</i>)	Thông nhất các nội dung của Dự thảo và không tham gia ý kiến gì thêm.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng (<i>Cv số</i>	Thông nhất với nội dung của dự thảo Luật HKDDVN.	

		/ <i>SXD-QLVT</i> ngày/5/2025)		
		Ban Quản lý dự án 2 -- Bộ Xây dựng (<i>Cv số</i> <i>1054/BQLDA2-VP</i> ngày <i>30/5/2025</i>)	Nhất trí với danh mục hiện hành và không có đề xuất sửa đổi, bổ sung.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Kạn (<i>Cv số</i> <i>1017/SXD-QLVT</i> ngày <i>02/5/2025</i>)	Nhất trí với dự thảo.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh (<i>Cv số</i> <i>809/SXD-VT</i> ngày <i>30/5/2025</i>)	Cơ bản thống nhất với các nội dung dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi (<i>Cv số</i> <i>1658/SXD-VTPT</i> ngày <i>02/6/2025</i>)	Thống nhất với nội dung dự thảo và không tham gia ý kiến gì thêm.	
		Viện kinh tế xây dựng – Bộ Xây dựng (<i>Cv số 1404/VKT- CC</i> ngày <i>02/6/2025</i>)	Thống nhất với Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) về bố cục và các nội dung cơ bản của Dự thảo.	
		Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau (<i>Cv số 4530/UBND- NNXD</i> ngày <i>02/6/2025</i>)	Thống nhất nội dung dự thảo, không có ý kiến bổ sung.	
		Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre (<i>Cv số 4103/UBND-KT</i> ngày <i>01/6/2025</i>)	Thống nhất các nội dung được nêu trong dự thảo.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Cao Bằng (<i>Cv số</i> <i>1572/SXD-QLVT,PT&NL</i> ngày <i>01/6/2025</i>)	Nhất trí với các nội dung của Bộ Xây dựng đã dự thảo.	

	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ (Cv số 1236/SXD-QLVT ngày 02/6/2025)	Nhất với dự thảo hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Giang (Cv số 998/SXD-VTPT&NL ngày 02/6/2025)	Nhất trí với các nội dung trong dự thảo.	
	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận (Cv số 3127/SXD-QLGT ngày 02/6/2025)	Thống nhất với nội dung của Dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
	Tạp chí Xây dựng – Bộ Xây dựng (Cv số 146/BC-TCXD ngày 02/6/2025)	Nhất trí với dự thảo Hồ sơ Luật hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
	Cục đường sắt Việt Nam – Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Về cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
	Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương III (Cv số 110/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Thống nhất với nội dung của Dự thảo và không có ý kiến đóng góp gì thêm.	
	Cục Phát triển đô thị - Bộ Xây dựng (Cv số 410/PTĐT-TĐ ngày 02/6/2025)	Không có ý kiến khác đối với Tờ trình và Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
	Ban quản lý dự án đường Hồ Chí Minh – Bộ Xây dựng (Cv số 1444/BĐHCM-VP ngày 02/6/2025)	Thống nhất với các nội dung tại bản dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
	Ủy ban nhân dân tỉnh Lạng	Nhất trí với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN	

		Sơn (Cv số 1071/UBND-KTCN ngày 02/6/2025)	(thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Lào Cai - Quốc hội khóa XV (Cv số 96/ĐDBQH-VP ngày 03/6/2025)	Cơ bản nhất trí với hồ sơ dự thảo Luật HKDDVN.	
		Tổng Công ty Xi măng Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 956/VICEM-KTPC ngày 03/6/2025)	Thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Trị (Cv số 1427/SXD-QLVT ngày 02/6/2025)	Thống nhất với nội dung Hồ sơ dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
		Cục Giám định Nhà nước về chất lượng công trình xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 728/GD-CTTĐ ngày 03/6/2025)	Thống nhất với bố cục, nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu (Cv số 1424/SXD-QLVT ngày 02/6/2025)	Nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Trường Đại học Hàng hải Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1305/ĐHHHVN-TCHC ngày 03/6/2025)	Không có ý kiến góp ý gì thêm.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Sóc Trăng - Quốc hội khóa XV (Cv số 38/ĐDBQH-VP ngày 03/6/2025)	Cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	

		Viện Quy hoạch đô thị và nông thôn quốc gia - Bộ Xây dựng (Cv số 336/VQHQG-QLKHKT ngày 03/6/2025)	Cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Viện Khoa học và Công nghệ GTVT - Bộ Xây dựng (Cv số 1895/VQHCHN-KHDA ngày 02/6/2025)	Không có ý kiến bổ sung đối với nội dung của dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Nguyên (Cv số 2041/SXD-TTS ngày 03/6/2025)	Nhất trí với nội dung Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) và không có ý kiến đề nghị chỉnh sửa, bổ sung.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Cơ bản nhất trí dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Kiên Giang (Cv số 2352/SXD-VTATGT ngày 03/6/2025)	Thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương II - Bộ Xây dựng (Cv số 209/CĐGTVTTHII ngày 03/6/2025)	Nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng (Cv số 3444/SXD-QLVT,PT&NL ngày 03/6/2025)	Nhất trí với nội dung của dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh	Thống nhất hồ sơ dự án Luật HKDDVN.	

		Bạc Liêu - Quốc hội khóa XV (Cv số 95/ĐDBQH ngày 03/6/2025)		
		Bộ Dân tộc và Tôn giáo (Cv số 791/BDTTG-PC ngày 03/6/2025)	Nhất trí với dự thảo hồ sơ dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT ngày 03/6/2025)	Cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Ban Quản lý dự án 85 - Bộ Xây dựng (Cv số 2009/BQLDA85-KTTĐ ngày 03/6/2025)	Thống nhất với nội dung của dự thảo Hồ sơ Luật.	
		Tổng công ty Công nghiệp Tàu thủy - Bộ Xây dựng (Cv số 526/CNT-KTKS ngày 03/6/2025)	Nhất trí với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế) và không có ý kiến bổ sung.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định (Cv số 1636/SXD-QLVT,PT&NL ngày 02/6/2025)	Cơ bản nhất trí với bố cục và nội dung các quy định trong dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Lắk (Cv số 2034/SXD-QLVT ngày 03/6/2025)	Thống nhất với nội dung Dự thảo Luật HKDDVN do Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hưng Yên (Cv số 1012/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân	Cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật	

		dân tỉnh Bình Định (Cv số 2007/SXD-VT ngày 02/6/2025)	Hàng không Dân dụng Việt Nam (thay thế) do Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Long An (Cv số 2826/SXD-QLVT ngày 02/6/2025)	Thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Giang (Cv số 1787/SXD-VTATGT ngày 02/6/2025)	Nhất trí với nội dung, bố cục của Dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	- Về cơ bản dự thảo Hồ sơ Luật do Vụ Pháp chế lấy ý kiến đã đầy đủ các nội dung theo quy định tại khoản 4 Điều 33 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025. - Nội dung dự thảo tờ trình đã tuân theo Mẫu số 02 ban hành kèm theo Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	
		Trường Cao đẳng Giao thông vận tải Trung ương VI - Bộ Xây dựng (Cv số 202/CĐGTVT VI ngày 02/6/2025)	Nhất trí với các nội dung của dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế), không có ý kiến bổ sung.	
		Cục Đường bộ Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 2185/CĐBVN-PCĐT ngày 03/6/2025)	Thống nhất đối với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	

	Vụ Quản lý doanh nghiệp - Bộ Xây dựng (Cv số 180/QLDN ngày 03/6/2025)	Thông nhất với nội dung dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
	Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh (Cv số 2041/UBND-KT ngày 04/6/2025)	Thông nhất với nội dung dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	VATM kiến nghị tiếp tục kế thừa các quy định của Luật HKDDVN hiện hành về bảo đảm hoạt động bay thời gian qua đã ổn định, phù hợp và hiệu quả	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung dự thảo Luật được xây dựng trên quan điểm kế thừa các nội dung quy định ổn định trong Luật HKDDVN hiện hành.
	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bến Tre - Quốc hội khóa XV (Cv số 236/ĐDBQH-VP ngày 04/6/2025)	Thông nhất với sự cần thiết ban hành Luật Hàng không dân dụng mới thay thế cho Luật hiện hành, cũng như thống nhất với hồ sơ dự thảo Luật.	
	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh (Cv số 1487/SXD-VP ngày 04/6/2025)	Thông nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN.	
	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương (Cv số 2612/SXD-QLGT ngày 04/6/2025)	Thông nhất nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế), không có ý kiến gì thêm.	
	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Bình - Quốc hội khóa XV (Cv số 56/ĐDBQH-CTQH ngày 04/6/2025)	Do thời gian nhận được văn bản quá gấp; đồng thời, nhằm hạn chế việc xem xét, cho ý kiến nhiều lần nên Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Quảng Bình chưa có ý kiến góp ý. Theo đó, Đoàn sẽ tập trung nghiên cứu, cho ý kiến vào thời điểm thích hợp sau khi có chủ trương lấy ý kiến đối với dự án Luật của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và yêu cầu của Tổng Thư ký Quốc hội; cần thiết sẽ tiếp	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến

			tục cho ý kiến góp ý trực tiếp tại kỳ họp của Quốc hội có nội dung xem xét, thông qua dự án Luật.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang (Cv số 1088/SXD-QLĐTXD ngày 04/6/2025)	Thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Điện Biên - Quốc hội khóa XV (Cv số 96/ĐDBQH-VP ngày 04/6/2025)	- Hồ sơ lấy ý kiến tham vấn chính sách của dự án Luật cơ bản bảo đảm đầy đủ các tài liệu theo quy định tại khoản 2 Điều 30 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Cơ quan soạn thảo đã tiến hành rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước và các văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến chính sách xây dựng Luật HKDDVN. Theo đó, có 05 nhóm chính sách được cụ thể hoá trong dự thảo Luật HKDDVN (thay thế), Đoàn ĐBQH tỉnh Điện Biên nhất trí với các nhóm chính sách và các nội dung quy phạm hoá chính sách trong dự thảo Luật HKDDVN (thay thế). - Nhất trí với sự cần thiết ban hành Luật HKDDVN, để thay thế Luật HKDDVN hiện hành. Đối với tên gọi của Luật, đề nghị lấy tên gọi là Luật HKDDVN (sửa đổi). Để đảm bảo phù hợp với Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 78/2025/NĐ-CP của Chính phủ, Quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Mặt khác, khi Luật	Bộ Xây dựng tiếp thu: tên gọi của Luật sau khi ban hành là Luật HKDDVN, Luật này sẽ thay thế cho Luật HKDDVN hiện hành (Luật HKDDVN 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật HKDDVN 2014).

			ban hành thì Luật HKDDVN (sửa đổi) sẽ thay thế Luật HKDDVN hiện hành.	
		Văn phòng Bộ - Bộ Xây dựng (Cv số 333/VP-KSTTHC ngày 04/6/2025)	Nghị quyết số 66/NQ-CP năm 2025 của Chính phủ về chương trình cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính (TTHC) liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026 yêu cầu trong năm 2025 hoàn thành việc thực thi 100% phương án về phân cấp thẩm quyền giải quyết TTHC đã được phê duyệt tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30 tháng 8 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ. Hiện nay, lĩnh vực hàng không còn 10 TTHC chưa hoàn thành thực thi phương án phân cấp được giao tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu để thực hiện phương án phân cấp trong quá trình xây dựng Luật và các văn bản hướng dẫn Luật để đảm bảo tiến độ theo yêu cầu của Nghị quyết số 66/NQ-CP.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đã được triển khai Quyết định 1015/QĐ-TTg, không còn tồn tại các vướng mắc.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông (Cv số 3623/UBND-SXD ngày 03/6/2025)	Thống nhất với nội dung của dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 499/VMSC-TCCB ngày 03/5/2025)	Cơ bản, nhất trí với bố cục và nội dung của Dự thảo	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Sơn La - Quốc hội khóa XV (Cv số 654/ĐĐBQH-VP)	- Nhất trí về việc sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN. Đề nghị Bộ Xây dựng tiếp tục rà soát các quy định của dự thảo luật nhằm	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, thực hiện rà soát các quy định của dự thảo Luật nhằm thống nhất trong hệ thống

		ngày 04/6/2025)	thống nhất trong hệ thống pháp luật và một số luật chuyên ngành, các thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam đang tham gia.	pháp luật, các thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam đang tham gia.
		Trường Đại học Xây dựng Miền Tây - Bộ Xây dựng (Cv số 491/ĐHXDMT-TTrPC ngày 29/5/2025)	Hoàn toàn thống nhất với các nội dung của bản dự thảo.	
		Trường ĐHGTVT thành phố HCM (250603-02/UTH-KHCN&NCPT ngày 3/6/2025)	Tường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh đã phổ biến đến các đơn vị và báo cáo không có ý kiến đóng góp với Dự thảo này.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Tiền Giang - Quốc hội khóa XV (Cv số 110/ĐĐBQH-CTQH ngày 05/6/2025)	Thống nhất các nội dung dự thảo hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Vĩnh Long - Quốc hội khóa XV (Cv số 29/ĐĐBQH ngày 02/6/2025)	Thống nhất, không có đóng góp gì thêm đối với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình (Cv số 3096/SGTVT-KCHT ngày 05/6/2025)	Nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Cơ bản nhất trí với bố cục và nội dung dự thảo hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An (Cv số 5119/UBND-CN ngày 05/6/2025)	Thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Trường Đại học Kiến trúc	Trường Đại học Kiến trúc Hà Nội hoàn	

		Hà Nội - Bộ Xây dựng (Cv số 171/ĐHKT-KHCN ngày 03/6/2025)	toàn đồng ý với các nội dung của bản dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế), không có ý kiến gì thêm.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai (Cv số 2279/SoXD-QLKC&ATGT ngày 06/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Đồng Nai thống nhất với nội dung dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	
		Ban Quản lý dự án đường sắt - Bộ Xây dựng (Cv số 1645/BQLDAĐS-VP ngày 06/6/2025)	Ban Quản lý dự án đường sắt thống nhất với các nội dung của Dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn - Quốc hội khóa XV (Cv số 75/ĐĐBQH-VP ngày 03/6/2025)	- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế). Đề nghị xem xét sửa tên dự thảo Luật thành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi). Bởi vì, qua nghiên cứu các tài liệu được gửi kèm theo Hồ sơ dự án Luật cho thấy, nhiều nội dung quy định hiện hành tại Luật Hàng không dân dụng năm 2006 được sửa đổi, bổ sung năm 2014 mà có tính ổn định, phù hợp thì tiếp tục được kế thừa và sửa đổi, bổ sung những nội dung quy định mới để phù hợp với chủ trương, đường lối và thực tiễn. Do đó, việc sử dụng tên gọi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi) sẽ phản ánh đúng tính chất và phù hợp với kỹ thuật lập pháp hiện hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu và có ý kiến như sau: theo quy định tại Khoản 4 Điều 8 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì Quốc hội “ Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thay thế văn bản quy phạm pháp luật hiện hành thuộc một trong các trường hợp sau đây:... b) Sửa đổi, bổ sung về nội dung quá một phần hai tổng số điều.”. Qua rà soát, cho thấy, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) có số lượng nội dung quá ½ tổng số điều của Luật HKDDVN hiện hành. Vì vậy tên gọi của dự thảo Luật là phù hợp với quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An - Quốc hội khóa XV (Cv số 168/ĐĐBQH ngày 05/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An về cơ bản thống nhất với các nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	

	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thanh Hoá - Quốc hội khóa XV (Cv số 123/ĐDBQH-VP ngày 05/6/2025)	- Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thanh Hoá cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. - Qua nghiên cứu, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thanh Hoá nhận thấy, các dự thảo tài liệu trong Hồ sơ gửi kèm sử dụng tên gọi là Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) hoặc Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tuy nhiên, tại điểm e khoản 4 Điều 1 của Nghị quyết số 77/2025/UBTVQH15 ngày 21/4/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi) được bổ sung vào Chương trình lập pháp năm 2025 trình Quốc hội cho ý kiến và thông qua tại Kỳ họp thứ 10 (tháng 10/2025). Do vậy, đề nghị Cơ quan soạn thảo chỉnh lý tên gọi của dự thảo Luật tại các tài liệu trong Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt nam (sửa đổi) bảo đảm tính chính xác.	Bộ Xây dựng có ý kiến như sau: theo quy định tại Khoản 4 Điều 8 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì các cơ quan có thẩm quyền sẽ: “4. Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thay thế văn bản quy phạm pháp luật hiện hành thuộc một trong các trường hợp sau đây:... b) <i>Sửa đổi, bổ sung về nội dung quá một phần hai tổng số điều.</i> ”. Qua rà soát, cho thấy, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) có số lượng nội dung quá $\frac{1}{2}$ tổng số điều của Luật HKDDVN hiện hành. Vì vậy tên gọi của dự thảo Luật là phù hợp với quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thanh Hoá - Quốc hội khóa XV (Cv số 123/ĐDBQH-VP ngày 05/6/2025)	Hồ sơ gửi xin ý kiến chưa có các dự thảo văn bản quy định chi tiết của Chính phủ, của cấp Bộ kèm theo. Do đó, đề nghị Cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung dự thảo văn bản quy định chi tiết để bảo đảm đầy đủ Hồ sơ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; đồng thời, nghiên cứu để luật hoá tối đa các nội dung đã chín, đã rõ, đã được thực tiễn kiểm nghiệm, tránh việc giao nhiều nội dung quy định chi tiết làm cho Luật chậm đi vào cuộc sống vì phải chờ văn bản quy định chi tiết.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, dự thảo Luật được xây dựng theo trình tự, thủ tục quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo các nguyên tắc quy định tại Nghị quyết số 66-NQ/TW, Kết luận số 119-KL/TW của Bộ Chính trị và sẽ hoàn thiện đầy đủ Hồ sơ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận - Quốc hội khóa XV (Cv số 220/ĐDBQH-VP ngày 03/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Ninh Thuận cơ bản thống nhất dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Phúc (Cv số 2375/SXD-QLVT, PT&NL ngày 09/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Vĩnh Phúc thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Thanh Hoá - Quốc hội khóa XV (Cv số 123/ĐDBQH-VP ngày 05/6/2025)	Nội dung dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi) cơ bản thống nhất với các chính sách được đề xuất trong dự thảo Tờ trình của Bộ Xây dựng.	
		Bộ Giáo dục và Đào tạo (Cv số 2908/BGDĐT-PC ngày 09/6/2025)	Sự cần thiết ban hành và Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế): Bộ Giáo dục và Đào tạo đồng ý sự cần thiết ban hành và Hồ sơ luật.	
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Cơ bản thống nhất dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) do Bộ Xây dựng nghiên cứu soạn thảo.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương - Quốc hội khóa XV (Cv số 192/ĐDBQH-VP ngày 09/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương thống nhất về hồ sơ dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) và những nội dung sửa đổi, bổ sung của dự thảo Luật.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Cần Thơ (Cv số 2000/SXD-QLĐT ngày 09/6/2025)	Sở Xây dựng thành phố Cần Thơ thống nhất với dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 09/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Luật	

		10/6/2025)		
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Điện Biên (Cv số 1447/SXD-QLHT ngày 02/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Điện Biên nhất trí với nội dung và bố cục của dự thảo.	
		Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Thuận (Cv số 2627/UBND-THĐT ngày 10/6/2025)	Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Thuận thống nhất dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Giang – Quốc hội khóa XV (Cv số 82/ĐDBQH-CTQH ngày 03/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Giang sẽ nghiên cứu, tham gia đóng góp ý kiến trong quá trình hoàn thiện dự án luật theo quy định.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Ninh - Quốc hội khóa XV (Cv số 92/ĐDBQH ngày 03/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Ninh cơ bản nhất trí với dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Công ty TNHH Một thành viên Nhiên liệu Hàng không Việt Nam (SKYPEC) - Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Cv số 1002/NLHK-VP ngày 04/6/2025)	- Công ty TNHH Một thành viên Nhiên liệu Hàng không Việt Nam (SKYPEC) không có ý kiến đối với dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Công ty cổ phần Hải Âu (Cv số 186/2025/HKHA ngày 09/6/2025)	Nhất trí với các quan điểm, chính sách xây dựng Luật HKDDVN thay thế (sau đây gọi tắt là Luật thay thế), nhất trí với bố cục Luật thay thế được trình bày trong Dự thảo Tờ trình của Bộ Xây Dựng gửi Chính phủ.	
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Việc xây dựng dự thảo Luật HKDDVN cần bảo đảm thể hiện đầy đủ mục tiêu quản lý nhà nước cũng như quy tắc ứng xử giữa các chủ thể tham gia hoạt động hàng không dân	Bộ Xây dựng tiếp thu và có ý kiến như sau: Luật được xây dựng trên cơ sở Nghị quyết số 66-NQ/TW, Kết luận số 119-KL/TW của Bộ Chính trị

			dụng, đồng thời bảo đảm việc thể chế hóa các quy định quản lý bắt buộc về nguyên tắc của ICAO. Bên cạnh đó, việc xây dựng dự thảo Luật HKDD cũng cần có sự đồng bộ với các Luật chuyên ngành khác thuộc lĩnh vực giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng hải). Dự thảo Luật HKDD cũng cần cân nhắc chỉ quy định các nội dung bắt buộc mang tính nguyên tắc, không nên đưa các nội dung cần có sự linh hoạt và thay đổi theo nhu cầu quản lý trong dự thảo. Ngoài ra, đề nghị rà soát một số nội dung được đưa vào dự thảo Luật, tuy nhiên không mang nhiều ý nghĩa về quản lý nhà nước cũng như cần thiết phải quy định tại Luật như: nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ và phát triển công nghiệp hàng không (Điều 7); Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng (Điều 8), hoặc có thể nghiên cứu đưa vào Điều 5 (nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng) và quy định chi tiết tại Nghị định.	nhằm: tạo cơ sở pháp lý và các điều kiện để đẩy mạnh thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền trong quá trình xây dựng dự thảo Luật và các văn bản quy định chi tiết; những vấn đề thực tiễn thường xuyên biến động giao Chính phủ, bộ, ngành quy định để bảo đảm linh hoạt, phù hợp với thực tiễn; không luật hóa các nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của văn bản dưới luật. Các nội dung được điều chỉnh Điều 7, Điều 8 là những vấn đề mang tính nguyên tắc để tạo hành lang pháp lý cho Chính phủ quy định chi tiết các vấn đề mà thực tiễn quản lý nhà nước sẽ gặp nhiều biến động, chịu tác động bởi các yếu tố quốc tế như công nghiệp hàng không, bảo vệ môi trường.
		Bộ Nội vụ (Cv số 3574/BNV-PC ngày 12/6/2025)	Đề nghị rà soát để bảo đảm việc phân quyền, phân định thẩm quyền tại dự thảo Luật thống nhất, đồng bộ với việc sắp xếp tổ chức các cơ quan hành chính và tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp; thẩm quyền của Chính phủ theo quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ. Đề nghị rà soát, hoàn thiện các nội dung của dự thảo Luật, bảo đảm	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến và đã thực hiện rà soát và thực hiện việc xây dựng dự thảo Luật theo yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW, Nghị quyết số 56/2017/QH14, Kết luận số 119-KL/TW, Luật Tổ chức Chính phủ, đảm bảo thống nhất, đồng bộ với việc sắp xếp tổ chức các cơ quan hành

			việc thi hành Luật sau khi được thông qua không làm phát sinh tổ chức bộ máy và biên chế hưởng lương từ ngân sách nhà nước theo chủ trương tại Nghị quyết số 18-NQ/TW và Nghị quyết số 56/2017/QH14. Đồng thời nội dung dự thảo Luật bảo đảm thực hiện theo đúng tinh thần của Kết luận số 119-KL/TW.	chính và tổ chức chính quyền địa phương 2 cấp; thẩm quyền của Chính phủ theo quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ.
		Công ty cổ phần suất ăn hàng không Nội Bài (Cv số 56/CV-NCS ngày 03/6/2025)	Công ty cổ phần suất ăn hàng không Nội Bài xác nhận không có đóng góp ý kiến sửa đổi gì đối với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế) của Bộ Xây dựng.	
		Công ty cổ phần phục vụ mặt đất Sài Gòn (Cv số 1231/BC-SAGS ngày 03/6/2025)	Công ty cổ phần phục vụ mặt đất Sài Gòn đồng ý với các nội dung cập nhật và không có ý kiến bổ sung thêm đối với dự thảo Luật HKDDVN (thay thế).	
		Tổng ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay - Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Cv số 1207/CTKT-ATCL ngày 03/6/2025)	Tổng ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay (VAECO) không có ý kiến bổ sung đối với dự thảo Hồ sơ Luật HKDDVN (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Thọ - Quốc hội khóa XV (Cv số 66/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Phú Thọ nhất trí về sự cần thiết ban hành và các nhóm chính sách cơ bản trong hồ sơ dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Công ty cổ phần thương mại xăng dầu Tân Sơn Nhất (Cv số 333/TAPETCO-SSQE ngày 03/6/2025)	Công ty cổ phần thương mại xăng dầu Tân Sơn Nhất đồng ý và không có ý kiến bổ sung đối với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc Hội Tỉnh Hoà Bình - Quốc Hội	Đa số các vị đại biểu Quốc hội trong đoàn và các cơ quan được lấy ý kiến đều thống	

		khoá XV (Cv số 13/BC-ĐDBQH ngày 13/6/2025)	nhất sự cần thiết sửa đổi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum (Cv số 1298/SXD-QLVT&ATGT ngày 02/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Kon Tum thống nhất với nội dung Dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau – Quốc hội khóa XV (Cv số 51/ĐDBQH ngày 04/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hưng Yên - Quốc hội khóa XV (Cv số 125/ĐDBQH-CTQH ngày 04/6/2025)	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hưng Yên nhất trí với hồ sơ và dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình (Cv số 1624/SXD-QLVT ngày 02/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Thái Bình cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế). Về nội dung lựa chọn phương án lựa chọn cơ quan chức năng có thẩm quyền thực hiện định giá Phí bảo đảm an ninh hàng không, Sở xây dựng Thái Bình đề nghị Bộ Xây dựng căn cứ trên ý kiến tổng hợp của các bộ, ngành và đơn vị có liên quan để lựa chọn phương án phù hợp theo đúng quy định pháp luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Vụ Tổ chức cán bộ - Bộ Xây dựng (Cv số 333/TCCB ngày 04/6/2025)	Vụ Tổ chức cán bộ thống nhất với dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Lào Cai (Cv số 3289/UBND-XD ngày 05/6/2025)	Sở Xây dựng tỉnh Lào Cai nhất trí với bố cục và nội dung dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) do Bộ Xây dựng soạn thảo và không tham gia ý kiến	

			sửa đổi, bổ sung.	
		Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình (Cv số 1110/UBND-KTN ngày 03/6/2025)	Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhất trí với nội dung, thể thức và bố cục trình bày trong dự thảo Hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
		Văn phòng Chính phủ (Cv số 303/TB-VPCP ngày 16/6/2025)	Đề xuất chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đã được Bộ Xây dựng thực hiện theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, các bộ, ngành tham gia ý kiến, Bộ Xây dựng tiếp thu bổ sung nội hàm của các chính sách.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã bổ sung đầy đủ nội hàm của các chính sách.
		Văn phòng Chính phủ (Cv số 303/TB-VPCP ngày 16/6/2025)	Thông nhất giữ nguyên 5 chính sách đã đề xuất, trong đó, tách riêng chính sách về an ninh và an toàn hàng không, Bộ Xây dựng nghiên cứu, tiếp thu ý kiến các đại biểu dự họp, điều chỉnh nội hàm các chính sách, trong đó: - Nêu rõ những quy định đã có trước đây được giữ lại; những nội dung thay đổi, điều chỉnh đối với các quy định không phù hợp; những quy định bổ sung mới, trước đây chưa có; - Về hoàn thiện khung pháp lý an ninh, an toàn hàng không, nêu rõ những thay đổi so với trước đây và nghiên cứu bổ sung các quy định cho các phương tiện, thiết bị mới liên quan đến an ninh, an toàn hàng không dân dụng; - Về hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay cần nêu được các giải pháp xử lý vướng mắc về đất đai cho an ninh, quốc phòng, việc đầu tư công và đầu tư tư	Bộ Xây dựng tiếp thu đầy đủ ý kiến, nêu rõ những quy định đã có trước đây được giữ lại; những nội dung thay đổi, điều chỉnh đối với các quy định không phù hợp; những quy định bổ sung mới, trước đây chưa có trong dự thảo Tờ trình dự án Luật. Đối với 05 chính sách đề xuất trong Hồ sơ đề nghị chính sách, Bộ Xây dựng đã thể chế đầy đủ nội hàm để hoàn thiện khung pháp lý, tháo gỡ các khó khăn vướng mắc trong hoạt động đầu tư, đảm bảo rõ ràng minh bạch các nội dung sửa đổi, bổ sung.

			nhân. - Về khung pháp lý vận chuyển hàng không, báo cáo rõ ràng, minh bạch về các nội dung sửa đổi so với quy định trước đây.	
		Văn phòng Chính phủ (Cv số 303/TB-VPCP ngày 16/6/2025)	Quá trình hoàn thiện chính sách và xây dựng dự thảo Luật, Bộ Xây dựng cần lưu ý: - Nội dung báo cáo Quốc hội sau này về dự thảo Luật cần nêu đầy đủ những vấn đề cần được quy định rõ trong Luật và những nội dung giao Chính phủ theo thẩm quyền. - Cập nhật quy định phân cấp, phân quyền theo đúng chỉ đạo của Bộ Chính trị, Quốc hội và Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30 tháng 4 năm 2025 về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới. - Tuân thủ các quy định của ICAO và các quy định của điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam là thành viên.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật được xây dựng theo các nguyên tắc của Nghị quyết số 66-NQ/TW, Kết luận số 119-KL/TW, tuân thủ các quy định của ICAO và các quy định của điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế mà Việt Nam là thành; thể hiện đầy đủ các vấn đề cần được quy định rõ trong Luật và những nội dung giao Chính phủ theo thẩm quyền trong dự thảo Tờ trình Quốc hội.
		Văn phòng Chính phủ (Cv số 303/TB-VPCP ngày 16/6/2025)	Nội dung xây dựng dự thảo Luật cần lưu ý: - Những vấn đề bảo vệ môi trường và phát triển bền vững: cập nhật chính sách của Chương trình bù đắp và giảm phát thải các bon hàng không quốc tế (CORSIA), quy định của Liên minh Châu Âu về vận tải hàng không bền vững; các nội dung liên quan đến hàng không đối với mục tiêu đạt phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050. - Nghiên cứu bổ sung và xác định lộ trình phát triển công nghiệp hàng không; đầu tư vào công nghệ hàng không. - Quy định pháp lý và trang thiết bị để kiểm	Bộ Xây dựng tiếp thu và quy định cụ thể trong dự thảo Luật những nội dung mang tính nguyên tắc về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không dân dụng, phát triển công nghiệp hàng không tại Điều 9 và giao Chính phủ các quy định chi tiết về lộ trình thực hiện về Chương trình bù đắp và giảm phát thải các bon hàng không quốc tế (CORSIA), quy định của Liên minh Châu Âu về vận tải hàng không bền vững; các nội dung liên quan đến hàng không đối với mục tiêu đạt phát thải

			soát an ninh, an toàn hàng không hợp lý. - Xem xét phát triển kinh tế hàng không cạnh tranh, công bằng và chống độc quyền, trong đó, lưu ý đến sự phát triển của các hãng hàng không trong nước.	ròng bằng “0” vào năm 2050; tạo hành lang pháp lý cho việc phát triển kinh tế hàng không cạnh tranh, công bằng, chống độc quyền.
		Bộ Ngoại Giao (Cv số 3800/BNG-LPQT ngày 19/6/2025)	- Về chủ trương: Bộ Ngoại giao nhất trí với việc nghiên cứu, xây dựng Luật HKDDVN thay thế Luật hiện hành năm 2006, sửa đổi, bổ sung năm 2014 nhằm cập nhật các quy định, tiêu chuẩn mới của quốc tế, đảm bảo thực thi các cam kết quốc tế, phát triển ngành HKDD của Việt Nam phù hợp với xu thế chung của khu vực và quốc tế. - Về hồ sơ: Bộ Ngoại giao nhận thấy dự thảo hồ sơ chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) đã đầy đủ, chi tiết, đáp ứng quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025. - Về nội dung: qua rà soát sơ bộ, Bộ Ngoại giao nhận thấy các chính sách đã nêu tại dự thảo hồ sơ hiện không trái với các cam kết quốc tế của Việt Nam trong lĩnh vực hàng không dân dụng.	
II Nội dung chi tiết Hồ sơ dự án Luật HKDDVN (thay thế)				
1 Dự thảo Tờ trình				
Mục VII	Bộ Dân tộc và Tôn giáo (Cv số 791/BDTTG-PC ngày 03/6/2025)	Tại Mục VII dự thảo Tờ trình: Bộ Dân tộc và Tôn giáo tán thành chọn Phương án 1: “An ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ do đơn vị của Bộ Công an thực hiện: bổ sung phí bảo đảm an ninh hàng không vào danh mục phí, lệ phí tại Luật Phí, lệ phí.”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.	
Mục VII	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh	Đối với nội dung cần xin ý kiến tại mục VII	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự	

		Bến Tre - Quốc hội khóa XV (Cv số 236/ĐDBQH-VP ngày 04/6/2025)	của Tờ trình về hai Phương án tại Điều 102 về giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không: Phương án 1 - An ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ, do đơn vị của Bộ Công an thực hiện: bổ sung phí bảo đảm an ninh hàng không vào danh mục phí, lệ phí tại Luật Phí, lệ phí. Phương án 2 - An ninh hàng không là dịch vụ công ích, do tổ chức/doanh nghiệp của Bộ Công an cung cấp: sửa đổi cơ quan chủ trì định giá đối với giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không thành Bộ Công an tại Luật Giá. Đối với nội dung xin ý kiến này, do thời gian xin ý kiến quá gấp, Tờ trình cũng không cung cấp đủ thông tin nên Đoàn đại biểu Quốc hội không đủ cơ sở để cho ý kiến lựa chọn phương án nào là phù hợp. Đoàn kiến nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung vào Tờ trình nội dung phân tích, đánh giá, so sánh ưu điểm, hạn chế của từng Phương án, đồng thời, nêu rõ quan điểm của cơ quan soạn thảo là đề xuất phương án nào, để các lần xin ý kiến tiếp theo các cơ quan có thông tin đầy đủ hơn cho việc lựa chọn.	thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
	Mục VII	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nam Định - Quốc hội khóa XV (Cv số 30/ĐDBQH-VP ngày 04/6/2025)	Hiện nay, dự thảo đưa ra 02 phương án nhằm phù hợp với mô hình tổ chức hoạt động quản lý nhà nước về an ninh hàng không của Bộ Công an: Phương án 1 - An ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ, do đơn vị của Bộ Công an thực hiện: bổ sung phí bảo đảm an ninh hàng không vào danh mục phí, lệ phí tại	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.

			Luật Phí, lệ phí. Phương án 2 - An ninh hàng không là dịch vụ công ích, do tổ chức/doanh nghiệp của Bộ Công an cung cấp: sửa đổi cơ quan chủ trì định giá đối với giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không thành Bộ Công an tại Luật Giá. Đoàn lựa chọn phương án 1 bởi vì: <i>Thứ nhất</i>, về cơ sở pháp lý: theo quy định tại Điều 3 Luật Phí và lệ phí: “Phí là khoản tiền mà tổ chức, cá nhân phải trả nhằm cơ bản bù đắp chi phí và mang tính phục vụ khi được cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập và tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được quy định trong Danh mục phí ban hành kèm theo Luật này” Các dịch vụ như kiểm tra an ninh, soi chiếu hành lý,... mang tính bắt buộc, không lựa chọn và thuộc loại dịch vụ công vụ. <i>Thứ hai</i>, về mô hình tổ chức: Hoạt động an ninh hàng không do đơn vị trực thuộc Bộ Công an (không phải doanh nghiệp) thực hiện như một nhiệm vụ chính trị. Cơ chế vận hành giống các lực lượng chức năng làm nhiệm vụ an ninh, trật tự, không hoạt động theo mô hình thị trường. Do đó sẽ hạn chế nguy cơ thương mại hoá hoạt động an ninh, tránh việc dịch vụ an ninh được cung cấp như hàng hóa. <i>Thứ ba</i>, về cơ chế tài chính: Nhà nước thu phí bảo đảm an ninh hàng không, do cơ	
--	--	--	--	--

			quan nhà nước quyết định mức thu, phân phối, quản lý. Khoản thu có thể được giữ lại một phần cho đơn vị thực hiện (nếu được cho phép) hoặc nộp cho ngân sách nhà nước. Như vậy, phương án 1 quy định rõ ràng về tính chất công vụ, dễ kiểm soát, phù hợp với các hoạt động mang tính bắt buộc, không thương mại hóa và đảm bảo tính thống nhất với hệ thống pháp luật hiện hành.	
	Khoản 1 Mục II, Khoản 1 mục III	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Bổ sung nội dung Khoản 1 Mục II, Khoản 1 mục III Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017. Cơ sở đề nghị: Khoản 1 Mục II Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 quy định: doanh nghiệp nhà nước tập trung vào những lĩnh vực then chốt, thiết yếu; những địa bàn quan trọng và quốc phòng, an ninh. - Khoản 1 Mục III Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 quy định: Đối với các doanh nghiệp nhà nước đang được giao quản lý, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư có ý nghĩa quan trọng về kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh, khi cổ phần hóa, Nhà nước tiến hành kiểm soát theo nguyên tắc: <i>Nhà nước thống nhất sở hữu các công trình hạ tầng quan trọng; doanh nghiệp cổ phần hóa, nhà đầu tư nhận quyền khai thác chỉ được quyền quản lý, vận hành, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng; việc lựa</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung vào Tờ trình cơ sở chính trị Nghị quyết số 12-NQ/TW.

