



BỘ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /TTr-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 (được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 87/2025/QH15), Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 04 tháng 9 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng thủ dân sự, Bộ Xây dựng kính trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ (sau đây viết tắt là dự thảo Quyết định) như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH VĂN BẢN

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

a) Cơ sở chính trị

- Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới yêu cầu xây dựng hệ thống pháp luật đồng bộ, thống nhất, khả thi; kịp thời rà soát, sửa đổi, bổ sung, thay thế các quy định không còn phù hợp với thực tiễn; phân định rõ thẩm quyền, trách nhiệm giữa các cơ quan; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền gắn với kiểm soát quyền lực.

- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả và các kết luận của Trung ương, Bộ Chính trị về tổng kết việc thực hiện Nghị quyết. Trên cơ sở đó, nhiều cơ quan có chức năng chỉ đạo, quản lý, thực hiện công tác tìm kiếm, cứu nạn đã được sắp xếp, tổ chức lại, đòi hỏi cơ chế phối hợp phải được điều chỉnh tương ứng, bảo đảm thông suốt, không chồng chéo, không bỏ sót nhiệm vụ.

- Nghị quyết số 44-NQ/TW ngày 24/11/2023 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về Chiến lược bảo vệ Tổ quốc trong tình hình mới đặt ra yêu cầu nâng cao năng lực chủ động ứng phó với các thách thức an ninh phi truyền thống; kết hợp chặt chẽ quốc phòng, an ninh với phát triển kinh tế - xã hội, phát huy sức mạnh tổng hợp của lực lượng vũ trang và các bộ, ngành, địa phương.

- 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 và Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới yêu cầu đẩy mạnh ứng dụng công nghệ, kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan; thực hiện nghiêm túc, hiệu quả các cam kết quốc tế. Đối với lĩnh vực hàng không dân dụng, đó là yêu cầu thực hiện đầy đủ tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), trong đó có Phụ ước 12 - Tìm kiếm, cứu nạn của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago năm 1944).

b) Cơ sở pháp lý

- Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15 ngày 18/2/2025 quy định Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, điều hòa, phối hợp hoạt động giữa các thành viên Chính phủ; lãnh đạo, chỉ đạo Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc thực hiện pháp luật và ban hành quyết định trong hệ thống hành chính nhà nước (Điều 13). Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định để quy định biện pháp lãnh đạo, chỉ đạo, điều hành hoạt động của hệ thống hành chính nhà nước và biện pháp chỉ đạo, phối hợp hoạt động của các thành viên Chính phủ (Điều 15).

- Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15 ngày 16/6/2025, đặc biệt các Điều 11, 12, 13 và 14 quy định về phân định thẩm quyền, phân quyền, phân cấp và ủy quyền.

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 được Quốc hội thông qua ngày 10/12/2025 thay thế Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 (được sửa đổi, bổ sung năm 2014) là căn cứ ban hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg. Điều 48 của Luật quy định về tàu bay lâm nguy, lâm nạn, mất tích; trách nhiệm của doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn, người khai thác cảng hàng không và lực lượng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc phối hợp áp dụng mọi biện pháp cần thiết và kịp thời để thực hiện tìm kiếm, cứu nạn; việc tham gia của quốc gia đăng ký quốc tịch, chủ sở hữu tàu bay nước ngoài và hợp tác quốc tế theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 ngày 20/6/2023, Luật số 98/2025/QH15 ngày 27/6/2025 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của 11 luật về quân sự, quốc phòng, Luật An ninh mạng số 116/2025/QH15 ngày 10/12/2025, Luật Dự trữ quốc gia số 145/2025/QH15 ngày 11/12/2025 quy định Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia là tổ chức phối hợp liên ngành giúp Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo, điều hành công tác phòng thủ dân sự, Bộ Quốc phòng là cơ quan thường trực (Điều 34); quy định thẩm quyền điều động, huy động lực lượng, phương tiện (Điều 21), chỉ huy ứng phó sự cố, thảm họa (Điều 33), lực lượng phòng thủ dân sự (Điều 35) và chế độ, chính sách (Điều 41). Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm cứu nạn (sau này là Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn) - cơ quan giữ vai trò chỉ đạo, điều phối theo Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg - đã được tổ chức lại vào Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia theo Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 23/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ.

- Luật Tần số vô tuyến điện số 42/2009/QH12 ngày 23/11/2009 được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số 09/2022/QH15 ngày 09/11/2022 và Luật số 20/2026/QH16 ngày 24/8/2026 tại Điều 19 về cấp giấy phép sử dụng tần số và thiết bị vô tuyến điện, làm cơ sở rà soát các yêu cầu pháp lý liên quan đến việc sử dụng tần số, thiết bị vô tuyến điện phục vụ thông tin liên lạc trong công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

- Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 của Chính phủ về hoạt động bay quy định về cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không, trong đó có: nguyên tắc tìm kiếm, cứu nạn và vai trò đầu mối của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không (Điều 127); phân công cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn tại cảng hàng không và khu vực lân cận, trên biển, trên đất liền, trong khu quân sự và trường hợp vượt quá khả năng ứng phó (Điều 128); vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng không (Điều 129); kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và xử lý xác tàu bay (Điều 130); diễn tập tìm kiếm, cứu nạn (Điều 131); thẩm quyền cấp phép bay cho chuyên bay tìm kiếm, cứu nạn (Điều 14).

- Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 của Chính phủ về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không quy định chức năng của Nhà chức trách hàng không về tìm kiếm, cứu nạn, khẩn nguy sân bay (Điều 12) và việc thông báo, báo cáo, bảo vệ hiện trường, điều tra sự cố, tai nạn tàu bay (các điều 67, 70, 71 và 73); Nghị định số 205/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 của Chính phủ về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh quy định về khu vực lân cận cảng hàng không phục vụ tìm kiếm, cứu nạn và công tác khẩn nguy sân bay (Điều 3, Điều 91); Nghị định số 200/2025/NĐ-CP ngày 09/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng thủ dân sự.

