

NỘI DUNG TRUYỀN THÔNG CHÍNH SÁCH ĐỐI VỚI DỰ THẢO HỒ SƠ CHÍNH SÁCH LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM (THAY THẾ)

(Kèm theo Công văn số /BXD-PC ngày tháng năm 2025 của Bộ Xây dựng)

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, 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, Thông báo số 74/TB-VPCP¹ của Văn phòng Chính phủ; trên cơ sở hướng dẫn của Bộ Tư pháp tại văn bản số 1273/BTP-CTXDVBQPPL², Bộ Xây dựng đã xây dựng dự thảo Hồ sơ chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật HKDDVN) (thay thế) trên cơ sở dự thảo Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (sửa đổi) do Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) chủ trì soạn thảo, đã được Bộ Tư pháp thẩm định, lấy ý kiến Thành viên Chính phủ và được Chính phủ đề xuất Ủy ban Thường vụ Quốc hội bổ sung vào Chương trình lập pháp năm 2025 tại Kỳ họp thứ 10 (tháng 10 năm 2025). Dự thảo đã đưa ra nhiều chính sách mới; sửa đổi, bổ sung nhiều nội dung quan trọng và hiện đang được lấy ý kiến, tham vấn chính sách.

I. Sự cần thiết xây dựng chính sách

1. Bối cảnh

Luật HKDDVN số 66/2006/QH11 được thông qua tại kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XI, được Quốc hội khóa XIII, sửa đổi, bổ sung một số điều tại Luật số 61/2014/QH13 tại kỳ họp thứ 8. Sau gần 19 năm thực hiện, Luật HKDDVN đã góp phần thiết lập hành lang pháp lý vững chắc, tạo nền tảng cho ngành hàng không phát triển mạnh mẽ; năng lực giám sát an toàn bay được Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và cộng đồng quốc tế đánh giá cao; hệ thống cảng hàng không được nâng cấp, mở rộng; thị phần vận chuyển quốc tế không ngừng gia tăng; hoạt động hàng không chung ngày càng đa dạng; ngành hàng không ngày càng khẳng định vai trò là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội và hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, trong những năm gần đây, bối cảnh thế giới có nhiều biến động, giá nhiên liệu leo thang, hạ tầng hàng không ngày càng quá tải, đặt ra những thách thức lớn đối với ngành hàng không. Cùng với đó, việc huy động các nguồn lực kinh tế tham gia đầu tư vào Cảng hàng không là vấn đề hết sức cần thiết; quá trình sắp xếp bộ máy, phân cấp, cải cách thể chế và chuyển đổi số vừa mở ra những động lực mới cho phát triển vừa đòi hỏi ngành hàng không phải thích ứng một cách linh hoạt, kịp thời và hiệu quả.

2. Cơ sở chính trị, pháp lý

Căn cứ Văn kiện của Đảng tại đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục

¹ Thông báo số 74/TB-VPCP ngày 01/3/2025 của Văn phòng Chính phủ về việc thông báo kết luận Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà, Chủ tịch Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia tại Hội nghị tổng kết công tác năm 2024, phương hướng nhiệm vụ năm 2025 của Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia, trong đó giao Bộ Xây dựng chỉ đạo, nghiên cứu, đề xuất sửa đổi HKDDVN trình Chính phủ trong tháng 5 năm 2025.

² Văn bản số 1273/BTP-CTXDVBQPPL ngày 07/3/2025 của Bộ Tư pháp về việc hướng dẫn, đôn đốc công tác xây dựng pháp luật.

đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15; các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định liên quan đến lĩnh vực hàng không dân dụng; các Bộ luật, luật sửa đổi, bổ sung, ban hành mới có quy định liên quan đến lĩnh vực hàng không dân dụng, việc xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) là cần thiết và cấp bách để thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước; đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế, thực thi đầy đủ nghĩa vụ của quốc gia thành viên ICAO; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới - kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

III. Những nội dung mới, sửa đổi, bổ sung của chính sách

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

Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đề xuất hoàn thiện khung pháp lý về Nhà chức trách hàng không nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý; phù hợp với điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế và khuyến cáo của ICAO. Trong đó, xác định rõ vị trí, vai trò, chức năng, nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không. Đồng thời, bổ sung các nhiệm vụ mới theo yêu cầu của quốc tế như tổ chức đội ngũ giám sát viên; quy định về miễn trừ, ngoại lệ trong một số trường hợp đặc thù; Nhà chức trách được đảm bảo các điều kiện để thực hiện tốt chức năng quản lý, giám sát về an toàn hàng không.

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

Ngoài ra, Dự thảo đề xuất bổ sung các quy định về thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không Việt Nam nhằm cho phép ban hành hoặc công nhận áp dụng các quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của ICAO và các tổ chức hàng không quốc tế uy tín, đã được áp dụng rộng rãi trên thế giới.