			<i>chọn nhà đầu tư, doanh nghiệp phải thực hiện theo Luật Đấu thầu, công khai, minh bạch; bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia, toàn vẹn lãnh thổ.”</i>	
		Cục Đường sắt Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Đề nghị bổ sung đánh giá ưu, nhược điểm của các phương án đề xuất tại Điều 102 dự thảo Luật và dự thảo Tờ trình.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An - Quốc hội khóa XV (Cv số 168/ĐĐBQH ngày 05/6/2025)	Dự thảo Tờ trình đưa ra 2 phương án nhằm phù hợp với mô hình tổ chức hoạt động quản lý nhà nước về an ninh hàng không của Bộ công an. Đoàn đại biểu Quốc hội đề xuất lựa chọn Phương án 1 - an ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ, do đơn vị của Bộ công an thực hiện; bổ sung phí bảo đảm an ninh hàng không vào Danh mục phí, lệ phí tại Luật phí, lệ phí. Đồng thời, đề xuất lựa chọn phương án 2 về phí đảm bảo an ninh hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bình Dương - Quốc hội khóa XV (Cv số 192/ĐĐBQH-VP ngày 09/6/2025)	Về Điều 102, Bộ Xây dựng đưa ra 02 phương án, tuy nhiên, dự thảo Tờ trình không đánh giá tác động cũng như chưa cung cấp thêm thông tin đối với 02 phương án này. Do đó, đề nghị Bộ Xây dựng xem xét bổ sung các thông tin đối với 02 phương án để các cơ quan có thẩm quyền có căn cứ đánh giá và lựa chọn.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Bộ Y Tế (Cv số 3612/BYT-PC ngày 11/6/2025)	Việc áp dụng các biện pháp phòng chống dịch bệnh COVID-19 vừa qua đã tác động rất lớn tới hoạt động vận chuyển hành khách qua đường hàng không như đã được đánh giá trong “báo cáo Tổng kết thi hành	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung điểm a Khoản 2 Điều 35: “2. Tạo thuận lợi hàng không phải ưu tiên áp dụng: a) ... thực hiện các biện pháp phòng chống dịch bệnh, thiên tai và các

			Luật Hàng không dân dụng Việt Nam” của quý Bộ. Do vậy, để chủ động thực hiện các biện pháp ngăn ngừa, phát hiện, ứng phó dịch bệnh truyền nhiễm có thể lây truyền qua đường hàng không trong thời gian tới, Bộ Y tế đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc bổ sung nội dung quy phạm về công tác phòng, chống dịch bệnh truyền nhiễm qua đường hàng không mà các hoạt động này có thể liên quan tới quyền cá nhân, quyền con người (như khai báo y tế, cách ly y tế,...) theo hướng dẫn, quy định của Tổ chức Y tế thế giới và ICAO (Phụ lục 9) vào phần “3.2. Nội dung cơ bản của dự thảo Luật” của Tờ trình của quý Bộ trình Chính phủ.	<i>trường hợp khẩn cấp khác;”, các quy phạm cụ thể hướng dẫn, quy định của Tổ chức Y tế thế giới và ICAO sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật.</i>
2	Dự thảo luật			
	Điều 1	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh: đề xuất bổ sung “ <i>Phương tiện bay không người lái</i> ” và “ <i>các phương tiện bay tiên tiến</i> ” vào phạm vi điều chỉnh để bao quát các loại hình vận tải hàng không mới.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo theo hướng, các nội dung về hoạt động hàng không dân dụng sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay khác phải áp dụng quy định của Luật này trừ các nội dung được quy định tại pháp luật về phòng không nhân dân.
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Tại Điều 1 quy định: “ <i>Luật này quy định về hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận tải hàng không thương mại, hàng không chung, hàng không chuyên dụng, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự và các hoạt động khác có liên</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát để đảm bảo tính thống nhất trong phạm vi điều chỉnh và việc triển khai xây dựng các Nghị định hướng dẫn.

			quan đến hàng không dân dụng”. Tại khoản 3 Điều 104 quy định: “<i>Chính phủ quy định chi tiết về tàu bay và khai thác tàu bay; quản lý hoạt động bay; quản lý, khai thác cảng hàng không; an ninh hàng không; an toàn hàng không; vận tải hàng không; Nhà chức trách hàng không Việt Nam; các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng và hướng dẫn thực hiện Luật này</i>”. Đề nghị rà soát quy định tại Điều 1 và khoản 3 Điều 104 nêu trên để quy định đảm bảo tính thống nhất, thuận lợi cho việc triển khai xây dựng Nghị định hướng dẫn.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Có ý kiến đề nghị bổ sung nội dung “<i>phương tiện bay không người lái</i>” và “<i>các phương tiện bay tiên tiến</i>” vào phạm vi điều chỉnh để bao quát các loại hình vận tải hàng không mới.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo theo hướng, các nội dung về hoạt động hàng không dân dụng sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay khác phải áp dụng quy định của Luật này trừ các nội dung được quy định tại pháp luật về phòng không nhân dân.
Điều 2. Giải thích từ ngữ	Vụ Quy hoạch kiến trúc - Bộ Xây dựng (Cv số 312/QHKT ngày 30/5/2025)	Để đảm bảo tính đầy đủ, rõ ràng, thống nhất trong cách hiểu và áp dụng, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xem xét, rà soát bổ sung giải thích các từ ngữ chuyên ngành được sử dụng nhiều trong dự thảo Luật như: “hàng không dân dụng” (sử dụng 97 lần), “hàng không thương mại” (sử dụng 16 lần), “hàng không chuyên dụng” (sử dụng 7 lần), “khu bay” (sử dụng 1 lần); chuyên khái niệm “hàng không chung” (sử dụng 11 lần) tại	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung việc giải thích thuật ngữ “<i>hàng không dân dụng</i>”. Về các từ ngữ “<i>vận tải hàng không thương mại</i>”, “<i>vận tải hàng không chuyên dụng</i>”; “<i>hàng không chung</i>” đã được định nghĩa (quy định) tại khoản 2, 3 Điều 46 và khoản 1 Điều 60 của Dự thảo Luật, vì đây là các thuật ngữ mang tính giải thích đồng thời là các quy định về nội dung;	

			khoản 1 Điều 61 về Điều 2 dự thảo Luật để đảm bảo nhất quán trong cấu trúc văn bản. Đối với giải thích từ ngữ “Kế hoạch giảm thiểu và bù trừ carbon trong hoạt động hàng không quốc tế (CORSIA)” tại khoản 16 Điều 2 dự thảo Luật, đề nghị xem xét, rà soát do khái niệm này không được sử dụng trong nội dung chính của dự thảo Luật.	thực hiện việc điều chỉnh thuật ngữ “khu bay” được sử dụng tại khoản 7 Điều 11 thành “sân bay”; bỏ khái niệm về Kế hoạch giảm thiểu và bù trừ carbon trong hoạt động hàng không quốc tế (CORSIA).
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 2 dự thảo Luật về giải thích từ ngữ, đề nghị bổ sung giải thích các khái niệm sau: - <i>Bảo đảm an ninh hàng không</i> là tổ chức lực lượng, sử dụng phương tiện, thiết bị, thực hiện các biện pháp để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. - <i>Cửa khẩu đường hàng không</i> là nơi thực hiện việc xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu thuộc cảng hàng không, sân bay được cơ quan có thẩm quyền cấp phép khai thác chuyển bay quốc tế theo quy định tại Luật này.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung các nội hàm này vào nội dung tại Điều 89 Dự thảo Luật. Đối với khái niệm cửa khẩu đường hàng không, do dự thảo không có nội dung quy định về các hoạt động này nên không giải thích thuật ngữ (nội dung này sẽ được thực hiện theo quy định của pháp luật xuất nhập cảnh).
		Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNNMT-PC ngày 12/6/2025)	Đề nghị bổ sung thuật ngữ quan trọng còn thiếu: Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, Giấy phép vận chuyển hàng không	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì: Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, Giấy phép vận chuyển hàng không là các kết quả của việc giải quyết thủ tục hành chính. Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, không quy định thủ tục hành chính do vậy không cần

				thiết phải giải thích các thuật ngữ này.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Tại dự thảo Luật có nêu một số cụm từ như nhân viên hàng không, các tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; tuy nhiên tại Điều 2 dự thảo Luật chưa có quy định giải thích các từ ngữ này. Do đó, cơ quan soạn thảo xem xét, bổ sung cho đầy đủ.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: - Khái niệm nhân viên hàng không được quy định tại khoản 1 Điều 86 Dự thảo Luật. - Bổ sung vào khoản 10 Điều 2 Dự thảo Luật giải thích thuật ngữ về “doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay”.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	Tại khoản 3 Điều 2 dự thảo Luật đề nghị xem xét chỉnh sửa nội dung thành “ <i>Cảng hàng không là khu vực xác định bao gồm sân bay và các công trình phụ trợ, trang thiết bị phục vụ hoạt động hàng không</i> ”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: quy định tại Khoản 3 Điều 2 Dự thảo đã đảm bảo bao quát các công trình chính và công trình phụ trợ.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	Tại khoản 6 Điều 2 dự thảo Luật đề nghị xem xét chỉnh sửa nội dung “... <i>đảm bảo cảng hàng không có thể được đưa vào và duy trì khai thác</i> ” thành nội dung “... <i>đảm bảo cảng hàng không có thể được đưa vào hoạt động và duy trì khai thác</i> ”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: “6. Công trình thiết yếu của cảng hàng không là hệ thống các công trình tối thiểu thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, đảm bảo cảng hàng không có thể được đưa vào hoạt động và duy trì khai thác.”
		Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	(i) Bổ sung vào Điều 2 Dự thảo Luật giải thích thuật ngữ về “doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay” như sau: “Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay là doanh nghiệp thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay”. (ii) Kế thừa, tiếp tục phát huy những ưu điểm của Luật HKDDVN hiện hành (khoản 3 Điều 95 Luật HKDDVN) về chủ thể “doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 10 Điều 2 dự thảo Luật như sau: “10. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay là doanh nghiệp thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay” để kế thừa các quy định của Luật HKDDVN hiện hành.

			Lý do kiến nghị: (i) Để tương thích với mô hình doanh nghiệp trong các trụ cột chính của ngành hàng không: <i>- Doanh nghiệp Cảng hàng không là doanh nghiệp tổ chức thực hiện kinh doanh cảng hàng không (có các người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm duy trì đủ điều kiện khai thác cảng hàng không).</i> <i>- Doanh nghiệp vận tải kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại (về mặt khai thác là người khai thác tàu bay cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dụng).</i> (ii) Quy định hiện hành của Luật HKDDVN rất hiệu quả, đáp ứng đồng thời cả 02 yếu tố: vừa đủ điều kiện khai thác theo yêu cầu của ICAO đòi hỏi với các cơ sở cung cấp dịch vụ (operational units) thuộc cơ cấu tổ chức của Doanh nghiệp (theo kết quả USOAP của ICAO); vừa đáp ứng điều kiện về mặt pháp nhân theo quy định của Bộ luật Dân sự 2015 (Điều 74) khi Doanh nghiệp (có các cơ sở đủ cung cấp dịch vụ và hệ thống kỹ thuật, thiết bị đủ điều kiện khai thác), là chủ thể được cấp giấy phép. (iii) Báo cáo về các chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) không đặt vấn đề sửa đổi/thay đổi đối tượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay - dịch vụ công ích. Báo cáo tổng kết Luật HKDDVN cũng	
--	--	--	---	--

			không có nội dung tổng kết, đánh giá chỉ ra sự vướng mắc, bất cập cần sửa đổi, bổ sung về mô hình chủ thể doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 2. Giải thích từ ngữ: đề xuất bổ sung thêm định nghĩa cho “chuyển đổi số” và “trí tuệ nhân tạo”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên, vì lý do: các định nghĩa về chuyển đổi số và trí tuệ nhân tạo đã được quy định tại Luật Khoa học công nghệ sửa đổi, Luật Công nghiệp công nghệ số, Luật dữ liệu....
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Sửa đổi, bổ sung khoản 6 Điều 2 về "công trình thiết yếu của cảng hàng không" như sau: 6. Công trình thiết yếu của cảng hàng không là hệ thống các công trình tối thiểu thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, đảm bảo cảng hàng không có thể được đưa vào và duy trì khai thác, bao gồm: a) Kết cấu hạ tầng sân bay; b) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không, khẩn nguy sân bay ngoài sân bay; công trình hàng rào cảng hàng không; c) Công trình hạ tầng kỹ thuật chung của cảng hàng không, sân bay gồm: đường giao thông nội cảng ngoài sân bay; công trình cấp điện; công trình cấp, thoát nước; công trình chiếu sáng; công trình thông tin liên lạc; công trình bảo vệ môi trường; d) Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa; đ) Công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, do vậy nội dung hướng dẫn chi tiết sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định về quản lý cảng hàng không.

			hoạt động bay. Cơ sở đề nghị: Khái niệm "<i>Công trình thiết yếu của cảng hàng không</i>" đã thể hiện rõ ràng, đầy đủ tại Nghị định số 05/2021/NĐ-CP, việc bổ sung, sửa đổi khái niệm này theo hướng kế thừa, quy định cụ thể các hạng mục, công trình thiết yếu tạo thuận lợi việc áp dụng, thực hiện thống nhất quy định đã thực hiện ổn định, không có phát sinh vướng mắc trong thực tiễn.	
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị bổ sung vào dự thảo Luật hoặc Nghị định hướng dẫn chi tiết về việc liệt kê nội hàm của “Kết cấu hạ tầng cảng hàng không” tương tự định nghĩa đã được nêu tại khoản 3 Điều 3 Nghị định 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, do vậy nội dung hướng dẫn chi tiết sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định về quản lý cảng hàng không.
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị bổ sung vào dự thảo Luật hoặc Nghị định hướng dẫn chi tiết về việc liệt kê nội hàm của “Kết cấu hạ tầng cảng hàng không” tương tự định nghĩa đã được nêu tại khoản 3 Điều 3 Nghị định 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay Cơ sở đề nghị: Để đảm bảo đầy đủ, chính xác định nghĩa của từ “<i>sân bay</i>” theo định nghĩa tại các tài liệu của ICAO (Anex 14, Doc 4444), kế thừa khái niệm tại Nghị định 05/2011/NĐ-CP. Đồng thời, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với quy định tại điểm a khoản 1	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung trong Nghị định về quản lý cảng hàng không.

			Điều 208 về đất tại cảng hàng không, sân bay (Đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân tại cảng hàng không, sân bay, đất xây dựng công trình kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, khu phụ trợ khác của sân bay do Nhà nước sở hữu)	
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Khoản 14 Điều 2 quy định: “Kết cấu hạ tầng cảng hàng không là các công trình phục vụ cho hoạt động khai thác cảng hàng không bao gồm sân bay, các công trình an ninh hàng không, các công trình cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, dịch vụ hàng không và các công trình phụ trợ khác”. Tuy nhiên, để giải quyết vướng mắc ở Luật HKDDVN hiện hành quy định về một số công trình dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay (kho xăng dầu, khu cung cấp suất ăn,...); hiện nay nhiều nhà cung cấp có thể không cần có kết cấu hạ tầng tại cảng nhưng vẫn có thể cung cấp các dịch vụ cho cảng hàng không (do điều kiện không có đất, mặt bằng tại cảng). Do vậy, rà soát quy định tại khoản 14 Điều 2 nêu trên theo hướng các công trình cung cấp dịch vụ hàng không có thể trong cảng hàng không, sân bay hoặc ngoài cảng hàng không, sân bay miễn cung cấp dịch vụ chất lượng tốt.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: Khoản 19 Điều 2 điều chỉnh đến đối tượng “kết cấu hạ tầng cảng hàng không”, còn những công trình nằm ngoài phạm vi cảng hàng không sẽ không thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không. Đối với những dịch vụ hàng không do nhà cung cấp không có kết cấu hạ tầng tại cảng được điều chỉnh theo quy định về Giấy phép cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay được quy định chi tiết văn bản dưới luật.
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày ...)	Khoản 18 Điều 2 quy định: “Người khai thác cảng hàng không là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không”, đề	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: để bảo đảm theo khái niệm của ICAO (Aerodrome Certificate)

		03/6/2025)	ngiht xem xét chỉnh sửa thành “Người khai thác cảng hàng không là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay”. (Điều 51 Luật HKDDVN năm 2006).	
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Bổ sung một số khái niệm về chuyến bay “quá cảnh, quân sự nước ngoài...”, khái niệm bãi cất, hạ cánh vào Điều 2 dự thảo Luật để thống nhất trong công tác quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay hiện nay.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo không sử dụng thuật ngữ cũng như điều tiết các nội dung về bãi cất, hạ cánh; quá cảnh, quân sự nước ngoài.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	1. Khoản 6: có ý kiến đề nghị sửa cụm từ “đưa vào và duy trì khai thác” thành cụm từ “đưa vào khai thác và duy trì hoạt động” để rõ ý duy trì hoạt động khai thác của các công trình thiết yếu, nêu chỉ duy trì khai thác thì chưa chắc đã đang thực hiện hoạt động khai thác. 2. Khoản 18: có ý kiến cho rằng dự thảo quy định “Người khai thác cảng hàng không là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không”. Khái niệm này chưa đồng nhất, vì “Người” không thể “là tổ chức” được. Đề nghị nghiên cứu, có thể thay cả hai từ trên bằng cụm từ “cá nhân, tổ chức”. Do đó đề nghị viết lại thành “Cá nhân, tổ chức khai thác cảng hàng không là cá nhân, tổ chức được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không”. 3. Khoản 23: có ý kiến cho rằng khái niệm về “Tàu bay” bao gồm cả máy bay và trực thăng là chưa cụ thể, gây khó hiểu, trong khi các cụm từ “máy bay”, “trực thăng”	1. Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa Khoản 6 Điều 2 dự thảo Luật. 2. Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo để đảm bảo tính thống nhất với tất cả các lĩnh vực an toàn, vận tải, quản lý hoạt động bay, cảng hàng không và phù hợp với thông lệ quốc tế, quy định của ICAO. 3. Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật, lý do: khái niệm tàu bay kế thừa quy định của Luật HKDDVN 1991 và đây là nội dung

		được sử dụng tại dự thảo Luật này và nhiều văn bản khác. Do đó, cần nêu rõ khái niệm về “máy bay” và “trực thăng”. 4. Có ý kiến đề nghị bổ sung giải thích về “chuyến bay quá cảnh”, đây là nội dung quan trọng xác định các chuyến bay không có điểm cất cánh, hạ cánh trong lãnh thổ Việt Nam, nhưng vì lý do cự ly bay xa, phải tạm thời hạ để tiếp nhiên liệu, lỗi kỹ thuật,... được phép của cơ quan quản lý điều hành bay, xin phép hạ cánh trong một khoảng thời gian nhất định.	nhằm nội luật hóa tuân thủ quy định tại Phụ ước 6 Công ước Chicago và Việt Nam là thành viên và phù hợp với thông lệ quốc tế. 4. Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: chuyến bay quá cảnh là một trường hợp chi tiết của chuyến bay quốc tế. Các nội dung về chuyến bay quốc tế sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản dưới luật.
	Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	- Rà soát khái niệm “Công trình thiết yếu của cảng hàng không” - nêu được nên quy định chi tiết là công trình nào? Nếu loại công trình này đã được xác định rõ tại nghị định thì nên đưa thẳng vào Luật, để có hành lang pháp lý quản lý vì công trình thiết yếu sẽ được quản lý khác với công trình không /chưa “thiết yếu”. - Rà soát khái niệm “Doanh nghiệp cảng hàng không” và “Người khai thác cảng” khác nhau về chức năng nhiệm vụ ra sao mà phải phân định trong Luật. Vì theo quy định như dự thảo Luật thì chỉ khác nhau ở chỗ được cấp “Giấy chứng nhận cảng hàng không.”. Doanh nghiệp cảng hàng không mà được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không thì cũng chính là người khai thác cảng - có cần quy định phân biệt như thế này không ? mặt khác Điều 63 Doanh	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì các lý do: dự thảo Luật hiện nay quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung công trình thiết yếu, kết cấu hạ tầng sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật. - Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì để phù hợp với quy định của pháp luật về doanh nghiệp và quy định của ICAO: Người khai thác cảng hàng không là tổ chức trực tiếp vận hành khai thác sân bay (Airport Operator), cần được nhà chức trách hàng không cấp giấy chứng nhận khai thác (Airport Certificate) để bảo đảm về năng lực của bộ máy, quy trình, trang bị, thiết bị đáp ứng các yêu cầu

		ngành cảng HK đã được bãi bỏ vì vậy có nên đưa khái niệm này không - Bổ sung chi tiết thêm quy định về “Kết cấu hạ tầng hàng không” - chi tiết thêm cho rõ. - Cần nhắc việc bổ sung 02 khái niệm về “ Kế hoạch giảm thiểu và bù trừ carbon trong hoạt động hàng không quốc tế (CORSIA) và Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) vì lý do sau: + Các nhiệm vụ liên quan tới giảm phát thải khí nhà kính lĩnh vực hàng không đến nay các Bộ (trong đó có Bộ Xây dựng đang thực hiện theo các quyết định của Thủ tướng Chính phủ và theo cam kết quốc tế, các cam kết này đến nay theo hình thức tự nguyện của các quốc gia, bên cạnh đó mục tiêu, nhiệm vụ giải pháp của chương trình giảm phát thải khí nhà kính của các quốc gia tham gia cam kết công ước quốc tế COP26, 27... được cho là đi trước trên cơ sở nghiên cứu của các nhà khoa học và các tổ chức quốc tế dự báo về khí hậu trái đất. Thậm chí các công bố về gia tăng nhiệt độ, các hành động để có thể cắt giảm phát thải khí nhà kính đến nay vẫn còn nhiều tranh cãi (trong đó Mỹ đã rút khỏi COP 29...) - vì vậy việc đưa khái niệm này Luật là không cần thiết. Nếu cần thiết phải có hàng lang pháp lý để quản lý nội dung	và bảo đảm an toàn khai thác cảng hàng không dân dụng. Đồng thời các nội dung này được thể chế trên cơ sở Nghị quyết 26/NQ-CP ngày 29/02/2024 của Chính phủ và được quy định trên nguyên tắc kế thừa các quy định của Luật HKDDVN 2006 và hệ thống văn bản hướng dẫn. - Dự thảo Luật đã bỏ khoản 14, 15 Điều 2 Dự thảo Luật, vì vậy việc bổ sung 02 khái niệm này là không cần thiết.
--	--	--	---

			này thì nên đưa vào Điều 9 hoặc Điều 10, quy định có tính nguyên tắc sẽ triển khai các hoạt động này theo cam kết quốc tế. Thứ 2: CORSIA và SAF chỉ là 1 chương trình, 1 khía cạnh của mục tiêu phát triển bền vững. Thứ 3: Luật BVMT 2020 quy rất chi tiết các yêu cầu về BVMT trong đó có điều 63 quy định về BVMT trong GTVT, khoản 7 điều này đã quy định về “năng lượng tái tạo, phát thải thấp hoặc không phát thải ...” Từ phân tích trên Vụ thấy rằng rất không nên để ở phần khái niệm hay định nghĩa vì các khái niệm này đến nay đều dịch hiểu theo tài liệu của quốc tế hoặc ICAO, các khái niệm này cũng có thể sẽ thay đổi hoặc bổ sung; khái niệm này không trùng khớp với Luật BVMT - do vậy không cần thiết phải đưa khoản 14, 15 vào điều này. Bên cạnh đó tên vào cái khái niệm này chưa trùng khớp với BVM tại Điều 9 của dự thảo Luật và chỉ cần quy định như Điều 6 của dự thảo Luật là đủ.	
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (<i>Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025</i>)	a) TCTHK xin kiến nghị bổ sung định nghĩa về “doanh nghiệp vận tải hàng không”. Lý do: Tại Điều 21, 35 trong Dự thảo Luật sửa đổi có đề cập đến doanh nghiệp vận tải hàng không; Điều 48 đề cập đến nội dung “Doanh nghiệp vận tải kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại Việt Nam (say đây gọi là Hãng hàng không). Do đó, để đảm bảo tính nhất quán, cần bổ sung định nghĩa về “doanh nghiệp	a) Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung vào dự thảo Luật khái niệm “doanh nghiệp vận tải hàng không”

			vận tải hàng không”. b) Khoản 4, Khoản 5: TCTHK xin kiến nghị sửa như sau: “4. Chuyến bay quốc tế là chuyến bay có ít nhất một điểm cất cánh hoặc hạ cánh theo kế hoạch. 5. Chuyến bay nội địa là chuyến bay có tất cả các điểm cất cánh và điểm hạ cánh theo kế hoạch”. Lý do: Có những trường hợp chuyến bay nội địa hoặc quốc tế phải hạ cánh khẩn cấp, điểm hạ cánh thực tế có thể ở nước ngoài hoặc trong nước, và như vậy sẽ không đáp ứng đúng định nghĩa hiện tại. c) Hiện nay, Dự thảo Luật sửa đổi đồng có một số thuật ngữ được định nghĩa khác với quy định đang có tại ND số 05/2021/ND-CP (doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, kết cấu hạ tầng cảng hàng không, công trình thiết yếu của cảng hàng không). Theo đó, các thuật ngữ tại ND số 05/2021/ND-CP cần sửa đổi tương ứng để phù hợp với dự thảo Luật HKDDVN sau khi được ban hành.	b) Thực hiện hướng dẫn của Công văn 48/BCĐ, Dự thảo Luật quy định những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Việc điều chỉnh các trường hợp đặc thù của chuyến bay nội địa phải hạ cánh khẩn cấp ở nước ngoài (hoặc ngược lại) sẽ được quy định ở văn bản dưới Luật. c) Bộ Xây dựng đã rà soát và điều chỉnh các thuật ngữ liên quan đến lĩnh vực cảng hàng không theo đúng quy định của ICAO, thông lệ quốc tế về vấn đề này và điều chỉnh các thuật ngữ được sử dụng tại Nghị định tương ứng.
	Điều 2	VAECO	Đề xuất sửa đổi: Cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không. Nội dung ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” Tại điều 47, khoản 1 trong Luật Hàng không dân dụng 2016 đầy đủ, rõ ràng và phù hợp	Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ tại các Khoản 3, 7, 17 Điều 2 Giải thích từ ngữ.

			với thực tế. Nội dung sửa đổi ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” trong bản dự thảo là chưa phù hợp với thực tế, có thể gây ra nhiều bất cập đối với hoạt động của các đơn vị, doanh nghiệp phục vụ hoạt động hàng không. Do đó, đề xuất giữ nguyên nội dung ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” trong Luật Hàng không dân dụng 2016	
		Công ty cổ phần Hải Âu (Cv số 186/2025/HKHA ngày 09/6/2025)	Kiến nghị bổ sung định nghĩa về “hoạt động hàng không dân dụng”, theo chúng tôi cần nêu rõ hoạt động hàng không dân dụng bao gồm: - Hoạt động hàng không thương mại thường lệ - Hoạt động hàng không thương mại không thường lệ - Hoạt động hàng không chuyên dụng - Hoạt động hàng không chung. HKHA cho rằng định nghĩa này là cần thiết để tạo tính đồng bộ trong các quy định tiếp theo của Luật, đặc biệt các quy định ở Chương V về Vận Tải.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khái niệm về hoạt động về hàng không dân dụng.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, bổ sung giải thích từ ngữ đối với một số khái niệm được sử dụng nhiều tại các Chương khác nhau như: Nhà chức trách hàng không Việt Nam; người khai thác tàu bay; doanh nghiệp vận tải hàng không; doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: - Nhà chức trách hàng không được quy định tại Khoản 1 Điều 100. - Doanh nghiệp vận tải hàng không quy định tại Khoản 11 Điều 2. - Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay quy định tại Khoản 9 Điều 2.
		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng	- Bổ sung thêm định nghĩa của người khai thác cảng và người khai thác công trình để	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo như sau:

		(Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025) làm rõ sự khác biệt giữa ba chủ thể (i) doanh nghiệp CHK, (ii) người khai thác cảng hàng không và (iii) người khai thác công trình. - Bổ sung khái niệm về các công trình thuộc chủ đầu tư công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không - Việc phân định rõ khái niệm sẽ giúp dễ dàng trong việc xác định quyền và nghĩa vụ. - Căn cứ Điều 208 Luật Đất đai 2024, đất sử dụng cho công trình ở CHK chỉ có hai loại là (i) đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân tại cảng hàng không, sân bay, đất xây dựng công trình kết cấu hạ tầng sân bay và công trình, khu phụ trợ khác của sân bay do Nhà nước sở hữu và (ii) đất xây dựng các hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không và công trình dịch vụ hàng không, dịch vụ phi hàng không ngoài quy định điểm a khoản này. Tuy nhiên, thực tiễn phát sinh trường hợp công trình không thuộc chức năng dịch vụ hàng không hay phi hàng không (ví dụ: tòa nhà điều hành của người khai thác, quản lý nhà ga hành khách) của chủ đầu tư theo hình thức xã hội hóa không rõ có thuộc kết cấu hạ tầng CHK hay không dẫn tới khó	- Khoản 22 Điều 2: Người khai thác cảng hàng không là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không. - Khoản 10 Điều 2 Doanh nghiệp cảng hàng không là doanh nghiệp tổ chức thực hiện kinh doanh cảng hàng không. - Về việc bổ sung khái niệm về các công trình thuộc chủ đầu tư công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy, riêng đối với các khái niệm người khai thác công trình và các công trình thuộc chủ đầu tư công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không sẽ được quy định chi tiết tại Nghị định hướng dẫn Luật.
--	--	---	---

			khẩn trong công tác đấu giá, đấu thầu lựa chọn NĐT. Do đó, đề xuất là bổ sung thêm nội dung để làm rõ các công trình nêu trên cũng thuộc kết cấu hạ tầng CHK để tạo cơ sở dễ dàng trong khâu lựa chọn NĐT theo quy định của Luật Đất đai và Luật Đầu tư (Đặc biệt khi xã hội hóa là xu hướng trong tương lai gần)	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	- Có ý kiến cho rằng để đồng bộ các điều kiện kỹ thuật và giấy phép trong các chương sau của dự thảo Luật và làm rõ các khái niệm về các loại hình vận tải hàng không theo phân loại của ICAO; đề nghị bổ sung vào Điều 2 dự thảo Luật giải thích các khái niệm: dữ liệu hàng không, an toàn khai thác, chuyển đổi số và trí tuệ nhân tạo. - Khoản 6: có ý kiến đề nghị bổ sung vào khoản 6 nội dung sau: “Công trình thiết yếu của cảng hàng không là hệ thống các công trình tối thiểu thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, đảm bảo cảng hàng không có thể được đưa vào và duy trì khai thác bao gồm: a) Kết cấu hạ tầng sân bay b) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không, khẩn nguy sân bay, ngoài sân bay; công trình hàng rào cảng hàng không; c) Công trình hạ tầng kỹ thuật chung của cảng hàng không, sân bay gồm: đường giao thông nội cảng ngoài sân bay; công trình cấp điện; công trình cấp, thoát nước; công	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: - Khái niệm dữ liệu hàng không và các khái niệm chuyển đổi số và trí tuệ nhân tạo được sử dụng thống nhất theo pháp luật chuyên ngành về khoa học công nghệ. - Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung về công trình thiết yếu sẽ được hướng dẫn chi tiết trong Nghị định về quản lý cảng hàng không.

			trình chiếu sáng; công trình thông tin liên lạc; công trình bảo vệ môi trường; d) Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa kèm khu tập kết hàng hóa; đ) Công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay. ” - Khoản 14: có ý kiến đề nghị bổ sung vào dự thảo Luật quy định chi tiết về nội dung “Kết cấu hạ tầng cảng hàng không”. - Khoản 22: có ý kiến đề nghị sửa khoản 22 như sau “Sân bay là một khu vực xác định trên mặt đất hoặc mặt nước bao gồm hệ thống các công trình kết cấu hạ tầng và trang thiết bị được sử dụng toàn bộ hay một phần cho tàu bay bay đến, bay đi và di chuyển”.	- Quy định tại Khoản 22 đã bao hàm đầy đủ các nội dung theo đề xuất. Sân bay là kết cấu hạ tầng thuộc cảng hàng không do đó đã bao hàm cả hệ thống các công trình kết cấu hạ tầng và trang thiết bị thuộc cảng hàng không.
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	Đề nghị cân nhắc lược bỏ khoản 14, 15 tại Điều 2 Giải thích từ ngữ (vì không thực sự cần thiết)	Bộ Xây dựng tiếp thu, lược bỏ các nội dung này trong Điều 2 dự thảo Luật.
		Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (<i>văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025</i>)	Tại Điều 2 (Giải thích từ ngữ): đề nghị chuyển định nghĩa thuật ngữ “bãi/điểm cất hạ cánh” từ Điều 27 khoản 2 thành khoản 4 Điều 2 để bảo đảm logic vì: - Định nghĩa về “bãi/điểm cất hạ cánh” được định nghĩa sau định nghĩa “Cảng hàng không” thì mới logic. - Đối với hoạt động khai thác hàng không chung (khai thác trực thăng) của Binh đoàn	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo tại khoản 2 Điều 27: “2. Bãi cất, hạ cánh là khu vực xác định trên mặt đất, mặt nước, các công trình nhân tạo để tàu bay cất, hạ cánh, được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp phép.”. Dự thảo Luật được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc

		18 và các nhà khai thác trực thăng khác, việc định nghĩa rõ ràng trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam thuật ngữ “bãi/điểm cất hạ cánh trực thăng” là rất cần thiết để có cơ sở chính sách phát triển hệ thống “bãi/điểm cất hạ cánh trực thăng” phục vụ nền kinh tế quốc dân cũng như phục vụ quốc phòng, an ninh. - Quy định này là cơ sở để có những chính sách đặc thù về phát triển, quản lý các “bãi/điểm cất hạ cánh” dùng cho trực thăng/thủy phi cơ và các loại hình hoạt động hàng không chung khác trong tương lai (taxi bay). Tại Điều 2, khoản 13 đề nghị bổ sung nội dung quy định về “bãi/điểm cất hạ cánh” trong nội hàm thuật ngữ “Kết cấu hạ tầng hàng không” đồng thời bổ sung nội dung quản lý nhà nước (bao gồm quy hoạch, xây dựng, phát triển, quản lý, khai thác, vận hành, kinh doanh... các bãi/điểm cất hạ cánh) thành một chế định riêng trong nội dung quy định về hoạt động hàng không chung vì: - Trong toàn bộ dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, cơ bản chỉ tập trung vào quy định cho hoạt động vận chuyển hàng không trong đường hàng không.	do vậy nội dung chi tiết sẽ được quy định tại Nghị định hướng dẫn Luật.
	Tổng ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay - Tổng Công ty Hàng không Việt Nam (Cv số 1207/CTKT-ATCL	Cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển	Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ tại các Khoản 3, 7, 17 Điều 2 dự thảo Luật. Các khái niệm này đã được rà soát để phù hợp với Phụ ước 14 Công ước

		ngày 03/6/2025)	hàng không. Nội dung ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” tại điều 47 khoản 1 trong Luật Hàng không dân dụng 2016 đầy đủ, rõ ràng và phù hợp với thực tế. Nội dung sửa đổi ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” trong bản dự thảo là chưa phù hợp với thực tế, có thể gây ra nhiều bất cập đối với hoạt động của các đơn vị, doanh nghiệp phục vụ hoạt động hàng không. Do đó, đề xuất giữ nguyên nội dung ý nghĩa thuật ngữ “Cảng hàng không” trong Luật Hàng không dân dụng 2016	Chicago và thực tiễn các công trình tại cảng hàng không.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Bổ sung giải thích từ; - Doanh nghiệp vận tải hàng không; - Hãng hàng không; - Người vận chuyển; - Nhà chức trách hàng không. Các thuật ngữ “Doanh nghiệp vận tải hàng không”, “Hãng hàng không”, “Người vận chuyển” “Người khai thác” là các thuật ngữ rất dễ gây nhầm lẫn được sử dụng nhiều trong dự thảo Luật mà chưa được giải thích, cần bổ sung định nghĩa rõ ràng để thống nhất thuật ngữ sử dụng và người dân có thể dễ dàng tiếp cận. Thuật ngữ “Nhà chức trách hàng không” được sử dụng nhiều trong dự thảo nhưng chưa được định nghĩa	Bộ Xây dựng tiếp thu và Dự thảo đã làm rõ tại các Khoản 12, 23 Điều 2: “12. <i>Doanh nghiệp vận tải hàng không là doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không thương mại hoặc kinh doanh vận tải hàng không chuyên dụng.</i> 23. <i>Người vận chuyển là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại.</i>” Khoản 2 Điều 48: “<i>Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại Việt Nam (sau đây gọi là hãng hàng không)</i>” Khoản 1 Điều 99: “<i>1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam do Chính phủ thành lập để thực hiện trách nhiệm quản lý an toàn hàng không và nhiệm</i>

				<i>vụ, quyền hạn khác trong lĩnh vực hàng không dân dụng.”</i>
	Điều 3	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật quy định “1. Đối với những quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng không dân dụng không được Luật này điều chỉnh thì áp dụng các quy định pháp luật khác có liên quan của Việt Nam”; tuy nhiên quy định này còn chung chung và chưa làm rõ nguyên tắc áp dụng ưu tiên trong trường hợp có xung đột giữa Luật này và luật chuyên ngành khác.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: việc áp dụng pháp luật khi có sự xung đột giữa các quy định hiện hành được thực hiện theo nguyên tắc quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025.
		Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNMT-PC ngày 12/6/2025)	Khoản 1 Điều 3 của dự thảo Luật (Áp dụng pháp luật) đề nghị xem xét quy định rõ đối tượng áp dụng trong Luật để đảm bảo rõ chủ thể áp dụng trong quá trình thực thi Luật. Ngoài ra, việc không quy định đối tượng áp dụng cũng gây khó khăn trong việc xác định “những quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng không dân dụng không được Luật này điều chỉnh”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: đối tượng áp dụng của Luật được xác định theo các nguyên tắc của Luật Ban hành VBQPPL. Kết cấu của dự thảo luật được áp dụng tương tự như các Luật khác hiện nay.
	Điều 4	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Tại Điều 4 dự thảo Luật, các nội dung từ khoản 1 đến khoản 4 đều quy định các tình huống xung đột pháp luật, mang tính chất xác định luật áp dụng theo từng tình huống cụ thể nhưng khoản 5 có tính chất khác biệt hoàn toàn (liên quan đến tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế). Do đó, xem xét tách khoản 5 thành điều riêng để không gây lẫn lộn giữa luật áp dụng và tiêu chuẩn áp dụng.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã điều chỉnh Khoản 5 Điều 4 thành điểm r Khoản 1 Điều 97 Dự thảo luật.
		Vụ Hợp tác quốc tế - Bộ Xây dựng (Cv số 226/HTQT ngày	Tại “khoản 5, Điều 4: Áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ cụm từ “có uy tín”.