Trong khi đó, phần lớn các văn bản làm căn cứ ban hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg (Luật Tổ chức Chính phủ năm 2001, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006, Luật Thủy sản năm 2003, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005) và một số văn bản được dẫn chiếu trong Quy chế (như Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg) đã hết hiệu lực, được thay thế.

Vì vậy, việc ban hành Quyết định mới thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg là cần thiết để cụ thể hóa các quy định của Luật, Nghị định nêu trên, bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

2. Cơ sở thực tiễn

a) Kết quả thực hiện Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg

Sau hơn 14 năm thi hành (từ ngày 01/10/2012), Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg đã tạo khung pháp lý cơ bản cho việc phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không trong công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không thuộc doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay được duy trì hoạt động 24/24 giờ; các văn bản hiệp đồng giữa Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay tại các cảng hàng không với các cơ quan, đơn vị quân đội, công an, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các địa phương được ký kết, duy trì; nhiều địa phương đã ban hành kế hoạch phối hợp ứng phó tai nạn tàu bay dân dụng trên địa

bàn; Cục HKVN chủ trì tổ chức Diễn tập tìm kiếm cứu nạn cũng như chỉ đạo, hướng dẫn và giám sát các cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay xây dựng và tổ chức diễn tập định kỳ kế hoạch khẩn nguy sân bay.

Cơ chế phối hợp theo Quy chế đã được vận hành trong các tình huống thực tế, điển hình là hoạt động tìm kiếm tàu bay thực hiện chuyến bay MH370 của Hãng hàng không Malaysia Airlines mất liên lạc ngày 08/3/2014 tại khu vực giáp ranh giữa vùng thông báo bay Kuala Lumpur và vùng thông báo bay Hồ Chí Minh. Trong vụ việc này, Việt Nam đã huy động lực lượng, phương tiện lớn của Quân đội nhân dân, các bộ, ngành và phối hợp với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn của nhiều quốc gia, góp phần khẳng định trách nhiệm của Việt Nam với tư cách quốc gia thành viên ICAO.

Hình thành hệ thống tổ chức chuyên trách: Hệ thống tìm kiếm, cứu nạn hàng không đã từng bước được kiện toàn, phát triển cả về tổ chức bộ máy, trang thiết bị kỹ thuật, phương tiện và công nghệ; nâng cao năng lực ứng dụng các hệ thống cảnh báo, định vị khẩn cấp, chia sẻ dữ liệu vị trí tàu bay gặp nạn.

Nâng cao năng lực sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ: Công tác xây dựng kế hoạch, huấn luyện, hiệp đồng tác chiến và tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không được duy trì ổn định, giúp nâng cao năng lực sẵn sàng ứng phó của các lực lượng trực tiếp tham gia khi có tình huống khẩn cấp xảy ra.

Năng lực giám sát, quản lý an toàn hàng không của Việt Nam tiếp tục được nâng cao và được Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) ghi nhận, đánh giá tích cực thông qua các đợt thanh sát an toàn hàng không gần đây. Việt Nam được cộng đồng quốc tế đánh giá là một trong những quốc gia có năng lực giám sát, quản lý an toàn hàng không đứng đầu trong khu vực, góp phần khẳng định uy tín và vị thế của ngành hàng không Việt Nam trên trường quốc tế.

b) Tồn tại, hạn chế

Bên cạnh kết quả đạt được, qua tổng kết thi hành và đối chiếu với hệ thống pháp luật hiện hành, Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg đã bộc lộ những tồn tại, hạn chế sau đây:

Thứ nhất, mô hình tổ chức chỉ đạo, điều phối quy định tại Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg không còn phù hợp, Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn đã được tổ chức lại vào Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia; Bộ Giao thông vận tải đã hợp nhất với Bộ Xây dựng; Bộ Thông tin và Truyền thông hợp nhất vào Bộ Khoa học và Công nghệ; Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Bộ Tài nguyên và Môi trường hợp nhất thành Bộ Nông nghiệp và Môi trường; chính quyền địa phương được tổ chức theo mô hình hai cấp từ ngày 01/7/2025; Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự các cấp được thành lập theo Luật Phòng thủ dân sự. Nhiều chủ thể, thẩm quyền quy định tại Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg không còn tồn tại hoặc đã thay đổi.

Thứ hai, việc phân công cơ quan chủ trì chưa thống nhất với quy định mới và còn khoảng trống. Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg giao doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chủ trì tìm kiếm, cứu nạn tàu bay lâm nạn trên biển theo Quyết định

số 103/2007/QĐ-TTg (đã được thay thế), không còn phù hợp với Điều 128 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP và Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển hiện hành. Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg chưa quy định cơ chế chuyển giao trách nhiệm chủ trì giữa giai đoạn tìm kiếm và giai đoạn cứu nạn (nội dung, thời điểm hoàn thành, xác nhận chuyển giao); chưa quy định cách xử lý khi chưa xác định được cơ quan chủ trì hoặc khi tàu bay lâm nạn tại khu vực giáp ranh giữa các địa phương, khu vực lân cận cảng hàng không trùng với khu vực trên biển, khu quân sự.

Thứ ba, Quy trình thông tin báo nạn chưa chuẩn hóa và hạ tầng kỹ thuật chưa đồng đều: Quy trình tiếp nhận, xác minh, xử lý, chuyển tiếp và phản hồi thông tin báo nạn hàng không chưa có sự đồng bộ, kết nối liên thông tối ưu với Tổng đài 112 và hệ thống thông tin phục vụ phòng thủ dân sự mới, dẫn đến nguy cơ chậm trễ thông tin.