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

Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đề xuất bổ sung các quy định về quản lý an toàn hàng không nhằm đáp ứng các yêu cầu của ICAO về hệ thống quản lý an toàn hàng không quốc gia. Trong đó, tập trung vào việc hoàn thiện các quy định cụ thể liên quan đến quản lý an toàn hệ thống với 08 yếu tố trọng yếu về hệ thống giám sát an toàn hàng không quốc gia: ban hành Chương trình an toàn quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng (SSP); hệ thống quản lý an toàn (SMS); bảo vệ dữ liệu an

toàn, thông tin an toàn và các nguồn dữ liệu, thông tin liên quan. Đồng thời, Dự thảo cũng đề xuất bổ sung quy định về cơ chế kiểm soát và giảm thiểu tác hại của chim, động vật hoang dã, pháo hoa, các vật thể bay, vật thể lạ (FOD) tại khu vực cảng hàng không, sân bay... gây uy hiếp đến an toàn hàng không.

Bên cạnh đó, nhằm tăng tính chủ động của các đơn vị, doanh nghiệp trong việc quản lý, giám sát nhân viên hàng không, đảm bảo hiệu quả hoạt động quản lý nhà nước và hoạt động quản lý của doanh nghiệp, thu hút nguồn nhân lực nhân viên hàng không, đặc biệt là nguồn nhân lực chất lượng cao, Dự thảo đã đề xuất sửa đổi, bổ sung các quy định về quản lý nhân viên hàng không để bảo đảm tính chủ động, linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động theo nhu cầu, kế hoạch phát triển của doanh nghiệp.

Về công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, Dự thảo cũng sửa đổi, bổ sung các quy định để bảo đảm tính độc lập của cơ quan điều tra so với Nhà chức trách hàng không, phù hợp với thông lệ quốc tế và khuyến cáo của ICAO. Các nội dung được sửa đổi, bổ sung gồm: nhiệm vụ, quyền hạn của cơ quan điều tra và người đứng đầu; trách nhiệm thông báo, cung cấp thông tin, bảo vệ bằng chứng và hồ sơ trong quá trình điều tra sự cố, tai nạn hàng không.

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

Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đã cập nhật quy định liên quan đến chức năng, nhiệm vụ của các chủ thể trong công tác bảo đảm an ninh hàng không, phù hợp với việc chuyển giao chức năng quản lý nhà nước về an ninh hàng không sang Bộ Công an từ ngày 01/3/2025. Theo đó, Dự thảo làm rõ trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực này; đồng thời điều chỉnh chức năng, nhiệm vụ của các bên liên quan nhằm bảo đảm hiệu lực, hiệu quả công tác bảo đảm an ninh hàng không trong tình hình mới.

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

Dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đề xuất sửa đổi, bổ sung nhiều nội dung mới nhằm hoàn thiện các quy định về quy hoạch, đầu tư và khai thác cảng hàng không, sân bay, tạo điều kiện cho phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng hàng không và thu hút nguồn lực đầu tư, cụ thể:

Dự thảo đề xuất sửa đổi, bổ sung các quy định nhằm tháo gỡ vướng mắc, tạo hành lang pháp lý cho các hoạt động đầu tư xây dựng, khai thác cảng hàng không, sân bay, quy định rõ trách nhiệm của Bộ Xây dựng trong phối hợp, đề xuất cụ thể danh mục các công trình quân sự, đất quân sự tại cảng hàng không được sử dụng lưỡng dụng; làm rõ khái niệm “*sử dụng lưỡng dụng*” đối với tài sản quốc phòng; mở rộng cơ chế xã hội hóa nguồn lực đầu tư và trao thẩm quyền cho Chính phủ quy định chi tiết về quản lý đầu tư xây dựng tại cảng hàng không nhằm khai thác lưỡng dụng.

Ngoài ra, Dự thảo cũng đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định về công bố cảng hàng không, tiêu chí chuyển cảng hàng không nội địa thành quốc tế và điều kiện

cung cấp dịch vụ hàng không theo hướng đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Đối với các doanh nghiệp cảng hàng không và chủ thể có liên quan, Dự thảo quy định rõ hơn về quyền, trách nhiệm của từng bên, đặc biệt trong các hoạt động có liên quan trực tiếp đến an ninh, an toàn tại cảng hàng không.

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

Dự thảo Luật HDDVN (thay thế) bổ sung các quy định về nghĩa vụ của người vận chuyển nhằm bảo vệ quyền lợi chính đáng của hành khách và tăng cường trách nhiệm của doanh nghiệp vận tải hàng không. Trong đó, làm rõ các trường hợp được miễn trừ nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại; quy định trách nhiệm cụ thể khi hành khách đã có chỗ xác nhận trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị gián đoạn, chậm trễ không do lỗi của hành khách. Cùng với đó, Dự thảo nghiên cứu hoàn thiện các quy định về quản lý đội tàu bay, hướng tới phát triển ngành hàng không an toàn, bền vững, phù hợp với năng lực hạ tầng, khả năng giám sát của cơ quan chức năng và nhu cầu thị trường. Các nội dung liên quan đến hàng không chung, hàng không chuyên dụng và vận chuyển hàng không thương mại cũng được sửa đổi, bổ sung theo hướng thống nhất với tiêu chuẩn ICAO; làm rõ nội dung về vận chuyển thường lệ, không thường lệ và hoàn thiện thủ tục cấp quyền vận chuyển, bảo đảm sự minh bạch, thuận lợi trong hoạt động của doanh nghiệp và cơ quan quản lý.