		03/6/2025)	không dân dụng”: đề nghị xác định rõ tiêu chí cụ thể thay vì sử dụng cụm từ “...các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng có uy tín...” do cụm từ “có uy tín” chỉ mang tính chất tương đối, gây khó khăn trong công tác triển khai, áp dụng sau này.	
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025)	Chỉnh sửa khoản 5 thành: “5. Áp dụng và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân dụng: a) Được áp dụng Tiêu chuẩn, quy trình, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành của ICAO; quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành tiên tiến, hiện đại của các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng có uy tín, được ứng dụng rộng rãi trên thế giới được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận, áp dụng. b) Được trao đổi ký kết các thoả thuận song phương và đa phương về thừa nhận lẫn nhau đối với kết quả đánh giá sự phù hợp trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên cơ sở bảo đảm nguyên tắc độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng và cùng có lợi. Lý do: Theo Điều 8 về hợp tác quốc tế về tiêu chuẩn quy chuẩn kỹ thuật của Luật Tiêu chuẩn quy chuẩn.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý dự thảo tại điểm r Khoản 1 Điều 97 Dự thảo. Việc trao đổi ký kết các thoả thuận song phương và đa phương được thực hiện theo quy định của Luật Điều ước quốc tế, vì vậy nội dung này sẽ không được điều chỉnh trong dự thảo Luật.
		Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Văn bản số 3678/QLB-VPTCT ngày	Kiến nghị chỉnh lý lại tên Điều 4 này như sau: “Điều 4. Áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng tách nội dung về áp dụng, công nhận tiêu chuẩn quốc tế

		03/6/2025)	dụng” 2. Kiến nghị bỏ khoản 5 Điều 4 Dự thảo Luật. Lý do Vì Điều 4 chứa đựng quy phạm xung đột (là biện pháp phổ biến trong tư pháp quốc tế khi sử dụng phương pháp điều chỉnh của tư pháp quốc tế - giúp xác định luật áp dụng trong các quan hệ có yếu tố nước ngoài (đây vốn là thuộc tính tự nhiên của hàng không dân dụng) nên việc quy định như tại tên Điều và nội dung khoản 5 Điều 4 Dự thảo Luật không phù hợp.	ra khỏi nguyên tắc áp dụng pháp luật.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 4. Áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân dụng: Khoản 5, nội dung “...khuyến cáo thực hành của ICAO” đề xuất bổ sung phụ lục liệt kê các Phụ lục ICAO áp dụng (ví dụ: Annex 6, 8, 14, 19...) để tạo thuận lợi cho việc thi hành.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì: nội dung các Phụ ước của Công ước Chicago và các khuyến cáo thực hành của ICAO đã được nội luật cụ thể ở trong các nội dung của Luật này,
		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Điều 4. Áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân dụng 5. Tiêu chuẩn, quy trình, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành của ICAO; quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành tiên tiến, hiện đại của các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng có uy tín, được ứng dụng rộng rãi trên thế giới được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ cụm từ “uy tín”, các nội dung chi tiết về thẩm quyền và hình thức áp dụng sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản hướng dẫn Luật.

			nhận, áp dụng . Góp ý sửa đổi, bổ sung 1. Tiêu chí nào để xác minh một tổ chức là uy tín? 2. Tiêu chí nào có thể xác minh là áp dụng rộng rãi? 3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận, áp dụng theo hình thức nào?	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Về áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân dụng Khoản 5: có ý kiến đề nghị liệt kê các Phụ lục ICAO áp dụng (ví dụ: Annex 6, 8, 14, 19...) để tạo thuận lợi cho việc thi hành.	Bộ Xây dựng có ý kiến như sau: nội dung các Phụ ước của Công ước Chicago và các khuyến cáo thực hành của ICAO đã được nội luật cụ thể ở trong các nội dung của Luật này
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Vietjet đề nghị bỏ khoản 2 Điều 4, việc xác định hình thức của hợp đồng dựa trên pháp luật của quốc gia nơi ký kết hợp đồng liên quan đến các quyền đối với tàu bay là không hợp lý, vì việc ký kết có thể diễn ra ở nhiều nơi, và quyền đối với tàu bay có thể xác lập trước hoặc sau khi ký hợp đồng. Sửa Lỗi chính tả khoản 5.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật đã bỏ Khoản 2 Điều 4 và khoản 5 điều chỉnh thành điểm r khoản 1 Điều 97 như sau: “Điều 4. Áp dụng pháp luật quốc gia 1. Pháp luật của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay được áp dụng đối với quan hệ xã hội phát sinh trong tàu bay đang bay và áp dụng để xác định các quyền đối với tàu bay. 2. Pháp luật của quốc gia nơi thực hiện việc cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay được áp dụng đối với việc trả tiền công cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay đó. 3. Pháp luật của quốc gia nơi xảy ra tai nạn do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau, do tàu bay đang bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất

				được áp dụng đối với việc bồi thường thiệt hại.” “Điều 98. Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng 1. Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm các nội dung sau đây: r) Công nhận, áp dụng tiêu chuẩn, quy trình, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành của ICAO; quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành tiên tiến, hiện đại của các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng có uy tín, được ứng dụng rộng rãi trên thế giới.”
	Điều 5	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An - Quốc hội khóa XV (Cv số 168/ĐDBQH ngày 05/6/2025)	Về nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng: đề nghị bổ sung thêm nguyên tắc “Công khai, minh bạch trong quản lý giá, phí dịch vụ đối với hoạt động hàng không dân dụng” để phù hợp hơn với quy định pháp luật trong Luật Giá và Luật Phí, Lệ phí.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 1 Điều 101 dự thảo Luật như sau: “Việc quản lý giá dịch vụ, phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về giá, pháp luật về phí và lệ phí” để đảm bảo các nguyên tắc quản lý giá, phí của pháp luật về giá và pháp luật về phí và lệ phí.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 6. Nguyên tắc tổ chức và hoạt động hàng không dân dụng: đề xuất bổ sung khoản: “Hoạt động hàng không dân dụng được tổ chức theo nguyên tắc thị trường thống nhất, đảm bảo cạnh tranh công bằng,	Bộ Xây dựng tiếp thu, thể hiện tại khoản 1 của Điều 6 Dự thảo Luật.

			minh bạch giữa các chủ thể tham gia thị trường không phân biệt thành phần kinh tế”.	
		Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNMT-PC ngày 12/6/2025)	Điều 5 của dự thảo Luật (Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng) đề nghị xem xét bổ sung nguyên tắc ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số và đảm bảo an toàn dữ liệu trong hoạt động hàng không, phù hợp với chủ trương chuyển đổi số quốc gia.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung quy định cụ thể tại Điều 7 dự thảo Luật.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Có ý kiến đề nghị bổ sung vào nội dung Điều 6 nguyên tắc “hoạt động hàng không dân dụng được tổ chức theo nguyên tắc thị trường thống nhất, đảm bảo cạnh tranh công bằng, minh bạch giữa các chủ thể tham gia thị trường không phân biệt thành phần kinh tế.	Bộ Xây dựng tiếp thu, thể hiện tại khoản 1 của Điều 6 Dự thảo Luật.
	Điều 6	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Khoản 5: Đề nghị sửa cụm từ “phụ nữ có thai” thành cụm từ “phụ nữ đang mang thai”. Bổ sung thêm đối tượng “thương, bệnh binh, người có công với cách mạng”. Viết lại khoản 5 như sau: “Nhà nước có chính sách bảo đảm điều kiện thuận lợi cho người khuyết tật, người cao tuổi, trẻ em, phụ nữ đang mang thai, thương, bệnh binh, người có công với cách mạng sử dụng dịch vụ vận tải hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo như sau: “ <i>Nhà nước có chính sách bảo đảm điều kiện thuận lợi cho người khuyết tật, người cao tuổi, trẻ em, phụ nữ đang mang thai sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.</i> ”. Đối với trường hợp “thương, bệnh binh, người có công với cách mạng” thực hiện theo quy định của Pháp lệnh ưu đãi người có công với cách mạng năm 2020, tùy từng đối tượng, người có công với cách mạng và thân nhân của người có công với cách mạng được hưởng chế độ ưu đãi khác nhau.
		Vụ Khoa học công nghệ, môi	Khoản 6 Điều 6 nên chỉnh sửa lại như sau:	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự

		trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025)	“Nhà nước có chính sách hỗ trợ, ưu tiên, đột phá nhằm thúc đẩy phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam và công nghiệp phụ trợ hàng không; đột phá về chú trọng phát triển khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để và phát triển bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng; đảm bảo năng lực quản lý về hàng không dân dụng theo tiêu chuẩn của ICAO”. Lý do: phát triển bền vững phạm vi rộng hơn bao trùm và đứng độc lập vừa về khái niệm vừa về quan điểm, Việt Nam đang thực hiện Chương trình nghị sự 2030 về phát triển bền vững và trong đó bảo vệ môi trường, biến đổi khí hậu chỉ là 1 khía cạnh của phát triển bền vững.	thảo Luật.
		Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNNMT-PC ngày 12/6/2025)	Điều 30 của dự thảo Luật (Đầu tư xây dựng tại cảng hàng không): - Điểm a khoản 4 dự thảo Luật, theo quy định của pháp luật đất đai, chỉ có trường hợp chuyển đổi quyền sử dụng đất nông nghiệp giữa các cá nhân với nhau, vì vậy đề nghị thay thế cụm từ “không phải chuyển đổi quyền sử dụng đất” bằng cụm từ “không phải chuyển quyền sử dụng đất” để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trong các quy định pháp luật. - Đề nghị nghiên cứu, làm rõ thêm đối với việc sử dụng đất để đầu tư xây dựng, khai thác công trình cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh để phục vụ mục đích	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 30 dự thảo Luật.

			lường dụng quy định tại Điều 30 dự thảo Luật, thuộc trường hợp sử dụng đất quốc phòng, an ninh để xây dựng công trình quốc phòng, an ninh có mục đích lưỡng dụng (quy định tại Điều 7 Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự năm 2023) hay thuộc trường hợp sử dụng đất quốc phòng, an ninh kết hợp với hoạt động lao động sản xuất, xây dựng kinh tế (quy định tại Điều 201 Luật Đất đai năm 2024).	
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Tại Điều 6: đề nghị dự thảo làm rõ hơn về cơ chế hỗ trợ cho các vùng kinh tế khó khăn (như miền núi, biên đảo). Hiện tại, dự thảo đề cập đến việc tạo điều kiện thuận lợi, nhưng thiếu chi tiết về nguồn lực tài chính hoặc ưu đãi đầu tư. Do đó, đề nghị dự thảo bổ sung các quy định về quỹ hỗ trợ hoặc chương trình ưu đãi thuế cho doanh nghiệp hàng không đầu tư vào khu vực này, đồng thời tích các chỉ số đo lường hiệu quả để đánh giá chính sách.	Bộ Xây dựng tiếp thu, các nội dung liên quan đến cơ chế hỗ trợ cho các vùng kinh tế khó khăn (như miền núi, biên đảo) sẽ được quy định chi tiết trong văn bản hướng dẫn Luật và phối hợp với Bộ Kế hoạch tài chính và Bộ Công thương trong việc đề xuất các chính sách ưu đãi cho doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng không.
Điều 7		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Dĩ Ngã (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Cần bổ sung các văn bản dưới luật, văn bản hướng dẫn, thông tư nghị định về việc ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển công nghiệp hàng không, như là: công nghệ trí tuệ nhân tạo, kiểm soát sinh trắc học, dữ liệu số quốc gia, trang thiết bị kiểm soát an ninh tự động, hệ thống làm thủ tục tự động. Mở rộng đối tượng cho phép xuất nhập cảnh tự động theo pháp luật Việt Nam. Thuyết minh	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật chỉ quy định về nguyên tắc ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển công nghiệp hàng không, các nguyên tắc về tạo thuận lợi hàng không. Các văn bản dưới luật sẽ quy định chi tiết nội dung này để đảm bảo yêu cầu thực tiễn trong việc ứng dụng khoa học công nghệ, kiểm soát sinh trắc học, dữ liệu số quốc gia, xuất nhập cảnh tự động.

			Với sự phát triển mạnh mẽ của ngành khoa học, công nghệ của ngành hàng không thế giới thì tại Việt Nam vẫn đang bị hạn chế bởi các quy định về quy chuẩn trang thiết bị hàng không, trang thiết bị an ninh hàng không và kiểm soát xuất nhập cảnh, dẫn đến việc chủ động đầu tư của các doanh nghiệp kinh doanh hàng không còn dè dặt và khó khăn. Ví dụ: Hiện nay 90% hành khách xuất/nhập cảnh tại sân bay Changi - Singapore đã được tự động hóa và hành khách chỉ mất khoảng 15 giây để hoàn tất thủ tục hàng không.	
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	Về các chính sách ưu đãi, hỗ trợ doanh nghiệp hàng không trong công tác ứng dụng, chuyển giao khoa học công nghệ, chuyển đổi số Điều 7 của Dự thảo Luật sửa đổi: TCTHK xin kiến nghị xem xét bổ sung quy định: “Chính phủ có chính sách ưu đãi hoặc hỗ trợ doanh nghiệp hàng không thực hiện chuyển đổi số (về thuế, vốn vay công nghệ), ưu đãi cho các dự án MRO (bảo dưỡng, sửa chữa), sản xuất linh kiện tàu bay”. Lý do: Tạo tiền đề cho sự phát triển lâu dài cho ngành hàng không, khuyến khích công tác chuyển đổi số, ứng dụng khoa học công nghệ cao, giảm phụ thuộc nước ngoài và tạo hệ sinh thái hỗ trợ cho các hãng hàng không nội địa.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo theo hướng Luật chỉ đưa ra nguyên tắc chung về ứng dụng, chuyển giao công nghệ, các quy định chi tiết sẽ giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết để đáp ứng với yêu cầu của thực tiễn.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân	Tại Điều 8 đề xuất bổ sung thêm điều	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật

		dân thành phố Hồ Chí Minh (<i>Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025</i>)	khoản về trách nhiệm của Nhà chức trách hàng không Việt Nam trong việc giám sát và công khai dữ liệu môi trường, kết nối với cơ sở dữ liệu quốc gia, để tăng cường tính minh bạch và trách nhiệm.	chi tiết những nội dung nguyên tắc về cơ sở dữ liệu ngành hàng không, việc giám sát và công khai dữ liệu môi trường, kết nối với cơ sở dữ liệu quốc gia, để tăng cường tính minh bạch và trách nhiệm sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản dưới luật.
	Chương I, Điều 7-8	Viện kinh tế xây dựng - Bộ Xây dựng (<i>Cv số 1404/VKT-CC ngày 02/6/2025</i>)	- Bổ sung quy định bắt buộc ứng dụng tự động hóa trong check-in, hành lý, thông tin chuyên bay; chia sẻ dữ liệu giữa các hãng hàng không và cảng để giảm tắc nghẽn. - Tận dụng cơ sở dữ liệu hàng không (Điều 8) để kết nối quản lý vận tải hành khách, hàng hóa, an toàn bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung chia sẻ dữ liệu và tận dụng cơ sở dữ liệu đã được quy định tại Điều 8 Dự thảo. Về nội dung “tự động hóa trong check-in” phụ thuộc vào năng lực của doanh nghiệp và đặc thù của các cảng hàng không
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	Đề nghị chỉnh sửa như sau: 1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp hàng không và công nghiệp phụ trợ hàng không phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại đáp ứng nhu cầu thực tiễn, đảm bảo an ninh an toàn; phải được nghiên cứu xem xét từ giai đoạn lập phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải; ưu tiên xem xét áp dụng các công nghệ tiên tiến do các Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), Tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên khuyến cáo áp dụng. 2. Nhiệm vụ nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ và phát triển công nghiệp hàng không gồm: Lộ trình, giải pháp triển	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật để chỉ đưa ra những nguyên tắc khung về hoạt động này, quy định chi tiết sẽ được giao thẩm quyền Chính phủ để đảm bảo điều tiết phù hợp với từng giai đoạn phát triển của ngành, phù hợp với thực tiễn.

			khai chuyển đổi số, ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, điều hành hoạt động hàng không dân dụng; danh mục sản phẩm công nghiệp hàng không thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp hàng không. thực hiện theo quy định của Chính phủ (đưa nội dung này về Điều ...phân trách nhiệm các Bộ) Lý do: Cách viết khoản này không rõ, khó hiểu. Nếu muốn quy định nội dung của chuyển đổi số thì có thể sửa đổi như Vụ đề xuất, nêu rõ gồm nội dung gì, danh mục gì; thẩm quyền phê duyệt thì đưa vào các điều sau về thẩm quyền trách nhiệm của Chính phủ, các Bộ phân sau của Luật.	
	Điều 8	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi, bổ sung điểm a, khoản 1, Điều 8: "<i>a) Cơ sở dữ liệu về phương tiện, người điều khiển phương tiện và lịch trình bay</i>". Lý do: Lịch trình bay để lưu trữ, biết thời gian khai thác bay và điểm cất cánh, hạ cánh phương tiện.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng chỉ đưa ra các nguyên tắc, các quy định cụ thể về cơ sở dữ liệu ngành hàng không sẽ được quy định chi tiết tại văn bản dưới luật.
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025)	Lý do: Không nên quy định riêng thành 1 điều vì cơ sở dữ liệu luôn gắn với chuyển đổi số và Điều 8 đã quy định chuyển đổi số. quy định theo kiểu liệt kê không phù hợp với văn phòng của Luật. Hơn nữa quy định cơ sở dữ liệu gồm những dữ liệu gì không	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng chỉ đưa ra các nguyên tắc, các quy định cụ thể về cơ sở dữ liệu ngành hàng không sẽ được quy định chi tiết tại văn bản dưới luật.

			cần thiết phải quy định ở trong Luật, Luật cần quy định tầm cao hơn, quy mô và bao quát hơn. Nên quy định theo hướng để có thể đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng thông tin, cơ sở dữ liệu để có cơ sở triển khai các dự án đầu tư về AI về máy móc thiết bị về lĩnh vực này. Quy định cơ sở dữ liệu gồm những dữ liệu gì chỉ cần ban hành trong Thông tư của Bộ.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Về cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng - Khoản 1: có ý kiến đề nghị bổ sung vào khoản 1 nội dung quy định về quyền truy cập, cập nhật, lưu trữ, bảo mật, phân loại mức độ công khai, đồng thời xác định rõ trách nhiệm của các chủ thể liên quan. - Khoản 2: + Có ý kiến đề nghị quy định cụ thể về cơ chế chia sẻ, cơ quan chịu trách nhiệm chủ trì, đối tượng được phép truy cập và biện pháp bảo mật. Vì việc “kết nối, chia sẻ” dữ liệu trong lĩnh vực hàng không có liên quan đến dữ liệu nhạy cảm về an toàn bay, an ninh hàng không và thông tin cá nhân hành khách, do đó cần tuân thủ nghiêm ngặt quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân và an ninh mạng. + Ý kiến khác đề nghị bổ sung quy định về nghĩa vụ xây dựng, duy trì và bảo vệ cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng, trong đó quy định rõ: tiêu chuẩn kỹ thuật; cơ chế phân quyền truy cập; trách nhiệm xử lý vi	Bộ Xây dựng tiếp thu, các quy định cụ thể về cơ sở dữ liệu ngành hàng không bao gồm quyền truy cập, cơ chế chia sẻ, nghĩa vụ xây dựng, duy trì, bảo vệ cơ sở dữ liệu sẽ được quy định chi tiết tại văn bản dưới luật.

			phạm trong việc sử dụng sai mục đích, làm lộ thông tin.	
		Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (<i>văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025</i>)	Tại Điều 8 (Cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng) đề nghị nghiên cứu bổ sung khoản 1 “l) Cơ sở dữ liệu hoạt động hàng không chung” vào sau khoản k (Cơ sở dữ liệu về vận tải hàng không) vì: - Hoạt động hàng không chung trong tương lai tại Việt Nam dự kiến sẽ có sự phát triển nhất định đặc biệt là đối với lĩnh vực taxi bay, UAV (Hiện nay Bộ Công an đã được giao nghiên cứu và đã trình Chính phủ về Đề án phát triển taxi bay). - Cơ sở dữ liệu hoạt động hàng không chung sẽ là tài nguyên quan trọng trong quản lý hoạt động hàng không chung của cơ quan có thẩm quyền; và đồng thời theo logic quản lý thì phải nằm trong cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng Việt Nam.	Bộ Xây dựng tiếp thu, các quy định cụ thể về cơ sở dữ liệu ngành hàng không bao gồm quyền truy cập, cơ chế chia sẻ, nghĩa vụ xây dựng, duy trì, bảo vệ cơ sở dữ liệu sẽ được quy định chi tiết tại văn bản dưới luật.
	Điều 9	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (<i>Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025</i>)	Tại khoản 1 Điều 9 dự thảo Luật đề nghị xem xét chỉnh sửa như sau: “1. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng phải đảm bảo giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường; giảm phát thải khí thải tác động tiêu cực đến chất lượng môi trường không khí; hạn chế tiếng ồn của động cơ tàu bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Khoản 1 Điều 9 Dự thảo Luật như sau: “1. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng phải đảm bảo giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường; giảm phát thải khí thải; hạn chế tiếng ồn từ hoạt động của tàu bay.”
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày</i>	Luật BVMT 2020 đã quy định khá đầy đủ các yêu cầu về BVMT đối với lĩnh vực hàng không do vậy không chép lại, đề nghị chỉnh sửa lại như sau: 1. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Điều 9 cho phù hợp với phạm vi, đối tượng điều chỉnh của dự thảo Luật.

		09 tháng 6 năm 2025)	phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường 2. Tàu bay, trang bị, thiết bị bảo đảm hoạt động bay; trang bị, thiết bị cảng hàng không, sân bay và các trang bị, thiết bị kỹ thuật mặt đất khác phải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật, yêu cầu tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường; phải được kiểm tra thường xuyên để phòng ngừa và xử lý kịp thời các ảnh hưởng xấu đến môi trường. 3. Nhà nước có chính sách hỗ trợ, húc đẩy các chương trình, kế hoạch theo các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên về lĩnh vực phát thải khí nhà kính, nhiên liệu hàng không bền vững bảo vệ môi trường ứng phó với biến đổi khí hậu để phát triển bền vững.	
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	TCTHK xin kiến nghị xem xét bổ sung quy định: “Chính phủ quy định cụ thể các nội dung đánh giá tác động môi trường và biện pháp giảm thiểu ô nhiễm môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng”. Lý do: để tạo cơ sở triển khai công tác bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không dân dụng Việt Nam.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật,, các nội dung chi tiết về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không sẽ được quy định cụ thể tại các văn bản dưới luật.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Dự thảo yêu cầu giảm thiểu tác động môi trường từ hoạt động hàng không, như tiếng ồn và khí thải, là phù hợp với lộ trình CORSIA. Tuy nhiên, đề xuất bổ sung thêm các biện pháp cụ thể để thực thi, chẳng hạn như yêu cầu các doanh nghiệp hàng không báo cáo hàng năm về lượng phát thải và kê	Bộ Xây dựng tiếp thu, các biện pháp thực thi sẽ được quy định chi tiết tại văn bản dưới luật.

			hoạch sử dụng nhiên liệu SAF.	
	Điều 10	Vụ Hợp tác quốc tế - Bộ Xây dựng (Cv số 226/HTQT ngày 03/6/2025)	Tại “khoản 2, Điều 10: Hợp tác quốc tế về hàng không”: Đề nghị xem xét, sửa đổi thành: “Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong việc đảm bảo an toàn, an ninh hàng không dân dụng” để làm rõ nghĩa.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 2 Điều 10 Dự thảo như sau: “2. <i>Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong việc đảm bảo an toàn, an ninh hàng không dân dụng.</i> ”
	Điều 11	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	Tại Điều 11 dự thảo Luật - Các hành vi bị nghiêm cấm đề nghị bổ sung hành vi sau: “Vận chuyển trái phép chất thải, chất thải nguy hại hoặc động, thực vật hoang dã thuộc danh mục cấm lưu hành qua cảng hàng không, tàu bay.”	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như Dự thảo, lý do: Luật HKDDVN chỉ quy định cấm: “ <i>Đưa vật phẩm nguy hiểm uy hiếp an ninh, an toàn hàng không vào tàu bay, cảng hàng không và khu vực hạn chế trái quy định</i> ”. Việc cấm vận chuyển động, thực vật hoang dã được thực hiện theo quy định của Luật Lâm nghiệp và pháp luật khác có liên quan.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng - Khoản 11: có ý kiến đề nghị bổ sung như sau “Xây dựng các công trình hoặc lắp đặt các trang bị, thiết bị gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không. Trừ các trường hợp được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp phép theo quy định.” - Có ý kiến khác đề nghị bổ sung một khoản quy định “thực hiện nhiệm vụ của nhân viên hàng không trong tình trạng chịu ảnh hưởng của rượu, bia, ma túy hoặc các chất kích thích thần kinh bị cấm.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau: “11. <i>Xây dựng các công trình hoặc lắp đặt các trang bị, thiết bị hoặc các hoạt động khác gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tại cảng hàng không.</i> 22. <i>Nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn, hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.</i> ”

		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 11 dự thảo Luật về các hành vi bị nghiêm cấm, đề nghị bổ sung hành vi: Tấn công mạng, xâm nhập trái phép, chiếm quyền điều khiển, làm sai lệch, gián đoạn, ngưng trệ, tê liệt hoặc phá hoại hệ thống.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên để tránh quy định trùng lặp với Khoản 2 Điều 8 Luật An ninh mạng.
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị sửa đổi, bổ sung Khoản 11, Điều 11 như sau: “Xây dựng các công trình hoặc lắp đặt các trang bị, thiết bị hoặc các hoạt động khác gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không, trừ các trường hợp được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp phép theo quy định.” Cơ sở đề nghị: - Vì thực tế tại cảng hàng không có những hoạt động sửa chữa, thi công, diễn tập khẩn nguy sân bay, PCCC... có thể gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải, nhưng các hoạt động này chịu sự kiểm soát, cấp phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. - Phù hợp với các quy định về Chế áp, tạm giữ tàu bay không người lái, phương tiện bay khác được quy định tại Luật Phòng không nhân dân (Luật số: 49/2024/QH15)	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau: “11. Xây dựng các công trình hoặc lắp đặt các trang bị, thiết bị hoặc các hoạt động khác gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tại cảng hàng không.”
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung khoản 22 về: “22. Thực hiện nhiệm vụ của nhân viên hàng không trong tình trạng chịu ảnh hưởng của rượu, bia, ma túy hoặc các chất kích thích thần kinh bị cấm.” Cơ sở đề nghị: Annex 1 - Personnel Licensing: Mục 1.2.9 - Đảm bảo nhân viên không chịu ảnh hưởng của chất gây nghiện.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa vào Khoản 22 Điều 11 dự thảo Luật như sau: “22. Nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn, hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật.”

		Đoàn đại biểu Quốc hội tp Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Về các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng (Điều 11) - Khoản 4: Có ý kiến đề nghị bỏ cụm từ “trái quy định” vì đã cấm “bay vào khu vực hạn chế bay, khu vực cấm bay” là đủ. - Khoản 18: Có ý kiến đề nghị bỏ cụm từ “động cơ, cánh quạt” vì động cơ, cánh quạt cũng là trang thiết bị. - Đề nghị bổ sung thêm một điều: “Bay khi chưa được cấp phép bay của cơ quan chức năng, chưa hiệp đồng thông báo, dự báo bay với trung tâm quản lý điều hành bay và nghiêm cấm sử dụng hệ thống robot, công nghệ AI trực tiếp điều khiển tàu bay”. Đây là những nội dung quan trọng trong nhiệm vụ quản lý vùng trời, nhằm hạn chế các hành vi vi phạm về an toàn bay.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: - Khoản 4 Điều 11: Điều 37 phân loại vùng trời đã có khu vực cấm bay, khu vực hạn chế, quy chế để khai thác vùng trời sẽ được các cơ quan có thẩm quyền ban hành hướng dẫn. Một số trường hợp đặc biệt khi cơ quan có thẩm quyền cho phép vẫn có hoạt động bay vào khu vực hạn chế bay, khu vực cấm bay. Do vậy việc bỏ cụm từ “trái quy định” là không phù hợp. - Khoản 18 Điều 11: thực hiện theo Annex 8 và thông lệ quốc tế, động cơ, cánh quạt tàu bay là tài sản có giá trị lớn, có Chứng chỉ loại riêng như tàu bay, do vậy phải tách riêng loại hình thiết bị này ra khỏi các trang thiết bị chung của tàu bay. - Nội dung “Bay khi chưa được cấp phép bay của cơ quan chức năng” đã được quy định tại khoản 5 Điều 11 Dự thảo Luật. - Nội dung “chưa hiệp đồng thông báo, dự báo bay với trung tâm quản lý điều hành bay”: hoạt động dự báo bay là hoạt động phối hợp giữa các cơ quan quản lý không lưu dân dụng và quân sự, hãng hàng không không biết được các thông tin về “dự báo bay”, chỉ có thông tin về phép bay, vì vậy không nên sử dụng nguyên tắc phối
--	--	--	--	---

				hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước là cơ sở để cấm hoạt động bay. - Nội dung “nghiêm cấm sử dụng hệ thống robot, công nghệ AI trực tiếp điều khiển tàu bay”: đây là công nghệ mới và là xu hướng để đưa vào sử dụng của các quốc gia trên thế giới. Việc cấm sử dụng hệ thống robot, công nghệ AI cũng làm ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tàu bay không người lái, phương tiện bay khác trong xu hướng phát triển hiện nay.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Nội dung: 19. Tiết lộ trái phép thông tin hành khách sử dụng dịch vụ hàng không. Đề xuất sửa thành “Cố tình cung cấp thông tin hành khách sử dụng dịch vụ hàng không trái phép” Với đặc thù của ngành hàng không, việc khai thác một chuyến bay không thể tách rời sự phối hợp giữa nhiều bên liên quan như: doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, tổ chức bảo đảm an ninh hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ mặt đất, kiểm soát xuất nhập cảnh, hải quan, v.v. Trong quá trình vận hành, hãng hàng không bắt buộc phải chia sẻ thông tin hành khách với các bên này để đảm bảo an toàn, an ninh và chất lượng dịch vụ chuyến bay. Tuy nhiên, việc chia sẻ thông tin cần được thực hiện trên cơ sở pháp luật rõ ràng, đồng thời	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Khoản 19 Điều 11 Dự thảo Luật như sau: “19. Cố ý tiết lộ trái phép thông tin hành khách sử dụng dịch vụ hàng không.”

			vẫn đảm bảo quyền bảo vệ dữ liệu cá nhân của hành khách theo đúng quy định. Vì vậy, quy định như đề xuất sẽ cơ chế pháp lý phân định rõ trách nhiệm của từng bên trong trường hợp thông tin hành khách bị rò rỉ, sử dụng sai mục đích hoặc bị lạm dụng. Cơ chế này sẽ đảm bảo: * Các hãng hàng không có quyền chia sẻ thông tin cần thiết phục vụ khai thác chuyến bay; * Các đơn vị tiếp nhận thông tin có nghĩa vụ bảo mật, sử dụng đúng mục đích và chịu trách nhiệm nếu có vi phạm; Tránh tình trạng dồn toàn bộ trách nhiệm cho hãng hàng không trong khi hãng không trực tiếp xử lý hoặc kiểm soát toàn bộ luồng thông tin.	
	khoản 5 Điều 12; điểm d khoản 3 Điều 90; khoản 3 Điều 102	Cục đường sắt Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Rà soát lỗi viển dẫn tại dự thảo Luật ví dụ như: tại khoản 5 Điều 12, điểm d khoản 3 Điều 90, khoản 3 Điều 102.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và chỉnh sửa các điều khoản dẫn chiếu.
	Điều 12	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn - Quốc hội khóa XV (Cv số 75/ĐĐBQH-VP ngày 03/6/2025)	Tại khoản 5 Điều 12 dự thảo Luật có dẫn chiếu đến quy định tại điểm đ khoản 5 Điều này của dự thảo Luật. Tuy nhiên, qua rà soát cho thấy, tại khoản 5 Điều 12 không có nội dung quy định tại điểm đ như đã dẫn chiếu. Do đó, đề nghị Ban soạn thảo rà soát, điều chỉnh lại cho phù hợp.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa dẫn chiếu.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐĐBQH ngày 03/6/2025)	Về đăng ký, xóa đăng ký và quản lý quốc tịch tàu bay (Điều 12) - Khoản 5: Đề nghị sửa lại “điểm đ, khoản	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa dẫn chiếu.

		10/6/2025)	5” thành “điểm đ, khoản 4” vì Khoản 5 không có điểm “đ”.	
		Bộ Nội vụ (Cv số 3574/BNV-PC ngày 12/6/2025)	Tại khoản 5 Điều 12, phần cuối có quy định: “... hoặc trường hợp được quy định tại điểm đ khoản 5 Điều này.” Mà khoản 5 Điều 12 không có điểm đ. Do vậy, đề nghị rà soát và dẫn chiếu lại bảo đảm tính chính xác.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa dẫn chiếu.
	Điều 13	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Về giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay và tiêu chuẩn duy trì đủ điều kiện bay (Điều 13) - Khoản 5: có ý kiến đề nghị tách câu “Ngành nghề kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay tại Việt Nam là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.” thành 1 khoản riêng vì nội dung không liên quan đến câu trước	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa bổ sung Khoản 6 Điều 13 Dự thảo như sau: “6. <i>Kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay tại Việt Nam là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.</i> ”
	Điều 14	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay và cánh quạt tàu bay - Khoản 1: có ý kiến đề nghị bổ sung nội dung quy định cụ thể về tiêu chí và cơ quan chịu trách nhiệm đánh giá mức độ “bảo đảm an ninh quốc gia” và “an toàn hàng không”, nhằm tránh tùy tiện trong áp dụng. Bên cạnh đó, ý kiến này cho rằng việc quy định về “độ tuổi tàu bay đã qua sử dụng” cần được cụ thể hóa thông qua dẫn chiếu đến các tiêu chuẩn quốc tế như ICAO hoặc giao Chính phủ quy định chi tiết, để phù hợp với xu thế mở rộng đội tàu bay cũ	Bộ Xây dựng tiếp thu, các nội dung chi tiết về nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay và cánh quạt tàu bay sẽ được quy định chi tiết trong nghị định về an toàn hàng không.

			nhưng vẫn đạt tiêu chuẩn kỹ thuật. - Khoản 2: có ý kiến đề nghị bổ sung vào khoản 2 quy định cụ thể về cơ chế giám sát sau nhập khẩu để đảm bảo các thiết bị này không bị đưa trở lại vào khai thác hàng không dân dụng trái phép. Đồng thời, bổ sung trách nhiệm thông báo và cam kết sử dụng đúng mục đích với cơ quan có thẩm quyền.	
Điều 15	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi khoản 1, Điều 15: " <i>1. Người khai thác tàu bay là tổ chức, cá nhân tham gia</i> " bỏ cụm từ "hoặc đang đề nghị tham gia khai thác tàu bay". Lý do: đây là nội dung quy định khai thác bay chưa được cơ quan quản lý bay chấp thuận thực hiện.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: nội dung này được luật hóa theo quy định tại Annex 6 Công ước Chicago về hàng không dân dụng mà Việt Nam là thành viên.	
Điều 19	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Về các khoản nợ ưu tiên (Điều 19): có ý kiến đề nghị sửa lại tên điều là “Ưu tiên thanh toán các khoản nợ” vì không có khoản nợ ưu tiên nào trên thực tế cả, chỉ có các khoản nợ ưu tiên trên thanh toán.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: nội dung Điều 19 kế thừa quy định của Luật HKDDVN 2006. Đây là nội dung nội luật Công ước Giơ ne vơ 1948 và được thực hiện thống nhất trong thời gian dài.	
Điều 20	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế: có ý kiến đề nghị bổ sung vào Điều 20 quy định về cơ chế phối hợp giữa cơ quan thẩm quyền hàng không, Bộ Tư pháp và Tòa án trong việc xác minh, xử lý và thi hành quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, tránh lúng túng, vướng mắc, khó khăn vì lý do không thống nhất trong thực tiễn	Bộ Xây dựng tiếp thu, các nội dung về cơ chế phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền sẽ được Chính phủ quy định trên cơ sở thực tiễn hoạt động xử lý tài sản để thi hành phán quyết của Tòa án, thông lệ quốc tế và hướng dẫn của Nhóm Công tác hàng không AWG.	

			thi hành Luật.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất thêm thời gian thông báo hợp lý trước khi thực thi IDERA để bên thuê có cơ hội phản hồi hoặc chứng minh nghĩa vụ đã được thực hiện hoặc không có vi phạm nghĩa vụ hoặc đang có tranh chấp. Tránh tình trạng bị đơn phương thu hồi không qua tòa án hay cơ chế giám sát. Đây là bài học thực tế từ nhiều nước như Ấn Độ, Brazil, Nam Phi đã áp dụng thành công. Bổ sung các trường hợp đặc biệt mà Nhà chức trách hàng không được tạm hoãn thực hiện yêu cầu IDERA. Đề xuất thêm thời gian thông báo hợp lý trước khi thực thi IDERA để bên thuê có cơ hội phản hồi hoặc chứng minh nghĩa vụ đã được thực hiện hoặc không có vi phạm nghĩa vụ hoặc đang có tranh chấp. Tránh tình trạng bị đơn phương thu hồi không qua tòa án hay cơ chế giám sát. Đây là bài học thực tế từ nhiều nước như Ấn Độ, Brazil, Nam Phi đã áp dụng thành công. Bổ sung các trường hợp đặc biệt mà Nhà chức trách hàng không được tạm hoãn thực hiện yêu cầu IDERA	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do Điều khoản này tuân thủ Nghị định thư CapeTown và tuyên bố gia nhập Công ước, Nghị định thư CapeTown của Việt Nam cụ thể như sau: “Tuyên bố theo Điều XXX(2) đối với Điều X quy định việc áp dụng toàn bộ Điều X: Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam tuyên bố áp dụng toàn bộ Điều X và số ngày được sử dụng nhằm mục đích giới hạn thời gian được quy định tại Điều X (2) như sau: <u>10 ngày, liên quan đến các biện pháp hỗ trợ khẩn cấp tạm thời</u> theo Điều 13 (1) (a), (b) và (c) của Công ước;” Tuyên bố bắt buộc theo Điều 54(2) áp dụng đối với các biện pháp khắc phục liên quan: “Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam tuyên bố rằng <u>các chế tài của chủ nợ theo quy định của Công ước được áp dụng mà không cần xin phép Tòa được thực hiện không cần sự cho phép hoặc bất kỳ hành động nào của Tòa án.</u>”
	Điều 21	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	- Khoản 2 Điều 21 dự thảo Luật quy định “2. Việc đưa tàu bay thuê về Việt Nam khai thác phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận”; tuy nhiên thẩm quyền “nhà chức trách hàng không Việt Nam” quá rộng, chưa cụ thể thuộc thẩm	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: khái niệm “Nhà chức trách hàng không Việt Nam” được quy định rõ tại Điều 99 dự thảo Luật; những quy định chi tiết về mặt kỹ thuật như hình thức thuê, mua tàu bay,

			quyền của cơ quan nào (Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải hay Cục quản lý chuyên ngành). Do đó, cơ quan soạn thảo xem xét, quy định cho cụ thể, rõ ràng thẩm quyền chấp thuận. - Tại Điều 21 dự thảo Luật quy định về thuê, mua tàu bay nhưng chưa quy định rõ hình thức thuê, mua tàu bay; đồng thời cũng chưa có điều khoản giao cho Chính phủ quy định chi tiết (nếu Quốc hội giao cho Chính phủ quy định chi tiết). Do đó, cơ quan soạn thảo xem xét làm rõ thêm hình thức thuê, mua tàu bay để đảm bảo quy định được rõ ràng.	sẽ đưa vào các văn bản dưới Luật. Điều 104 của Dự thảo đã giao cho Chính phủ quy định chi tiết các nội dung mà Quý Cơ quan đã nêu.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Khoản 3, Điều 21. Thuê, mua tàu bay: “Bên thuê không được cho bên cho thuê hoặc bất kỳ người có liên quan nào khác hưởng các lợi ích...” - nội dung này nên làm rõ vì mâu thuẫn với mô hình ACMI thuê tàu bay có phi công và bảo hiểm đi kèm đang áp dụng rộng rãi quốc tế.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: quy định này kế thừa Điều 38 Luật HKDD hiện hữu nhằm đảm bảo việc thuê tàu bay chỉ là thuê phương tiện thuần túy, không để bên cho thuê nước ngoài sử dụng việc cho thuê tàu bay để “trá hình” sử dụng quyền vận chuyển hàng không của các hãng hàng không Việt Nam thuê tàu bay. Quy định này cũng phù hợp với các quy định của ICAO cũng như các hiệp định song phương, đa phương mà Việt Nam ký kết với các quốc gia khác. Điều này không mâu thuẫn với việc thuê tàu bay kèm tổ bay (thuê ước-ACMI) vì mô hình này bên thuê chỉ thanh toán tiền thuê theo giờ bay khai thác thỏa thuận, không phụ thuộc

				vào doanh thu chuyển bay cũng như kết quả sản xuất kinh doanh của bên thuê tàu bay.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	Điều 21 Khoản 4: dự thảo Luật hiện bay quy định “Doanh nghiệp vận tải hàng không có trách nhiệm xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay để khai thác tại Việt Nam phù hợp với kết cấu hạ tầng hàng không, năng lực giám sát an toàn khai thác tàu bay và thông báo cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam”. Từ góc độ hàng không, quy định này nhằm đảm bảo phát triển bền vững, tránh tình trạng hẫng mở rộng đội tàu bay, quá nhanh dẫn đến quá tải hạ tầng hàng không và năng lực giám sát an toàn khai thác. Tuy nhiên, cần có các tiêu chí và quy trình đánh giá để làm rõ chữ “phù hợp”, tránh trường hợp khó áp dụng vào thực tiễn. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị xem xét bổ sung nội dung: “Chính phủ quy định cụ thể các tiêu chí, quy trình đánh giá năng lực hạ tầng và năng lực giám sát” để làm căn cứ cho các hãng hàng không lập kế hoạch phát triển đội tàu bay của hãng bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định nội dung mang tính nguyên tắc các nội dung cụ thể về tiêu chí, quy trình đánh giá năng lực hạ tầng và năng lực giám sát” sẽ được nghiên cứu trong các văn bản dưới luật.
		Công ty cổ phần Hải Âu (Cv số 186/2025/HKHA ngày 09/6/2025)	HKHA kiến nghị bổ sung Điều 21, Mục 1 với nội dung “Tổ chức, cá nhân Việt Nam được phép thuê, mua tàu bay để cho thuê lại”. Quy định này sẽ là hành lang pháp lý cho hình thức hoạt động thương mại đã rất phổ biến trong ngành hàng không thế giới đang phát triển ở Việt Nam.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: Luật HKDDVN 2006 và Dự thảo Luật thay thế không điều chỉnh hoạt động “cho thuê lại tàu bay” của doanh nghiệp, đây là hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp được chủ động theo quy định của pháp luật về thương mại, dân sự, doanh

				nghiệp.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Kiến nghị thay đổi tại Khoản 2 chuyển cơ chế từ “phê duyệt” sang “thông báo”, giúp doanh nghiệp có quyền chủ động về quy mô đội tàu, phù hợp với mô hình thị trường và bảo đảm linh hoạt trong chiến lược khai thác. Các hãng hàng không thỏa thuận và ký hợp đồng mua/thuê đội máy bay không chỉ vì mục đích khai thác tại Việt Nam mà còn có mục đích thương mại khác dựa trên lợi thế theo quy mô hợp đồng, cũng như kế hoạch phát triển AOC ở các quốc gia có tiềm năng trong tương lai. Ngoài ra, Nhà chức trách hàng không hiện nay đang quản lý và phê duyệt kế hoạch thuê/mua tàu bay đưa về khai thác tại Việt Nam theo năng lực khai thác (AOC), tiêu chuẩn an toàn và theo năng lực của hạ tầng hàng không. Vì vậy, đề nghị không đưa ra các quy định về việc nhà chức trách phê duyệt các hợp đồng mua máy bay của các hãng hàng không tư nhân, không can thiệp việc chọn nhà cung cấp để mua hàng nhằm mục đích điều phối cán cân thương mại để tăng lợi thế đàm phán song phương nếu quyền lợi của doanh nghiệp bị ảnh hưởng. Các hãng HK Việt Nam chỉ báo cáo kế hoạch phát triển dài hạn, trung hạn, ngắn hạn đối với đội máy bay đưa vào khai thác tại Việt Nam	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên dự thảo Luật, lý do: Nhà chức trách hàng không không phê duyệt hợp đồng mua tàu bay, không can thiệp vào việc hãng hàng không lựa chọn nhà cung cấp. Thủ tục chấp thuận thuê tàu bay đã được đơn giản hóa thành quy định về việc chấp thuận đưa tàu bay vào khai thác, theo đó không quản lý hoạt động cho thuê tàu bay của hãng. Điều khoản này được Dự thảo theo chính sách 5 trong Hồ sơ chính sách đã được chính phủ thông qua.
	khoản 3 Điều	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân	Tại khoản 3 Điều 23 dự thảo Luật đề nghị	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa

23	dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	xem xét chỉnh sửa nội dung “Chuyến bay bị đình chỉ được tiếp tục thực hiện sau khi không còn các căn cứ quy định tại khoản 1 Điều này ...” thành nội dung “Chuyến bay bị đình chỉ được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi không còn các căn cứ quy định tại khoản 1 Điều này ...”.	Khoản 3 Điều 23 như sau: “3. <i>Chuyến bay bị đình chỉ được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi không còn các căn cứ quy định tại khoản 1 Điều này và được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định cho phép tiếp tục thực hiện chuyến bay.</i>
Điều 24	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025)	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ cơ quan nào có thẩm quyền yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không tại Điều 24.	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung xác định cơ quan có thẩm quyền yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định hướng dẫn Luật.
Điều 25	Cục đường sắt Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Tại Điều 25: đề nghị thống nhất sử dụng cụm từ "Toà án" hay "Toà án nhân dân" tại các khoản 1, khoản 2, khoản 3.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến và điều chỉnh thuật ngữ tại Điều 25 thống nhất là “Tòa án nhân dân”.
	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị Ban soạn thảo rà soát quy định tại khoản 5 Điều này, đảm bảo đồng bộ, tương thích với pháp luật liên quan. Cơ sở đề nghị: căn cứ Khoản 6 Điều 25 Dự thảo, “ <i>Thủ tục bắt giữ tàu bay thực hiện theo quy định của Ủy ban thường vụ Quốc hội</i> ”; Căn cứ Pháp lệnh Thủ tục bắt giữ tàu bay ngày 16/3/2020 của UBTVQH, các trường hợp chấm dứt việc bắt giữ tàu bay đã được quy định tại Khoản 1 Điều 23 Pháp lệnh: “a) <i>Chủ sở hữu tàu bay, người thuê tàu bay hoặc người khai thác tàu bay đã thực hiện các biện pháp bảo đảm thay thế hoặc thực hiện xong nghĩa vụ về tài sản là căn cứ phát sinh yêu cầu bắt giữ tàu bay</i> ;	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như Dự thảo, lý do: Luật này chỉ đưa ra các căn cứ để thực hiện bắt giữ và chấm dứt việc bắt giữ. Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu bay hướng dẫn chi tiết các trường hợp bắt giữ cụ thể phù hợp thực tiễn hoạt động xét xử của cơ quan Tòa án. Quy định của Pháp lệnh chỉ quy định để cụ thể hóa Khoản 5 Điều 25 của Luật HKDDVN.

			b) Nghĩa vụ về tài sản của chủ sở hữu tàu bay, người thuê tàu bay hoặc người khai thác tàu bay đã có người khác bảo lãnh thực hiện thay hoặc có thư cam kết của tổ chức bảo hiểm có uy tín. Bộ Tài chính thông báo danh sách các tổ chức bảo hiểm có uy tín; c) Theo yêu cầu của chính người đã yêu cầu bắt giữ tàu bay; d) Quyết định bắt giữ tàu bay đã bị hủy theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 21 và điểm b khoản 2 Điều 22 của Pháp lệnh này; đ) Thời hạn bắt giữ tàu bay theo quyết định của Tòa án đã hết.” Như vậy, quy định tại Khoản 5 Điều 25 dự thảo chưa bao hàm đầy đủ các trường hợp chấm dứt bắt giữ tàu bay; ngoài ra Khoản 6 đã dẫn chiếu đến Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu bay, trong đó đã quy định đầy đủ về việc thả tàu bay hoặc chấm dứt việc bắt giữ tàu bay.	
Điều 26	Cục đường sắt Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Tại khoản 1 Điều 26: đề nghị xác định rõ chủ thể "người ra quyết định" chỉ là cá nhân ra quyết định hay bao gồm cả các tổ chức khác. Lý do: tại các Điều 23, Điều 24, Điều 25 của dự thảo có quy định một số tổ chức là cơ quan nhà nước có thẩm quyền, Tòa án.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: sử dụng thuật ngữ chung “Người ra quyết định” để điều chỉnh người có thẩm quyền bao gồm cả cá nhân và tổ chức được quy định tại cả 03 Điều 23, 24, 25 của dự thảo Luật.	
	Bộ Giáo dục và Đào tạo (Cv số 2908/BGDĐT-PC ngày 09/6/2025)	Khoản 2 Điều 26: đề nghị chỉnh lý nội dung “Việc bồi thường thiệt hại thực hiện theo quy định của pháp luật về bồi thường trách nhiệm nhà nước.” thành “Việc bồi thường	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo như sau: “2. Việc bồi thường thiệt hại thực hiện theo quy định của pháp luật về bồi thường nhà nước.”	

			thiệt hại thực hiện theo quy định của pháp luật về bồi thường nhà nước.” để bảo đảm thống nhất với quy định hiện hành trong lĩnh vực bồi thường nhà nước.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	1. Người ra quyết định đình chỉ việc thực hiện chuyến bay, yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, tạm giữ, yêu cầu bắt giữ tàu bay Đề nghị chỉnh sửa chính tả.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý lỗi chính tả ở Dự thảo.
Điều 27	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	- Khoản 3 Điều 27 dự thảo Luật quy định “3. Cảng hàng không có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn, an ninh hàng không và tìm kiếm, cứu nạn trong hoạt động hàng không dân dụng”; tuy nhiên dự thảo Luật chưa quy định cụ thể “khu vực lân cận” là khu vực nào. Do đó cần làm rõ “khu vực lân cận” của cảng hàng không là khu vực nào. - Tại khoản 4 Điều 27 dự thảo Luật cần làm rõ thẩm quyền mở, đóng cảng hàng không (Bộ Giao thông vận tải hay Cục quản lý chuyên ngành) để đảm bảo quy định cụ thể.	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung cảng hàng không có khu vực lân cận và hướng dẫn cụ thể xác định khu vực lân cận; thẩm quyền về mở đóng cảng hàng không sẽ được quy định tại văn bản dưới Luật.	
	Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Khoản 4 Điều 27 về mở, đóng cảng hàng không và Điều 34 về đưa vào khai thác, đóng, đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, để đảm bảo tính thống nhất đề nghị xem xét gộp 02 (hai) nội dung quy định này thành 01 (một) Điều tương tự Điều 49 Luật HKDDVN năm 2006. Đồng thời, khoản 2 Điều 34, đề nghị chỉnh sửa thành như sau: “Các công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật không quy định về mở cảng hàng không. Đối với trường hợp đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không; cảng hàng không Dự thảo Luật chỉ quy định nguyên tắc, theo đó các văn bản hướng dẫn sẽ quy định chi tiết thủ tục để thực hiện đảm bảo cắt giảm, đơn giản hóa TTHC.	

			không được đưa vào khai thác, đóng, đóng tạm thời công trình hoặc một phần công trình theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền”.	
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	Khoản 2 Điều 27 không phù hợp tiêu đề của Điều. Nếu quy định như thế này thì Bãi cát cánh (BCC) được hiểu như thế nào ? BCC là công trình thuộc Cảng HK hay là công trình độc lập, hay công trình khẩn nguy, an toàn ????. Khoản 3 điều này có quy định “khu vực lân cận” - khu vực này được hiểu như thế nào ? quản lý như thế nào ? có hoạt động đầu tư tại các khu vực này không ?, trường hợp cần thiết phải có thì mới đưa vào Luật – trường hợp cao khu vực này là công trình an ninh an toàn bay thì chỉ cần quy định như pháp luật cũ là được. Bên cạnh đó quy định này không cần thiết (thừa) vì Điều 48. Khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay của Luật HK cũ đã được đề xuất bãi bỏ. Tương tự như Khoản 4 Điều này về Mở, đóng cảng hàng không cũng được bãi bỏ “Điều 49. Mở, đóng cảng hàng không, sân bay”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo Luật, lý do: khái niệm bãi cát hạ cánh là khái niệm độc lập, không thuộc cảng hàng không. Các hoạt động quản lý, khai thác đầu tư xây dựng bãi cát hạ cánh sẽ được quy định tại Nghị định hướng dẫn dưới Luật.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (<i>Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025</i>)	Hiện nay Điều 27 đang quy định về Cảng hàng không quốc tế phục vụ chuyến bay quốc tế và nội địa; Cảng hàng không Nội địa phục vụ cho chuyến bay nội địa. Tuy nhiên, thực tế để đáp ứng chủ trương của Đảng và Nhà nước về tăng cường kết nối hàng không, thúc đẩy phát triển du lịch nên nhiều năm qua Việt nam chúng ta đã cho	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 5 Điều 27 như sau: “5. <i>Cảng hàng không nội địa được phép tiếp nhận chuyến bay quốc tế trong một số trường hợp theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.</i> ”

			phép khai thác nhiều sân bay Nội địa được tiếp nhận các chuyến bay quốc tế. Để có cơ sở pháp lý cho hoạt động này đề nghị bổ sung vào Luật điều khoản quy định về nội dung này.	
	Điều 28	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị bổ sung khoản 2 Điều này như sau: 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không theo các nguyên tắc sau đây: a) Trong phạm vi giới hạn khai thác của cảng hàng không; b) Bảo đảm minh bạch và không phân biệt đối xử, trừ trường hợp vì lý do để bảo đảm quốc phòng, an ninh. c) Bảo đảm hiệu quả, hài hòa lợi ích của các bên liên quan; d) Phù hợp với thông lệ quốc tế. Cơ sở đề nghị: Bổ sung nguyên tắc về điều phối "Bảo đảm hiệu quả, hài hòa lợi ích của các bên liên quan" để đảm bảo công bằng, sử dụng hợp lý, hiệu quả tài nguyên tại các cảng hàng không. Điều phối giờ đi, đến tại các cảng hàng không trên thế giới hiện đều áp dụng các quy định về điều phối của IATA và Việt Nam là 01 thành viên của IATA nên cần bổ sung nội dung "Phù hợp với thông lệ quốc tế" và kế thừa nội dung của Luật HKDD Việt Nam hiện hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo như sau: “2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện việc điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không theo các nguyên tắc sau đây: a) Trong phạm vi giới hạn khai thác của cảng hàng không; b) Bảo đảm minh bạch và không phân biệt đối xử, trừ trường hợp vì lý do để bảo đảm quốc phòng, an ninh theo quy định của pháp luật; c) Thuận lợi và hiệu quả; d) Phù hợp với thông lệ quốc tế”.
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng	Bổ sung điểm “được phù hợp với thông lệ quốc tế.” vì ngành HK tính Quốc tế nên	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý điểm d khoản 2 Điều 28 Dự thảo như sau: “...

		- Bộ XD (văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025)	được xuyên suốt trong toàn bộ hoạt động lĩnh vực HK.	<i>d) Phù hợp với thông lệ quốc tế”.</i>
		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Góp ý sửa đổi, bổ sung Bảo đảm công khai minh bạch và không phân biệt đối xử, trừ trường hợp lý do để bảo đảm quốc phòng, an ninh theo quy định pháp luật Thuyết minh Bổ sung nội dung "công khai" nhằm tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không có thể tiếp cận thông tin giờ đi, giờ đến nhằm bố trí nguồn lực một cách phù hợp và chủ động, đáp ứng nhu cầu phục vụ chuyến bay đi, đến	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung chi tiết hướng dẫn thực hiện và công bố công khai sẽ được quy định chi tiết trong văn bản hướng dẫn Luật.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không Khoản 2: có ý kiến đề nghị bổ sung điểm c, điểm d vào nội dung khoản 2 như sau: “c) Bảo đảm hiệu quả, hài hòa lợi ích của các bên liên quan; d) Phù hợp với thông lệ quốc tế”.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, chỉnh lý điểm c, d khoản 2 Điều 28 Dự thảo như sau: “.... c) Thuận lợi và hiệu quả; d) Phù hợp với thông lệ quốc tế”
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC- LG ngày 16/6/2025)	Đề nghị bổ sung thêm cả 2 nguyên tắc: “Thuận lợi và Hiệu quả” và “Phù hợp với thông lệ quốc tế” theo đúng như quy định tại Luật hàng không hiện hành để có cơ sở xây dựng các quy định của Chính phủ về sau được phù hợp và hiệu quả hơn.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 2 Điều 28 như sau: “...c) Thuận lợi và hiệu quả; d) Phù hợp với thông lệ quốc tế.”
	Điều 29. Quy hoạch về cảng hàng không	Vụ Quy hoạch kiến trúc - Bộ Xây dựng (Cv số 312/QHKT ngày 30/5/2025)	Liên quan đến tên gọi “Quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc”, theo Từ điển Tiếng Việt, một trong các nghĩa của từ “mạng” là cách nói tắt của từ “mạng lưới”,	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo như sau: “Điều 29. Quy hoạch về cảng hàng không 1. Quy hoạch về cảng hàng không bao

			do đó, để đảm bảo tên gọi dễ hiểu, phản ánh nội hàm của quy hoạch, tương thích với tên gọi các quy hoạch ngành quốc gia lĩnh vực giao thông vận tải khác, đề nghị cân nhắc điều chỉnh tên gọi theo hướng: Quy hoạch (tổng thể) hệ thống cảng hàng không toàn quốc (quốc gia); hoặc Quy hoạch mạng lưới cảng hàng không toàn quốc (quốc gia). Ngoài ra, để đảm bảo tính thống nhất với pháp luật về quy hoạch đối với quy hoạch ngành quốc gia, đề nghị xem xét bổ sung quy định nêu rõ: Quy hoạch cảng hàng không toàn quốc là quy hoạch ngành quốc gia. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, thực hiện, đánh giá, điều chỉnh thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật chuyên ngành liên quan. Đồng thời, giao cho Chính phủ (hoặc Bộ trưởng Bộ Xây dựng) quy định chi tiết những nội dung cần thiết. Điều này sẽ tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho việc xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn chi tiết.	<i>gồm:</i> <i>a) Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng hàng không toàn quốc</i> <i>b) Quy hoạch cảng hàng không”.</i> Đồng thời bổ sung các quy định mang tính nguyên tắc để thống nhất với pháp luật về quy hoạch.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cao Bằng - Quốc hội khóa XV (Cv số 88/ĐĐBQH ngày 05/6/2025)	Về quy hoạch cảng hàng không Việc triển khai thực hiện công tác quy hoạch cảng hàng không đang được quy định tại Điều 29 dự thảo Luật và hệ thống pháp luật về quy hoạch. Quá trình triển khai cho thấy, việc phân loại quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành giữa Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (HKDDVN) và Luật Quy hoạch chưa đồng bộ về mặt tên	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 29 và Điều 104 dự thảo Luật (sửa đổi Luật Quy hoạch) để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ.

			gọi, do đó dẫn đến khó khăn vướng mắc trong việc triển khai thực hiện. Nếu như quy định tại khoản 2 Điều 29 dự thảo Luật HKDDVN là “quy hoạch chi tiết cảng hàng không” thì mục 18 Phụ lục II Luật Quy hoạch là “quy hoạch cảng hàng không, sân bay”. Điều này dẫn đến có ý kiến cho rằng nếu thực thi theo Luật Quy hoạch thì quy hoạch cảng hàng không được lập cho tổng thể 01 cảng hàng không, sân bay mà không phải thực hiện chi tiết từng cụm công trình trong cảng hàng không như yêu cầu của dự thảo Luật HKDDVN. Do đó, các quy định về quy hoạch trong dự thảo Luật HKDDVN cần phải được phân định, điều chỉnh lại để bảo đảm tính chính xác, tính thống nhất về cả thuật ngữ lẫn nội dung trách nhiệm triển khai thực hiện.	
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	Đề nghị rà soát lại quy hoạch cảng HK cho phù hợp với quy định của Luật quy hoạch và Luật Xây dựng. Bổ sung quy định nội dung của các loại quy hoạch - tương tự như quy hoạch của các Luật Đất đai, Xây dựng. Lý do: Nội dung của quy hoạch quyết định danh mục công trình hàng không trong giai đoạn triển khai quy hoạch, và danh mục công trình hàng không lại được quy định tại Điều 30 Đầu tư xây dựng tại cảng hàng không của Luật HK mới - vì vậy nhất thiết phải quy định nội dung của quy hoạch tại điều này.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 29 và Điều 104 dự thảo Luật (sửa đổi Luật Quy hoạch) để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ	Quy hoạch cảng hàng không nên được định	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều

		Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025) nghĩa về vị trí, vai trò và mục tiêu của quy hoạch, thẩm quyền phê duyệt quy hoạch, tương tự như cách tiếp cận về quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ được quy định tại Luật Đường bộ năm 2024 (Điều 5). Vụ KHTC đề xuất chỉnh sửa nội dung dự thảo về quy hoạch cảng hàng không như sau: “1. Quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc a) Quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc là quy hoạch ngành quốc gia, xác định phương hướng phát triển hệ thống cảng hàng không toàn quốc làm cơ sở để định hướng lập quy hoạch cảng hàng không. Quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc không bao gồm cảng hàng không chuyên dùng. b) Bộ Xây dựng tổ chức lập quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch. 2. Quy hoạch cảng hàng không a) Quy hoạch cảng hàng không là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc, xác định phương hướng phát triển, tổ chức không gian của cảng hàng không. b) Bộ Xây dựng tổ chức lập và phê duyệt quy hoạch cảng hàng không. 3. Thời kỳ quy hoạch cảng hàng không phù	29 dự thảo Luật, bổ sung các quy định mang tính nguyên tắc để thống nhất với pháp luật về quy hoạch, các nội dung quy định trách nhiệm của cơ quan, đơn vị cụ thể không quy định tại Dự thảo Luật theo Kết luận 119-KL/TW.
--	--	--	---

		hợp với thời kỳ quy hoạch mạng cảng hàng không toàn quốc; được rà soát theo định kỳ 05 năm hoặc theo nhu cầu phát triển để điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn. 4. Chính phủ quy định chi tiết nội dung, trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh quy hoạch cảng hàng không.”	
	Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Góp ý sửa đổi, bổ sung a) Làm rõ các hình thức quy hoạch và phạm vi ảnh hưởng của từng loại quy hoạch b) Bổ sung, làm rõ nội dung liên quan đến việc đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình hàng không, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa trên diện tích đất đã được giao mà không làm thay đổi diện tích đất được giao. c) Nêu rõ danh mục các cảng hàng không được nhắc tới tại khoản 2 điều 30. d) Cần làm rõ việc không chuyển đổi quyền sử dụng đất có bao gồm việc điều chỉnh quy hoạch hay không? Hay vẫn cần phải điều chỉnh QH đất quốc phòng? Cần làm rõ mặc dù không chuyển quyền sở hữu tài sản nhưng có phải xin ý kiến hay chấp thuận gì từ cơ quan nhà nước là sở hữu công trình không? Thuyết minh 1. Chưa có sự thống nhất trong quy hoạch chi tiết cảng hàng không tại luật HKDD và quy hoạch cảng HKSB tại luật Quy hoạch, quy định quyền hạn và thẩm quyền ở các	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật như sau: a) Làm rõ các quy hoạch về cảng hàng không tại Điều 29 b) Làm rõ thẩm quyền của chủ sở hữu trong việc đầu tư, nâng cấp, cải tạo mở rộng cảng hàng không tại khoản 4 Điều 30. Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy danh mục cảng hàng không liên quan trực tiếp đến an ninh quốc phòng sẽ được quy định hướng dẫn tại Nghị định của Chính phủ. d) Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung đầu tư xây dựng sẽ được nghiên cứu quy định chi tiết trong Nghị định hướng dẫn Luật.

			bước quy hoạch trong công tác quy hoạch. Mọi quan hệ giữa quản lý ngành HK của Bộ ngành và tại địa phương nơi sân bay trên địa bàn này sẽ như thế nào trong thời gian tới. 2. Với thực trạng hiện nay, một số sân bay đã được chủ đầu tư dự án đầu tư, vận hành, khai thác có yếu tố lịch sử. Doanh nghiệp đã đóng thuế đất phi nông nghiệp và tiền thuê đất hàng năm theo quy định tạm tính, nhưng doanh nghiệp vẫn không có hợp đồng thuê đất để hưởng các chính sách miễn, giảm thuê đất. Từ đó dẫn đến Doanh nghiệp khai thác công trình hàng không không thể tái mở rộng phát triển nhà ga, hạ tầng hàng không. Trong thời gian đến về chủ trương đầu tư hạ tầng hàng không, tháo gỡ các nội dung vướng mắc này như thế nào 3. Hiện nay chưa có quy định cụ thể về tỉ lệ diện tích công trình phi hàng không và công trình hàng không, dẫn đến việc đầu tư, thay đổi công năng sử dụng của các công trình hàng không gặp nhiều vướng mắc và chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể.	
	Điều 30	Cục Kinh tế, quản lý đầu tư xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 1434/KTQLXD-QLXD3 ngày 09/6/2025)	Đối với khoản 2 Điều 30 Dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế): “2. Việc đầu tư xây dựng sân bay và công trình thiết yếu tại cảng hàng không thuộc Danh mục cảng hàng không liên quan trực tiếp đến quốc phòng, an ninh quốc gia được thực hiện từ nguồn vốn Nhà	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung giải thích thuật ngữ về vốn nhà nước: “31. Vốn nhà nước bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng do Chính phủ bảo lãnh, vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước, vốn đầu tư phát triển của doanh nghiệp nhà nước và

			<i>nước, doanh nghiệp cảng hàng không hoặc nguồn vốn huy động theo phương thức đối tác công tư”.</i> Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ cụm từ “nguồn vốn Nhà nước” là gồm các nguồn vốn nào?. Lý do: Hiện nay pháp luật không có định nghĩa cụ thể thể nào là nguồn vốn nhà nước. Đồng thời, trong Dự thảo hồ sơ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) chỉ có quy định về Doanh nghiệp cảng hàng không, do đó với quy định nêu trên chưa rõ doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không có được tham gia đầu tư xây dựng sân bay và công trình thiết yếu tại cảng hàng không thuộc Danh mục cảng hàng không liên quan trực tiếp đến quốc phòng, an ninh quốc gia hay không.	<i>các vốn khác do Nhà nước quản lý.”.</i> Đồng thời tại Điều 30 cũng làm rõ quyền đầu tư, xây dựng các công trình tại cảng hàng không.
		Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	- Thống nhất với giải trình về cơ sở, lý do chỉnh sửa tại Điều này, tuy nhiên cách thể hiện còn hơi khó hiểu chưa rõ, đề nghị điều chỉnh lại như sau: gộp khoản 1 và khoản 3 vì khoản 3 quy định có tính nguyên tắc, xuyên suốt trong công tác quản lý cảng HK. Chỉnh sửa lại như sau: “1.Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, các công trình mới, nâng cấp, mở rộng tại các cảng hàng không để khai thác lưỡng dụng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng , đảm bảo yêu cầu về quốc phòng an ninh.” Quá nhiều chủ thể trong khoản 4 - khoản 4 cần thiết kể lại, bổ sung thêm 01 quy định đối với công trình, dự án xây dựng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất và thực tiễn áp dụng trong việc quản lý công tác đầu tư bao gồm: nguyên tắc, hình thức đầu tư đối với cảng hàng không mới, hiện hữu, cảng hàng không dung chung. Các điều khoản trong dự thảo Luật đều có nội dung, mục tiêu điều chỉnh khác nhau.

			mới, nâng cấp, mở rộng thuộc Danh mục Cảng hàng không thì không phải xin cấp giấy phép xây dựng theo pháp luật xây dựng, không phải chuyển đổi quyền sử dụng đất” (Hiện nay Bộ Xây dựng Bộ GTVT đã về 1 Bộ quản lý vì vậy việc cấp phép cho công trình đã được duyệt cho chính quy hoạch phê duyệt của mình là không cần thiết - bên cạnh đó các công trình xây dựng đã phải đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành, đã được chính Bộ phê duyệt; và kể cả là công trình của quốc phòng, an ninh thì cũng tương tự - không cần thiết phải cấp Giấy phép xây dựng cho các công trình này. - Chính sửa lại khoản 4 thành “4. Trên cơ sở Danh mục Cảng hàng không của quy hoạch cảng hàng không, Chính phủ xem xét quyết định: a).... b)... c) d)	
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Bổ sung khoản 3 sau khoản 2 Điều 30 như sau: việc đầu tư xây dựng sân bay và công trình thiết yếu tại cảng hàng không hiện hữu không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này do doanh nghiệp cảng hàng không tổ chức thực hiện. Trường hợp doanh nghiệp cảng hàng không không có khả năng đầu tư theo kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức đầu tư theo quy định của pháp luật. Cơ sở đề nghị: nhằm bảo đảm tính thống	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý điểm a khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật: “a) <i>Doanh nghiệp cảng hàng không có trách nhiệm tổ chức đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng các công trình tại cảng hàng không, trừ trường hợp: Nhà nước trực tiếp đầu tư hoặc quyết định hình thức đầu tư khác; các trường hợp quy định tại điểm b, điểm c Khoản này</i>”

			nhất với quy định về quyền, nghĩa vụ doanh nghiệp cảng hàng không tại Điều 33 dự thảo Luật, đảm bảo doanh nghiệp cảng thực hiện trách nhiệm trong việc quản lý, vận hành, duy trì điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay.	
“		Viện kinh tế xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 1404/VKT-CC ngày 02/6/2025)	- Thống nhất với các nội dung chi tiết nêu tại Điều 30 Dự thảo. - Đề nghị bổ sung quy định cụ thể, rõ ràng về cơ chế xã hội hóa, hợp tác công - tư (PPP) để huy động vốn tư nhân đầu tư, vận hành, khai thác hạ tầng cảng hàng không, sân bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 30 dự thảo luật về các hình thức đầu tư để huy động vốn tư nhân đầu tư, vận hành, khai thác hạ tầng cảng hàng không, sân bay.
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Điều 30 về Đầu tư xây dựng tại cảng hàng không: đề nghị nghiên cứu, rà soát bổ sung 01 (một) khoản quy định về đầu tư xây dựng các công trình tạm (Nhà ga hàng hoá; khu bảo trì, xử lý vệ sinh tàu bay;...) tại cảng hàng không tương tự Điều 25 (Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển tạm thời) Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải, với mục đích sau: (i) Các công trình thiết yếu tại cảng hàng không hiện tại không đáp ứng đủ nhu cầu cấp thiết tại cảng hàng không, sân bay; (ii) Phục vụ mục đích xây dựng công trình, dự án chính; (iii) Công trình tạm phục vụ các nhu cầu cấp thiết tại khu vực cảng hàng không, sân bay trong thời gian nhất định.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy các nội dung liên quan đến công trình tạm sẽ được rà soát để quy định tại Nghị định chi tiết, phù hợp với quy định của Luật Xây dựng 2020.
		Bộ Quốc phòng (Cv số	Tại điểm a khoản 4 Điều 30, bổ sung cụm	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo

		3244/BQP-TM 07/6/2025)	ngày	từ “được xác định là đất dùng chung do quân sự, an ninh quản lý”, viết lại là “a) Chủ đầu tư được phép xây dựng, nâng cấp, mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh được các định là đất dùng chung do quân sự, an ninh quản lý để phục vụ mục đích lưỡng dụng mà không phải chuyển đổi quyền sử dụng đất;” và tại điểm b khoản 4 Điều 30, bổ sung cụm từ “sau khi đã được thống nhất với các đơn vị”, viết lại “b) Cơ quan, tổ chức đầu tư được pháp nâng cấp, mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không là tài sản công tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân để phục vụ mục đích lưỡng dụng sau khi đã được thống nhất với các đơn vị mà không chuyển quyền sở hữu tài sản” để bảo đảm không ảnh hưởng đến nhiệm vụ quân sự, quốc phòng đúng quy định pháp luật.	luật, đồng thời thống nhất quy định tại Luật này: với mục đích sử dụng công trình sử dụng thuật ngữ “lưỡng dụng”, với đất sử dụng thuật ngữ “dùng chung” để thống nhất với thuật ngữ tại Luật đất đai và Luật quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)		Khoản 2: TCTHK kiến nghị làm rõ thêm khái niệm “Nguồn vốn Nhà nước” và đồng thời bổ sung như sau: Việc đầu tư xây dựng sân bay và công trình thiết yếu tại cảng hàng không thuộc Danh mục Cảng hàng không liên quan trực tiếp đến quốc phòng, an ninh quốc gia được thực hiện từ nguồn vốn Nhà nước, doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp cảng hàng không hoặc nguồn vốn huy động theo phương thức đối tác công tư. Lý do: bổ sung “Doanh nghiệp nhà nước” do thực tế ACV - doanh nghiệp cảng hàng	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung Khoản 31 Điều 2 Giải thích từ ngữ: “31. <i>Vốn nhà nước bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng do Chính phủ bảo lãnh, vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước, vốn đầu tư phát triển của doanh nghiệp nhà nước và các vốn khác do Nhà nước quản lý.</i> ”

		không cũng là doanh nghiệp nhà nước (DNNN). Nhà nước vẫn nắm quyền quản lý các công trình thiết yếu thông qua DNNN, đồng thời vẫn huy động được nguồn lực cần thiết. - Dự thảo Luật Quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp chỉ nêu khái niệm “Vốn nhà nước tại doanh nghiệp, bao gồm từ vốn ngân sách nhà nước đã đầu tư vào doanh nghiệp, tài sản công do Nhà nước giao cho doanh nghiệp quản lý và đã tính thành vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Quỹ đầu tư phát triển và vốn khác thuộc chủ sở hữu tương ứng với tỷ lệ vốn do Nhà nước nắm giữ tại doanh” và “Vốn của doanh nghiệp, bao gồm vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp và vốn do doanh nghiệp huy động”. Chưa có quy định cụ thể thể nào là Nguồn vốn Nhà nước.	
	Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không nên được quy định tại Luật các nội dung: nguyên tắc đầu tư; việc đầu tư xây dựng cảng hàng không mới; việc đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng cảng hàng không hiện hữu; việc xây dựng công trình, cải tạo, nâng cấp công trình trên đất và tài sản kết cấu hạ tầng do đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân quản lý để phục vụ mục đích lưỡng dụng. Vụ KHTC đề xuất chỉnh sửa nội dung dự thảo về đầu tư xây dựng tại cảng hàng không như sau: “1. Việc đầu tư, xây dựng cảng hàng không, kết cấu hạ tầng hàng không phải bảo đảm	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 30 dự thảo Luật như sau: “Điều 30. Đầu tư xây dựng tại cảng hàng không 1. Việc đầu tư, xây dựng cảng hàng không, kết cấu hạ tầng hàng không phải bảo đảm các nguyên tắc sau đây: a) Phù hợp với quy định của Luật này, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan; b) Phù hợp với quy hoạch;

		các quy định sau đây: a) Phù hợp với quy hoạch; b) Phù hợp với nhu cầu đầu tư phát triển, có thể phân kỳ để bảo đảm hiệu quả đầu tư; c) Việc xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình cảng hàng không trên đất và tài sản quốc phòng, an ninh để khai thác lưỡng dụng phải đảm bảo các yêu cầu về quốc phòng, an ninh. 2. Việc đầu tư, xây dựng cảng hàng không mới phải phù hợp với quy định của Luật này, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan. 3. Việc đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng cảng hàng không hiện hữu: a) Doanh nghiệp cảng hàng không có trách nhiệm tổ chức đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng các công trình tại cảng hàng không, trừ trường hợp do Nhà nước trực tiếp đầu tư, cấp có thẩm quyền quyết định hình thức đầu tư khác và các công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay do Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay quản lý; b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đầu tư, nâng cấp, mở rộng các công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay được giao quản lý, khai thác; c) Đối với cảng hàng không đã được đầu tư	<i>c) Phù hợp với nhu cầu đầu tư phát triển, có thể phân kỳ để bảo đảm hiệu quả đầu tư;</i> <i>d) Việc xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình cảng hàng không trên đất và tài sản quốc phòng, an ninh để khai thác lưỡng dụng phải đảm bảo các yêu cầu về quốc phòng, an ninh.</i> <i>đ) Tạo điều kiện cho các loại hình vận tải hành khách công cộng kết nối trực tiếp với các cảng hàng không.”</i>
--	--	---	--

		theo phương thức PPP thì việc đầu tư các hạng mục công trình không thuộc phạm vi hợp đồng dự án PPP nhằm phát triển, mở rộng cảng hàng không được thực hiện theo phương thức PPP hoặc phương thức đầu tư khác theo quy định của pháp luật. 4. Việc xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình cảng hàng không trên đất và tài sản quốc phòng, an ninh được cơ quan có thẩm quyền quyết định: a) Chủ đầu tư được phép xây dựng, nâng cấp, mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh để phục vụ mục đích lưỡng dụng mà không phải chuyển đổi quyền sử dụng đất; b) Cơ quan, tổ chức đầu tư được phép nâng cấp, mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không là tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân để phục vụ mục đích lưỡng dụng mà không chuyển quyền sở hữu tài sản; c) Doanh nghiệp được phép sử dụng tài sản do nhà nước đầu tư, quản lý để đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng, khai thác theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.”	
	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Đầu tư xây dựng cảng hàng không - Có ý kiến cho rằng để bảo đảm tính thống nhất với quy định về quyền, nghĩa vụ doanh nghiệp cảng hàng không tại Điều 33 dự thảo Luật, đảm bảo doanh nghiệp cảng thực hiện trách nhiệm trong việc quản lý, vận	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 2 Điều 32 như sau: “2. <i>Tổ chức đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không.</i>” - Bổ sung quy định cụ thể về hình thức đầu tư đảm bảo không phân biệt giữ

		hành, duy trì điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay; đề nghị bổ sung khoản 3 vào sau khoản 2 như sau: “Việc đầu tư xây dựng sân bay và công trình thiết yếu tại cảng hàng không hiện hữu không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này do doanh nghiệp cảng hàng không tổ chức thực hiện. Trường hợp doanh nghiệp cảng hàng không không có khả năng đầu tư theo kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, cơ quan nhà nước có thẩm quyền tổ chức đầu tư theo quy định của pháp luật”. - Có ý kiến đề nghị quy định cụ thể giữa cảng hàng không công lập và cảng do doanh nghiệp tư nhân đầu tư. Đồng thời, bổ sung quy định việc đầu tư cảng theo mô hình đối tác công tư (PPP) phải tuân thủ quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư 2020.	cảng hàng không công lập và cảng do doanh nghiệp tư nhân đầu tư (Khoản 2 Điều 30): “Nhà nước tổ chức lựa chọn nhà đầu tư xây dựng mới cảng hàng không theo các hình thức sau: a) Giao Doanh nghiệp là chủ đầu tư; b) Lựa chọn nhà đầu tư theo phương thức đối tác công tư; b) Đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư có sử dụng đất.” - Đã bổ sung nguyên tắc này tại Điều a Khoản 1 Điều 33: “Phù hợp với quy định của Luật này, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.”
	Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hoá (Cv số 8357/UBND-CNXXDKH ngày 6/6/2025	Tại khoản 9 Điều 2 của dự thảo Luật quy định: Doanh nghiệp cảng hàng không là doanh nghiệp tổ chức thực hiện kinh doanh cảng hàng không. Đồng thời, theo Điều 33 dự thảo Luật thì Doanh nghiệp cảng hàng không có quyền kinh doanh cảng hàng không, tổ chức đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không,... Tuy nhiên, khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật quy định cơ quan có thẩm quyền quyết định: a) Chủ đầu tư được phép xây dựng, nâng cấp,	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý quy định tại Điều 30 và Điều 33 của dự thảo Luật làm rõ các hình thức đầu tư, các quy định đối với đầu tư cảng hàng không mới (chưa hình thành doanh nghiệp cảng) và đầu tư cải tạo, mở rộng cảng hàng không hiện hữu (đã có doanh nghiệp cảng); nội dung chỉ rõ cơ quan có thẩm quyền quyết định đầu tư sẽ được quy định chi tiết trong nghị định hướng dẫn Luật.

			mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh để phục vụ mục đích lưỡng dụng mà không phải chuyển quyền sử dụng đất; b) Cơ quan, tổ chức đầu tư được phép nâng cấp, mở rộng, khai thác công trình cảng hàng không là tài sản công tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân để phục vụ mục đích lưỡng dụng mà không chuyển quyền sở hữu tài sản; c) Doanh nghiệp được phép sử dụng tài sản công do nhà nước đầu tư, quản lý để đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng, khai thác theo quy định của pháp luật về quản lý sử dụng tài sản công. Do đó, để tránh trùng lặp trong thẩm quyền quyết định đầu tư các hạng mục, đề nghị làm rõ khái niệm cơ quan có thẩm quyền theo khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật. Đồng thời, làm rõ khái niệm kinh doanh cảng hàng không; mỗi cảng hàng không chỉ có 1 doanh nghiệp cảng hàng không hay nhiều doanh nghiệp cảng hàng không; trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không trong trường hợp cơ quan nhà nước lựa chọn nhà đầu tư đầu tư các hạng mục thuộc cảng hàng không	Đối với việc kinh doanh cảng hàng không: kinh doanh cảng hàng không là ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định của Luật Đầu tư và kế thừa Luật HKDDVN 2006, việc kinh doanh 01 hay nhiều cảng là quyền tự do đầu tư, kinh doanh của doanh nghiệp, không bị hạn chế.
Chương III, Điều 31-32; Chương IV, Điều 45	Viện kinh tế xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 1404/VKT-CC ngày 02/6/2025)	- Đề nghị xây dựng cơ chế giám sát, kiểm soát chi phí dịch vụ sân bay, giảm gánh nặng chi phí cho hãng hàng không và hãng khách, nhưng vẫn duy trì tiêu chuẩn dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, an toàn hàng không. - Khuyến khích ứng dụng công nghệ, quản	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo luật, lý do: - Nội dung “kiểm soát chi phí dịch vụ” là can thiệp vào hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp; - Các cơ chế kiểm soát giá được thực hiện theo quy định của pháp luật về	

			trì tiên tiến để giảm chi phí vận hành mà không ảnh hưởng chất lượng.	Giá. - Nội dung “Khuyến khích ứng dụng công nghệ, quản trị tiên tiến để giảm chi phí vận hành mà không ảnh hưởng chất lượng” đã được quy định tại Dự thảo Luật Điều 8.
Điều 32	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không: “Xây dựng và thực hiện kế hoạch ứng phó sự cố môi trường như tràn dầu, rò rỉ hóa chất độc hại, sự cố chất thải tại khu vực cảng hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu. Chính lý dự thảo như sau: một trong các trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không là “duy trì điều kiện khai thác cảng hàng không” (điểm a khoản 4 Điều 30). Nội dung này sẽ được quy định cụ thể trong yêu cầu cấp giấy chứng nhận cảng hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO được quy định tại văn bản dưới Luật, trong đó có các yêu cầu về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không.	
	Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Theo quy định tại Điều 27, cảng hàng không được phân thành 03 loại là cảng hàng không quốc tế, cảng hàng không nội địa và cảng hàng không chuyên dùng; tại Điều 32 quy định quyền, nghĩa vụ của người khai thác cảng hàng không. Như vậy, người khai thác cảng hàng không chuyên dùng cũng cần được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không. Đề nghị Cục HKVN rà soát lại quy định nêu trên để bảo đảm phù hợp, thống nhất trong công tác quản lý nhà nước về cảng hàng không chuyên dùng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung liên quan đến thủ tục hành chính sẽ được quy định chi tiết trong nghị định.	
	Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC	Đề nghị rà soát quy định tại khoản 1 Điều 32 về quyền, nghĩa vụ của người khai thác	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên do Dự thảo Luật sử dụng thuật ngữ	

		ngày 03/6/2025)	cảng hàng không trực tiếp quản lý, khai thác và bảo trì cảng hàng không hay chỉ đối với sân bay.	“Cảng hàng không” thống nhất theo khái niệm của Phụ ước 14 Công ước Chicago, sân bay là kết cấu hạ tầng thuộc cảng hàng không.
		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Cần thiết lập cơ chế phối hợp hoặc giới hạn thẩm quyền rõ ràng, đảm bảo không làm gián đoạn quy trình điều phối khai thác chung, ảnh hưởng đến trải nghiệm hành khách và hiệu quả vận hành của cảng hàng không. Vì vậy đề xuất Dự thảo cần được chỉnh sửa theo hướng: - Làm rõ phạm vi và cơ chế thực hiện vai trò “chủ trì điều phối hoạt động khai thác” theo khoản 3 Điều 32, bao gồm quyền được yêu cầu phối hợp, quyền được tham vấn, khi có sự vụ sự việc gây ảnh hưởng đến chuỗi vận hành. - Thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành bắt buộc, trong đó vai trò của các đơn vị hoạt động tại cảng hàng không được ghi nhận như một đối tác trong vận hành, và cùng chịu sự giám sát của Nhà nước. Thuyết minh - Theo khoản 3 Điều 32 của Dự thảo, người khai thác cảng hàng không được giao “chủ trì điều phối hoạt động khai thác” giữa các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không. Tuy vậy, quy định này có tiềm ẩn nguy cơ chồng chéo phạm vi trách nhiệm của các cơ quan nhà nước như Cảng vụ, Công an cửa khẩu, Hải quan, Kiểm dịch... - Mặc dù mục đích là để làm rõ mối quan	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 7 Điều 32 như sau: “7. <i>Phối hợp với các cơ quan, doanh nghiệp liên quan trong việc đầu tư, xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ theo các phương thức vận tải khác tại cảng hàng không.</i>” - Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung chi tiết phạm vi, cơ chế, vai trò của các cơ quan đơn vị trong phối hợp liên ngành sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định hướng dẫn Luật.