Thứ tư, Quy chế hiện hành chưa bao quát đầy đủ, cụ thể cơ chế chủ trì, phương thức huy động lực lượng tại chỗ và quy trình bàn giao quyền điều phối hiện trường đối với các tình huống tai nạn tàu bay xảy ra trên biển, vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa, khu vực khai thác thủy sản hoặc vùng địa bàn giáp ranh trách nhiệm. Đồng thời, vai trò, trách nhiệm, cơ chế huy động nguồn lực và chỉ huy tại chỗ của Ủy ban nhân dân các cấp tại địa phương nơi xảy ra tai nạn chưa được quy phạm hóa rõ ràng theo tinh thần đẩy mạnh phân cấp, phân quyền của Chính phủ, dẫn đến sự lúng túng khi điều phối lực lượng dân sự tại địa bàn.

Thứ năm, Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg còn thiếu nhiều nội dung cần thiết như: hệ thống kế hoạch, phương án tìm kiếm, cứu nạn tàu bay gặp nạn; nội dung tối thiểu của văn bản hiệp đồng; tạm dừng, kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; tổng kết, rút kinh nghiệm; cung cấp thông tin cho thân nhân người bị nạn và báo chí; phối hợp giữa tìm kiếm, cứu nạn với bảo vệ hiện trường, điều tra tai nạn; cứu nạn quy mô lớn; huấn luyện, diễn tập; chế độ, chính sách đối với người tham gia.

Thứ sáu, hoạt động hàng không dân dụng tăng trưởng nhanh, đa dạng (vận tải hàng không, hàng không chung, bay trực thăng du lịch, phương tiện bay không người lái), đặt ra yêu cầu mới đối với công tác tìm kiếm, cứu nạn. Thực tiễn ứng phó một số vụ việc (như vụ tai nạn trực thăng Bell 505 số hiệu VN-8650 ngày 05/4/2023 tại khu vực biển Cát Hải, thành phố Hải Phòng) cho thấy yêu cầu phải huy động nhanh lực lượng đa ngành (quân đội, công an, địa phương, Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự các cấp), xác định sớm cơ quan chủ trì và thống nhất đầu mối thông tin.

Từ những cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn nêu trên, việc xây dựng, ban hành Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng là cần thiết và cấp bách. Do phạm vi sửa đổi, bổ sung lớn, chiếm phần lớn nội dung của Quy chế hiện hành, việc ban hành Quyết định mới thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg là phù hợp.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO

1. Mục đích ban hành văn bản

- Thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng; cụ thể hóa quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025, Luật Phòng thủ dân sự và các nghị định hướng dẫn thi hành về tìm kiếm, cứu nạn hàng không; đồng thời nội luật hóa đầy đủ, toàn diện các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), tạo cơ sở pháp lý đồng bộ, thống nhất, chặt chẽ và khả thi trong công tác phối hợp quản lý và bảo đảm hoạt động bay khẩn nguy thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg không còn phù hợp.

- Thiết lập cơ chế phối hợp thống nhất, đồng bộ, hiệu quả giữa Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, các bộ, ngành, địa phương, lực lượng vũ trang, doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân có liên quan; xác định rõ cơ quan chủ trì, trách nhiệm của từng chủ thể trong từng giai đoạn, từng khu vực, khắc phục tình trạng chồng chéo, bỏ sót nhiệm vụ.

- Quy định cụ thể đầu mối tiếp nhận, xử lý thông tin báo động, huy động lực lượng, phương tiện; nâng cao hiệu quả tìm kiếm, cứu nạn, bảo vệ tính mạng con người, giảm thiểu thiệt hại về tài sản và môi trường.

- Thiết lập cơ chế điều phối liên ngành thông suốt: Phân định mạch lạc, cụ thể trách nhiệm giữa cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, các cơ sở SAR, người khai thác cảng hàng không và các lực lượng vũ trang, dân sự tham gia phối hợp.

- Hoàn thiện cơ chế chủ trì, huy động lực lượng tại chỗ và bàn giao quyền điều phối hiện trường đối với tất cả các tình huống tai nạn tàu bay xảy ra trên các địa hình phức tạp (đất liền, trên biển, vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa, khu vực khai thác thủy sản hoặc vùng địa bàn giáp ranh).

- Chuẩn hóa cơ chế tiếp nhận, xác minh, chuyển tiếp thông tin báo nạn hàng không; bảo đảm kết nối liên thông với Tổng đài khẩn cấp 112 và hệ thống thông tin phòng thủ dân sự.

- Bảo đảm thực hiện đầy đủ nghĩa vụ của quốc gia thành viên Công ước Chicago, tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO về tìm kiếm, cứu nạn; nâng cao hiệu quả hợp tác quốc tế.

2. Quan điểm xây dựng dự thảo văn bản

- Bám sát, thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng; bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, thống nhất với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Luật Phòng thủ dân sự, Nghị định số 222/2026/NĐ-CP và các văn bản có liên quan; không quy định lại nội dung đã được quy định tại văn bản có hiệu lực pháp lý cao hơn mà thực hiện dẫn chiếu.

- Việc phối hợp không làm thay đổi thẩm quyền quản lý nhà nước, thẩm quyền cấp phép bay, thẩm quyền chỉ huy lực lượng và trách nhiệm pháp lý của từng cơ quan, đơn vị; bảo đảm yêu cầu quốc phòng, an ninh.

- Lấy việc cứu người làm ưu tiên hàng đầu; hành động ban đầu để cứu người được triển khai ngay trong phạm vi thẩm quyền, không chờ hoàn tất thủ tục; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, giảm tầng nấc trung gian.

- Kế thừa những quy định còn phù hợp của Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg; tập trung khắc phục triệt để những khó khăn, vướng mắc, bất cập bộc lộ trong thực tiễn hiện nay. Hoàn thiện khung pháp lý điều chỉnh các lĩnh vực thuộc phạm vi chức năng, nhiệm vụ của Bộ Xây dựng được giao quản lý; thúc đẩy ứng dụng công nghệ hiện đại đồng bộ với hệ thống phòng thủ dân sự

- Không thành lập tổ chức mới, không làm tăng biên chế; sử dụng tối đa tổ chức, lực lượng, phương tiện hiện có, phù hợp chủ trương sắp xếp tổ chức bộ máy tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả.