			hệ giữa người khai thác cảng và doanh nghiệp khai thác cảng nhưng quy định vẫn chưa rõ mối quan hệ giữa hai chủ thể này là như thế nào? Ví dụ: Người khai thác cảng lấy quyền và nghĩa vụ như quy định này từ đâu? Mối quan hệ giữa người khai thác cảng và doanh nghiệp khai thác cảng là mối quan hệ kinh doanh hay mối quan hệ nhà nước?	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Quyền và nghĩa vụ của người khai thác cảng hàng không: có ý kiến đề nghị quy định cụ thể chủ thể là “người khai thác cảng”, đồng thời bổ sung quy định về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm tương ứng, tránh xung đột lợi ích trong quản lý, đặc biệt trong trường hợp có đầu tư nước ngoài, của các quỹ đầu tư.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý khoản 2 Điều 32 như sau: Doanh nghiệp cảng có quyền “2. <i>Xây dựng kế hoạch, tổ chức đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không theo quy hoạch.</i>”.
	Điều 33	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Bổ sung, sửa đổi khoản 2 như sau: “Tổ chức đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không và các kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị là tài sản của mình hoặc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao đầu tư, quản lý.”. Cơ sở đề nghị: vì với cụm từ “<i>trong phạm vi được giao quản lý</i>” tại dự thảo có thể được hiểu là chỉ áp dụng đối với những tài sản được giao cho doanh nghiệp quản lý, không áp dụng cho những tài sản khác do doanh nghiệp tự đầu tư. Từ đó, doanh nghiệp sẽ thiếu cơ chế được tổ chức đầu tư, mở rộng,... đối với tài sản của chính mình (nhà ga, sân đỗ,...). Việc điều chỉnh này	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 2 Điều 33 như sau: “2. <i>Tổ chức đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không và các kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị là tài sản của mình hoặc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao đầu tư, quản lý.</i>”

			cũng phù hợp với chủ trương trong Báo cáo tổng kết Luật ngày 26/5/2025 là: “ <i>Quy định vai trò doanh nghiệp cảng hàng không trong việc cung cấp dịch vụ, trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không</i> ”	
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Bổ sung một khoản quy định quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp trong việc tổ chức lập kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt. Cơ sở đề nghị: nội dung “Tồn tại bất cập” và đề xuất của Bộ Xây dựng tại phần “Phạm vi quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay” thuộc mục II “Kết quả thực hiện các quy định của luật HKDDVN” (Trang 29) có nêu: <i>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.</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 2 Điều 32 như sau: <i>Doanh nghiệp cảng có quyền “2. Xây dựng kế hoạch, tổ chức đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không theo quy hoạch.”.</i>
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	Khoản 5: Xây dựng, duy trì hoạt động các công trình hệ thống hàng rào an ninh, hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật dùng chung gồm đường giao thông nội cảng ngoài sân bay, công trình cấp điện, công	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý trong dự thảo Luật: “ <i>b) Doanh nghiệp sở hữu công trình có trách nhiệm tổ chức đầu tư xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình thuộc sở hữu;</i> ”

			trình cấp nước, công trình thoát nước, công trình bảo vệ môi trường, hạ tầng cung cấp năng lượng cho phương tiện mặt đất, công trình thông tin liên lạc và các công trình thiết yếu của cảng hàng không, trừ các công trình thuộc phạm vi quản lý, khai thác của cơ sở bảo đảm hoạt động bay <u>và các công trình thuộc phạm vi quản lý, khai thác của doanh nghiệp khác.</u> Lý do: Để phù hợp với nội dung kiến nghị hình sửa nêu tại Khoản 2 Điều 30.	
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, đưa nội dung quy định về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không (Điều 33) trước quy định về người khai thác cảng hàng không (Điều 32).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 32 và 33 dự thảo Luật.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát quy định tại khoản 5 Điều 33 do nội dung quy định tại khoản này trùng với quy định tại khoản 2 Điều 33 về quyền, nghĩa vụ đầu tư, xây dựng của Doanh nghiệp cảng hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý để tránh trùng lặp.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh – Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không - Khoản 2: có ý kiến đề nghị sửa khoản 2 như sau: “tổ chức đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp, mở rộng cảng hàng không và các kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị là tài sản của mình hoặc được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao đầu tư, quản lý.” - Có ý kiến cho rằng để tránh xung đột lợi ích trong quản lý, đặc biệt trong trường hợp có đầu tư nước ngoài, của các quỹ đầu tư;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật: - Việc tổ chức, đầu tư xây dựng tại cảng hàng không được thực hiện theo nguyên tắc được quy định tại Điều 30 Dự thảo; - Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng đã quy định tại Điều 32 Dự thảo, các nội dung liên quan đến nhà đầu tư nước ngoài sẽ được điều chỉnh chi tiết tại Nghị định của Chính phủ do đây là

			đề nghị quy định cụ thể chủ thể là “doanh nghiệp cảng”, đồng thời bổ sung quy định về quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm tương ứng, - Ý kiến khác đề nghị bổ sung một khoản quy định về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp trong việc tổ chức lập kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt.	ngành nghề kinh doanh có điều kiện. - Việc triển khai thực hiện quy hoạch sẽ được điều chỉnh chi tiết tại Nghị định của Chính phủ.
	Điều 34	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 34. Đưa vào khai thác, đóng, đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không: đề xuất bổ sung quy định về “quy trình, thẩm quyền đóng tạm thời công trình cảng hàng không” để tránh lạm quyền.	Bộ Xây dựng tiếp thu, đưa vào dự thảo Nghị định quy định chi tiết luật, Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Đưa vào khai thác, đóng, đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không: có ý kiến đề nghị bổ sung và nội dung Điều 34 quy định về “quy trình, thẩm quyền đóng tạm thời công trình cảng hàng không” để tránh lạm quyền.	Bộ Xây dựng tiếp thu, đưa vào dự thảo Nghị định quy định chi tiết luật, Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc.
	Điều 35	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 35. Lựa chọn doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không: nên làm rõ cụ thể các điều kiện được xem là “vì lý do an toàn hoặc an ninh” khi hạn chế quyền lựa chọn doanh nghiệp dịch vụ nhằm hạn chế lạm quyền hoặc diễn giải tùy tiện.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ nội dung này khỏi dự thảo Luật để đảm bảo nguyên tắc tự do lựa chọn doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, chỉnh sửa tiêu đề Điều 35 thành “Lựa chọn doanh nghiệp kinh doanh cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ nội dung này khỏi dự thảo Luật để đảm bảo nguyên tắc tự do lựa chọn doanh nghiệp kinh

			không”; đồng thời đề nghị rà soát, quy định rõ hơn về “trường hợp vì lý do an toàn hàng không, an ninh hàng không”.	doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bổ sung dịch vụ phi hàng không vào điều khoản này.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ Điều 35. Lựa chọn doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không. Việc lựa chọn đối tác là quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp được thực hiện theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.
Điều 36		Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Kiến nghị sửa đổi, bổ sung khoản 6 Điều 36 như sau: Tàu bay thực hiện hoạt động bay trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý được cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với loại vùng trời. Tàu bay hoạt động trong một vùng trời xác định chỉ được điều hành bởi một Tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu. Lý do: phù hợp với quy định và thực tiễn cung cấp dịch vụ theo phân loại vùng trời của ICAO quy định tại Annex 11.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 6 Điều 36 như sau: “6. <i>Tàu bay thực hiện hoạt động bay trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý được cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với vùng trời được phân loại. Tàu bay hoạt động trong một vùng trời xác định chỉ được điều hành bởi một cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.</i> ”
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, cân nhắc đưa nội dung quy định tại khoản 2 Điều 36 vào Điều 38 quy định về Cấp phép bay cho phù hợp.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: nội dung quy định tại khoản 2 Điều 36 liên quan đến công tác điều hành hoạt động bay thực tế khi chuyển bay đang thực hiện, khác với quy định tại Điều 38 - việc cấp phép bay được thực hiện trước giờ cất cánh của chuyến bay.
Điều 37		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại điểm b khoản 2 Điều 37 dự thảo Luật quy định “ <i>Vùng trời sân bay quân sự; các không vực; đường bay hoạt động quân sự</i> ”;	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo tại Điều 38 Dự thảo, các hoạt động của lực lượng vũ trang được tổ chức thực

			theo đó, đề nghị chỉnh lý cụm từ “ <i>quân sự</i> ” thành “ <i>lực lượng vũ trang</i> ” để đảm bảo tính bao quát về vùng trời sân bay, không vực và đường bay của tàu bay lực lượng Quân đội và Công an.	hiện trong khu vực hạn chế bay bay và cấm bay; quy chế hoạt động của các lực lượng này thuộc khu vực cấm bay và hạn chế bay sẽ được qui định chi tiết tại văn bản hướng dẫn luật.
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Tại Điều 37. Tổ chức, quản lý khai thác vùng trời; nghiên cứu bổ cụm từ “quản lý”, bổ sung cụm từ “sử dụng”, viết lại là “Tổ chức, khai thác sử dụng vùng trời” để phù hợp chức năng, nhiệm vụ quản lý vùng trời được Chính phủ giao Bộ Quốc phòng tại Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022; được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị định số 03/2025/NĐ-CP ngày 28/02/2025.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự tại Điều 37 Dự thảo: “ <i>Điều 37. Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời</i> ”
	Điều 39	Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Tại Điều 39. Cường chế tàu bay vi phạm; nghiên cứu chỉnh sửa, bổ sung nội dung để phù hợp quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP ngày 24/10/2024 của Chính phủ quy định thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại Cảng hàng không, sân bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo tại Điều 39 Dự thảo như sau: “ <i>Điều 39. Cường chế tàu bay vi phạm Tàu bay vi phạm khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay hoặc vi phạm các quy định về quản lý hoạt động bay, khai thác và sử dụng vùng trời có thể bị áp dụng biện pháp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, các biện pháp cường chế khác đối với tàu bay.</i> ”
	Điều 40	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị bổ sung khoản 5 như sau: “5. Công tác kiểm tra, giám sát sự tuân thủ và xử lý vi phạm”, cơ sở đề nghị: bổ sung thêm nội dung công tác kiểm tra, giám sát sự tuân thủ để Chính phủ có cơ sở thực hiện phân	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì công tác kiểm tra, giám sát sự tuân thủ và xử lý vi phạm đây là trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước và không chỉ áp dụng đối với công tác

			công trách nhiệm việc quản lý chương ngại vật hàng không theo đúng các yêu cầu của ICAO.	quản lý về chương ngại vật.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cao Bằng - Quốc hội khóa XV (Cv số 88/ĐDBQH ngày 05/6/2025)	Về quản lý chương ngại vật: tại khoản 2, Điều 40 dự thảo Luật HKDDVN đã quy định cần công bố công khai quản lý bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài vô tuyến điện hàng không... Tuy nhiên, Luật chưa quy định trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc quản lý chương ngại vật với công tác cấp phép xây dựng ở các khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay. Vì vậy, thực tế triển khai thực hiện công tác quản lý chương 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. Đề nghị Cơ quan soạn thảo xem xét, bổ sung phù hợp với thực tiễn.	Bộ xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 7 Điều 97 như sau: “7. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước khu vực lân cận cảng hàng không, đầu tư xây dựng, bảo vệ môi trường cảng hàng không; phối hợp trong công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, quản lý chương ngại vật hàng không.” Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy các nội dung cụ thể, chi tiết triển khai thực hiện công tác quản lý chương ngại vật sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật..
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Về quản lý chương ngại vật (Điều 40): có ý kiến đề nghị Ban soạn thảo nêu rõ khái niệm về “Chương ngại vật hàng không” và khái niệm về “Quản lý chương ngại vật hàng không” để phân biệt với chương ngại vật phòng không trong Luật Phòng không nhân dân năm 2024.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 6 Điều 2: “Chương ngại vật hàng không là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay”
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV	Về bay trên khu vực đông dân (Điều 42): có ý kiến đề nghị Điều này đưa vào một	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 7 Điều 36 như sau: “7. Tàu bay không

		(Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	khoản của Điều 36 (Quản lý hoạt động bay) sẽ phù hợp với bố cục nội dung của Điều 36, không nên tách thành riêng một điều.	<i>được bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân, trừ trường hợp được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền."</i>
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Quản lý chướng ngại vật - Khoản 5: có ý kiến đề nghị bổ sung như sau "Công tác kiểm tra, giám sát sự tuân thủ và xử lý vi phạm".	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì đây là trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước chung, không chỉ áp dụng đối với công tác quản lý về chướng ngại vật.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Tại khoản 4 Điều 40 của Dự thảo, Sở Xây dựng kiến nghị nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung một số nội dung liên quan đến công trình xây dựng như sau: "4. Quản lý việc gắn dấu hiệu, thiết bị nhận biết đối với nhà cao tầng, tháp trụ cầu, tuyến cáp treo, cần trục tháp, trang bị, thiết bị kỹ thuật, đường dây tải điện, thiết bị kỹ thuật vô tuyến điện và các công trình, kết cấu khác có ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay." Lý do: Tham khảo Điều 5.5 "Poles, Towers, and Similar Skeletal Structures", Điều 5.7 "Prominent Buildings, Bridges, and Similar Extensive Obstructions", Chương 11 "Marking and lighting of catenary and catenary support structures", Chương 14 "Marking and lighting temporary structures" và các hình A-8, A-32 tại Hướng dẫn AC 70/7460-IM "Dấu hiệu và đèn cảnh báo chướng ngại vật" của Cục Hàng không liên bang Hoa Kỳ (FAA).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 4 Điều 40: "4. <i>Quản lý việc gắn dấu hiệu, thiết bị nhận biết đối với nhà cao tầng, tháp trụ cầu, tuyến cáp treo, cần trục tháp, đường dây tải điện, thiết bị kỹ thuật vô tuyến điện và các công trình, thiết bị khác có ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.</i> "

Điều 44	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Kiến nghị sửa đổi Điều 44 như sau: Điều 44. Công bố Quản lý tin tức hàng không Tin tức về các đường hàng không, khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm, vùng trời hàng không dân dụng, khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hoá hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống và các dữ liệu hàng không, tin tức hàng không khác phải được quản lý và công bố tin tức hàng không theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế. Lý do: thể hiện rõ sự chuyển đổi mang tính toàn cầu từ AIS (dịch vụ cung cấp sản phẩm) sang AIM (quản lý tin tức hàng không lấy dữ liệu làm trung tâm) theo định hướng của ICAO tại Annex 15, PANS AIM Doc 10066, Doc 8126,...	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 43 như sau: “Điều 43. Tin tức hàng không <i>Tin tức về các đường hàng không, khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm, vùng trời hàng không dân dụng, khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hoá hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống và các dữ liệu hàng không, tin tức hàng không khác phải được quản lý và công bố tin tức hàng không theo quy định của pháp luật và tiêu chuẩn quốc tế.”</i>
Điều 45	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Điều 45. Bảo đảm hoạt động bay 1. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích, bao gồm các dịch vụ sau: a) Quản lý không lưu; b) Thông tin, dẫn đường, giám sát; c) Khí tượng hàng không; d) Tin tức hàng không; đ) Tìm kiếm, cứu nạn hàng không. Dịch vụ quản lý không lưu do doanh nghiệp nhà nước cung cấp. 2. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 44 như sau: “2. <i>Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin. Dịch vụ quản lý không lưu do doanh nghiệp nhà nước cung cấp.</i> 3. <i>Nhà nước bảo đảm tổ chức doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để tổ chức đầu tư, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng bảo đảm hoạt động bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo</i>

		phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin. 3. Nhà nước bảo đảm tổ chức hệ thống kết cấu hạ tầng bảo đảm hoạt động bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật và hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phù hợp với tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO và Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay. Lý do: 1. Việc bổ sung nội dung “Dịch vụ quản lý không lưu do doanh nghiệp nhà nước cung cấp.” và “5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải có các cơ sở cung cấp dịch vụ và hệ thống kỹ thuật, thiết bị được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép khai thác”: (i) Đề tương thích với mô hình doanh nghiệp trong các trụ cột chính của ngành hàng không: - Doanh nghiệp Cảng hàng không là doanh nghiệp tổ chức thực hiện kinh doanh cảng hàng không (có các người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm duy trì đủ điều kiện khai thác cảng hàng không). - Doanh nghiệp vận tải kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại (về mặt khai thác là người khai thác tàu bay cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dụng). (ii) Quy định hiện hành của Luật	<i>đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật và hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phù hợp với tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO, Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay và được cấp phép, phê chuẩn theo quy định.”</i>
--	--	---	--

			HKDDVN rất hiệu quả, đáp ứng đồng thời cả 02 yếu tố: Vừa đủ điều kiện khai thác theo yêu cầu của ICAO đòi hỏi với các cơ sở cung cấp dịch vụ (operational units) thuộc cơ cấu tổ chức của Doanh nghiệp (theo kết quả USOAP của ICAO); vừa đáp ứng điều kiện về mặt pháp nhân theo quy định của Bộ luật Dân sự 2015 (Điều 74) khi Doanh nghiệp (có các cơ sở đủ cung cấp dịch vụ và hệ thống kỹ thuật, thiết bị đủ điều kiện khai thác), là chủ thể được cấp giấy phép. (iii) Báo cáo về các chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) không đặt vấn đề sửa đổi/thay đổi đối tượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay - dịch vụ công ích. Báo cáo tổng kết cũng không có nội dung tổng kết, đánh giá chỉ ra sự vướng mắc, bất cập cần sửa đổi, bổ sung về mô hình chủ thể doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. 2. Bổ sung nội dung việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng yêu cầu về “an toàn thông tin”: (i) Để phù hợp và thống nhất với quy định tại Điều 8 Dự thảo Luật về Cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng. (ii) Việc dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng yêu cầu và tuân thủ quy định về an toàn thông tin là một yêu cầu bắt buộc và tối quan trọng nhằm: - Bảo vệ an toàn tính mạng con người và tài	
--	--	--	---	--

			sản (Ngăn chặn các cuộc tấn công mạng có thể gây hậu quả nghiêm trọng, nhất là khi các Hệ thống bảo đảm hoạt động bay ngày càng được số hóa và kết nối mạng). - Đảm bảo hoạt động khai thác hàng không hiệu quả, liên tục, tránh gián đoạn do các cuộc tấn công mạng hoặc sự cố an toàn thông tin. - Tuân thủ các quy định pháp luật quốc gia về bảo đảm an toàn, an ninh hàng không, trong đó bao gồm cả an toàn thông tin đối với các hệ thống quan trọng và đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế đối với các hệ thống CNS/ATM. - Góp phần bảo vệ chủ quyền và an ninh quốc gia.	
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, cân nhắc đưa quy định về bảo đảm hoạt động bay (Điều 45) lên sau Điều 37 quy định về Tổ chức, quản lý khai thác vùng trời.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như Dự thảo để đảm bảo sự phù hợp của kết cấu luật.
		Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNNMT-PC ngày 12/6/2025)	Điều 45 của dự thảo Luật (Bảo đảm hoạt động bay) đề nghị xem xét, bổ sung quy định đối với dịch vụ khí tượng hàng không phải tuân thủ quy trình kỹ thuật về cung cấp dịch vụ theo quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 52 Luật Khí tượng thủy văn năm 2015.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo, dự thảo Luật chỉ quy định những nội dung mang tính nguyên tắc của nội dung quản lý bảo đảm hoạt động bay, các nội dung cụ thể, chi tiết sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn thi hành.
Điều 46		Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Đề nghị sửa tên Điều thành “Tìm kiếm, cứu nạn tàu bay hàng không”. Lý do: 1. Việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay và thành lập Cơ quan điều tra tại	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến chỉnh sửa tên Điều 45 như sau: “ <i>Tìm kiếm cứu nạn hàng không</i> ”

			nạn tàu bay không ảnh hưởng đến trách nhiệm và cam kết về “tìm kiếm, cứu nạn hàng không”. Do đó, không cần thiết thu hẹp phạm vi trách nhiệm thành “tìm kiếm, cứu nạn tàu bay”. 2. Việc tìm kiếm, cứu nạn hàng không (tìm kiếm cứu nạn, trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản) có phạm vi rộng và đầy đủ hơn tìm kiếm, cứu nạn tàu bay.	
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại khoản 5 Điều 46 dự thảo Luật về tìm kiếm, cứu nạn tàu bay, đề nghị bổ sung nội dung sau: <i>Trong trường hợp cần thiết, quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, chủ sở hữu tàu bay được tham gia tìm kiếm, cứu nạn tàu bay mang quốc tịch nước ngoài lâm nguy, lâm nạn tại Việt Nam, tuân thủ theo quy định pháp luật Việt Nam.</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, chỉnh lý Khoản 5 Điều 45 như sau: “5. <i>Trong trường hợp cần thiết, quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, chủ sở hữu tàu bay được tham gia tìm kiếm, cứu nạn tàu bay mang quốc tịch nước ngoài lâm nguy, lâm nạn tại Việt Nam và phải tuân thủ quy định pháp luật Việt Nam.</i> ”
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, cân nhắc đưa nội dung quy định tại Điều 46 (Tìm kiếm cứu nạn tàu bay) vào Chương VII, mục 3 quy định về Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo để bảo đảm kết cấu của Luật.
	Điều 47	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	Về vận tải hàng không (Điều 47): có ý kiến đề nghị sửa cụm từ “thu lợi” thành “thu lợi nhuận” để rõ nghĩa của cụm từ.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý dự thảo như sau: “ 2. <i>Vận tải hàng không thương mại là hoạt động khai thác tàu bay để vận chuyển hành khách, hàng hóa hoặc bưu gửi nhằm mục đích kinh doanh bao gồm: vận tải hàng không thương mại thường lệ và vận tải hàng không thương mại không thường lệ.</i>

				3. Vận tải hàng không chuyên dụng là hoạt động khai thác tàu bay nhằm mục đích kinh doanh trong hoạt động sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng, huấn luyện, các lĩnh vực kinh tế khác và phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hoá, thể thao, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim và các công việc trên không khác.”
		Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025)	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ các khái niệm: “vận tải hàng không thương mại thường lệ”, “vận tải hàng không thương mại không thường lệ”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung Khoản 26, 27 Điều 2 Dự thảo: “<i>Vận tải hàng không thương mại thường lệ là vận tải hàng không thương mại bao gồm các chuyến bay được thực hiện đều đặn, theo lịch bay được công bố và được mở công khai cho công chúng sử dụng.</i> <i>Vận tải hàng không thương mại không thường lệ là vận tải hàng không thương mại nhưng không có đủ các yếu tố của vận tải hàng không thương mại thường lệ.</i>”
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	a) TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét bổ sung quy định: “Chính phủ quy định điều kiện cấp phép giữa vận tải hàng không thương mại thường lệ và không thường lệ”. Lý do: Điều 110 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam hiện hành đang quy định về điều kiện, trình tự, thẩm quyền cấp giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, tuy	a) Bộ Xây dựng tiếp thu và đưa vào nội dung Nghị định hướng dẫn chi tiết hoạt động vận tải hàng không.

			nhiên trong Dự thảo Luật sửa đổi chưa quy định cụ thể về nội dung này. Việc bổ sung nêu trên để đáp ứng yêu cầu thực tiễn của hoạt động kinh doanh vận tải hàng không đa dạng và liên tục có sự thay đổi tùy thuộc môi trường kinh doanh (gồm cả thường lệ và không thường lệ). b) Khoản 3: TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét chỉ đưa nội dung “thu lợi” vào nội dung về vận tải thương mại.	b) Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: theo quy định tại Khoản 1 điều này “1. Vận tải hàng không là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dụng.” theo đó hoạt động kinh doanh thu lợi bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dụng.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Định nghĩa vận tải hàng không vẫn nghiêng về “thu lợi” hoặc “thương mại” Đề xuất nới rộng định nghĩa vận tải hàng không cho các mô hình khuôn khổ thử nghiệm (sandbox) các mô hình mới, không vì lợi nhuận. Mô hình hợp tác phi lợi nhuận, thử nghiệm sáng tạo (training flight, eVTOL, UAV logistics...) đang là xu thế phát triển của ngành hàng không thế giới.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khoản 4 Điều 1 làm rõ: “4. Hoạt động hàng không dân dụng sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay khác phải áp dụng quy định của Luật này trừ các nội dung được quy định tại pháp luật về phòng không nhân dân.” Điều 46 đã phân loại các hình thức vận tải hàng không đúng quy định tại Phụ lục 6 của Công ước Chicago, việc điều chỉnh định nghĩa vận tải hàng không không vì lợi nhuận là không phù hợp với thông lệ quốc tế và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

	Điều 48	Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất sử dụng thuật ngữ “Doanh nghiệp vận tải hàng không” thay vì “Doanh nghiệp vận tải kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì chỉ có Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không thương mại có trách nhiệm ban hành Điều lệ, còn doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải hàng không chuyên dụng không phải thực hiện quy định này.
	Điều 49	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 49. Quyền vận chuyển hàng không: Khoản 4, đề xuất bổ sung điểm c) về các trường hợp hãng hàng không nước ngoài được phép thực hiện chuyến bay nội địa tại Việt Nam là “hoặc các trường hợp đặc biệt khác theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, với điều kiện được cấp phép và giám sát chặt chẽ”.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh khoản 4 Điều 48 như sau: “: ... c) Trường hợp đặc biệt khác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.”
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Quyền vận chuyển hàng không - Khoản 4: có ý kiến đề nghị bổ sung điểm c vào sau điểm b như sau: “ hoặc các trường hợp đặc biệt khác theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, với điều kiện được cấp phép và giám sát chặt chẽ.”	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý Điều 48 như sau: “4. Hãng hàng không nước ngoài được thực hiện chuyến bay vận tải hàng không nội địa khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép trong các trường hợp sau đây: ... c) Trường hợp đặc biệt khác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.”
	Chương IV, Điều 51-53	Viện kinh tế xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 1404/VKT-CC ngày 02/6/2025)	- Đề nghị quy định rõ tiêu chuẩn chất lượng phục vụ hành khách (tỷ lệ đúng giờ, chăm sóc khách bị hoãn/hủy chuyến), có chế tài rõ ràng khi vi phạm. - Bổ sung yêu cầu công khai chất lượng dịch vụ từng hãng (Điều 53 về quyền hành khách), tránh tình trạng chênh lệch chất lượng, khó kiểm soát.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo luật đã quy định về nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách trong trường hợp các chuyến bay bị chậm, hủy và hành khách bị từ chối vận chuyển; quyền của hành khách tại Điều 50, 51, 52. Ngoài ra, Chính phủ cũng sẽ ban hành

				Nghị định về xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng không. Theo đó, đã có chế tài rõ ràng đối với hành vi vi phạm của các hãng hàng không khi không tuân thủ quy định của pháp luật trong lĩnh vực hàng không. - Về tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ của hãng: Bộ Xây dựng đã bổ sung quy định tại điểm b Khoản 2 Điều 50: “b) Công bố công khai tiêu chuẩn dịch vụ vận tải hàng không thương mại;”
	Chương IV	Bộ Nông nghiệp và Môi trường (Cv số 3066/BNNMT-PC ngày 12/6/2025)	Chương VI của dự thảo Luật (Trách nhiệm dân sự) nội dung đã đề cập đến trách nhiệm của hãng hàng không đối với khách hàng. Tuy nhiên, đề nghị xem xét có thể cân nhắc làm rõ thêm các tình huống cụ thể như chậm chuyến, hủy chuyến, mất hành lý để đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, các tình huống cụ thể như chậm chuyến, hủy chuyến, mất hành lý sẽ được nghiên cứu quy định chi tiết trong văn bản hướng dẫn Luật.
	Điều 51	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Chế tài liên quan đến dữ liệu hành khách: Điều 51 về vận chuyển hành khách chưa quy định cụ thể chế tài khi doanh nghiệp không thông báo thông tin chuyến bay, hành khách, trong khi đây là nghĩa vụ được ICAO yêu cầu để hỗ trợ quản lý biên giới (Annex 9 - Facilitation).	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật đã quy định Điều 35 “Tạo thuận lợi hàng không” để cụ thể hóa Phụ ước 9 Công ước Chicago.
		Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025)	- Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ các khái niệm: “người vận chuyển”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 23 Điều 2 như sau: “23. Người vận chuyển là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại.” (Theo Điều 96 - Công ước Chicago).

		Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025)	- Về quy định “1. Người vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường hàng không phải có hợp đồng với hành khách về việc vận chuyển” (khoản 1 Điều 51) và “1. Người vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không phải có hợp đồng với người gửi hàng về việc vận chuyển” (khoản 1 Điều 55): cơ quan chủ trì soạn thảo cần quy định rõ để phân biệt với người trực tiếp vận chuyển hành khách, hàng hóa (phi công) với pháp nhân sở hữu phương tiện vận chuyển, từ đó quy định về chủ thể hợp đồng để bảo đảm quy định của pháp luật dân sự.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung khái niệm “Người vận chuyển” tại Khoản 23 Điều 2: “23. Người vận chuyển là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại” theo đó đã làm rõ phân biệt người trực tiếp vận chuyển hành khách, hàng hóa (phi công) với pháp nhân sở hữu phương tiện vận chuyển, từ đó quy định về chủ thể hợp đồng để bảo đảm quy định của pháp luật dân sự.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	a) Khoản 2 quy định trách nhiệm của người vận chuyển trong việc cung cấp các dịch vụ ăn nghỉ, đi lại, chăm sóc khách trong trường hợp chuyến bay bị chậm hủy, gián đoạn mà không phải lỗi của hành khách. Tuy nhiên, trong thực tế chuyến bay bị chậm hủy do những nguyên nhân bất khả kháng như thời tiết, đình công...có thể kéo dài nhiều ngày. Việc quy định như vậy, sẽ ảnh hưởng lớn đến hãng hàng không và khó khăn trong việc thực hiện với một số lượng chuyến bay bị ảnh hưởng nhiều, phạm vi rộng. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét giới hạn lại một số nguyên nhân và phạm vi cung cấp dịch vụ (thời gian, số lượng...).	a) Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo, lý do: để ưu tiên đảm bảo tối đa quyền lợi của hành khách, đặc biệt trong trường hợp hành khách không có lỗi mà chuyến bay bị chậm hủy, nguyên tắc này đảm bảo thực hiện Công ước Montreal 1999 mà Việt Nam là thành viên và thông lệ quốc tế.
			b) Khoản 2 điểm c, d quy định về “vận chuyển bị gián đoạn”, tuy nhiên thuật ngữ này hiện chưa được định nghĩa và thực tế	b) Bộ Xây dựng tiếp thu và bỏ thuật ngữ “vận chuyển bị gián đoạn”.

			vận chuyển bị gián đoạn chính là chậm, hủy chuyến. Theo đó, nội dung này đã được lược bỏ tại Điều 8 Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT tại lần sửa đổi theo Thông tư số 19/2023/TT-BGTVT. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét điều chỉnh nội dung này tương ứng tại dự thảo Luật để thống nhất với văn bản dưới luật. c) Điều 8 Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT (sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 19/2023/TT-BGTVT) có quy định về khởi hành sớm. Tuy nhiên, nội dung này chưa được luật hóa tại văn bản Luật. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét, bổ sung.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu trong quá trình xây dựng văn bản dưới Luật.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bổ sung: “Chính phủ quy định chi tiết về nghĩa vụ của người vận chuyển trong trường hợp vận chuyển bị hủy, bị chậm” Xóa bỏ “vận chuyển bị gián đoạn” trong toàn bộ nội dung Điều 51	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ “ <i>vận chuyển bị gián đoạn</i> ”. Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung quy định chi tiết về nghĩa vụ của người vận chuyển trong trường hợp vận chuyển bị hủy, bị chậm sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật.
Điều 53	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	- Tại khoản 7 Điều 53 dự thảo Luật quy định “7. Trẻ em dưới mười hai tuổi đi tàu bay được miễn, giảm giá dịch vụ vận chuyển với mức ghi trong Điều lệ vận chuyển, quy định của hãng hàng không”; theo đó quy định giao cho hãng hàng không quy định các trường hợp miễn, giảm vé đối	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: quy định miễn, giảm giá vé cho trẻ em dưới 12 được kê thừa từ Luật HKDD hiện tại. Nghiên cứu các quy định của điều ước quốc tế cũng như luật quốc gia của các nước đều không có quy định bắt buộc. Hiện tại,	

			với trẻ em dưới 12 tuổi. Tuy nhiên để đảm bảo quy định được áp dụng thống nhất, dự thảo Luật cần quy định trường hợp miễn giá vé và khung chung về mức giảm giá vé.	các hãng hàng không Việt Nam và quốc tế đều áp dụng chế độ miễn, giảm này theo thông lệ vận tải hàng không quốc tế. Trong các hội nghị giá cước (Passenger Tariffs Conference) của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế (IATA), mức giảm được khuyến nghị cho trẻ nhỏ (dưới 2 tuổi) là 10 % giá vé người lớn; và trẻ em (2-12 tuổi) bằng 25-50 %, các hãng sẽ quyết định mức cụ thể theo mô hình kinh doanh (truyền thống, giá rẻ) và chính sách bán vận chuyển, của mình.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐĐBQH ngày 10/6/2025)	Về quyền của hành khách (Điều 53) Khoản 7: Có ý kiến đề nghị bổ sung thêm đối tượng hành khách là “người khuyết tật” sau cụm đối tượng “Trẻ em dưới mười hai tuổi”. Vì, đây là đối tượng yếu thế, ít có khả năng lao động, do đó nên miễn hoặc giảm giá dịch vụ vận chuyển. Ngoài ra, đề nghị bổ sung quy định về thực hiện chế độ, chính sách đối với tổ bay, hành khách và nội dung liên quan đến huấn luyện, đào tạo phi công, chỉ huy bay tại Luật này.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: việc miễn, giảm giá vé cho đối tượng hành khách là “người khuyết tật” đã được quy định tại Luật Người khuyết tật. Hiện tại, việc miễn, giảm giá vé cho đối tượng này đang được các hãng hàng không Việt Nam chủ động thực hiện theo hệ thống pháp luật liên quan.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bỏ việc ghi nhận mức miễn giảm trong Điều lệ vận chuyển. Hiện nay trên thế giới mô hình hoạt động hàng không chi phí thấp đã không quy định việc giảm giá theo đối tượng, lứa tuổi mà đang triển khai chính sách giá thấp phù hợp theo mô hình hoạt động, thời gian mua và	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 7 Điều 52 như sau: “7. Trẻ em dưới mười hai tuổi đi tàu bay được miễn, giảm giá dịch vụ vận chuyển theo quy định của hãng hàng không.”

			theo tình hình cạnh tranh trên thị trường. Việc kinh doanh hàng không trong thời kỳ hội nhập quốc tế cần hoạt động theo cơ chế thị trường và phù hợp với thông lệ quốc tế. Ngoài ra, nếu quy định mức giảm cụ thể trong điều lệ vận chuyển thì một khi chính sách của hãng vận chuyển thay đổi sẽ phải sửa đổi và trình cơ quan có thẩm quyền chấp thuận điều lệ vận chuyển mới điều này gây khó khăn cho người vận chuyển.	
	Điều 54	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 54. Đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác cảng hàng không, sân bay: đề xuất bổ sung đoạn: “Nhà nước khuyến khích đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP), nhượng quyền khai thác cảng hàng không - sân bay theo quy định của pháp luật, đảm bảo quyền lợi chính đáng cho nhà đầu tư, và sự giám sát hiệu quả của cơ quan quản lý nhà nước.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau: quy định chính sách phát triển hàng không, trong đó đã quy định liên quan đến khuyến khích đầu tư, cụ thể: “Nhà nước có chính sách đẩy mạnh huy động các nguồn lực, đa dạng các hình thức, phương thức đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì trong hàng không dân dụng ..., phát huy hiệu quả đầu tư” tại khoản 2 Điều 6; Điều 30 dự thảo Luật đã quy định đầy đủ các hình thức đầu tư để đảm bảo quyền lợi chính đáng cho nhà đầu tư và sự giám sát hiệu quả của cơ quan quản lý nhà nước.
	Chương V, Điều 55-57	Viện kinh tế xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 1404/VKT-CC ngày 02/6/2025)	Bổ sung quy định bắt buộc có hệ thống quản lý, truy vết hàng hóa (tracking) để giảm thất lạc, bảo đảm chất lượng.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: việc truy vết hàng hóa là trách nhiệm của doanh nghiệp; trường hợp hàng hóa làm thất lạc, hư hỏng thì người vận chuyển phải bồi thường theo quy định.
	Điều 55	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản

		lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025)	các khái niệm: “người vận chuyển”.	23 Điều 2 như sau: “23. <i>Người vận chuyển là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại.</i> ”. (Theo Điều 96 - Công ước Chicago)
	Điều 56	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 56 dự thảo Luật về các trường hợp hàng hóa bị từ chối vận chuyển, đề nghị bổ sung một khoản như sau: “3. <i>Vì lý do an ninh</i> ”.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý dự thảo như sau: “3. <i>Hàng hóa bị từ chối vận chuyển vì vi phạm các quy định về quốc phòng, an ninh.</i> ”
	Điều 62	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 62. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển: chưa đề cập đến trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển đối với các trường hợp ngoại lệ khi hành khách có bảo hiểm bổ sung hoặc yêu cầu bồi thường đặc biệt. Đề xuất bổ sung thêm khoản 5 nhằm quy định trách nhiệm của người vận chuyển đối với các trường hợp ngoại lệ khi hành khách có bảo hiểm bổ sung hoặc yêu cầu bồi thường đặc biệt.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: điều này kế thừa quy định của Luật hiện hành và các quy định của Công ước Montreal 1999 (MC99). Trách nhiệm của người vận chuyển đối với các trường hợp ngoại lệ khi hành khách có bảo hiểm bổ sung hoặc yêu cầu bồi thường đặc biệt được thực hiện theo quy định của pháp luật dân sự và bảo hiểm.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển: có ý kiến đề nghị bổ sung khoản 5 vào sau khoản 4 nội dung quy định về trách nhiệm của người vận chuyển đối với các trường hợp ngoại lệ khi hành khách có bảo hiểm bổ sung hoặc yêu cầu bồi thường đặc biệt.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: điều này kế thừa quy định của Luật hiện hành và các quy định của Công ước Montreal 1999 (MC99). Trách nhiệm của người vận chuyển đối với các trường hợp ngoại lệ khi hành khách có bảo hiểm bổ sung hoặc yêu cầu bồi thường đặc biệt được thực hiện theo quy định của pháp luật dân sự và bảo hiểm.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bổ sung các định nghĩa:	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy

			- Tai nạn: một sự kiện bất ngờ, không lường trước được và nằm ngoài sự kiểm soát của hành khách Bị Thương: sự thương tổn ở một hoặc nhiều bộ phận trên cơ thể của hành khách, với mức độ đủ nghiêm trọng để được xem là thương tích Chi tiết hóa Đưa hành khách lên tàu bay hoặc rời tàu bay thành thành “Khu vực hành khách biệt lập” tức là một khu vực khép kín, được kiểm soát và chỉ dành riêng cho hành khách của một chuyến bay do một người vận chuyển cụ thể điều hành, nơi hành khách từ các chuyến bay khác không thể tiếp cận và hành khách chịu quyền kiểm soát một cách tuyệt đối của người vận chuyển. - Hành lý ký gửi; Các định nghĩa “Tai nạn”, “Bị thương”, “Đưa hành khách lên tàu bay hoặc rời tàu bay” còn rất mơ hồ chưa rõ ràng việc quy định chi tiết sẽ là cơ sở pháp lý để xác định trách nhiệm dân sự của Người vận chuyển. Tăng cường tính minh bạch và hiệu quả trong giải quyết tranh chấp. Ngoài ra định nghĩa về hành lý ký gửi theo quy định tại Điều 149 Luật hàng không dân dụng Việt Nam đã được bãi bỏ tại dự thảo, do vậy cần bổ sung định nghĩa này tại dự thảo.	định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung quy định chi tiết tai nạn, bị thương, hành lý ký gửi sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật.
	Điều 65	Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày	Khoản 1 Điều 65 quy định mức tiền trả trước do người vận chuyển quyết định và được ghi trong ĐLVC. Thực tế, pháp luật	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ nội dung “mức tiền trả trước do người vận chuyển quyết định và được ghi trong

		06/6/2025)	các nước có quy định khác nhau về khoản tiền trả trước trong trường hợp xảy ra tai nạn tàu bay. Trong khi đó, các hãng hàng không khai thác cả nội địa và quốc tế như TCTHK đều phải tuân thủ tất cả pháp luật của các nước sở tại. Tham khảo ĐLVC các hãng cũng không quy định cụ thể về mức tiền trả trước này. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ xem xét điều chỉnh nội dung này.	điều lệ vận chuyển.”
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bỏ quy định phải ghi nhận khoản tiền trả trước trong Điều lệ vận chuyển. Khi xảy ra tai nạn gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của hành khách thì khoản tiền bồi thường sẽ do bảo hiểm chi trả. Khoản tiền trả trước này như một khoản tiền hỗ trợ xuất phát từ thành ý của hãng hàng không đối với hành khách. Không có hãng bay nào ấn định số tiền cụ thể phải trả trước cho hành khách (kể cả các hãng bay nước ngoài).	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ quy định phải ghi nhận khoản tiền trả trước trong Điều lệ vận chuyển như sau: “1. Trường hợp xảy ra tai nạn tàu bay gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của hành khách thì người vận chuyển phải trả ngay một khoản tiền cho hành khách hoặc người có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại.”
	Điều 66	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 66. Khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển: Cần quy định rõ "thời hạn theo quy định của pháp luật" là bao lâu.	Bộ Xây dựng tiếp thu, do dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc vì vậy nội dung thời hạn sẽ được quy định tại văn bản dưới Luật.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	Khoản 2 Điều 66 quy định người có quyền khởi kiện phải khiếu nại trong thời hạn quy định của pháp luật. Theo đó, quy định này chỉ rõ ràng đối với các chuyến bay quốc tế thuộc phạm vi điều chỉnh của Công ước	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo luật chỉ quy định những nội dung nguyên tắc về quyền khiếu nại, thời hạn quyền khiếu nại sẽ được quy định ở Nghị định.

			Montreal 1999, Công ước Vacxava 1929. Do vậy, TCTHK xin kiến nghị Quý Bộ làm rõ thời hạn khiếu nại đối với chuyến bay nội địa.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển: có ý kiến đề nghị bổ sung vào nội dung Điều 66 quy định cụ thể “thời hạn theo quy định của pháp luật” là bao lâu?	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo luật chỉ quy định những nội dung nguyên tắc về quyền khiếu nại, thời hạn quyền khiếu nại sẽ được quy định ở Nghị định.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Cần bổ sung quy định về thời hạn giải quyết/phản hồi khiếu nại của người vận chuyển.	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên Dự thảo, thời hạn giải quyết/phản hồi khiếu nại của người vận chuyển được thực hiện theo quy định tại Điều 35 của Công ước Montreal 1999, khác biệt với quy định của Bộ luật dân sự do đó phải quy định tại Luật này.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bổ sung vận chuyển hành khách vẫn được thỏa thuận giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài.	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên Dự thảo, nội dung giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài chỉ áp dụng với vận chuyển hàng hóa được thực hiện theo quy định tại Điều 34 của Công ước Montreal 1999. Việc giải quyết tranh chấp đối với vận chuyển hành khách được thực hiện theo quy định tại Điều 33 của Công ước Montreal 1999.
	Điều 75	Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	Khoản 1: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: “Người khai thác tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại gây ra cho người thứ ba ở mặt đất trong trường hợp lỗi phát sinh do Người khai thác tàu bay”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì: dự thảo Luật đã quy định về mức giới hạn bồi thường của người khai thác tàu bay và các trường hợp không được hưởng mức giới hạn tại Điều 74.

			Lý do: Xác định rõ đối tượng chịu trách nhiệm để triển khai việc xử lý vi phạm và thực hiện bồi thường khi có vấn đề phát sinh.	
	Điều 79	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Kiến nghị bổ sung vào Điều 79 nội dung sau: Điều 79. An toàn hàng không Các hoạt động liên quan tới tàu bay, khai thác tàu bay, cảng hàng không, bảo đảm hoạt động bay, cung cấp dịch vụ hàng không phải tuân thủ quy định về an toàn hàng không và chịu sự quản lý, giám sát về an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thiết lập, vận hành và duy trì Hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS). Lý do: Tạo sự liên kết, mối quan hệ mật thiết giữa quy định chung về an toàn hàng không và yêu cầu cụ thể về Hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS) đối với trách nhiệm của Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, nhấn mạnh tính bắt buộc của việc triển khai Hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS).	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: nội dung điều khoản đã bao hàm quy định liên quan lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay: “Các hoạt động liên quan tới ...bảo đảm hoạt động bay... phải tuân thủ quy định về an toàn hàng không và chịu sự quản lý, giám sát về an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.”. Đồng thời, Nghị định quy định chi tiết về an toàn hàng không sẽ quy định về hệ thống quản lý an toàn (SMS) của các đơn vị cung cấp dịch vụ (như người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay, người khai thác cảng hàng không sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay....)

Điều 87, 99, 100	Bộ Nội vụ (Cv số 3574/BNV-PC ngày 12/6/2025)	Tại các Điều 87, 99, 100: đề nghị làm rõ mô hình tổ chức, địa vị pháp lý của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay (Điều 87); Nhà chức trách hàng không Việt Nam (Điều 99); Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam (Điều 100); Cảng vụ hàng không (khoản 3 Điều 99); cơ quan có thẩm quyền thành lập các tổ chức nêu trên, làm cơ sở để xác định chức năng, nhiệm vụ, biên chế, người làm việc tại các tổ chức này cho phù hợp.!	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: - Luật HKDDVN 2006 được sửa đổi năm 2014 và Nghị định 66/2015/NĐ-CP đã có quy định khẳng định địa vị pháp lý, mô hình tổ chức của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, 02 nội dung đã được Đoàn Thanh sát an toàn của ICAO đánh giá Việt Nam tuân thủ các quy định của Công ước Chicago và ICAO, vì vậy Bộ Xây dựng kế thừa các quy định của hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng thiết lập thống nhất hệ thống mô hình tổ chức, địa vị pháp lý của Nhà chức trách hàng không; - Từ ngày 01/3/2025, thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW và Nghị quyết số 190/2025/QH15, công tác quản lý nhà nước về an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận, triển khai và thực hiện thông báo với ICAO. Do đó, hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng thiết lập thống nhất hệ thống mô hình tổ chức, địa vị pháp lý của Nhà chức trách an ninh hàng không. - Dự thảo Luật chỉ quy định về khung pháp lý, vai trò, địa vị pháp lý của cơ quan điều tra tai nạn sự cố tàu bay. Các nội dung liên quan đến mô hình tổ chức, biên chế, nhiệm vụ cụ thể của cơ quan điều tra tai nạn sự cố sẽ được
	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng (Cv số 5354/SXD-VTATGT ngày 17/6/2025)	Tại Điều 87 và Điều 100 cần quy định cụ thể về Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay và Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam (về cơ quan thành lập, trách nhiệm)	

				xây dựng cụ thể trong Đề án thành lập cơ quan điều tra tai nạn tàu bay, đảm bảo tuân thủ chủ trương tại Nghị quyết số 18-NQ/TW.
	Điều 88	Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	Kiến nghị sửa đổi, bổ sung Điều 88 như sau: Điều 88. Nhân viên hàng không 1. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không. Nhân viên hàng không phải được cấp, công nhận giấy phép nhân viên hàng không hoặc chứng chỉ chuyên môn để thực hiện nhiệm vụ. 2. Nhân viên hàng không phải được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ chuyên môn tại tổ chức đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được cơ quan có thẩm quyền cấp phép hoặc công nhận. Ngành nghề Tổ chức kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không là tuân thủ quy định về ngành nghề kinh doanh có điều kiện. 3. Nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với người sử dụng lao động hoặc tổ chức dịch vụ việc làm hoặc doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động. 4. Khi bố trí nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ, người sử dụng lao động phải bảo đảm nhân viên hàng không có giấy phép hoặc chứng chỉ chuyên môn phù	Bộ Xây dựng tiếp thu bỏ từ “ngành nghề” và giữ nguyên quy định về “chứng chỉ chuyên môn” do: đối tượng có hoạt động liên quan trực tiếp đến an toàn, nhân viên hàng không đều phải được kiểm soát bắt đầu từ hoạt động đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ đến việc trực tiếp thực hiện nhiệm vụ của một nhân viên hàng không; việc đánh giá kết quả đào tạo, huấn luyện được thể hiện thông qua chứng chỉ chuyên

			hợp đáp ứng các yêu cầu về đào tạo, huấn luyện theo quy định. 5. Nhân viên hàng không khi thực hiện các công việc có tính chất đặc biệt phải chấp hành kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo quy định của Chính phủ. 6. Thành viên tổ lái, kiểm soát viên không lưu phải được đánh giá sức khỏe tại cơ sở y tế đủ điều kiện và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ. Lý do: 1. Theo quy định của ICAO: - Phụ ước 1 của Công ước Chicago 1944 về Hàng không dân dụng quốc tế (Annex 1 - Personnel Licensing của ICAO) quy định: Việc quản lý bằng giấy phép, năng định chỉ áp dụng đối với một số nhân viên hàng không sau: thành viên tổ lái; nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị tàu bay; nhân viên điều độ, khai thác bay; kiểm soát viên không lưu; nhân viên khai thác đài/trạm liên lạc không địa. - Đối với các đối tượng nhân viên khác, ICAO có hướng dẫn đánh giá dựa trên năng lực theo các Tài liệu như Doc 9868, Doc 10056, Doc 10057, Doc 10097, Doc 9941, v.v. - ICAO cũng không quy định về chứng chỉ chuyên môn đối với nhân viên hàng không.	
--	--	--	---	--

			- Về Tổ chức đào tạo nhân viên hàng không, ICAO quy định các ATO (Approved Training Organization) là tổ chức được Nhà chức trách hàng không/Cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn/cấp phép chính thức để thực hiện các chương trình đào tạo cho các đối tượng nhân viên hàng không được quản lý bằng giấy phép, năng định. 2. Ngành nghề kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không là ngành nghề kinh doanh có điều kiện - theo quy định của pháp luật Việt Nam. Tuy nhiên, các quy định hiện hành của hệ thống pháp luật hàng không dân dụng và dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) chưa có quy định phân định, làm rõ mục tiêu kinh doanh và mục tiêu tự đào tạo (không kinh doanh, không vì mục tiêu sinh lợi/lợi nhuận) của Tổ chức đào tạo nhân viên hàng không.	
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại khoản 1 Điều 88 dự thảo Luật về nhân viên hàng không, đề nghị bỏ cụm từ “an ninh hàng không” do tại Điều 95 dự thảo Luật đã quy định về lực lượng an ninh hàng không; ngoài ra, Điều 98 dự thảo Luật cũng quy định Bộ Công an thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ cụm từ “an ninh hàng không” tại Điều 86.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Cao Bằng - Quốc hội khóa XV (Cv số 88/ĐDBQH ngày 05/6/2025)	Có ý kiến cho rằng, 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. Do đó, khoản 1 Điều 88	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau: “Nhân viên hàng không phải được cấp, công nhận giấy phép nhân viên hàng không hoặc chứng chỉ

			dự thảo Luật HKDDVN quy định nhân viên hàng không phải được cấp, công nhận giấy phép nhân viên hàng không hoặc chứng chỉ chuyên môn để thực hiện nhiệm vụ. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai thi hành Luật cho thấy đối với chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không thì cơ chế nhà nước tham gia thông qua viện cấp chứng chỉ chuyên môn là không cần thiết, do đây là tài liệu thể hiện việc 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. 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 nhân viên hàng không cần phải xem xét để trao quyền chủ động, tự chịu trách nhiệm cho doanh nghiệp.	chuyên môn để thực hiện nhiệm vụ.” (khoản 2 Điều 86), theo đó Dự thảo Luật không quy định nhà nước trực tiếp tham gia cấp chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không, việc cấp chứng chỉ chuyên môn sẽ do cơ sở đào tạo cấp theo quy định tại văn bản dưới Luật.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (<i>Cv số 50/ĐĐBQH ngày 10/6/2025</i>)	Về nhân viên hàng không (Điều 88): có ý kiến đề nghị quy định cụ thể hơn nhân viên hàng không bao gồm những ai? (ví dụ: Thành viên tổ bay; Thành viên tổ lái; Tiếp viên hàng không; Người khai thác tàu bay; Người chỉ huy tàu bay....)	Bộ Xây dựng tiếp thu, quy định cụ thể các đối tượng là nhân viên hàng không trong văn bản dưới luật; dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc về nhân viên hàng không.
		Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (<i>Cv số 2617/BVHTTDL-PC ngày 10/6/2025</i>)	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ các khái niệm: “nhân viên hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ khái niệm nhân viên hàng không như sau: “<i>Nhân viên hàng không là những</i>

				<i>người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không” (khoản 1 Điều 86 dự thảo Luật).</i>
		Bộ Nội vụ (Cv số 3574/BNV-PC ngày 12/6/2025)	Khoản 5 Điều 88 dự thảo Luật quy định “Nhân viên hàng không khi thực hiện các công việc có tính chất đặc biệt phải chấp hành kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo quy định của Chính phủ”. Đề nghị rà soát bảo đảm thống nhất theo quy định tại Điều 116 Bộ Luật lao động. Đối với các công việc có tính chất đặc biệt trong lĩnh vực hàng không, Bộ quản lý chuyên ngành (Bộ Xây dựng) quy định cụ thể thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi sau khi thống nhất với Bộ Nội vụ và phải tuân thủ quy định tại Điều 109 của Bộ luật Lao động.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện quy định các vấn đề mang tính nguyên tắc về việc chấp hành kỷ luật lao động, thời giờ nghỉ ngơi, thời giờ làm việc của nhân viên hàng không và giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này, đảm bảo thống nhất theo quy định của Bộ luật Lao động và phù hợp với tính chất đặc thù, tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế của lĩnh vực hàng không.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	1. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay. Bổ sung “tổ chức cung ứng lao động”. Đề nghị giữ nguyên liệt kê nhân viên hàng không như Luật hiện hành vì ngoài những người hoạt động liên quan trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng không, thì những người hoạt động liên quan đến khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay cũng cần quy định là nhân viên hàng không vì đó là những vị trí lao động đặc thù, liên quan trực tiếp đến dây chuyền vận tải hàng không.	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên Dự thảo, quy định này nhằm đảm bảo tính đồng bộ với pháp luật về lao động. Dự thảo luật đã bổ sung các hình thức ký kết hợp theo Bộ luật lao động để đảm bảo quyền lợi của người lao động, cân bằng lợi ích giữa các bên liên quan. Thời gian thuê lại được kéo quá dài có thể dẫn đến tình trạng người lao động bị đối xử bất công, không được hưởng đầy đủ các quyền lợi như người lao động chính thức của doanh nghiệp thuê lại, đặc biệt là các chế độ bảo hiểm, phúc lợi xã hội. Việc giới hạn thời gian giúp người lao động có cơ hội được

			Quy định tại dự thảo chưa thật sự phù hợp với lao động là phi công, đặc biệt là phi công nước ngoài vì: Trên thị trường lao động thế giới, đối tượng phi công được cung cấp chủ yếu qua các công ty cung ứng lao động chuyên biệt. Các công ty hoạt động trong lĩnh vực này có các lợi thế: 1. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay. Bổ sung “tổ chức cung ứng lao động”. Đề nghị giữ nguyên liệt kê nhân viên hàng không như Luật hiện hành vì ngoài những người hoạt động liên quan trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng không, thì những người hoạt động liên quan đến khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay cũng cần quy định là nhân viên hàng không vì đó là những vị trí lao động đặc thù, liên quan trực tiếp đến dây chuyền vận tải hàng không. Quy định tại dự thảo chưa thật sự phù hợp với lao động là phi công, đặc biệt là phi công nước ngoài vì: Trên thị trường lao động thế giới, đối tượng phi công được cung cấp chủ yếu qua các công ty cung ứng lao động chuyên biệt. Các công ty hoạt động trong lĩnh vực này có các lợi thế: - Có nguồn ứng viên, có mạng lưới hoạt động rộng, phạm vi toàn cầu; dễ đáp ứng khả năng tuyển dụng phi	xem xét, đánh giá lại tình hình và tìm kiếm cơ hội việc làm tốt hơn, hoặc được ký kết hợp đồng lao động chính thức với doanh nghiệp thuê lại. Quy định thời gian không quá 12 tháng giúp duy trì sự cân bằng giữa tính linh hoạt trong sử dụng lao động và sự ổn định trong quan hệ lao động, khuyến khích doanh nghiệp có những chính sách, kế hoạch sử dụng lao động hợp lý và có trách nhiệm.
--	--	--	--	---

			công theo số lượng yêu cầu. - Chuyên nghiệp trong việc tuyển lao động nhiều quốc tịch và thành thạo các thủ tục liên quan: giấy phép lao động, visa, thẻ cư trú và các thủ tục hành chính khác giúp tối ưu hoá công tác tuyển chọn lao động, tiết kiệm thời gian, chi phí. - Có kinh nghiệm và năng lực trong việc giải quyết tranh chấp, mâu thuẫn phát sinh trong quá trình thực hiện hợp đồng giữa người lao động và người sử dụng lao động. - Công ty cung ứng lao động với tư cách trung gian, giới thiệu việc làm, vừa là tổ chức bảo vệ quyền lợi cho người lao động và người sử dụng lao động trong quá trình thực hiện hợp đồng. - Nếu chỉ giới hạn trong doanh nghiệp cho thuê lại lao động sẽ vướng quy định ngặt nghèo tại Bộ Lao động như: * Thời hạn cho thuê lại lao động đối với người lao động tối đa là 12 tháng Bên thuê lại lao động được sử dụng lao động thuê lại trong trường hợp sau đây: a) Đáp ứng tạm thời sự gia tăng đột ngột về nhu cầu sử dụng lao động trong khoảng thời gian nhất định.	
	Điều 88-89	Trung tâm y tế hàng không	Đề nghị sửa đổi, bổ sung Thành viên tổ lái tại khoản 6 Điều 88 và khoản 4 Điều 89 thành “Thành viên tổ bay”, vì thành viên tổ bay bao gồm Tiếp viên Hàng không. Tiếp viên Hàng không là đối tượng có ảnh hưởng trực tiếp đến dây chuyền bảo đảm an ninh, an toàn hàng không dân dụng, đảm bảo an toàn cho hành khách nói chung và	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: “Thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu phải được đánh giá sức khỏe tại cơ sở y tế đủ điều kiện và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ.”

			phi hành đoàn nói riêng. Do đó, việc có Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe nhóm 2 là yêu cầu cần thiết, nhằm đảm bảo khả năng thực hiện nhiệm vụ một cách hiệu quả và an toàn	
Điều 90	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	Tại điểm d khoản 3 Điều 90 dự thảo Luật đề nghị xem xét chỉnh sửa nội dung “Giao những người thực hiện các hành vi quy định tại khoản 3 Điều này cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không gần nhất” thành nội dung “Giao những người thực hiện các hành vi quy định tại điểm c khoản 3 Điều này cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không gần nhất”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Dự thảo như sau: Bàn giao người thực hiện các hành vi quy định tại điểm c khoản 3 Điều này cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không gần nhất. (điểm d Khoản 3 Điều 88)	
	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại khoản 4 Điều 90 dự thảo Luật về nghĩa vụ của người chỉ huy tàu bay, đề nghị bổ sung một điểm như sau: “đ. Tuân thủ yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật.”.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: nội dung Khoản 4 Điều 90 chỉ quy định nghĩa vụ của người chỉ huy tàu bay trong một số trường hợp cụ thể, còn nội dung “tuân thủ quy định của pháp luật” được thể hiện ở các điều khoản khác của dự thảo và là nguyên tắc áp dụng pháp luật nói chung.	
Điều 91	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 91. Tạo thuận lợi hàng không: đề xuất bổ sung quy định về việc ứng dụng công nghệ để đơn giản hóa thủ tục kiểm soát biên giới.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì lý do: thủ tục kiểm soát biên giới không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này.	
	Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	a) Khoản 1: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "Tạo thuận lợi hàng không phải đảm bảo đáp ứng các yêu cầu của ICAO, bảo đảm các thủ tục qua lại biên giới	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật đã có quy định về tạo thuận lợi hàng không để cụ thể hóa Phụ ước 9 Công ước Chicago. Phụ ước 9 không nằm	

		đối với tàu bay hoạt động hàng không quốc tế, hành khách, tổ bay và hàng hóa trên tàu bay được thực hiện phù hợp với các nguyên tắc sau". Lý do: để làm rõ hơn quy định và phù hợp với định nghĩa trong Nghị định số 112/2014/NĐ-CP ngày 21 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ quy định về quản lý cửa khẩu biên giới đất liền được sửa đổi bổ sung bởi Nghị định số 34/2023/NĐ-CP ngày 16 tháng 6 năm 2023. b) Khoản 1 Điểm b: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "Hạn chế tối đa các ảnh hưởng tiêu cực phát sinh từ các thủ tục hành chính và biện pháp kiểm soát an ninh; mọi thay đổi liên quan đến thủ tục hành chính và biện pháp kiểm soát an ninh phải được thông báo kịp thời cho người khai thác tàu bay và các bên liên quan" Lý do: Điều chỉnh thuật ngữ để làm rõ quy định và đảm bảo không bỏ sót đối tượng khi thông báo các thay đổi. c) Khoản 2 Điểm a: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "Quản lý rủi ro trong việc triển khai các thủ tục kiểm soát biên giới để thông quan hàng hóa". d) Khoản 2 Điểm b: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "Phát triển hệ thống công nghệ thông tin để tăng hiệu suất và hiệu quả của các thủ tục tại cảng hàng không". e) Khoản 2, Điểm c: TCTHK xin kiến nghị	trong danh mục các khuyến cáo của ICAO đối với các quy định của pháp luật Việt Nam. Các nội dung chi tiết để tạo thuận lợi sẽ được quy định chi tiết tại văn bản hướng dẫn Luật.
--	--	--	---

			xem xét sửa đổi như sau: "Thiết lập hệ thống trao đổi thông tin hiệu quả giữa chính phủ, người khai thác tàu bay và kiểm soát biên giới, y tế dự phòng, hải quan". Lý do: Điều chỉnh để phù hợp với khuyến nghị thực hành của ICAO.	
		Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	- Khoản 1: Bổ sung thành phần doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không (đặc biệt là người khai thác công trình nhà ga hành khách). - Khoản 2: + Làm rõ cơ chế "tạo thuận lợi hàng không" bằng các văn bản hướng dẫn dưới luật, thông tư, nghị định + Bổ sung: Các cơ quan đơn vị hoạt động tại Cảng hàng không sử dụng tối đa nguồn lực hiện có tại Cảng hàng không nhằm tạo thuận lợi hàng không, thông thoáng cho hành khách + Bổ sung: Việc kiểm tra an ninh hàng không cần loại bỏ việc tháo bỏ giày dép, thắt lưng nhằm tạo luồng thông thoáng cho hành khách. Thuyết minh Trong chuỗi dịch vụ hàng không, thì doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không là những mắt xích quan trọng. Với hình thức đầu tư Nhà nước và doanh nghiệp cùng làm, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không đã đầu tư trang thiết bị, hạ tầng và nguồn lực nhằm phát triển dịch vụ hàng không và tạo thông thoáng tối đa cho hành	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật được quy định theo hướng chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc; nội dung về tạo thuận lợi hàng không, quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản dưới luật.

			khách. Vậy để dịch vụ hàng không phát triển cần có sự chung tay, chung sức và cam kết của các cơ quản lý nhà nước có liên quan trong chuỗi dịch vụ hàng không, trọng tâm là thủ tục kiểm tra kiểm soát an ninh hành khách, cam kết sử dụng tối đa nguồn lực hiện có nhằm bảo đảm "thời gian cần thiết để thực hiện kiểm soát phải được duy trì ở mức tối thiểu" (mục a khoản 1) mà không ảnh hưởng với việc tuân thủ pháp luật.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Tạo thuận lợi hàng không: có ý kiến đề nghị bổ sung quy định về việc ứng dụng công nghệ để đơn giản hóa thủ tục kiểm soát biên giới.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì lý do: thủ tục kiểm soát biên giới không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này.
	Điều 94	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 94. Đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp: quy định về chi phí đối phó hành vi can thiệp bất hợp pháp (khoản 5) có thể gây tranh cãi khi yêu cầu hãng hàng không chịu toàn bộ chi phí. Đề xuất chỉnh sửa Khoản 5 theo nguyên tắc chi phí được phân bổ cho các bên liên quan theo mức độ trách nhiệm.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì lý do: kế thừa khoản 7 Điều 194 Luật HKDDVN 2006, quy định này phù hợp với nguyên tắc xác định chủ thể chịu trách nhiệm chính trong việc đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay là hãng hàng không.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng - Khoản 5: có ý kiến đề nghị sửa khoản 5 theo hướng chi phí liên quan đến hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng được phân bổ cho các bên liên quan theo mức độ trách nhiệm.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo vì lý do: kế thừa khoản 7 Điều 194 Luật HKDDVN 2006, quy định này phù hợp với nguyên tắc xác định chủ thể chịu trách nhiệm chính trong việc đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay là hãng hàng không.

Điều 95	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 95 dự thảo Luật: a) Đề nghị chỉnh lý khoản 2 như sau: <i>Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội trong phạm vi trách nhiệm và địa bàn hoạt động quy định tại khoản 3 Điều này.</i> b) Đề nghị rà soát Điều 95 dự thảo Luật để tách các nội dung có liên quan đến Giám sát viên an ninh hàng không và quy định thành 01 điều độc lập, tương tự như Điều 84, Điều 85 dự thảo Luật về Giám sát viên an toàn hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 93 như sau: “1. <i>Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội trong phạm vi trách nhiệm và địa bàn hoạt động quy định tại khoản 3 Điều này.</i> ”
	Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Bổ sung nội dung khái niệm lực lượng kiểm soát an ninh hàng không là gì, chức năng nhiệm vụ và Bộ ngành quản lý. Thuyết minh Trước đây Lực lượng kiểm soát ANHK do bộ GTVT tổ chức, quản lý. Hiện nay theo cơ cấu phân công mới thì đã chuyển sang Bộ Công An. Việc này cần được quy định rõ nhằm tạo điều kiện cho việc xác định chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của lực lượng này.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý khoản 1 Điều 93 như sau: “1. <i>Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội trong phạm vi trách nhiệm và địa bàn hoạt động quy định tại khoản 3 Điều này.</i> ”; Khoản 5 Điều 97: “5. <i>Bộ Công an chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về an ninh hàng không;</i> ”
	Công ty cổ phần đầu tư khai thác Nhà ga quốc tế Đà Nẵng (Cv số 237/CV-AHT ngày 10/6/2025)	Sửa đổi: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không tuân thủ chương trình an ninh hàng không quốc gia. Thuyết minh Tại Điều 2, mục 7 "Dịch vụ hàng không là	Bộ Xây dựng tiếp thu và kiến nghị Bộ Công an cụ thể nội dung này trong văn bản dưới luật quy định chi tiết về an ninh hàng không trong đó có trách nhiệm tuân thủ chương trình an ninh

			dịch vụ liên quan trực tiếp đến khai thác tàu bay, hoạt động bay, khai thác cảng hàng không.", và mục 2 "An ninh hàng không là bộ phận của an ninh quốc gia, được tiến hành bằng việc kết hợp sử dụng các biện pháp, nhân lực và nguồn lực vật chất nhằm bảo vệ hoạt động hàng không dân dụng, phòng ngừa và chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp". Thực tế, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không không tổ chức quản lý lực lượng an ninh hàng không, mà nhiệm vụ này do lực lượng kiểm soát an ninh hàng không do Bộ GTVT tổ chức quản lý trước đây và bây giờ là Bộ Công an. Do đó việc xây dựng chương trình an ninh của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không là chưa phù hợp với thực tiễn.	hàng không quốc gia của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không.
Điều 97	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Đề nghị tách khoản 1 Điều 97 dự thảo Luật thành 02 khoản như sau: “1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội đối với các địa bàn: cảng hàng không; trên tàu bay; tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay. 2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu, tổ chức sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo Điều 99 như sau: “1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. 2. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai	

			<i>chịu trách nhiệm xây dựng, trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam phê duyệt và tổ chức thực hiện chương trình an ninh theo quy định.”</i>	<i>thác cảng hàng không và tàu bay, các tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia thông qua cơ chế Ủy ban quốc gia về an ninh hàng không và tạo thuận lợi hàng không.” (Điều 100)</i>
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	a) Khoản 2: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "..... Nhà chức trách an ninh hàng không nơi đăng ký tàu bay phê duyệt và trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam để được chấp thuận và cam kết thực hiện quy trình bổ sung bảo đảm an ninh điểm khai thác nhằm tuân thủ các yêu cầu của Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia Việt Nam". \ b) Hiện nay, công tác đảm bảo an ninh, an toàn hàng không đã được chuyển sang Bộ Công an. Do đó, TCTHK xin kiến nghị Dự thảo Luật sửa đổi xem xét bổ sung quy định về trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không trong việc thu phí dịch vụ đảm bảo an ninh hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: a) Đã bổ sung quy định tại Khoản 3 Điều 96 như sau: “3. Người khai thác tàu bay, hãng hàng không nước ngoài thực hiện vận chuyển thương mại đến và đi từ Việt Nam phải có chương trình an ninh được Nhà chức trách an ninh hàng không nơi đăng ký phê duyệt và trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam để được chấp thuận và cam kết thực hiện quy trình bổ sung bảo đảm an ninh điểm khai thác nhằm tuân thủ các yêu cầu của các Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia Việt Nam. b) Đã điều chỉnh trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không trong việc thu phí dịch vụ đảm bảo an ninh hàng không theo mô hình “Phí đảm bảo an ninh hàng không” do Bộ Công an đề xuất lựa chọn phương án.
	Điều 98	Bộ Công an (Cv số	Tại Điều 98 dự thảo Luật về nội dung quản	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý tại

		2502/BCA-V03 10/6/2025)	ngày	lý nhà nước về hàng không dân dụng: a) Đề nghị chỉnh lý điểm i khoản 1 như sau: <i>Quản lý việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng; tổ chức và bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn chuyển bay chuyên cơ.</i> b) Đề nghị chỉnh lý khoản 5 như sau: <i>Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không; phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Quốc phòng trong việc tổ chức và khai thác vùng trời phục vụ hàng không dân dụng.</i>	Điều 97 như sau: “i) <i>Quản lý việc bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; tổ chức và bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn chuyển bay chuyên cơ.</i> ” “5. <i>Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không; phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Quốc phòng trong việc tổ chức và khai thác vùng trời phục vụ hàng không dân dụng.</i> ”
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM 07/6/2025)	ngày	Tại khoản 4 Điều 98, bổ sung cụm từ “và các tổ chức, cá nhân có liên quan”, viết lại là “4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm bảo vệ vùng trời, giám sát hoạt động bay dân dụng; phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Công an và các tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc tổ chức và khai thác vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng” để làm cơ sở tổ chức thực hiện, bảo đảm chặt chẽ, thống nhất trong quá trình triển khai Luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý tại Điều 98 như sau: “4. <i>Bộ Quốc phòng có trách nhiệm bảo vệ vùng trời, giám sát hoạt động bay dân dụng; phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Công an trong việc tổ chức và khai thác vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng.</i> ”
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)		Khoản 1: TCTHK xin kiến nghị xem xét bổ sung nội dung như sau: “hỗ trợ phát triển thị trường và doanh nghiệp hàng không Việt Nam cạnh tranh lành mạnh với doanh nghiệp nước ngoài”. Lý do: Phù hợp định hướng phát triển ngành và bảo vệ lợi ích doanh nghiệp nội địa.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: các chính sách phát triển ngành hàng không đã được quy định đồng bộ tại Điều 6 dự thảo Luật.
		Bộ Công thương (Cv số		Bộ Công thương đề nghị cơ quan chủ trì	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật

		4243/BCT-PC 13/6/2025)	ngày	soạn thảo rà soát, không quy định tên bộ, ngành và nhiệm vụ, quyền hạn cụ thể của bộ, ngành tại các khoản 3, 4, 5, 6 Điều 98 của dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) theo yêu cầu tại điểm c mục 3 của Văn bản số 48/CV-BCĐTKQ18 ngày 03 tháng 5 năm 2025 của Ban Chỉ đạo về tổng kết thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW của Chính phủ: “c) Căn cứ nguyên tắc phân định thẩm quyền tại Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025, yêu cầu: (1) Không quy định tên bộ, ngành và nhiệm vụ, quyền hạn cụ thể của bộ, ngành và trong Luật (không phân quyền trực tiếp cho các Bộ trưởng tại Luật bảo đảm Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về các ngành, lĩnh vực, thực hiện phân công phạm vi quản lý nhà nước cho các bộ, cơ quan ngang bộ)”.	hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, các nhiệm vụ cụ thể sẽ được hướng dẫn tại Nghị định của Chính phủ, đảm bảo tuân thủ quy định của Nghị quyết 66-NQ/TW và Kết luận 119-KL/TW
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)		Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng - Khoản 7: có ý kiến đề nghị quy định cụ thể hơn trách nhiệm của địa phương trong bảo vệ hành lang an toàn hàng không, quản lý quy hoạch sử dụng đất xung quanh cảng hàng không, hỗ trợ giải phóng mặt bằng và xử lý vi phạm hành chính trong phạm vi thẩm quyền. Ý kiến khác đề nghị bổ sung quy định nguyên tắc quản lý thống nhất nhằm phân định rõ thẩm quyền giữa các bộ, ngành và địa phương theo hướng chuyên nghiệp hóa	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, các nội dung phân định rõ thẩm quyền giữa các bộ, ngành và địa phương, cơ chế phối hợp liên ngành sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản hướng dẫn Luật.

			và tránh chồng chéo. Bên cạnh đó, cần bổ sung một khoản quy định về cơ chế phối hợp liên ngành, đặc biệt là giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ Xây dựng trong công tác điều phối vùng trời, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; có thể quy định theo hướng thành lập Ban chỉ đạo liên ngành về hàng không dân dụng cấp Trung ương, chịu trách nhiệm tham mưu, điều phối và giám sát chung các hoạt động hàng không có tính chất liên ngành.	
	Điều 100	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 100 dự thảo Luật về Nhà chức trách an ninh hàng không, đề nghị: a) Chính lý khoản 1 như sau: <i>Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.</i> b) Bổ sung một khoản sau khoản 1 như sau: <i>Tổ chức đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không tại các cảng hàng không, sân bay nước ngoài có khai thác chuyến bay đến Việt Nam; xem xét, quyết định tạm dừng khai thác các chuyến bay, tạm đình chỉ các hãng hàng không khai thác chuyến bay từ nước ngoài đến Việt Nam không tuân thủ hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không.</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau: “Điều 99. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam 1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. 2. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai thác cảng hàng không và tàu bay, các tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia thông qua cơ chế Ủy

			c) Tại khoản 2, đề nghị chỉnh lý như sau: Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai thác cảng hàng không và tàu bay, các tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia và hoạt động của Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia, tạo thuận lợi hàng không dân dụng quốc gia.	ban quốc gia về an ninh hàng không và tạo thuận lợi hàng không. 3. Tổ chức đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không tại các cảng hàng không, sân bay nước ngoài có khai thác chuyến bay đến Việt Nam; xem xét, quyết định tạm dừng khai thác các chuyến bay, tạm đình chỉ các hãng hàng không khai thác chuyến bay từ nước ngoài đến Việt Nam không tuân thủ hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không.”
		Công ty Cổ phần Nhà ga Quốc tế Cam Ranh (CRTC) (Cv số 315/CRTC-ĐH ngày 04/6/2025)	Bổ sung khoản 1: Nhà chức trách an ninh hàng không do Chính phủ thành lập để thực hiện trách nhiệm quản lý toàn diện trong lĩnh vực an ninh hàng không. Thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia để phòng ngừa, ngăn chặn và đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng, bảo vệ an toàn cho hành khách, tổ bay, nhân viên phục vụ mặt đất... và tàu bay góp phần bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả của chuyến bay.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện Điều 99 dự thảo Luật.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	a) Khoản 1: TCTHK xin kiến nghị xem xét sửa đổi như sau: "Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia để phòng ngừa, ngăn chặn và đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện Điều 99 dự thảo Luật.

			hàng không dân dụng, bảo vệ an toàn cho hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất và dân chúng; có tính đến sự an toàn, điều hòa và hiệu quả của các chuyến bay”. b) TCTHK xin kiến nghị sửa như sau "Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, các người khai thác cảng hàng không và tàu bay, các tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia và cơ chế Ủy ban an ninh và tạo thuận lợi hàng không dân dụng quốc gia”.	
	Điều 101	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị bổ sung, sửa đổi khoản 1 như sau: “Cảng vụ hàng không và các cơ quan, tổ chức khác tại cảng hàng không thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, bảo đảm an toàn, an ninh và điều hòa hoạt động khai thác và chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không. Cơ sở đề nghị: Nhằm bổ sung cơ chế phối hợp có sự tham gia của các cơ quan quản lý nhà nước với Người khai thác cảng, doanh nghiệp cảng để đảm bảo hoạt động khai thác an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không, nâng cao sức cạnh tranh của các cảng hàng không, đặc biệt là cảng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo hiện nay (khoản 1 Điều 100) đã bảo đảm đầy đủ các yêu cầu về phối hợp bảo đảm hoạt động bình thường của cảng hàng không.

			hàng không quốc tế.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bỏ điều khoản trao quyền cho Doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không được quyền thực hiện các biện pháp bảo đảm. Các doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, và tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không đang giữ vị thế độc quyền trong việc cung cấp các dịch vụ tại cảng hàng không. Việc trao quyền cho các tổ chức này được tự mình áp dụng các biện pháp bảo đảm (như đơn phương chấm dứt hợp đồng hoặc ngừng cung cấp dịch vụ) có thể dẫn đến sự mất cân đối nghiêm trọng trong quan hệ hợp đồng với các hãng hàng không. Để đảm bảo tính minh bạch và công bằng, việc áp dụng các biện pháp bảo đảm cần phải tuân theo các trình tự thủ tục hành chính cụ thể do Chính phủ quy định, và chỉ được thực hiện bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền trên cơ sở kiến nghị có căn cứ từ các tổ chức cung cấp dịch vụ. Điều này nhằm ngăn chặn việc lạm quyền có thể dẫn tới ngừng cung cấp dịch vụ một cách đơn phương, gây gián đoạn hoạt động vận chuyển hàng không, và thậm chí đẩy hãng hàng không vào tình thế buộc phải ngừng khai thác, ảnh hưởng nghiêm trọng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: Hợp đồng này là yêu cầu bắt buộc theo quy định của pháp luật, doanh nghiệp không được quyền hủy bỏ hợp đồng làm ảnh hưởng đến dây chuyền vận chuyển hàng không. Do vậy, cần thiết phải quy định Luật tại này cơ chế bảo đảm thực hiện hợp đồng và quyền lợi của doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong trường hợp hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán. Trình tự thủ tục để áp dụng trong trường hợp này sẽ được Chính phủ quy định chi tiết.

			đến quyền lợi của hành khách và an ninh, an toàn hàng không.	
	Điều 101	Đoàn đại biểu Quốc Hội Tỉnh Hoà Bình - Quốc Hội khoá XV (Cv số 13/BC-ĐDBQH ngày 13/6/2025)	Tại khoản 1 Điều 101 dự thảo quy định: “Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác tại cảng hàng không thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình.” Đề nghị sửa lại thành: “Cảng vụ hàng không cùng các cơ quan khác tại cảng hàng không và ủy ban nhân dân các cấp thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, bảo đảm an toàn, an ninh và hoạt động bình thường của cảng hàng không.”	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo hiện nay (khoản 1 Điều 100) đã bảo đảm đầy đủ các yêu cầu về phối hợp bảo đảm hoạt động bình thường của cảng hàng không.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Khoản 1: có ý kiến cho rằng để bổ sung cơ chế phối hợp có sự tham gia của các cơ quan quản lý nhà nước với người khai thác cảng, doanh nghiệp cảng để đảm bảo hoạt động khai thác an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không, nâng cao sức cạnh tranh của các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không quốc tế; đề nghị sửa khoản 1 như sau “cảng vụ hàng không và các cơ quan, tổ chức khác tại cảng hàng không thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, bảo đảm an toàn, an ninh và điều hòa hoạt động khai thác và chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách tại	Bộ Xây dựng tiếp thu, các nội dung phân định rõ thẩm quyền giữa các cơ quan, đơn vị, cơ chế phối hợp sẽ được quy định chi tiết tại các văn bản hướng dẫn Luật.

			cảng hàng không.	
Điều 102; Điều 103	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định (Cv số 2007/SXD-VT ngày 02/6/2025)	Tại Điều 102. Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không, đề xuất lựa chọn Phương án 1 (Giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không); Tại Điều 103. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều của các luật có liên quan, đề xuất lựa chọn Phương án 1: đ) Bổ sung dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Công an định giá cụ thể tại số thứ tự 7 Phụ lục số 02. Vì phí bảo đảm an ninh hành khách, hành lý với hãng hàng không hiện chưa có trong danh mục phí và lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25/11/2015.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.	
Điều 102	Cục Hàng hải và Đường Thủy (văn bản 2047/BXD-CHHDT)	- Tại khoản 3 Điều 102 dự thảo Luật: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, chỉnh sửa lại quy định dẫn chiếu do điều này không có khoản 5. - Tại Điều 103 dự thảo Luật, đề nghị chọn phương án 2, quy định: "Phí bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định" nhằm thống nhất 01 đầu mối là Bộ Tài chính quy định chung về các loại phí, lệ phí trong phạm vi toàn quốc.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.	
Điều 102. Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh (Cv số 809/SXD-VT ngày 30/5/2025)	Thống nhất theo Phương án 1 (Giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không). Lý do: phù hợp với quy định của Luật Giá hiện hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.	
	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An - Quốc hội khóa	Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Nghệ An lựa chọn phương án 2 về phí đảm bảo an ninh	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ	

		XV (Cv số 168/ĐDBQH ngày 05/6/2025)	hàng không.	Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định (Cv số 1636/SXD-QLVT,PT&NL ngày 02/6/2025)	Điều 102 đề nghị sử dụng “Phương án 2 (phí bảo đảm an ninh hàng không):” do theo quy định tại Luật phí và lệ phí thì đây là khoản tiền mà tổ chức, cá nhân phải trả để bù đắp chi phí khi các tổ chức, cơ quan thuộc nhà nước tổ chức hoạt động đảm bảo an ninh hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định (Cv số 1636/SXD-QLVT,PT&NL ngày 02/6/2025)	Tại Điều 102 hiện đang dự thảo quy định 04 Khoản tuy nhiên tại Khoản 3 Điều 102 có nêu “...khi hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán tại khoản 5 Điều này.” Do đó, đề nghị Bộ Xây dựng rà soát quy định bổ sung khoản 5 hoặc sửa đổi cho phù hợp.	Bộ Xây dựng đã tiếp thu và chỉnh lý Dự thảo như sau: “ <i>khi hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán tại khoản 4 Điều này.</i> ”
		Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 499/VMSC-TCCB ngày 03/5/2025)	Tại Điều 102 của Dự thảo Luật HKDDVN, lựa chọn Phương án 2 (Phí bảo đảm an ninh hàng không): 2. <i>Doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không ủy quyền thu hộ giá dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không, phí bảo đảm an ninh hành khách, hành lý với hãng hàng không và có quyền thực hiện, kiến nghị thực hiện các biện pháp bảo đảm quyền lợi của mình khi hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán tại khoản 5 Điều này.</i> 3. <i>Hãng hàng không có trách nhiệm thanh</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.