Rà soát, xây dựng hệ thống quy định đầy đủ, toàn diện và nội luật hóa các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), hệ thống Tài liệu hướng dẫn tìm kiếm, cứu nạn hàng không, hàng hải quốc tế (IAMSAR). Bảo đảm sự tương thích, phù hợp hoàn toàn với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. bảo đảm tính khả thi, phù hợp với điều kiện nguồn lực.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO VĂN BẢN

1. Thực hiện Quyết định số 26/QĐ-UBQG ngày 12/01/2024 của Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã có Công văn số 6274/BGTVT-KCHT ngày 13/6/2024 đề nghị các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các cơ quan, đơn vị liên quan rà soát, đánh giá kết quả thực hiện Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg và Quyết định số 216/QĐ-UBQG ngày 16/4/2020 của Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn, đề xuất nội dung cần sửa đổi, bổ sung. Kết quả rà soát là cơ sở quan trọng để xây dựng dự thảo.

2. Căn cứ Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 04 tháng 9 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng thủ dân sự, Bộ Xây dựng đã phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan để thực hiện việc xây dựng dự thảo Quyết định theo hướng dẫn của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025. Các công việc chủ yếu đã thực hiện như sau:

- Tiến hành rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, nghiên cứu các quy định tại các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên

Cục HKVN đã tổ chức tổng kết, đánh giá việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg; rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan (Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025, Luật Phòng thủ dân sự, các Nghị định số 200/2025/NĐ-CP, 205/2026/NĐ-CP, 208/2026/NĐ-CP, 221/2026/NĐ-CP, 222/2026/NĐ-CP, Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển); nghiên cứu Phụ ước 12 của Công ước Chicago, Sổ tay IAMSAR, Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn khu vực châu Á - Thái Bình Dương của ICAO và kinh nghiệm của một số quốc gia để xây dựng dự thảo.

- Xây dựng dự thảo Quyết định, các tài liệu trong hồ sơ dự thảo Quyết định và gửi xin ý kiến các đối tượng chịu sự tác động trực tiếp, gửi xin ý kiến bằng văn bản các Bộ, cơ quan ngang Bộ; UBND cấp tỉnh, các tổ chức, cá nhân có liên quan; (Công văn số /BXD-VT&ATGT và Công văn số /BXD-VT&ATGT ngày /11/2026 của Bộ Xây dựng).

- Bộ Xây dựng nhận được tổng số văn bản góp ý của các cơ quan, đơn vị đối với dự thảo Quyết định. Bộ Xây dựng đã tổ chức tổng hợp nghiên cứu giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý và chỉnh lý, hoàn thiện dự thảo Quyết định để gửi Bộ Tư pháp thẩm định theo quy định của pháp luật.

- Ngày /11/2026, Bộ Xây dựng đã có Công văn số /BXD-VT&ATGT gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định dự thảo Quyết định.

- Ngày /11/2026, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo thẩm định số /BCTĐ-BTP thẩm định dự thảo Quyết định gửi Bộ Xây dựng và Văn phòng Chính phủ.

- Trên cơ sở ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp tại Báo cáo số .../BCTĐ-BTP, Bộ Xây dựng đã tiến hành nghiên cứu, tiếp thu, chỉnh lý và hoàn thiện dự thảo Quyết định trình Chính phủ xem xét ban hành.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO VĂN BẢN

1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

a) Phạm vi điều chỉnh:

Quy chế quy định nguyên tắc, nội dung, cơ chế phối hợp liên ngành, phối hợp dân sự - quân sự, phối hợp quốc tế, huấn luyện, diễn tập và bảo đảm trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn đối với tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng lâm nguy, lâm nạn; trách nhiệm phối hợp của Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân các cấp và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

Việc phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tàu bay lâm nguy, lâm nạn trên biển được thực hiện theo Quy chế này và Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển; công tác khẩn nguy sân bay, đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay thực hiện theo pháp luật chuyên ngành, Quy chế chỉ quy định nội dung phối hợp giữa các hoạt động đó với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

b) Đối tượng áp dụng:

Cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến hoạt động tìm kiếm, cứu nạn tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng lâm nguy, lâm nạn trong lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và trong vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng không do Việt Nam đảm nhiệm.

2. Bố cục của dự thảo văn bản

Dự thảo Quyết định gồm 03 điều: Điều 1 ban hành kèm theo Quyết định Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; Điều 2 quy định hiệu lực thi

hành, theo đó Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg hết hiệu lực kể từ ngày Quyết định có hiệu lực thi hành; Điều 3 quy định trách nhiệm thi hành.

Dự thảo Quy chế gồm 09 chương, 56 điều, cụ thể như sau:

- Chương I. Quy định chung (từ Điều 1 đến Điều 7): phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc phối hợp; vùng tìm kiếm, cứu nạn và phân định khu vực trách nhiệm; lực lượng, phương tiện; cơ quan chủ trì và chuyển giao trách nhiệm chủ trì.

- Chương II. Cơ chế chỉ đạo, điều phối liên ngành (từ Điều 8 đến Điều 11): hệ thống chỉ đạo, chỉ huy và điều phối; tham mưu chuyên ngành và phối hợp thường xuyên; kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không quốc gia và hệ thống kế hoạch, phương án; văn bản hiệp đồng.

- Chương III. Phối hợp về thông tin, báo động (từ Điều 12 đến Điều 17): trách nhiệm thông báo; hệ thống thông tin; tiếp nhận, xử lý và chuyển tiếp tin báo động; chia sẻ dữ liệu giám sát giữa dân sự và quân sự; thông tin liên lạc; cung cấp thông tin cho thân nhân, báo chí và thông báo quốc tế.

- Chương IV. Phối hợp dân sự - lực lượng vũ trang (từ Điều 18 đến Điều 22): nội dung phối hợp; đề nghị và điều động lực lượng, phương tiện của Quân đội nhân dân, Công an nhân dân; cấp phép bay, tổ chức vùng trời và ưu tiên; hiệp đồng điều hành bay và điều phối tàu bay tại khu vực tìm kiếm; tìm kiếm, cứu nạn trong khu quân sự và tại sân bay dùng chung.

- Chương V. Tổ chức phối hợp tìm kiếm, cứu nạn (từ Điều 23 đến Điều 32): phương án tìm kiếm và kế hoạch bay; huy động tàu bay, phương tiện; phối hợp tại cảng hàng không và khu vực lân cận, trên biển, trên đất liền và tại hiện trường; cứu nạn quy mô lớn, bảo đảm y tế; phối hợp với bảo vệ hiện trường, điều tra tai nạn; tạm dừng, kết thúc; tổng kết, rút kinh nghiệm.

- Chương VI. Phối hợp quốc tế (từ Điều 33 đến Điều 35): thỏa thuận với quốc gia kế cận; lực lượng, phương tiện nước ngoài tham gia tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam; tìm kiếm, cứu nạn ngoài vùng trách nhiệm của Việt Nam.

- Chương VII. Huấn luyện, diễn tập và bảo đảm (từ Điều 36 đến Điều 39): diễn tập; huấn luyện phối hợp; bảo đảm kinh phí, thanh toán chi phí; chế độ, chính sách.

- Chương VIII. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức (từ Điều 40 đến Điều 54): trách nhiệm của Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, các bộ, cơ quan báo chí, Ủy ban nhân dân các cấp, Cục HKVN, doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay và doanh nghiệp bảo hiểm.

- Chương IX. Điều khoản thi hành (Điều 55, Điều 56): khen thưởng, xử lý vi phạm; tổ chức thực hiện và chuyển tiếp.

3. Nội dung cơ bản

Dự thảo Quy chế kế thừa các quy định còn phù hợp của Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg, đồng thời sửa đổi, bổ sung, lược bỏ các nội dung chủ yếu sau đây:

3.1. Nội dung sửa đổi, hoàn thiện

a) Về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng (Điều 1, Điều 2): mở rộng phạm vi điều chỉnh từ việc phối hợp tìm kiếm, cứu nạn tàu bay dân dụng sang cơ chế phối hợp liên ngành, dân sự - quân sự, quốc tế, huấn luyện, diễn tập và bảo đảm; xác định đối tượng là tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng; xác định phạm vi không gian theo vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng không do Việt Nam đảm nhiệm (thay cho vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý) phù hợp với Điều 129 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP; làm rõ mối quan hệ với Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và với các hoạt động khẩn nguy sân bay, an ninh hàng không, điều tra tai nạn.

b) Về giải thích từ ngữ (Điều 3): dẫn chiếu khái niệm tàu bay lâm nguy, lâm nạn, mất tích theo Điều 48 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; cập nhật khái niệm Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay, khu vực lân cận cảng hàng không, cơ quan chủ trì phù hợp với các Nghị định số 205/2026/NĐ-CP, 222/2026/NĐ-CP; bổ sung các khái niệm theo thông lệ của ICAO như giai đoạn khẩn cấp (hồ nghi, báo động, khẩn nguy), người điều phối nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn, người điều phối tàu bay tại hiện trường, đơn vị tìm kiếm, cứu nạn, trạm báo động, đầu mối tiếp nhận dữ liệu báo động Cospas-Sarsat, phối hợp dân sự - quân sự, cứu nạn quy mô lớn, văn bản hiệp đồng.

c) Về nguyên tắc phối hợp (Điều 4): kế thừa nguyên tắc chỉ huy thống nhất, phối hợp kịp thời, ưu tiên cứu người; bổ sung các nguyên tắc: đặt dưới sự chỉ đạo thống nhất của Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia; mỗi tình huống có một cơ quan chủ trì chung tại một thời điểm, việc chuyển giao phải được xác nhận và không làm gián đoạn hoạt động; việc phối hợp không làm thay đổi thẩm quyền quản lý nhà nước, cấp phép bay, chỉ huy lực lượng; hành động ban đầu để cứu người không chờ hoàn tất thủ tục; trợ giúp người bị nạn không phân biệt quốc tịch; thông tin được cung cấp thống nhất; phù hợp điều ước quốc tế và tiêu chuẩn của ICAO.

d) Về lực lượng, phương tiện (Điều 6): cập nhật theo Điều 21 và Điều 35 Luật Phòng thủ dân sự; bổ sung phương tiện bay không người lái; quy định các bộ, ngành, địa phương rà soát, báo cáo hằng năm danh mục lực lượng, phương tiện có khả năng tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không, mức độ sẵn sàng và đầu mối liên lạc trực 24 giờ.