			<i>toán khoản thu hộ giá dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không và phí bảo đảm an ninh hàng khách, hành lý cho doanh nghiệp cảng hàng không, tổ chức cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hàng khách, tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không theo quy định.</i>	
		Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 3678/QLB-VPTCT ngày 03/6/2025)	VATM kiến nghị bổ sung vào sau khoản 2 Điều 102 Dự thảo Luật nội dung áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao thực hiện cung cấp dịch vụ, thu phí theo Luật Phí và Lệ phí như sau: “2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam được sử dụng nguồn phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không để lại để đảm bảo kinh phí thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng. Cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ và thu phí được để lại một phần hoặc toàn bộ số tiền phí thu được để bảo đảm an toàn và nâng cao chất lượng cung cấp dịch vụ.”. Lý do kiến nghị: Đảm bảo đồng bộ với các quy định của pháp luật về phí, phù hợp với thực tiễn hoạt động của các chủ thể được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao thực hiện cung cấp dịch vụ, thu phí thuộc lĩnh vực hàng không dân dụng, đặc biệt trong bối cảnh	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý như sau "Tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được để lại một phần hoặc toàn bộ số tiền phí thu được để phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ, thu phí theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí"

			nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng không và chất lượng cung cấp dịch vụ đòi hỏi đầu tư lớn và đổi mới công nghệ liên tục theo tiêu chuẩn hiện đại hóa và xu thế toàn cầu.	
		Công ty Cổ phần Nhà ga Quốc tế Cam Ranh (CRTC) (Cv số 315/CRTC-ĐH ngày 04/6/2025)	Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không: CRTC kiến nghị thực hiện phương án 2 (phí đảm bảo an ninh hàng không).	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn - Quốc hội khóa XV (Cv số 75/ĐDBQH-VP ngày 03/6/2025)	Về giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không: tại khoản 3, 4 Điều 102 dự thảo Luật đưa ra 02 phương án. Phương án 1 (Giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không), Phương án 2 (phí bảo đảm an ninh hàng không). Sau khi nghiên cứu, Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn đề nghị xem xét chọn phương án 1. Bởi vì: Theo quy định tại khoản 6 Điều 4 Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13/10/2015 của Chính phủ quy định về an ninh hàng không: “Dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không là dịch vụ có thu liên quan đến việc thực hiện các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không, bao gồm: Kiểm soát an ninh hàng không; kiểm tra an ninh hàng không; soi chiếu an ninh hàng không; giám sát an ninh hàng không; lục soát an ninh hàng không; canh gác bảo vệ tàu bay; hộ tống người, phương tiện, đồ vật lưu giữ, di chuyển trong khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay.” Như vậy, dịch vụ bảo đảm an ninh hàng	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.

			không là dịch vụ cụ thể do tổ chức, doanh nghiệp thực hiện, hướng tới đối tượng sử dụng xác định và có giá trị thanh toán rõ ràng và là dịch vụ công ích do Bộ Giao thông vận tải tổ chức cung cấp (quy định tại khoản 3 Điều 3 của Nghị định số 92/2015). Thực tế hiện bay, dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không được cung cấp bởi các doanh nghiệp và tính theo giá dịch vụ do Bộ Giao thông vận tải quyết định hoặc hướng dẫn áp dụng, không phải là “phí” thu ngân sách. Đây không phải khoản thu bắt buộc mang tính chất công quyền, nên việc xác định đây là một loại giá dịch vụ là phù hợp. Việc lựa chọn phương án 1 đảm bảo phù hợp, thống nhất với quy định tại khoản 1 Điều 3 Luật Phí và lệ phí năm 2015 “Phí là khoản tiền mà tổ chức, cá nhân phía trả nhằm cơ bản bù đắp chi phí và mang tính phục vụ khi được cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập và tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được quy định trong Danh mục phí ban hành kèm theo Luật này” và cách hiểu về “giá dịch vụ” theo các quy định hiện hành có liên quan, đó là khoản tiền trả cho tổ chức, cá nhân cung ứng dịch vụ và Điều 73 Luật Giá năm 2023. Mặt khác, áp dụng cơ chế giá dịch vụ cho phép các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ chủ động điều chỉnh mức giá phù hợp với	
--	--	--	--	--

			chi phí thực tế phát sinh, đồng thời không bị ràng buộc bởi quy trình xây dựng và ban hành mức phí như theo quy định của Luật Phí và lệ phí. Tuy nhiên, để đảm bảo tính minh bạch, công khai và hiệu quả trong thực hiện, đề nghị cần ban hành khung giá hoặc mức giá trần phù hợp để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, đảm bảo công khai, minh bạch và phòng tránh lạm thu. Ngoài ra, tại khoản 3 Điều 102 dự thảo Luật có dẫn chiếu đến quy định tại khoản 5 Điều này của dự thảo.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Bắc Kạn - Quốc hội khóa XV (Cv số 75/ĐDBQH-VP ngày 03/6/2025)	Qua rà soát, cho thấy, Điều 102 không có khoản 5. Do đó, đề nghị Ban soạn thảo rà soát, điều chỉnh lại cho phù hợp.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa lỗi dẫn chiếu.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai – Quốc hội khóa XV (Cv số 554/ĐDBQH-VP ngày 02/6/2025)	Tại Điều 102. Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không: đề nghị Ban soạn thảo lựa chọn Phương án 2. Lý do: Phù hợp với luật Phí và lệ phí, cho phép ban hành quy định cụ thể về mức thu, cơ chế thu, sử dụng và quản lý phí. Đồng thời, đề nghị bổ sung “phí bảo đảm an ninh hàng không” vào danh mục các loại phí trong Luật Phí và lệ phí, bảo đảm cơ sở pháp lý đầy đủ và thống nhất để triển khai.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 102 dự thảo Luật, đề nghị lựa chọn Phương án 2 là phí bảo đảm an ninh hàng không; bởi vì, an ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ, do đơn vị của Bộ Công an thực hiện.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Bộ Giáo dục và Đào tạo (Cv	Khoản 3 Điều 102: đồng ý phương án 2 quy	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý

		số 2908/BGDDĐT-PC ngày 09/6/2025)	định về phí bảo đảm an ninh hàng không	kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025)	a) TCTHK xin kiến nghị lựa chọn Phương án 2 (phí bảo đảm an ninh hàng không) để thống nhất với nội dung tại khoản 3 Điều 103 (Phí đảm bảo an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định) và phù hợp với Thông lệ quốc tế (theo IATA). b) Khoản 3 của cả 02 phương án: TCTHK xin kiến nghị xem xét lại việc dẫn chiếu đến Khoản 5 do Điều này chưa có Khoản 5.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Thanh tra Chính phủ (Cv số 1081/STTCP-C. VII ngày 11/6/2025)	Tại Điều 102 của Dự thảo, đề nghị xem xét lựa chọn Phương án 2 (phí bảo đảm an ninh hàng không), vì đây là khoản chi phí hành khách phải trả cho dịch vụ mà mình đã sử dụng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Cục Hàng hải và đường thủy Việt Nam (Cv số 2047/CHHĐTVN-PC ngày 05/6/2025)	Tại khoản 3 Điều 102 dự thảo Luật: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, chỉnh sửa lại quy định dẫn chiếu do điều này không có khoản 5.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Dự thảo như sau: “ <i>khi hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán tại khoản 4 Điều này.</i> ”
	Điều 103. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều của các luật có liên quan	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh (Cv số 809/SXD-VT ngày 30/5/2025)	Thống nhất theo Phương án 1 tại điểm đ khoản 2 Điều 103 (Bổ sung dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Công an định giá cụ thể tại số thứ tự 7 Phụ lục số 02). Lý do: sửa đổi cơ quan chủ trì định giá đối với giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không từ Bộ Giao thông vận tải thành Bộ Công an tại Luật Giá, phù hợp với các quy định hiện hành.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân	Tại Điều 103 dự thảo Luật đề nghị xem xét	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý

		dân tỉnh Hà Tĩnh (Cv số 2469/SXD-QLVT4 ngày 03/6/2025)	“Phí bảo đảm an ninh hàng không” lựa chọn phương án 2 như sau: 3. Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 4 mục V Phụ lục số 01 Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau: “4.9: Phí bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định”.	kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định (Cv số 1636/SXD-QLVT,PT&NL ngày 02/6/2025)	Tại Điều 103 đề nghị sử dụng “Phương án 2: 3. Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 4 mục V Phụ lục số 01 Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau: “4.9: Phí bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định”.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 499/VMSC-TCCB ngày 03/5/2025)	Tại Điều 103 của Dự thảo Luật HKDDVN, lựa chọn Phương án 2: 3. Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 4 mục V Phụ lục số 01 Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau: “4.9: Phí bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Gia Lai - Quốc hội khóa XV (Cv số 554/ĐĐBQH-VP ngày 02/6/2025)	Tại Điều 103. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều của các luật liên quan Đề nghị Ban soạn thảo lựa chọn Phương án 1. Lý do: Phù hợp với tính chất đặc thù của an ninh hàng không - là lĩnh vực liên quan trực tiếp đến an ninh quốc gia, cần được	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.

			thực hiện bởi các đơn vị có chức năng công quyền thay vì doanh nghiệp. Đảm bảo hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước và phù hợp với quy định tại Điều 98 dự thảo Luật về phân công Bộ Công an là cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không.	
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại Điều 103 dự thảo Luật về sửa đổi, bổ sung các luật có liên quan, đề nghị lựa chọn Phương án 2 là sửa đổi, bổ sung Luật Phí và lệ phí cho đồng bộ, thống nhất với nội dung lựa chọn Phương án 2 tại Điều 102 dự thảo Luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật.
		Bộ Giáo dục và Đào tạo (Cv số 2908/BGDĐT-PC ngày 09/6/2025)	Điểm đ khoản 2 Điều 103: đồng ý Phương án 2 “Sửa đổi, bổ sung số thứ tự 4 mục V Phụ lục số 01 Danh mục phí, lệ phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau: 4.9: Phí bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định”. Lý do: để phù hợp với quan điểm an ninh hàng không là nhiệm vụ công vụ, do đơn vị của Bộ Công an thực hiện, theo đó bổ sung phí bảo đảm an ninh hàng không vào danh mục phí, lệ phí tại Luật Phí, lệ phí được nêu tại Tờ trình.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Thanh tra Chính phủ (Cv số 1081/STTCP-C. VII ngày 11/6/2025)	Tại Điều 103 của Dự thảo, đề nghị xem xét lựa chọn Phương án 2 vì Bộ Tài chính là cơ quan có trách nhiệm quản lý, thống nhất quy định chi tiết các loại phí, lệ phí.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Cục Hàng hải và đường thủy Việt Nam (Cv số	Tại Điều 103 dự thảo Luật, đề nghị chọn phương án 2, quy định: “Phí bảo đảm an	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ

		2047/CHHĐTVN-PC ngày 05/6/2025)	ninh hàng không do Bộ Tài chính quy định” nhằm thống nhất 01 đầu mối là Bộ Tài chính quy định chung các loại phí, lệ phí trong phạm vi toàn quốc.	Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”. Danh mục phí, lệ phí đã được quy định tại Luật Phí, lệ phí.
	Điều 104	Cục đường sắt Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 1155/CĐSVN-PCTT ngày 02/6/2025)	Khoản 3 Điều 104: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, xác định rõ các điểm, khoản, Điều giao Chính phủ quy định chi tiết trong dự thảo Luật. Việc quy định giao Chính phủ quy định như dự thảo Luật là quá rộng.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát các nội dung về giao quy định chi tiết tại dự thảo để đảm bảo đầy đủ các nội dung giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Điện Biên - Quốc hội khóa XV (Cv số 96/ĐĐBQH-VP ngày 04/6/2025)	Dự thảo Luật quy định 01 khoản (khoản 3 Điều 104 - Hiệu lực thi hành) giao “3. Chính phủ quy định chi tiết về tàu bay và khai thác tàu bay; quản lý hoạt động bay; quản lý, khai thác cảng hàng không; an ninh hàng không; an toàn hàng không; vận tải hàng không; Nhà chức trách hàng không Việt Nam; các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng và hướng dẫn thực hiện Luật này”. So với Luật hiện hành thì việc giao quy định chi tiết tại dự thảo Luật này chưa thể hiện sự phân cấp giữa thẩm quyền ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết của Chính phủ và các Bộ, ngành. Luật HKDDVN hiện hành có rất nhiều nội dung phân cấp, giao các Bộ, ngành quy định chi tiết. Đề nghị Cơ quan soạn thảo rà soát, xác định cụ thể các nội dung thuộc thẩm quyền của Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương hướng dẫn chi tiết, làm cơ sở cho các cơ quan này chủ động trong quá trình xây dựng và ban hành	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát các nội dung về giao quy định chi tiết tại dự thảo để đảm bảo đầy đủ các nội dung giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết.

			văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền. Đây là nội dung rất quan trọng để các văn bản quy định chi tiết thi hành luật được ban hành kịp thời, đầy đủ, đúng tiến độ và có hiệu lực thi hành đồng thời với hiệu lực thi hành của Luật, tránh tình trạng “nợ đọng văn bản” hướng dẫn thi hành, ảnh hưởng đến tính khả thi của Luật.	
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều 104. Hiệu lực thi hành: cần xác định rõ lộ trình chuyển tiếp các giấy phép, chứng nhận đang áp dụng theo luật hiện hành để tránh gián đoạn hoạt động vận tải hoặc khai thác.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì lý do: do Luật HKDDVN không có quy định cụ thể về thủ tục hành chính do việc chuyển tiếp các giấy phép, chứng nhận sẽ được quy định cụ thể tại văn bản quy phạm pháp luật quy định trực tiếp TTHC.
		Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Tại khoản 3 Điều 104 dự thảo Luật về hiệu lực thi hành: a) Đề nghị bổ sung quy định giao Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng tại Cảng hàng không; do tại Điều 30 dự thảo Luật mới chỉ quy định mang tính nguyên tắc chung, cần được cụ thể hóa, nhất là loại hình đầu tư sân bay, công trình thiết yếu tại cảng hàng không thuộc Danh mục cảng hàng không liên quan trực tiếp đến quốc phòng, an ninh quốc gia để đảm bảo thuận lợi trong quá trình tổ chức thực hiện. b) Đề nghị bổ sung quy định giao Chính phủ quy định chi tiết về tàu bay, khai thác tàu bay, quản lý hoạt động bay tàu bay công vụ và tàu bay quân sự để tạo cơ sở pháp lý cho Bộ Công an, Bộ Quốc phòng tham mưu	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát các nội dung về giao quy định chi tiết tại dự thảo để đảm bảo đầy đủ các nội dung giao thẩm quyền Chính phủ quy định chi tiết; làm rõ phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật, theo đó, trường hợp hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác phục vụ mục đích công vụ lựa chọn áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này thì Chính phủ sẽ quy định chi tiết.

			Chính phủ xây dựng Nghị định quy định chi tiết về nội dung này đáp ứng yêu cầu thực tiễn.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Hiệu lực thi hành: có ý kiến đề nghị xác định cụ thể lộ trình chuyển tiếp các giấy phép, chứng nhận đang áp dụng theo luật hiện hành để tránh gián đoạn hoạt động vận tải hàng không hoặc khai thác tàu bay.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì lý do: Do Luật HKDDVN không có quy định cụ thể về thủ tục hành chính do việc chuyển tiếp các giấy phép, chứng nhận sẽ được quy định cụ thể tại văn bản quy phạm pháp luật quy định trực tiếp TTHC.
Điều 159 (Luật hiện hành)	Vụ Hợp tác quốc tế - Bộ Xây dựng (Cv số 226/HTQT ngày 03/6/2025)	Tại Dự thảo đề nghị bỏ “Điều 159. Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ” và những nội dung này sẽ được Chính phủ quy định tại văn bản hướng dẫn thi hành: Đề nghị bổ sung: “...Chính phủ sẽ quy định chi tiết cấp phép vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ...” để Chính phủ có cơ sở ban hành Nghị định hướng dẫn thi hành Luật về việc này, đồng thời đề nghị bổ sung điều khoản chuyển tiếp trong Dự thảo Luật do thực tế hiện nay vẫn có các chuyến bay thuộc diện nêu trên đề xuất bay đi/đến Việt Nam cần cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 58 như sau: “2. Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với các loại hàng hóa đặc biệt là vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ chỉ được thực hiện khi cơ quan có thẩm quyền cấp phép. 3. Việc vận chuyển hàng hóa thuộc danh mục hàng nguy hiểm hoặc hàng hóa đặc biệt hạn chế vận chuyển bằng đường hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật khác liên quan.”	
điều khoản về tàu bay ở Chương 2	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Quy định thêm về quyền chiếm hữu đối với tàu bay trong Luật.	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung quy định tại điểm b Khoản 1 Điều 16 các quyền và đăng ký các quyền đối với tàu bay.	
điều khoản về tàu bay ở Chương 2	Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày	Bổ sung khái niệm Giấy chứng nhận loại “Là tài liệu do quốc gia thiết kế cấp cho thiết kế của tàu bay, loại động cơ, loại cánh	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay quy định khung, các vấn đề chung, mang	

		04/6/2025)	quạt rằng thiết kế này đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện bay”. Bổ sung điều khoản về “Duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay”. Làm rõ việc công nhận lẫn nhau chứng chỉ, giấy phép do các Quốc gia thành viên ICAO cấp.	tính nguyên tắc do vậy nội dung, cấu trúc và vai trò của chương trình an toàn hàng không quốc gia sẽ được quy định chi tiết trong nghị định về an toàn hàng không.
	Chương III - Cảng hàng không	Công ty Cổ phần Nhà ga Quốc tế Cam Ranh (CRTC) (Cv số 315/CRTC-ĐH ngày 04/6/2025)	Kiến nghị bổ sung: 1. Nhà ga hành khách tại cảng hàng không được hiểu là một trong những công trình thiết yếu có thể được đầu tư theo hình thức Đối tác Công tư PPP hoặc bằng vốn tư nhân. Đồng thời bổ sung quy định về quản lý, khai thác, và chuyển nhượng, chuyển giao tài sản hạ tầng cảng hàng không, đặc biệt trong trường hợp xã hội hóa đầu tư. 2. Quy định cụ thể về việc áp dụng mô hình PPP để xây dựng cơ chế hợp tác công - tư rõ ràng, minh bạch hoặc thêm một chương riêng (ví dụ: Chương về Hợp tác công - tư trong Hàng không Dân dụng) quy định các nguyên tắc, phạm vi, và quy trình áp dụng PPP. 3. Cần làm rõ “Khái niệm Người khai thác cảng” và “Doanh nghiệp cảng” và quyền hạn. 4. Xác định rõ trách nhiệm, quyền hạn của từng chủ thể trong việc đầu tư xây dựng	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: 1. Điều 30 Dự thảo Luật đã quy định những nội dung mang tính nguyên tắc, các hình thức và đối tượng được đầu tư tại cảng hàng không. Các nội dung về quản lý, khai thác, và chuyển nhượng, chuyển giao tài sản hạ tầng cảng hàng không, đặc biệt trong trường hợp xã hội hóa đầu tư sẽ được quy định chi tiết tại Nghị định của Chính phủ. 2. Các nội dung hướng dẫn áp dụng PPP được thực hiện theo quy định của Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư, không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này. 3. Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ các khái niệm về Doanh nghiệp cảng (Khoản 10 Điều 2) và người khai cảng (Khoản 22 Điều 2). - Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ các nguyên tắc đầu tư xây dựng tại Điều

			cảng hàng không, xây dựng Nhà ga hành khách, bao gồm cả quyền được nâng cấp mở rộng công trình trên đất được giao để khai thác. 5. Hiện nay tại Việt Nam có 22 cảng hàng không, trong đó có 21 cảng do ACV quản lý và khai thác, 01 cảng hàng không do Tập đoàn Sungroup quản lý và khai thác, tất cả các cảng hàng không đều là sân bay lưỡng dụng. Do vậy, đề nghị làm rõ cụm từ “Cảng hàng không liên quan trực tiếp đến an ninh quốc phòng”. Xác định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, xây dựng Nhà ga hành khách.	30. Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy Danh mục cảng hàng không liên quan trực tiếp đến an ninh quốc phòng sẽ được quy định hướng dẫn tại Nghị định của Chính phủ.
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan để thống nhất sử dụng cụm từ “lưỡng dụng” hoặc “dùng chung”; hiện nay, Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay và Nghị quyết số 01/2025/NĐ-CP ngày 01/6/2025 của Chính phủ về đầu tư mở rộng Cảng hàng không quốc tế Phú Quốc đang sử dụng cụm từ “dùng chung” để phù hợp với chuyên ngành hàng không và quốc tế.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo. Thống nhất quy định tại Luật này: với mục đích sử dụng công trình sử dụng thuật ngữ “lưỡng dụng”, với đất sử dụng thuật ngữ “dùng chung” để thống nhất với thuật ngữ tại Luật đất đai và Luật quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự.
		Bộ Quốc phòng (Cv số 3244/BQP-TM ngày 07/6/2025)	Bổ sung quy định về cho phép chuyển đổi cảng hàng không dân dụng thành cảng hàng không dùng chung hoặc quân sự và quy định rõ thẩm quyền quyết định chuyển đổi trong trường hợp cần thiết.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên vì: việc xác định tính chất sân bay lưỡng dụng từ trước đến nay đã được quy định trong bước lập quy hoạch hệ thống cảng hàng không, quy hoạch cảng hàng không. Theo đó khi xây

				dựng Nghị định về quản lý, khai thác cảng sẽ quy định chi tiết nội dung này và không cần quy định riêng thủ tục hành chính để giảm bớt TTHC (bao gồm cả TTHC nội bộ)
		Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025)	Tại tất cả các Điều khoản có đề cập đến cảng hàng không sân bay (đặc biệt là các quy định tại Chương III: cảng hàng không), đề nghị điều bổ sung quy định về quản lý các nội dung tương ứng (bao gồm nhưng không giới hạn bởi các quy định về quy hoạch, xây dựng, phát triển, quản lý, khai thác, vận hành, kinh doanh...) đối với các bãi/điểm cất hạ cánh (trực thăng, thủy phi cơ, taxi bay, UAV ...) vì: - Trong dự thảo chưa thể hiện quan tâm đúng mức đến loại hình hoạt động hàng không chung nói trên trong điều kiện dự báo trong những năm tới hoạt động hàng không chung sẽ phát triển rất sôi động (phù hợp với chiến lược, chính sách phát triển khoa học công nghệ của Đảng, Nhà nước ta).	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung chi tiết sẽ được quy định tại Nghị định hướng dẫn Luật.
	Chương V	Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Đề nghị xem xét, bổ sung quy định tại Chương V về xử lý đối với hành lý, tài sản của hành khách bị bỏ quên tại khu vực Cảng hàng không. Cơ sở đề nghị: - Hiện tại chưa có văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh đối với đối tượng này, chỉ có văn bản quy phạm hướng dẫn xử lý đối với hành lý không có người nhận trong khu	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: Luật này chỉ quy định các vấn đề liên quan đến hoạt động dân dụng, các vấn đề liên quan đến quyền tài sản dân sự đề nghị thực hiện theo quy định của pháp luật khác.

			vực hải quan quản lý. - Doanh nghiệp khai thác Cảng đang phải vận dụng Bộ luật Dân sự để xử lý đối với các tài sản, hành lý bị bỏ quên tại khu vực Cảng hàng không sân bay (trừ khu vực do hải quan quản lý). Do đó trong thực tế thực hiện còn nhưng vấn đề khó khăn như: + Quy trình xử lý kéo dài, thủ tục, đầu mỗi xử lý chưa thống nhất do chưa có văn bản quy phạm điều chỉnh chi tiết đối tượng này + Cảng phải tự lưu giữ tài sản, hành lý bỏ quên do các đơn vị có thẩm quyền theo quy định Bộ luật dân sự (UBND Cấp Huyện, UBND cấp xã, Cơ quan công an địa phương) không đủ điều kiện bố trí mặt bằng lưu giữ. Thực tế, hàng hoá, tài sản bỏ quên có số lượng rất nhiều, phải lưu giữ thời gian dài theo quy định của Bộ luật dân sự khiến hao tổn chi phí cho kho lưu giữ, nhân sự thực hiện bảo quản.	
		Công ty Cổ phần Nhà ga Quốc tế Cam Ranh (CRTC) (Cv số 315/CRTC-ĐH ngày 04/6/2025)	- Bổ sung quy định cụ thể về quyền lợi của hành khách trong các trường hợp hủy chuyến, chậm chuyến do thiên tai hoặc các sự kiện bất khả kháng. - Quy định trách nhiệm của hãng hàng không trong việc cung cấp thông tin minh	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: - Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo để ưu tiên đảm bảo tối đa quyền lợi của hành khách, đặc biệt trong trường hợp hành khách không có lỗi mà chuyến bay bị chậm hủy, nguyên tắc này đảm bảo thực hiện Công ước Montreal 1999 mà Việt Nam là thành viên và thông lệ quốc tế. - Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến của Tổng công ty hàng không Việt Nam

			bạch và hỗ trợ hành khách (như cung cấp bữa ăn, chỗ ở) trong trường hợp gián đoạn chuyến bay. - Phát triển hàng không chung: Quy định rõ khung pháp lý cho hàng không chung, bao gồm các hoạt động bay cá nhân, bay thuê bao, và bay huấn luyện.	và bỏ thuật ngữ “vận chuyển bị gián đoạn” tại Dự thảo do đó sẽ không còn quy định trách nhiệm của hãng hàng không trong việc cung cấp thông tin minh bạch và hỗ trợ hành khách (như cung cấp bữa ăn, chỗ ở) trong trường hợp gián đoạn chuyến bay. - Dự thảo Luật đã quy định những nguyên tắc hoạt động hàng không chung tại Điều 60 Dự thảo. Nội dung hướng dẫn chi tiết sẽ được quy định tại văn bản hướng dẫn Luật.
	Chương V	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Về vận tải hàng không và hàng không chung: có ý kiến đề nghị bổ sung quy định xử lý đối với hành lý, tài sản của hành khách bị bỏ quên tại khu vực Cảng hàng không.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: Luật này chỉ quy định các vấn đề liên quan đến hoạt động dân dụng, các vấn đề liên quan đến quyền tài sản dân sự đề nghị thực hiện theo quy định của pháp luật khác.
	Mục 2 Chương VII	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Các quy định về giám sát viên an toàn hàng không (Điều 84 và Điều 85) là cần thiết, nhưng cần làm rõ quyền hạn của họ trong trường hợp phát hiện vi phạm, để tránh chồng chéo với các cơ quan khác. Đề xuất bổ sung quy định về đào tạo liên tục cho giám sát viên và cơ chế xử lý khiếu nại, đồng thời đảm bảo rằng các báo cáo điều tra được công khai một phần để học hỏi từ các sự cố, nhưng vẫn bảo vệ thông tin nhạy cảm.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát để tránh chồng chéo nhiệm vụ giữa các cơ quan, đơn vị. Dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do các nội dung quy định quyền hạn, đào tạo, báo cáo hoạt động của giám sát viên sẽ được quy định chi tiết trong nghị định về an toàn hàng không và các văn bản hướng dẫn Luật, đảm bảo tuân thủ các Phụ ước của Công ước Chicago và các khuyến cáo thực hành của ICAO liên quan đến giám sát viên an toàn hàng không.

Chương VIII	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân thành phố Hồ Chí Minh (Cv số 1004/SXD-QLVT ngày 04/6/2025)	Dự thảo quy định rõ về đào tạo và chứng chỉ cho nhân viên hàng không, nhưng đề xuất mở rộng bao gồm các chương trình hỗ trợ sức khỏe tâm lý, đặc biệt cho thành viên tổ lái (Điều 89), nhằm giảm rủi ro từ áp lực công việc. Bổ sung thêm yêu cầu về đánh giá sức khỏe định kỳ và chương trình hỗ trợ phúc lợi, phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế về lao động hàng không	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung quy định chi tiết về đào tạo và chứng chỉ cho nhân viên hàng không sẽ được quy định trong văn bản hướng dẫn Luật. Điều 87 Dự thảo đã có quy định về đánh giá sức khỏe đối với một số loại nhân viên hàng không để tuân thủ quy định của Phụ ước 1 Công ước Chicago và thông lệ quốc tế liên quan đến sức khỏe nhân viên hàng không. Các nội dung khác liên quan đến chương trình hỗ trợ phúc lợi của người lao động không thuộc phạm vi của Luật này và hệ thống các văn bản hướng dẫn của ICAO, Bộ Xây dựng sẽ phối hợp với Bộ lao động thương binh và xã hội để nghiên cứu nội dung này.
Chương IX	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày 11/6/2025)	Có ý kiến cho rằng để thống nhất với Luật Đầu tư công, Luật Doanh nghiệp và có sự lựa chọn phương án phù hợp; đề nghị quy định rõ về hai khái niệm: nhiệm vụ công vụ (phương án 1) và dịch vụ công ích (phương án 2) trên cơ sở.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: 02 khái niệm nhiệm vụ công vụ và dịch vụ công ích đã được điều chỉnh theo quy định của pháp luật về cán bộ, công chức và doanh nghiệp.
Chương IX	Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	a) Quy định chuyển tiếp cho giấy phép, chứng chỉ: Nhiều giấy phép (giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, chứng chỉ nhân viên hàng không, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay...) được cấp theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam	a) Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: các đối tượng bị điều chỉnh bởi Luật HKDDVN 2006 không bị tác động, những đối tượng và phạm vi cần chuyển tiếp sẽ được quy định tại các văn bản hướng dẫn Luật. Trong

		hiện hành vẫn còn hiệu lực. Do đó, TCTHK xin kiến nghị Dự thảo Luật sửa đổi cần ghi rõ tất cả giấy phép, chứng chỉ, phê chuẩn đã cấp theo Luật hiện hành tiếp tục có giá trị đến hết hạn, không cần cấp lại, trừ trường hợp có quy định mới sẽ thực hiện theo lộ trình cụ thể. Lý do: Giúp doanh nghiệp ổn định hoạt động, không bị gián đoạn. b) Do dự thảo Luật sửa đổi có tính chuyên ngành cao, nhiều nội dung sẽ ủy quyền cho Chính phủ, Bộ Xây dựng, Bộ Công an... quy định chi tiết, TCTHK xin kiến nghị trong Điều khoản thi hành xem xét liệt kê rõ các nhóm vấn đề cần văn bản hướng dẫn (ví dụ: điều kiện kinh doanh hàng không, an ninh hàng không, quản lý slot, giá dịch vụ...). Đồng thời, các văn bản này cần ban hành ngay sau khi Dự thảo Luật sửa đổi có hiệu lực, tránh phát sinh khoảng trống pháp lý tạm thời, để doanh nghiệp có đầy đủ cơ sở pháp lý hoạt động./.	quá trình điều chỉnh Dự thảo, Bộ Xây dựng tiếp tục rà soát, trường hợp cần thiết sẽ bổ dung Điều khoản chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật có hiệu lực thi hành. b) Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 3 Điều 103 như sau “3. Chính phủ quy định chi tiết về tàu bay, cảng hàng không, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận tải hàng không thương mại, hàng không chung, hàng không chuyên dụng, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng và hướng dẫn thực hiện Luật này.”
Chương IX	Công ty cổ phần Hải Âu (Cv số 186/2025/HKHA ngày 09/6/2025)	HKHA kiến nghị Luật thay thế có nghiên cứu bổ sung quy định về an ninh hàng không áp dụng tại các Sân bay chuyên dụng; bãi cất hạ cánh; nhà khai thác hàng không chuyên dụng và tổ chức, cá nhân hoạt động hàng không chung. Quy định của Luật thay thế sẽ là hành lang pháp lý quan trọng để triển khai các hình thức quản lý an ninh hàng không phù hợp và đồng bộ với các loại hình khai thác hàng không dân	Dự thảo Luật hiện nay chỉ quy định các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc về an ninh hàng không do vậy nội dung quản lý cảng hàng không chuyên dụng, bãi cất hạ cánh sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định của Chính phủ, các nội dung chi tiết mang tính kỹ thuật sẽ do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng và Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư hướng dẫn.

			dụng ngày càng trở nên phong phú tại Việt Nam.	
	Chương X	Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh – Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐDBQH-VP ngày 11/6/2025)	Về quản lý nhà nước về hàng không dân dụng: có ý kiến đề nghị cần phân định thẩm quyền giữa các Bộ và cơ quan ngang bộ trong đầu tư cảng hàng không và bảo đảm an ninh. Đồng thời, điều chỉnh khái niệm “nhà chức trách an ninh hàng không” thành “cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng” hoặc “đơn vị quản lý nhà nước về hàng không dân dụng” để đảm bảo tính thống nhất trong ngôn ngữ và kỹ thuật lập pháp.	Triển khai Nghị quyết 18/NQ-TW theo đó Dự thảo Luật đã quy định tại Khoản 5 Điều 97: “5. Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không;”. Đồng thời khái niệm “Nhà chức trách an ninh hàng không” để đảm bảo địa vị pháp lý và vai trò của cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không khi thực hiện các nhiệm vụ quốc tế với ICAO cần thiết phải quy định thống nhất thuật ngữ với nhà chức trách hàng không.
	Khác	Bộ Công an (Cv số 2502/BCA-V03 ngày 10/6/2025)	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về trách nhiệm của các bộ, cơ quan ngang bộ trong triển khai thi hành Luật; theo đó, Bộ Công an có trách nhiệm: a) Trình cấp có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện công tác quản lý nhà nước về an ninh hàng không và bảo đảm an ninh hàng không. b) Tổ chức thực hiện bảo đảm an ninh hàng không (thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế; kiểm tra, soi chiếu, giám sát, kiểm soát an ninh hàng không đối với chuyến bay; đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; tổ chức hoạt động của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không...); thực hiện các nhiệm vụ liên	Bộ Xây dựng tiếp thu, các nội dung phân công trách nhiệm các cơ quan thuộc Chính phủ sẽ được Chính phủ quy định tại văn bản hướng dẫn thi hành theo tinh thần của Nghị quyết số Nghị quyết 18-NQ/TW năm 2017 về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả, Nghị quyết số 66-NQ/TW năm 2025 về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, Công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03-05-2025 của BCĐ về Tổng kết thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW.

			quan đến chương trình an ninh hàng không.	
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, chỉ quy định về vận tải, quyền, nghĩa vụ của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải; không nên đưa thêm các quy định khác tại Luật để có thể quy định linh hoạt tại các văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật (như quy định về Điều lệ vận chuyển, đơn giản hóa thủ tục hàng không, hoạt động bán dịch vụ vận chuyển hàng không thương mại).	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay trên cơ sở kế thừa và giản lược từ Luật hiện hành, đồng thời được xây dựng trên cơ sở đưa ra những quy định “khung”, mang tính nguyên tắc cơ bản về các vấn đề liên quan đến vận tải, quyền, nghĩa vụ của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, cân nhắc gộp quy định về vận chuyển hành khách và từ chối vận chuyển hành khách (Điều 51, 52); gộp quy định về quyền, nghĩa vụ của hành khách (Điều 53, 54); gộp quy định về vận chuyển hàng hóa và các trường hợp hàng hóa bị từ chối vận chuyển (Điều 55, 56).	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: nội dung của (Điều 50, 51), (Điều 54, 55) có tính chất khác nhau, không thể gộp chung nhằm đảm bảo kết cấu xuyên suốt của Dự thảo Luật. Đồng thời, Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến, xem xét hợp nhất quy định về quyền, nghĩa vụ của hành khách (Điều 52, 53) thành một điều luật chung trong Dự thảo Luật.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Yên (Cv số 1467/SXD-QLVTPT ngày 03/6/2025)	Cơ quan soạn thảo xem xét đánh số trang cho dự thảo Luật để đảm bảo theo quy định tại khoản 7 Mục I Phụ lục I kèm theo Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật “Trang của văn bản được đánh số thứ tự bằng số Ả Rập, cỡ chữ 13, kiểu chữ đứng, không hiển thị số trang thứ nhất, đặt canh giữa theo chiều ngang trong phần lề trên của văn bản”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa Dự thảo theo quy định của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu (Cv số 877/SXD-VP ngày 03/6/2025)	Theo Nghị định số 78/2025/NĐ-CP: Quy định thể thức, kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật: Tên loại văn bản được trình bày bằng chữ in hoa, cỡ chữ 14, kiểu chữ đứng, đậm, đặt canh giữa theo chiều ngang của văn bản; Tên gọi của văn bản được trình bày bằng chữ in thường, cỡ chữ 13 - 14, kiểu chữ đứng, đậm; đặt dưới tên loại văn bản và canh giữa theo chiều ngang của văn bản; Dưới tên gọi của văn bản có đường kẻ ngang, nét liền, có độ dài bằng từ 1/3 đến 1/2 độ dài của dòng chữ và đặt ở giữa, cân đối so với dòng chữ.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo theo quy định của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
		Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu (Cv số 877/SXD-VP ngày 03/6/2025)	- Dự thảo Luật: Thiếu đánh số trang Trang của văn bản được đánh số thứ tự bằng số Ả Rập, cỡ chữ 13, kiểu chữ đứng, không hiển thị số trang thứ nhất, đặt canh giữa theo chiều ngang trong phần lề trên của văn bản (Theo Nghị định số 78/2025/NĐ-CP).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo theo quy định của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Nội dung dự thảo Luật so với Luật HKDDVN năm 2006 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) theo hướng không quy định tên bộ, ngành và nhiệm vụ, quyền hạn của bộ, ngành vào trong Luật (Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về các ngành, lĩnh vực, thực hiện phân công phạm vi quản lý nhà nước cho các bộ, cơ quan ngang bộ), Chính phủ sẽ quy định chi tiết và hướng dẫn thực hiện Luật tại Nghị định về các quy định nêu trên. Tuy nhiên, để đảm bảo việc quy định triệt để theo hướng nêu trên tại	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến Bộ Công an và Bộ Quốc phòng, một số nội dung phải thực hiện phna định trong luật để đảm bảo các quy định của ICAO, các nội dung chi tiết, trách nhiệm cụ thể sẽ được quy định tại Nghị định hướng dẫn chi tiết.

			Luật, đề nghị xem xét chuyển một số nội dung quy định tại khoản 3, 4, 5, 6 và 7 Điều 98; khoản 3 Điều 99; khoản 1 và 2 Điều 101 (đang quy định về thẩm quyền, trách nhiệm của các Bộ và UBND các cấp) sẽ được quy định chi tiết tại Nghị định hướng dẫn để đảm bảo tính thống nhất.	
		Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng (Cv số 486/KCHT-GT ngày 03/6/2025)	Đề nghị bổ sung 01 (một) Điều quy định về Điều khoản chuyển tiếp.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: các đối tượng bị điều chỉnh bởi Luật HKDDVN 2006 không bị tác động, những đối tượng và phạm vi cần chuyển tiếp sẽ được quy định tại các văn bản hướng dẫn Luật. Trong quá trình điều chỉnh Dự thảo, Bộ Xây dựng tiếp tục rà soát, trường hợp cần thiết sẽ bổ sung Điều khoản chuyển tiếp để đảm bảo tính khả thi khi Luật có hiệu lực thi hành.
		VATM	Kiến nghị sửa đổi từ “tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu” thành “cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu” như Luật HKDDVN hiện hành. Lý do: 1. Phù hợp với việc tiếp tục kế thừa, phát huy những ưu điểm của Luật HKDDVN hiện hành về chủ thể Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có các cơ sở cung cấp dịch vụ (operational units) thuộc cơ cấu tổ chức của doanh nghiệp phải đáp ứng yêu cầu đủ điều kiện khai thác theo quy định của ICAO. 2. Phù hợp với yêu cầu phối hợp, hiệp đồng	Bộ Xây dựng tiếp thu, sửa đổi từ “tổ chức cung cấp dịch vụ không lưu” thành “cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu”

			tác nghiệp trực tiếp và kịp thời giữa các cơ sở cung cấp dịch vụ; giữa cơ sở cung cấp dịch vụ với tàu bay nhằm đảm bảo an toàn, điều hòa, hiệu quả hoạt động bay	
		Văn phòng Bộ - Bộ Xây dựng (Cv số 333/VP-KSTTHC ngày 04/6/2025)	Tại Dự thảo Luật dự kiến bãi bỏ TTHC Cấp giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay (Điều 50, 51 Luật HKDDVN năm 2006) và TTHC Cấp phép thành lập Văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài (Điều 123 Luật HKDDVN năm 2006). Do vậy, đề nghị cơ quan soạn thảo thực hiện quy trình đánh giá tác động TTHC theo quy định tại Thông tư số 03/2022/TT-BTP ngày 10/2/2022 của Bộ trưởng Bộ Tư pháp hướng dẫn việc đánh giá tác động của TTHC trong lập đề nghị xây dựng văn bản quy phạm pháp luật và soạn thảo dự án, dự thảo văn bản quy phạm pháp luật, đồng thời, bổ sung nội dung này trong mục đánh giá TTHC tại dự thảo Bản đánh giá TTHC, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc trong dự án, dự thảo luật hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	Bộ Xây dựng tiếp thu, thực hiện đánh giá quy trình đánh giá thủ tục hành chính theo quy định của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Thống nhất dùng từ “tàu bay” thay cho “máy bay”	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Dự thảo phù hợp với mục tiêu quản lý.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	SSP & SMS (Safety Programme & Safety Management System): dự thảo đã đề cập sơ bộ đến chương trình an toàn nhưng chưa	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy

		04/6/2025)	nêu rõ nội dung, cấu trúc hoặc vai trò của SSP theo ICAO Annex 19.	định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung, cấu trúc và vai trò của chương trình an toàn hàng không quốc gia sẽ được quy định chi tiết trong nghị định về an toàn hàng không.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Khung pháp lý cho không gian bay không người lái (UAS): hiện vẫn chưa có nội dung điều chỉnh hoạt động bay không người lái – đây là xu hướng rất quan trọng (ICAO DOC 10019) cần có quy định nguyên tắc hoặc giao Chính phủ hướng dẫn chi tiết.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý trong dự thảo Luật để cho phép điều tiết các hoạt động hàng không dân dụng của các phương tiện bay này.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều mới về “Tiếp cận hạ tầng hàng không công bằng”, nội dung dự kiến như sau: “Các tổ chức, cá nhân có đủ điều kiện kinh doanh hàng không dân dụng được quyền tiếp cận bình đẳng, công bằng, minh bạch với cơ sở hạ tầng hàng không bao gồm slot, dịch vụ mặt đất, điều phối bay, khai thác cảng.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung Khoản 1 Điều 6 Dự thảo: “1. Nhà nước có chính sách bảo đảm quyền tự do kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong tiếp cận cơ hội kinh doanh và các nguồn lực của nền kinh tế.”
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều mới về “Mô hình quản trị cảng hàng không có vốn tư nhân”, nội dung dự kiến như sau: “Đối với cảng hàng không có vốn tư nhân hoặc theo hình thức hợp tác công tư, cơ chế quản lý, giám sát và phân phối lợi ích được xác định rõ trong hợp đồng nhượng quyền, hợp đồng PPP, và các quy định liên quan của pháp luật chuyên ngành.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung nội dung tại Điều 30 Dự thảo để quy định rõ ràng các chủ thể tham gia và hình thức đầu tư một cách rõ ràng, công khai, minh bạch.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều mới về “Mô hình quản trị cảng hàng không có vốn tư nhân”, nội dung dự kiến như sau: “Đối với cảng hàng không có vốn	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung nội dung tại Điều 30 Dự thảo để quy định rõ ràng các chủ thể tham gia và hình

		04/6/2025)	<i>tư nhân hoặc theo hình thức hợp tác công tư, cơ chế quản lý, giám sát và phân phối lợi ích được xác định rõ trong hợp đồng nhượng quyền, hợp đồng PPP, và các quy định liên quan của pháp luật chuyên ngành.”</i>	thức đầu tư một cách rõ ràng, công khai, minh bạch.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Điều mới về “Bảo mật thông tin khách hàng” (có thể dẫn chiếu đến Luật chuyên ngành: Luật An ninh mạng, Luật bảo vệ người tiêu dùng), nội dung dự kiến như sau: “1. Hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không và cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải đảm bảo an toàn, bảo mật thông tin cá nhân của hành khách theo quy định của pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân. 2. Việc thu thập, lưu trữ, xử lý và chuyển giao dữ liệu hành khách phải: a) Được sự đồng ý của chủ thể dữ liệu; b) Chỉ được sử dụng vì mục đích khai thác vận chuyển, an ninh hàng không hoặc theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền; c) Đảm bảo lưu trữ an toàn và không được tiết lộ trái quy định. 3. Chính phủ quy định chi tiết về việc bảo vệ dữ liệu hành khách trong lĩnh vực hàng không.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ sung quy định tại Khoản 19 Điều 11. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng. “19. Cố ý tiết lộ trái phép thông tin hành khách sử dụng dịch vụ hàng không.”
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Cập nhật mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo MC99	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo vì: dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy các mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại cụ thể sẽ được quy định tại văn bản hướng

				dẫn. Hiện nay mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo MC99 được Chính phủ hướng dẫn.
		Học viện Hàng không Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 512/HVHK-TTPC ngày 04/6/2025)	Làm rõ nghĩa vụ bảo hiểm bắt buộc của HHK đối với hành khách và bên thứ ba. Quy định BH trách nhiệm dân sự là bắt buộc. “HHK có trách nhiệm mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc cho hành khách, hàng hoá và bên thứ ba theo mức tối thiểu do Chính phủ quy định, phù hợp với các điều ước quốc tế mà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.”	Bộ Xây dựng tiếp thu, bỏ Điều 74 Dự thảo để tránh trùng lặp nội dung. Nội dung Điều 60 Luật HKDDVN là tuân thủ nghĩa vụ quốc gia thành viên Công ước Montreal 1999 và mục đích là hãng hàng không phải mua bảo hiểm để đảm bảo chi trả cho hành khách theo mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển theo quy định của Chính phủ.
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐĐBQH ngày 10/6/2025)	- Đề nghị Ban soạn thảo xem xét bổ sung quy định về “Tổ chức vận tải hành khách công cộng kết nối cảng hàng không”, cụ thể như sau: “Điều... Tổ chức vận tải hành khách công cộng kết nối cảng hàng không Nhà nước khuyến khích và tạo điều kiện phát triển các loại hình vận tải hành khách công cộng (xe buýt, tàu điện, đường sắt đô thị, xe trung chuyển) để kết nối trực tiếp với các cảng hàng không. Quy hoạch chi tiết cảng hàng không phải bố trí khu vực dành riêng cho điểm dừng, đỗ, quay đầu phương tiện công cộng nhằm phục vụ hành khách thuận tiện, an toàn. Cảng hàng không có trách nhiệm phối hợp với chính quyền địa phương và các đơn vị vận tải công cộng để đảm bảo tổ chức giao thông khoa học, giảm thiểu ùn tắc, phục vụ	Bộ Xây dựng tiếp thu chỉnh lý điểm đ Khoản 1 Điều 30: “đ) Tạo điều kiện cho các loại hình vận tải hành khách công cộng kết nối trực tiếp với các cảng hàng không.”. Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy nội dung điều kiện cho các loại hình vận tải hành khách công cộng kết nối trực tiếp với các cảng hàng không sẽ được quy định chi tiết trong Nghị định.

			nhu cầu tiếp cận cảng hàng không bằng phương tiện công cộng.” vì Dự thảo Luật đã thể hiện quan điểm phát triển đồng bộ các phương thức vận tải (tại khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam) và khuyến khích kết nối hạ tầng giữa các loại hình giao thông. Tuy nhiên hiện tại chưa có quy định cụ thể về tổ chức, vận tải hành khách công cộng vào cảng hàng không, nhà ga hành khách, gây thiếu cơ sở pháp lý trong triển khai thực tiễn. Ngoài ra, Việc quy định về tổ chức vận tải hành khách công cộng kết nối cảng hàng không nhằm đáp ứng yêu cầu giảm ùn tắc giao thông khu vực sân bay, nhất là tại các đô thị lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh; thực hiện mục tiêu phát triển bền vững, giảm phát thải khí nhà kính (theo quy định tại Điều 9 dự thảo) và đảm bảo khả năng tiếp cận bình đẳng cho người dân, đặc biệt là người thu nhập thấp, người già, người khuyết tật. Thực tế hiện nay, Hà Nội đã triển khai 08 tuyến kết nối với sân bay Nội Bài. Do vậy việc quy định về “Tổ chức vận tải hàng khách công cộng kết nối cảng hàng không” là cần thiết.	
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội - Quốc hội khóa XV (Cv số 50/ĐDBQH ngày 10/6/2025)	- Đề nghị Ban soạn thảo rà soát các lỗi chính tả trong các điều khoản của dự thảo Luật để chỉnh sửa đồng bộ.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát các lỗi chính tả trong các điều khoản của dự thảo Luật để chỉnh sửa đồng bộ
		Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch (Cv số 2617/BVHTTDL-	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, cân nhắc bổ sung quy định đối với vật	Bộ Xây dựng tiếp thu, cho phép điều tiết các hoạt động hàng không dân

		<i>PC ngày 10/6/2025)</i>	thể bay là Khinh khí cầu; Các dịch vụ bay trực thăng ngắm vịnh, biển...thuộc nhóm vận tải hàng không nào.	dụng của các phương tiện bay này; các dịch vụ bay trực thăng ngắm vịnh, biển... thuộc nhóm vận tải hàng không thương mại không thường lệ. Việc điều tiết loại hình dịch vụ vận tải này sẽ được quy định tại văn bản dưới luật.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	- Đề nghị cân nhắc bổ sung quy định chung về nội dung quản lý tại đầu các Chương tương tự như quy định về quản lý hoạt động bay tại khoản 1 Điều 36 của dự thảo đề thuận lợi trong việc xác định phạm vi quản lý. - Đề nghị rà soát, sắp xếp các nội dung quy định tại các chương, mục theo thứ tự phù hợp, từ quy định chung đến các quy định riêng, cụ thể.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát kỹ thuật soạn thảo để quy định đồng bộ.
		Vụ Kế hoạch - Tài chính - Bộ Xây dựng (Cv số .../KHTC ngày 03/6/2025)	Đề nghị rà soát, cân nhắc gộp quy định tại một số Điều, khoản có nội dung trùng nhau như: - Điều 3 (Áp dụng pháp luật) và Điều 4 (Áp dụng pháp luật quốc gia và tiêu chuẩn quốc tế về hàng không dân dụng; - Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng (Điều 11) nên cân nhắc sắp xếp theo nhóm vấn đề hoặc gộp chung một số quy định có chung tính chất.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa dự thảo rà soát các nội dung trùng nhau tại các điều khoản. Về kết cấu các nội dung tại Điều 3, 4, 11 có tính kế thừa, áp dụng ổn định lâu dài của Luật HKDDVN 2006.
		Đoàn đại biểu Quốc hội thành phố Hồ Chí Minh - Quốc hội khóa XV (Cv số 318/ĐĐBQH-VP ngày	Về một số nội dung cần quy định cụ thể trong dự thảo Luật: có ý kiến đề nghị cần quy định cụ thể hơn trong dự thảo luật về cơ chế miễn trừ, tổ chức điều tra độc lập và	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc liên quan miễn

		11/6/2025)	bảo vệ quyền lợi quốc tế đối với tàu bay.	trừ, tổ chức điều tra độc lập và bảo vệ quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, các nội dung hướng dẫn chi tiết sẽ được quy định tại Nghị định.
		Công ty cổ phần dịch vụ hàng không Sài Gòn (Cv số SCS25/BXD/CV/205 ngày 03/6/2025)	Công ty cổ phần dịch vụ hàng không Sài Gòn đề nghị xem xét thống nhất nội dung giải thích các “Từ ngữ, thuật ngữ” được sử dụng trong các văn bản Luật và văn bản dưới Luật. Cần làm rõ thêm sự khác biệt giữa 02 thuật ngữ “Người khai thác cảng hàng không” và “Doanh nghiệp cảng hàng không”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Khoản 10, Khoản 22 Điều 2 như sau: “10. <i>Doanh nghiệp cảng hàng không là doanh nghiệp tổ chức thực hiện kinh doanh cảng hàng không.</i> 22. <i>Người khai thác cảng hàng không là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không.</i> ”
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	Quy định về máy bay không người lái (UAV) và phương tiện bay mới Hiện nay, sự phát triển của Drone, UAV đặt ra thách thức an toàn cho hàng không dân dụng, do vậy, TCTHK xin kiến nghị Dự thảo Luật sửa đổi xem xét bổ sung quy định về quản lý tàu bay không người lái. Lý do: Tạo cơ sở pháp lý cho doanh nghiệp ứng dụng UAV (khảo sát, nghiên cứu, kinh doanh dịch vụ) mà vẫn đảm bảo an toàn cho hoạt động hàng không chung.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự án luật theo hướng cho phép điều tiết các hoạt động hàng không dân dụng của các phương tiện bay này, trừ những nội dung đã được điều tiết tại Luật Phòng không nhân dân.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (Cv số 232/ĐĐBQH ngày 06/6/2025)	Về vấn đề về an ninh hàng không: TCTHK xin kiến nghị Dự thảo Luật sửa đổi xem xét bổ sung điều khoản yêu cầu doanh nghiệp và cơ quan quản lý đảm bảo an ninh hệ thống thông tin hàng không, phòng chống tấn công mạng. Lý do: Bảo vệ hoạt động bay trong kỷ nguyên số, đặc biệt là dữ liệu khách hàng, dữ liệu tài chính của các hãng hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Điều 11 như sau “ 19. <i>Có ý tiết lộ trái phép thông tin hành khách sử dụng dịch vụ hàng không</i> ” ; Điều 8 Dự thảo quy định về cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng, nội dung quản lý, nghĩa vụ bảo vệ cơ sở dữ liệu được quy định trong văn bản hướng dẫn Luật.

				Các nội dung khác thực hiện theo quy định của Luật An ninh mạng.
		Tổng công ty Hàng không Việt Nam - CTCP (TCTHK) (<i>Cv số 232/ĐDBQH ngày 06/6/2025</i>)	Đơn giản hóa thủ tục và khuyến khích phát triển hàng không chung TCTHK xin kiến nghị Dự thảo Luật sửa đổi xem xét bổ sung quy định khuyến khích xã hội hóa hoạt động hàng không chung thông qua việc đơn giản thủ tục cấp phép bay cho chuyến bay hàng không chung (không theo lịch trình) bởi đây là thị trường tiềm năng (dịch vụ trực thăng du lịch, máy bay nhỏ cá nhân).	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc, không quy định TTHC do vậy nội dung đơn giản thủ tục cấp phép bay quy định chi tiết tại TTHC tại văn bản hướng dẫn Luật.
		Công ty dịch vụ mặt đất sân bay Việt Nam - Tổng công ty Hàng không Việt Nam (<i>Cv số 2014/VIAGS-ATCL ngày 03/6/2025</i>)	Nội dung đề nghị bổ sung: Đề xuất bổ sung nội dung quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay như sau: “Quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay: Quy định các phương tiện hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay phải được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với thiết bị, phương tiện lần đầu, đã qua sử dụng, cải tạo và phải có quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật bảo vệ môi trường đối với thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không, phải có hồ sơ để quản lý kiểm tra, giám sát.” Lý do: Hiện bay các văn bản dưới luật áp dụng cho công tác kiểm định và cải tạo thiết bị, phương tiện khu bay đang chưa có sự đồng bộ. Cụ thể:	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên dự thảo: Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc. Các nội dung quản lý phương tiện đang được quy định tại hệ thống văn bản hướng dẫn Luật do vậy nội dung này sẽ tiếp tục được quy định chi tiết tại các văn bản hướng dẫn Luật.

			1. Đối với công tác kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường: - Thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không khi đầu tư sẽ yêu cầu kỹ thuật đáp ứng Tiêu chuẩn cơ sở TCCS18:2015/CHK ban hành theo quyết định số 2529/QĐ-CHK ngày 18/11/2015 về công bố tiêu chuẩn cơ sở “Tiêu chuẩn kỹ thuật phương tiện hoạt động trên khu bay” và tham khảo theo bộ tiêu chuẩn quốc tế Airport Handling Manual (AHM) của IATA. Tuy nhiên các tiêu chuẩn kỹ thuật này không đồng bộ trong thực tế công tác kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đang thực hiện theo QCVN ban hành tại Thông tư số 48/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 ban hành các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tiêu thụ năng lượng xe cơ giới; xe máy chuyên dùng; phụ tùng xe cơ giới; thiết bị an toàn cho trẻ em (bộ quy chuẩn này chủ yếu tập trung vào phần xe cơ sở, chưa có phần đặc chủng, một số thông số yêu cầu không phù hợp với thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không do thiết bị chỉ hoạt động trong Cảng hàng không sân bay và không di chuyển trên giao thông đường bộ), vì vậy gây khó khăn trong quá trình thực hiện đăng kiểm trang thiết bị của đơn vị. - Ví dụ: + Theo TCCS 18: 2018, phần 1. Những yêu	
--	--	--	---	--

			cầu cơ bản đối với các phương tiện hoạt động trên khu bay, mục 15.2: Phanh đỗ phải giữ được phương tiện đẩy tải ở độ dốc ít nhất là 4° (7%) (hoặc độ dốc cao hơn nữa nếu người sử dụng yêu cầu). + Theo Thông tư số 48/2024/TT-BGTVT (QCVN 13:2024), mục 2.1.5.3.5: Khả năng giữ xe đứng yên ngang dốc của hệ thống phanh chính và phanh đỗ đối với xe sửa dụng bánh xe để di chuyển và xe bánh xích cao su có vận tốc lớn hơn 20km/h thỏa mãn yêu cầu như trong Bảng 2 Phanh đỗ: Tất cả các xe khác (trừ xe nâng hàng) là 20%. - Đề xuất: cần xem xét ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật bảo vệ môi trường đối với thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không nhằm đảm bảo đồng nhất cho việc quản lý, mua sắm, đầu tư, kiểm định thiết bị theo đặc thù của ngành hàng không. 2. Đối với công tác “cải tiến”, “cải tạo” thiết bị, phương tiện chuyên ngành hàng không: yêu cầu phải làm thủ tục thông qua 02 cơ quan như sau: a) Cảng vụ hàng không hoặc Cục HKVN theo Điều 60 - Nghị định 20/2024/NĐ-CP ngày 23/2/2024 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15/9/2022 về 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. b) Cục đăng kiểm Việt Nam khi đăng kiểm thiết bị theo Điều 22 Thông tư số 47/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 Quy định trình tự, thủ tục kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trình tự, thủ tục chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo; trình tự, thủ tục kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy. Đề xuất: cần xem xét, quy định cụ thể về đơn vị cấp phép cải tạo thiết bị, phương tiện ngành hàng không.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Thống nhất sử dụng từ “bảo đảm” thay “đảm bảo” trong Dự thảo Luật HKDD thay thế, do: “bảo đảm” được sử dụng trong các văn bản pháp lý mang tính cam kết pháp lý cao, đòi hỏi bên có nghĩa vụ phải thực hiện, “đảm bảo” ít sử dụng trong văn bản pháp lý vì nó không đòi hỏi biện pháp ràng buộc, trách nhiệm pháp lý như “bảo đảm”, nó chỉ đơn thuần là một cam kết chủ quan từ phía người nói, thường không được coi là có tính pháp lý. Trong Dự thảo Luật sử dụng không thống nhất.	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do mục đích sử dụng các từ đã được rà soát phù hợp với từng trường hợp quy định cụ thể.
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Khi Luật HKDD thay thế được ban hành, Chính phủ sớm ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành Luật do có quá nhiều điều khoản được sửa đổi, bãi bỏ so với Luật	Bộ Xây dựng tiếp thu, các văn bản hướng dẫn Luật sẽ được xây dựng đảm bảo thời hạn quy định của Luật Ban hành VBQPPL.

			HKDD hiện hành, cần được cụ thể hóa trong các văn bản hướng dẫn để dễ hiểu và áp dụng, phù hợp với tinh thần Nghị quyết 18-NQ/TW năm 2017 về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả, Nghị quyết số 66-NQ/TW năm 2025 về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, các nội dung này sẽ được Chính phủ quy định tại văn bản hướng dẫn thi hành.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Dự thảo Luật HKDD thay thế cần quy định rõ ràng về cơ chế cho phép doanh nghiệp tư nhân, bao gồm các hãng hàng không, được đầu tư, xây dựng và vận hành nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa (cargo) tại các cảng hàng không theo các mô hình phù hợp như PPP, BOO, BOT. Hiện nay, hệ thống pháp luật chưa có quy định ưu tiên hoặc bảo đảm quyền tiếp cận bình đẳng cho doanh nghiệp tư nhân, đặc biệt là các hãng hàng không, trong việc tham gia đầu tư hạ tầng tại sân bay. Các điều kiện đầu tư vào lĩnh vực này chủ yếu tập trung vào các doanh nghiệp nhà nước hoặc doanh nghiệp được chỉ định, tạo ra rào cản tiếp cận cho các nhà đầu tư tư nhân, đồng thời gây khó khăn cho việc phát triển các mô hình logistics hub, nhà ga VIP, cơ sở bảo dưỡng tàu bay (MRO) tại các sân bay hiện hữu.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật đã bảo đảm quyền tự do tham gia đầu tư của tất cả các thành phần kinh tế bao gồm cả hãng hàng không. Dự thảo Luật không đặt ra vấn đề ưu tiên cho các thành phần kinh tế nào để đảm bảo tính cạnh tranh, bình đẳng, minh bạch trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

			Vì vậy, đề nghị Dự thảo bổ sung cơ chế pháp lý bảo đảm quyền được tham gia đầu tư độc lập của các hãng hàng không và doanh nghiệp tư nhân nếu đáp ứng đầy đủ điều kiện về năng lực, kỹ thuật, tài chính thông qua các hình thức công khai, minh bạch như đấu thầu, lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về ppp hoặc đấu thầu.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Đề xuất bỏ giới hạn tuổi tàu bay đối với nhập khẩu/mua/thuê mua. Thay vào đó, áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn theo ICAO, như nhiều nước tiên tiến đang thực hiện. Điều này tạo điều kiện để doanh nghiệp tiếp cận được đa dạng nguồn máy bay, giảm chi phí và nâng cao khả năng cạnh tranh. Theo khoản 13 Điều 1 Nghị định 89/2019/NĐ-CP quy định về tuổi của tàu bay đã qua sử dụng nhập khẩu vào Việt Nam được quy định như sau: Đối với tàu bay thực hiện vận chuyển hành khách: Không quá 10 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 20 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê. Riêng đối với tàu bay trực thăng không quá 25 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê; Đối với tàu bay vận chuyển hàng hóa, bưu phẩm, bưu kiện, kinh doanh hàng không	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: việc quy định giới hạn tuổi của tàu bay là cần thiết để đảm bảo các cam kết môi trường của Việt Nam và sử dụng công nghệ mới để giảm phát thải...). Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc các nội dung quy định chi tiết về tuổi của tàu bay sẽ được quy định tại Nghị định hướng dẫn Luật.

			chung: Không quá 15 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 25 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê; Các loại tàu bay khác ngoài quy định tại điểm a, điểm b của khoản này: Không quá 20 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng mua, thuê mua; không quá 30 năm tính từ ngày xuất xưởng đến thời điểm kết thúc hợp đồng thuê. Quy định trên đã hạn chế khả năng tiếp cận tàu bay giá rẻ đã qua sử dụng, giảm tính linh hoạt của hãng hàng không trong nước. Trong khi đó, hãng nước ngoài có thể bay tàu bay có độ tuổi lớn hơn 25 năm vào Việt Nam mà không bị giới hạn. Các nước như Singapore, UAE, Thái Lan không quy định tuổi tàu bay cứng. Miễn là tàu đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, có hồ sơ bảo trì đầy đủ và chứng nhận đủ điều kiện bay (C of A). ICAO không bắt buộc giới hạn tuổi. Do đó, kiến nghị bỏ quy định giới hạn tuổi tàu bay. Chỉ yêu cầu: tàu có C of A hợp lệ, bảo dưỡng theo chuẩn quốc tế (Part M/145), lịch sử kỹ thuật đầy đủ. Cho phép miễn trừ tuổi nếu bay thuê ướt, hàng hóa, huấn luyện.	
		Công ty cổ phần Hàng không Vietjet (Cv số 01-25/VJC-LG ngày 16/6/2025)	Hiện nay, việc mở các đường bay quốc tế mới ví dụ như từ Cảng Hàng không Quốc tế Cát Bi thì vẫn phải xin ý kiến của Bộ Quốc	Bộ Xây dựng kiến nghị giữ nguyên, chi tiết TTHC, quy định trách nhiệm của cơ quan, đơn vị cụ thể không quy

			phòng khi cấp phép bay do chưa có đường bay không lưu quốc tế đi/đến Cảng Hàng không Quốc tế Hải Phòng. Quy trình này hiện còn kéo dài, do phải thông qua nhiều cấp trung gian: Cục Hàng không Việt Nam phải báo cáo Bộ Xây dựng, Bộ Xây dựng lại có văn bản đề nghị Bộ Quốc phòng, sau đó Bộ Quốc phòng giao cho Bộ Tổng tham mưu/Cục Tác chiến xem xét, phản hồi. Việc này dẫn đến sự chậm trễ trong thủ tục hành chính, ảnh hưởng đến tính chủ động và khả năng khai thác linh hoạt các đường bay quốc tế mới, cũng như cản trở mục tiêu phát triển mạng lưới hàng không quốc tế của Việt Nam. Vì vậy, Đề nghị Luật thay thế cần bổ sung quy định Bộ Xây dựng/Cục Hàng không Việt Nam được phép cấp phép cho các chuyến bay quốc tế đi đến Cảng Hàng không Quốc tế; chuyến bay quốc tế đi đến các cảng hàng không nội địa được phép khai thác các chuyến bay quốc tế theo quyết định của Bộ Xây dựng; cho các chuyến bay hàng không chung nếu không liên quan đến vùng cấm bay thuộc quản lý của Bộ Quốc phòng.	định tại Dự thảo Luật theo Kết luận 119-KL/TW.
3	Báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật hoặc đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo			
	Trang 12	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu (Cv số 877/SXD-VP ngày 03/6/2025)	Sửa lại (Chữ bị dính và thiếu dấu (:): 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	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý báo cáo. Dự thảo Luật đã làm rõ hoạt động bay không người lái không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Phòng không nhân dân năm 2024.

			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.	
	Trang 40	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu (Cv số 877/SXD-VP ngày 03/6/2025)	Dư số 2 ở cuối dòng	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý báo cáo.
	Trang 44-45	Sở Xây dựng - Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu (Cv số 877/SXD-VP ngày 03/6/2025)	Nội nhận bị lọt trang	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý báo cáo.
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Nội dung báo cáo tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) vẫn còn các nội dung đề xuất quy định trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, các doanh nghiệp trong hoạt động đầu tư, xây dựng cảng hàng không và các hoạt động hàng không khác... Đề nghị ghi rõ quy định riêng biệt theo đánh giá tác động TTHC Cơ sở đề nghị: Căn cứ Công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03/5/2025 của Ban chỉ đạo Tổng kết thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW.	Bộ Xây dựng tiếp thu, dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc không quy định chi tiết trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, các doanh nghiệp. Các cơ chế chi tiết cần thiết để thực hiện hoạt động quản lý nhà nước và bảo đảm quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp do doanh nghiệp đề xuất sẽ được nghiên cứu trong quá trình xây dựng văn bản hướng dẫn Luật
			Một số vướng mắc tồn tại chưa nêu: Thiếu cơ chế thu tiền sử dụng các dịch vụ chuyên ngành hàng không (như dịch vụ bảo đảm an ninh hành khách, hành lý; dịch vụ phục vụ hành khách...) chưa linh động. Doanh nghiệp cảng mất quyền tự chủ khi xử lý các vi phạm nghĩa vụ thanh toán của	Báo cáo tổng kết được thực hiện trên cơ sở các nội dung quy định tại Luật HKDDVN hiện hành và hệ thống các văn bản hướng dẫn,

			các hãng hàng không. Lưu ý khi xây dựng NĐ quy định hướng dẫn cụ thể về trao quyền chủ động cho doanh nghiệp cảng: 1. Xử lý vi phạm (theo các quy định được 2 bên thỏa thuận tại các hợp đồng); Nội dung liên quan đến phương thức thu (thanh toán theo tháng/tuần/ngày; trả trước/sau...) tiền sử dụng dịch vụ bảo đảm an ninh hành khách, hành lý và dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không nói riêng và các dịch vụ chuyên ngành hàng không nói chung theo hướng trao quyền chủ động quyết định phương thức thu cho chủ thể thu tiền. Cơ chế thu tiền này đảm bảo quyền lợi cho chủ thể thu tiền, tránh tình trạng tăng cao dư nợ của các hãng hàng không mà chủ thể thu tiền không đủ công cụ kinh tế để thu được tiền dịch vụ của mình Cơ sở đề nghị: Dự thảo Luật đang quy định quyền của doanh nghiệp cảng HK đối với có quyền thực hiện, kiến nghị thực hiện các biện pháp bảo đảm quyền lợi của mình khi hãng hàng không vi phạm nghĩa vụ thanh toán.	
4	Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo			
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	Báo cáo chưa nêu quan điểm và chủ trương từ NQ 12-NQ/TW ngày 3/6/2017 v/v tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước Đề xuất/Kiến nghị	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý Hồ sơ Dự thảo Luật đồng bộ.

			Bổ sung việc rà soát, thể chế hóa tại Điều 30 dự thảo Luật đối với các quy định của Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017. Cơ sở đề nghị: Khoản 1 Mục II Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 quy định: Doanh nghiệp nhà nước tập trung vào những lĩnh vực then chốt, thiết yếu; những địa bàn quan trọng và quốc phòng, an ninh. - Khoản 1 Mục III Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 quy định: Đối với các doanh nghiệp nhà nước đang được giao quản lý, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư có ý nghĩa quan trọng về kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh, khi cổ phần hóa, Nhà nước tiến hành kiểm soát theo nguyên tắc: Nhà nước thống nhất sở hữu các công trình hạ tầng quan trọng; doanh nghiệp cổ phần hóa, nhà đầu tư nhận quyền khai thác chỉ được quyền quản lý, vận hành, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng; việc lựa chọn nhà đầu tư, doanh nghiệp phải thực hiện theo Luật Đấu thầu, công khai, minh bạch; bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia, toàn vẹn lãnh thổ.”	
		Bộ Y Tế (Cv số 3612/BYT-PC ngày 11/6/2025)	Đối với dự thảo Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế liên quan đến Dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam: Đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc bổ sung Điều lệ Y tế quốc tế 2051 mà Việt	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý dự thảo như sau: ưu tiên “thực hiện các biện pháp phòng chống dịch bệnh, thiên tai và các trường hợp khẩn cấp khác” Các nội dung cụ thể của Điều lệ Y tế quốc tế và Annex 1 Annex Công

			Nam là thành viên có liên quan đến nội dung của Luật hàng không dân dụng Việt Nam (quy định tại các Điều 20, 25, 28, 31 và Phụ lục 1, 9).	ước Chicago sẽ quy định chi tiết các biện pháp cụ thể tại văn bản hướng dẫn chi tiết Luật.
5	Bản đánh giá về thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, chính sách dân tộc trong dự thảo			
		Đoàn đại biểu Quốc hội tỉnh Điện Biên - Quốc hội khóa XV (Cv số 96/ĐDBQH-VP ngày 04/6/2025)	Dự thảo đã có đánh giá về thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc trong dự thảo Luật HKDDVN (thay thế). Tuy nhiên, đối với việc đánh giá 05 chính sách được quy phạm hoá tại dự thảo Luật là những vấn đề quan trọng, mang tính đổi mới, đột phá để tạo hành lang pháp lý cho sự phát triển của ngành hàng không dân dụng Việt Nam, cụ thể đó là: công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng; an toàn hàng không; an ninh hàng không; cảng hàng không; vận chuyển hàng không. Theo khoản 4 Điều 3 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì “Đánh giá tác động của chính sách là việc phân tích, dự báo khả năng ảnh hưởng của từng giải pháp nhằm lựa chọn phương án tối ưu, phù hợp với mục tiêu của chính sách”.Do đó, đối với 05 nhóm chính sách, đề nghị Cơ quan soạn thảo phân tích, đánh giá kỹ lưỡng hơn, cụ thể: Vấn đề bất cập; mục tiêu giải quyết; các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề; đánh giá tác động của chính sách (tích cực, tiêu cực) đối với các giải pháp đề xuất để thuyết minh cho việc lựa chọn chính sách.	Bộ Xây dựng tiếp thu, Dự thảo Luật hiện nay được quy định theo hướng chỉ quy định khung, các vấn đề chung, mang tính nguyên tắc do vậy Dự thảo Luật về cơ bản, không quy định thẩm quyền của các Bộ, Ngành và cơ quan đơn vị. Các chính sách đã được đánh giá, phân tích tại Báo cáo tổng kết, Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế)

	Mục II.3	Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam - Bộ Xây dựng (Cv số 499/VMSC-TCCB ngày 03/5/2025)	Tại Mục II.3. Việc bảo đảm bình đẳng giới của Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc trong dự án, dự thảo Luật HKDDVN (thay thế): Luật tạo điều kiện để các cá nhân (không phân biệt giới tính, độ tuổi, tôn giáo, dân tộc...) có quyền tiếp cận thông tin về hoạt động đường sắt như: hành khách đi tàu, kinh doanh đường sắt, đầu tư phát triển đường sắt..., nguồn lực và thủ tục hành chính về đường sắt, góp phần tạo lập môi trường phát triển văn minh, hiện đại cho mỗi giới khi tham gia hoạt động đường sắt. Đây không phải là nội dung liên quan đến Hàng không, đề nghị điều chỉnh lại.	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý báo cáo.
		Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam – CTCP (Cv số 2564/TCTCHKVN-PCKTNB ngày 04/6/2025)	II. KẾT QUẢ ĐÁNH GIÁ 3. Việc bảo đảm bình đẳng giới Luật tạo điều kiện để các cá nhân (không phân biệt giới tính, độ tuổi, tôn giáo, dân tộc...) có quyền tiếp cận thông tin về hoạt động đường sắt như: hành khách đi tàu, kinh doanh đường sắt, đầu tư phát triển đường sắt..., nguồn lực và thủ tục hành chính về đường sắt, góp phần tạo lập môi trường phát triển văn minh, hiện đại cho mỗi giới khi tham gia hoạt động đường sắt Cơ sở đề nghị: Điều chỉnh cho phù hợp với hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và chỉnh lý báo cáo.
6	Bản thuyết minh quy phạm hóa chính sách			
7	Bản so sánh dự thảo sửa đổi, bổ sung, thay thế với luật, pháp lệnh, nghị quyết hiện hành			
	Điều 12	Tổng công ty trực thăng Việt	Xem xét tham chiếu tại khoản 5, điều 12,	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý các tài

		Nam - Bộ Quốc Phòng (<i>văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025</i>)	chương 2 (trang 17): tại Khoản 5 không có các Điểm, do vậy, nội dung tại dòng cuối tham chiếu vào Điểm d Khoản 5 là chưa chính xác (đúng phải là điểm a, khoản 4).	liệu của Hồ sơ dự án luật.
Điều 21 (luật cũ)	Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng - Bộ XD (<i>văn bản số 753/KHCNMT&VLXD ngày 09 tháng 6 năm 2025</i>)	Lý do bãi bỏ không hợp lý, vì: NQ 18 và NQ 66 là cơ chế đột phá về phân cấp phân quyền chứ không phải về tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc tiêu chuẩn an toàn. trong khi đó các điều kiện tiêu chuẩn này là điều kiện gián tiếp đảm bảo an toàn bay. Đây mạnh phân cấp phân quyền tuy nhiên các điều kiện kỹ thuật và an toàn nên được giữ và bổ sung phải nâng cấp hiện đại hơn, bắt kịp với trình độ quốc tế	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh lý hợp lý.	
Điều 90	Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (<i>văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025</i>)	Đề nghị xem xét nội dung quy định tại Khoản 1 và Điểm a, Khoản 4, điều 90 (trang 164): Tại khoản 1 điều này quy định: 1. Người chỉ huy tàu bay là người lái tàu bay được người khai thác tàu bay chỉ định cho một chuyến bay; đối với hoạt động hàng không chung thì do chủ sở hữu tàu bay chỉ định. Điểm a, khoản 4 quy định: 4. Nghĩa vụ của người chỉ huy tàu bay bao gồm: a) Thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay. Chưa thấy quy định đối với khai thác hàng không chung, Chỉ huy tàu bay phải thực hiện chỉ thị của nhà khai thác tàu bay hay chủ sở hữu?	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên dự thảo, lý do: Khoản 1 Điều 46 đã làm rõ: “1. Vận tải hàng không là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dụng.” và Khoản 1 Điều 60 quy định: “1. Hàng không chung là hoạt động khai thác tàu bay của tổ chức, cá nhân không phải là vận tải hàng không thương mại hoặc vận tải hàng không chuyên dụng”. Quy định tại khoản 4 Điều 88 là phù hợp, đảm bảo thống nhất với các quy định về mô hình vận tải hàng không đã quy định tại Điều 46 và Điều 60.	
Điều 99	Tổng công ty trực thăng Việt	Đề nghị xem xét nội dung quy định tại điều	Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ tại Điều	

		Nam - Bộ Quốc Phòng (văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025)	99 và điều 100: Tại dự thảo Luật, khoản 1 điều 99 quy định: 1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam do Chính phủ thành lập. Tại điều 100, chưa thấy quy định: Nhà chức trách An ninh hàng không do cơ quan nào thành lập? và trong cả 2 điều trên của dự thảo Luật thấy chưa thấy quy định Nhà chức trách Hàng không và Nhà chức trách An ninh hàng không thuộc cơ quan (Bộ) nào chủ quản.	97: “Khoản 3: Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng;” Khoản 5: “Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không; phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Quốc phòng trong việc tổ chức và khai thác vùng trời phục vụ hàng không dân dụng.”
		Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025)	Đề nghị xem xét tại Điều 102 (trang 187): trong dự thảo điều này chỉ có 4 điều, nhưng trong tham chiếu tại khoản 3 điều này nói đến tham chiếu khoản 5 điều này? Đối với 2 phương án (khoản 3, 4): chọn phương án 2.	Bộ Xây dựng tiếp thu, trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Công An, Bộ Xây dựng đã hoàn thiện dự thảo Luật theo phương án “Phí bảo đảm an ninh hàng không”.
		Tổng công ty trực thăng Việt Nam - Bộ Quốc Phòng (văn bản số 1397/TCT-PAT ngày 02 tháng 6 năm 2025)	Đề nghị rà soát lại văn bản dự thảo Bảng so sánh này, có một số sai lỗi về soạn thảo văn bản, dấu, sai chính tả... (VD: cột thuyết minh điều 27, điều 29/trang 42).	Bộ Xây dựng tiếp thu, chỉnh sửa bảng so sánh.
Điều 99		Đoàn đại biểu Quốc Hội Tỉnh Hoà Bình - Quốc Hội khoá XV (Cv số 13/BC- ĐDBQH ngày 13/6/2025)	Tại khoản 3 Điều 99 dự thảo quy định: “Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam được thành lập để giúp Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không, trừ cảng hàng không chuyên dùng.”. Đề nghị sửa lại như sau: “Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam được thành lập để Đại	Bộ Xây dựng đề nghị giữ nguyên Dự thảo, lý do: Cảng vụ hàng không có các chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn không chỉ theo Luật này mà còn theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính là cơ quan độc lập, việc thêm từ “đại diện” không bao hàm được toàn bộ chức năng của Cảng vụ và có thể ảnh hưởng đến địa vị pháp lý của Cảng vụ khi thực hiện nhiệm vụ.

			diện Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không, trừ cảng hàng không chuyên dùng.”	
8	Nội dung khác			
		Vụ Quy hoạch kiến trúc – Bộ Xây dựng (<i>Cv số 312/QHKT ngày 30/5/2025</i>)	Theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 14 và khoản 1 Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 thì: Chính phủ ban hành Nghị định để quy định chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật; Bộ trưởng ban hành Thông tư để quy định chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, xác định đầy đủ các nội dung cần thiết quy định chi tiết tại Nghị định, Thông tư, tạo cơ sở pháp lý cho việc xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, đảm bảo có hiệu lực đồng thời với luật khi được thông qua.	Bộ Xây dựng tiếp thu, thực hiện theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.