đ) Về cơ quan chủ trì (Điều 5, Điều 7): thay thế Điều 5 Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg; phân định 04 loại khu vực trách nhiệm (cảng hàng không và khu vực lân cận; khu vực trên biển; khu quân sự; khu vực đất liền, hải đảo còn lại) và cụ thể hóa Điều 128 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không chủ trì tìm kiếm xác định vị trí tàu bay; doanh nghiệp cảng hàng không chủ trì tại cảng hàng không và khu vực lân cận; cơ quan chủ trì trên biển xác định theo Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển; Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự cấp tỉnh chủ trì cứu nạn trên đất liền; Bộ Quốc phòng chủ trì trong khu quân sự. Dự thảo quy định đầy đủ nội dung, trình tự, thời điểm hoàn thành chuyển giao trách nhiệm chủ trì; cách xử lý khi chưa xác định được cơ quan chủ trì, khi tàu bay lâm nạn tại khu vực giáp ranh giữa hai tỉnh hoặc giáp ranh với vùng tìm kiếm, cứu nạn của quốc gia kế cận.

e) Về thông tin, báo động (Điều 12, Điều 13, Điều 14, Điều 16): cập nhật các trạm báo động (Tổng đài 112, đài thông tin duyên hải, đồn biên phòng, Ủy ban nhân dân cấp xã...) và hệ thống thông tin (hệ thống theo dõi tàu bay toàn cầu, kho dữ liệu vị trí tàu bay lâm nguy theo tiêu chuẩn của ICAO); quy định cơ chế xác nhận đã nhận tin, phương thức và đầu mối dự phòng khi không có phản hồi; báo cáo xác nhận bằng văn bản trong thời hạn 24 giờ; trách nhiệm thông báo của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không đối với từng cơ quan; thông báo hai chiều giữa Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam; cập nhật tần số 121,5 MHz, 123,1 MHz và dải tần 406 - 406,1 MHz.

g) Về phương án tìm kiếm và kế hoạch bay tìm kiếm, cứu nạn (Điều 23): thay quy định phương án phải trình Cục HKVN và Cục HKVN báo cáo Ủy ban Quốc gia thông qua bằng cơ chế cơ quan chủ trì quyết định phương án trong phạm vi thẩm quyền, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không tổ chức thực hiện nội dung nghiệp vụ hàng không và đồng thời báo cáo; bổ sung nội dung phương án (đánh giá nguy cơ đối với lực lượng ứng cứu, tiêu chí điều chỉnh khu vực, chế độ báo cáo, bàn giao ca); làm rõ kế hoạch bay tìm kiếm, cứu nạn không thay thế phép bay; bổ sung trách nhiệm cung cấp thông tin khí tượng, thủy văn.

h) Về huy động tàu bay, phương tiện (Điều 24): thay thẩm quyền điều động của Ủy ban Quốc gia bằng thẩm quyền theo Điều 21 Luật Phòng thủ dân sự; Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia điều phối khi vượt quá khả năng của cơ quan chủ trì; khẳng định quyền quyết định cuối cùng về an toàn của người chỉ huy tàu bay, phương tiện; quy định việc hoàn trả, bồi thường tài sản được huy động.

i) Về phối hợp theo địa bàn và tại hiện trường (từ Điều 25 đến Điều 28): sửa đổi, chi tiết hóa Điều 12, Điều 13 Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg đối với từng khu vực: tại cảng hàng không và khu vực lân cận; trên biển (Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm theo khoản 2 Điều 128 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP, không chờ xác định được vị trí chính xác mới tổ chức tìm kiếm, cứu người); trên đất liền (vai trò của Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự cấp tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã); nguyên tắc chỉ định chỉ huy hiện trường, vai trò của người chỉ huy đơn vị đến hiện trường đầu tiên và người điều phối nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn.

k) Về kinh phí, thanh toán chi phí (Điều 38): thay dẫn chiếu Quyết định số 118/2008/QĐ-TTg bằng dẫn chiếu pháp luật về phòng thủ dân sự, ngân sách nhà nước và Nghị định số 200/2025/NĐ-CP; bổ sung nguyên tắc: việc thiếu thỏa thuận trước về chi phí không được là lý do trì hoãn, từ chối cứu người; không thu chi phí tìm kiếm, cứu nạn đối với người được cứu; cơ chế xác định nguồn kinh phí, tránh trùng lặp khi nhiều cơ quan cùng tham gia.

l) Về lực lượng, phương tiện nước ngoài (Điều 34): cập nhật thẩm quyền cấp phép bay theo Điều 14 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP; quy định quy trình tiếp nhận, xác nhận, chuyển đề nghị của Trung tâm phối hợp cứu nạn nước ngoài; thủ tục ưu tiên về biên phòng, xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch; công bố thông tin cần thiết trong Tập thông báo tin tức hàng không.

m) Về trách nhiệm của cơ quan, tổ chức (Chương VIII): cập nhật theo chức năng, nhiệm vụ sau sắp xếp tổ chức bộ máy: Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia (thay Ủy ban Quốc gia), Bộ Quốc phòng (cơ quan thường trực), Bộ Xây dựng (thay Bộ Giao thông vận tải), Bộ Khoa học và Công nghệ (tần số vô tuyến điện, viễn thông), Bộ Nông nghiệp và Môi trường (khí tượng thủy văn, kiểm ngư, kiểm lâm, môi trường); Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cấp xã theo mô hình chính quyền địa phương hai cấp.

3.2. Nội dung bổ sung

a) Cơ chế chỉ đạo, điều phối liên ngành (Chương II): quy định hệ thống chỉ đạo, chỉ huy và điều phối từ Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia đến Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự các bộ, cấp tỉnh, Cục HKVN, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay; Bộ trưởng Bộ Xây dựng với trách nhiệm thành viên Ban Chỉ đạo chủ trì tham mưu chuyên ngành; họp chuyên đề cấp nghiệp vụ ít nhất một lần trong năm và sau mỗi vụ việc nghiêm trọng; không thành lập tổ chức phối hợp liên ngành mới. Bổ sung hệ thống kế hoạch, phương án: Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không quốc gia (Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng, báo cáo Ban Chỉ đạo để trình Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành); phương án cứu nạn tàu bay của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; kế hoạch khẩn nguy sân bay; kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không (bao gồm phương án duy trì hoạt động khi cơ sở chính bị gián đoạn); nội dung tối thiểu và chu kỳ rà soát văn bản hiệp đồng.

b) Chia sẻ dữ liệu giám sát, thông tin chuyên bay giữa dân sự và quân sự (Điều 15); cung cấp thông tin cho thân nhân người bị nạn, báo chí và thông báo quốc tế, bảo đảm thống nhất đầu mối phát ngôn và bảo vệ dữ liệu cá nhân (Điều 17).

c) Phối hợp dân sự - quân sự (Chương IV): nội dung phối hợp; trình tự đề nghị thông thường và trường hợp khẩn cấp đối với việc điều động lực lượng, phương tiện của Quân đội nhân dân, Công an nhân dân (kể cả khi chưa có văn bản hiệp đồng); tiếp nhận, giải quyết cấp phép bay tìm kiếm, cứu nạn 24 giờ trong ngày, thiết lập khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm tạm thời, ưu tiên cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; hiệp đồng điều hành bay, chỉ định người điều phối tàu bay tại hiện trường, tránh xung đột giữa tàu bay có người lái và phương tiện bay không người lái; cử sĩ quan liên lạc; tìm kiếm, cứu nạn trong khu quân sự và tại sân bay dùng chung; hỗ trợ lẫn nhau khi tàu bay quân sự, tàu bay của Công an nhân dân lâm nguy, lâm nạn.

d) Cứu nạn quy mô lớn, bảo đảm y tế, tiếp nhận người bị nạn (Điều 29); phối hợp giữa tìm kiếm, cứu nạn với bảo vệ hiện trường, điều tra tai nạn, xử lý xác tàu bay và trường hợp có dấu hiệu hành vi can thiệp bất hợp pháp (Điều 30).

đ) Tạm dừng, kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn (Điều 31): cụ thể hóa khoản 2 Điều 130 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP, theo đó cơ quan chủ trì quyết định sau khi tham vấn Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, có ý kiến của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, chỉ huy hiện trường và cơ quan chuyên môn, lập hồ sơ về căn cứ quyết định; phân biệt việc tạm dừng tại hiện trường, kết thúc giai đoạn tìm kiếm vị trí tàu bay và kết thúc toàn bộ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; làm

rõ mối quan hệ với việc xác định tàu bay mất tích theo khoản 3 Điều 48 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Tổng kết, rút kinh nghiệm trong thời hạn 30 ngày và lưu trữ hồ sơ vụ việc (Điều 32).

e) Phối hợp quốc tế (Điều 33, Điều 35): đàm phán, ký kết, duy trì thỏa thuận tìm kiếm, cứu nạn với quốc gia kế cận; văn bản phối hợp nghiệp vụ giữa Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không với trung tâm phối hợp cứu nạn của quốc gia kế cận; tìm kiếm, cứu nạn tàu bay Việt Nam ở nước ngoài và việc lực lượng Việt Nam tham gia tìm kiếm, cứu nạn ở nước ngoài.

g) Huấn luyện, diễn tập và chế độ, chính sách (Điều 36, Điều 37, Điều 39): diễn tập cấp quốc gia theo Điều 131 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP; lồng ghép tình huống tai nạn tàu bay vào diễn tập phòng thủ dân sự của địa phương; luyện tập thông tin, hiệp đồng hằng năm; đánh giá sau diễn tập; huấn luyện phối hợp; chế độ, chính sách theo Điều 41 Luật Phòng thủ dân sự và các điều 42, 43 và 44 Nghị định số 200/2025/NĐ-CP.

h) Bổ sung, cụ thể hóa trách nhiệm của Bộ Ngoại giao, Bộ Y tế, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Bộ Tài chính, cơ quan báo chí, Ủy ban nhân dân cấp xã, Cục HKVN, doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay và doanh nghiệp bảo hiểm (từ Điều 44 đến Điều 54).

i) Khen thưởng, xử lý vi phạm (Điều 55); tổ chức thực hiện và chuyển tiếp (Điều 56): trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Quy chế có hiệu lực, hoàn thành Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không quốc gia, ký kết mới hoặc sửa đổi văn bản hiệp đồng, xây dựng, cập nhật phương án của địa phương, rà soát kế hoạch khẩn nguy sân bay; văn bản hiệp đồng đã ký tiếp tục được thực hiện đối với nội dung còn phù hợp; thời hạn chuyển tiếp không làm chậm việc bảo đảm đầu mối trực, thông tin liên lạc và khả năng ứng cứu.

3.3. Nội dung lược bỏ

- Lược bỏ các quy định về vai trò, thẩm quyền của Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm cứu nạn (thông qua phương án tìm kiếm, điều động tàu bay, chủ trì cấp phép cho lực lượng nước ngoài...) do cơ quan này đã được tổ chức lại; các nhiệm vụ tương ứng được chuyển sang Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia và cơ quan có thẩm quyền theo Luật Phòng thủ dân sự.

- Lược bỏ quy định giao doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chủ trì tìm kiếm, cứu nạn tàu bay lâm nạn trên biển theo Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg; việc xác định cơ quan chủ trì trên biển thực hiện theo Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển và khoản 2 Điều 128 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP.

- Lược bỏ các quy định trùng lặp với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, Luật Phòng thủ dân sự và các Nghị định số 200/2025/NĐ-CP, 205/2026/NĐ-CP, 221/2026/NĐ-CP, 222/2026/NĐ-CP (khái niệm tàu bay lâm nguy, lâm nạn; vùng tìm kiếm, cứu nạn; thẩm quyền cấp phép bay...), chuyển sang hình thức dẫn chiếu.

- Lược bỏ dẫn chiếu cụ thể đến Quyết định số 103/2007/QĐ-TTg (đã được thay thế) và Quyết định số 118/2008/QĐ-TTg; việc thanh toán chi phí được thực hiện theo pháp luật về phòng thủ dân sự, ngân sách nhà nước và quản lý tài chính đối với hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

- Không quy định trong Quy chế các nội dung mang tính quy trình nghiệp vụ, kỹ thuật chi tiết (điều kiện xác định từng giai đoạn khẩn cấp, căn cứ đánh giá việc kết thúc tìm kiếm, cứu nạn, tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không) mà giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định theo khoản 2 Điều 126 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP, bảo đảm tính ổn định của Quyết định.

3.4. Nội dung cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính

Dự thảo Quy chế điều chỉnh quan hệ phối hợp giữa các cơ quan, tổ chức trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, không quy định thủ tục hành chính và không làm phát sinh thủ tục hành chính mới. Các thủ tục có liên quan (cấp phép bay; cấp phép cho lực lượng, phương tiện tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài; xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch) được thực hiện theo văn bản quy phạm pháp luật hiện hành.

3.5. Nội dung phân quyền, phân cấp

Dự thảo Quy chế thể hiện tinh thần đẩy mạnh phân quyền, phân cấp, gắn thẩm quyền với trách nhiệm, cụ thể:

- Cơ quan chủ trì quyết định phương án tìm kiếm, cứu nạn trong phạm vi nhiệm vụ, thẩm quyền; chỉ báo cáo cấp có thẩm quyền khi tình huống vượt quá khả năng ứng phó (khoản 8 Điều 7, khoản 3 Điều 23).

- Phân cấp cho chính quyền địa phương: Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự cấp tỉnh chủ trì cứu nạn trên địa bàn; Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ định chỉ huy hiện trường; Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã chỉ huy lực lượng tại chỗ ứng cứu ngay theo khoản 2 Điều 33 Luật Phòng thủ dân sự (Điều 27, Điều 50), phù hợp mô hình chính quyền địa phương hai cấp.

- Trao quyền cho cơ quan, người trực tiếp ứng phó: Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay, Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự cấp tỉnh được đề nghị trực tiếp đơn vị quân đội, công an gần nhất trong trường hợp khẩn cấp (khoản 2 Điều 19); chỉ huy hiện trường được áp dụng ngay biện pháp bảo vệ lực lượng, điều chỉnh phương án khi không liên lạc được với cơ quan chủ trì (điểm d khoản 2 Điều 28); người chỉ huy đơn vị đến hiện trường đầu tiên tổ chức ứng cứu ban đầu (điểm đ khoản 1 Điều 28).

- Phân công Cục HKVN phân định cụ thể khu vực trách nhiệm của các đơn vị trong ngành; ban hành kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không; chấp thuận phạm vi văn bản phối hợp nghiệp vụ giữa Trung tâm với trung tâm phối hợp cứu nạn của quốc gia kế cận; phê duyệt, chấp thuận kế hoạch, tài liệu về tìm kiếm, cứu nạn theo quy định (Điều 5, Điều 10, Điều 33, Điều 51).

- Giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không theo quy định tại khoản 2 Điều 126 của Nghị định số 222/2026/NĐ-CP.

V. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI DỰ THẢO VĂN BẢN GỬI THẨM ĐỊNH

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH QUYẾT ĐỊNH VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA BAN HÀNH

1. Dự kiến nguồn lực

- Về tổ chức bộ máy, biên chế: dự thảo không thành lập tổ chức mới, không làm tăng biên chế; sử dụng tổ chức, lực lượng hiện có, gồm Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, Ban Chỉ huy phòng thủ dân sự các cấp, Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, lực lượng khẩn nguy sân bay và lực lượng tìm kiếm, cứu nạn của các bộ, ngành, địa phương.

- Về kinh phí: kinh phí cho hoạt động thường xuyên, huấn luyện, diễn tập, trang thiết bị và nhiệm vụ đột xuất của các bộ, ngành, địa phương được bố trí từ ngân sách nhà nước theo phân cấp, theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước, Luật Phòng thủ dân sự và Nghị định số 200/2025/NĐ-CP; kinh phí cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay thực hiện theo cơ chế tài chính đối với dịch vụ công ích bảo đảm hoạt động bay. Việc thi hành Quy chế cơ bản sử dụng nguồn lực hiện có; các nhu cầu đầu tư nâng cấp hệ thống thông tin, kết nối, chia sẻ dữ liệu được xem xét bố trí trong kế hoạch, dự toán hằng năm của các cơ quan, đơn vị theo quy định.

2. Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản

- Bộ Xây dựng ban hành văn bản quy định chi tiết về tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không, dịch vụ báo động, điều kiện xác định các giai đoạn khẩn cấp, căn cứ đánh giá việc tạm dừng, kết thúc tìm kiếm, cứu nạn và các nội dung khác được giao tại Quy chế.

- Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Quy chế có hiệu lực: Bộ Xây dựng xây dựng, báo cáo Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không quốc gia để trình Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành; các cơ quan, đơn vị ký kết mới hoặc sửa đổi văn bản hiệp đồng; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xây dựng, cập nhật phương án cứu nạn tàu bay trên địa bàn; người khai thác cảng hàng không rà soát, sửa đổi kế hoạch khẩn nguy sân bay.

- Tổ chức phổ biến, quán triệt, tập huấn nội dung Quy chế cho các cơ quan, đơn vị, lực lượng liên quan; tổ chức luyện tập, diễn tập để kiểm nghiệm cơ chế phối hợp mới.

3. Thời gian trình ban hành

Thời gian trình ban hành: dự kiến trình Chính phủ ban hành trong tháng 12/2026.

Trên đây là Tờ trình Dự thảo Quyết định Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng của Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Xây dựng kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

1. Dự thảo Quyết định ban hành và Dự thảo Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng;
2. Dự thảo Tờ trình Chính phủ;
3. Báo cáo tổng kết thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg;
4. Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo Quyết định;
5. Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc;
6. Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý đối với dự thảo Quyết định.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Phó thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Tư pháp; Công an, Quốc phòng, Ngoại giao, Tài chính, Khoa học và Môi trường;
- Các Thứ trưởng Bộ Xây dựng;
- Vụ Pháp chế Bộ Xây dựng;
- Cục HKVN để (p/h);
- Lưu: VT, VT&ATGT₍₀₅₎.

BỘ TRƯỞNG