

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 Nghị định về hoạt động bay của Bộ Xây dựng

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ dự thảo Nghị định về hoạt động bay như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

1. Cơ sở chính trị, pháp lý:

a) Cơ sở chính trị:

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng xác định: (1) tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông... Tập trung phát triển ... nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không trọng điểm; (2) hoàn thiện thể chế, đẩy mạnh hợp tác công - tư nhằm huy động nguồn lực xã hội vào phát triển kết cấu hạ tầng và cung ứng dịch vụ công; (3) thực hiện nghiêm các cam kết quốc tế và các hiệp định thương mại đã ký kết;

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường: “Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta trên cơ sở hỗ trợ tài chính và công nghệ của các nước và tổ chức quốc tế.”;

Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn: “Đẩy mạnh thực hiện chính sách “mở cửa bầu trời”, triển khai thực hiện thương quyền 5 về hàng không; tạo điều kiện cho các hãng hàng không mở các đường bay mới kết nối Việt Nam với thị trường nguồn, tăng cường tần suất các đường bay có sẵn; giải quyết các điểm nghẽn và tình trạng quá tải tại các cảng hàng không”;

Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả;

Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, theo đó: về quản lý độ cao chướng ngại

vật hàng không, phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý chương ngại vật ngoài sân bay (vùng phụ cận).

Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới, trong đó đề ra một số nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm như: “Hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế tổ chức thực hiện pháp luật nghiêm minh, nhất quán”; “tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế tổ chức thực hiện pháp luật nghiêm minh, hiệu quả, bảo đảm yêu cầu phát triển đất nước nhanh và bền vững”; “xây dựng nền hành chính phục vụ nhân dân, dân chủ, pháp quyền, chuyên nghiệp, hiện đại, khoa học, trong sạch, công khai, minh bạch, tạo môi trường thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp.

Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: “*Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xóa bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số*”; “*Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia*”;

Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới xác định “*hội nhập là động lực chiến lược để Việt Nam bước vào kỷ nguyên mới*”;

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

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

Nghị quyết 79-NQ/TW của Bộ Chính trị ngày 06/01/2026 về phát triển kinh tế nhà nước, xác định rõ “*Kinh tế nhà nước là thành phần đặc biệt quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa*”, trong đó xác định vùng trời

là một trong các nguồn lực nền tảng của kinh tế nhà nước; đồng thời nêu rõ yêu cầu hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác và bảo vệ vùng trời, khu nhận diện phòng không; hiện đại hoá hệ thống quản lý bay, bảo đảm an toàn, an ninh không phận.

b) Cơ sở pháp lý:

- Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15 ngày 18/2/2025;
- Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15 ngày 16/6/2025;
- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 ngày 10/12/2025;
- Luật Khí tượng thuỷ văn số 90/2015/QH13 ngày 23/11/2015;
- Luật Phòng không nhân dân số 49/2024/QH15 ngày 27/11/2024;
- Luật đo lường số 04/2011/QH13 ngày 11/11/2011;
- Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 ngày 20/6/2023

2. Cơ sở thực tiễn

a) Kết quả đạt được

Nghị định số 125/2015/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay được ban hành trên cơ sở Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11, được Quốc hội khóa XI thông qua tại Kỳ họp thứ 8 và đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 61/2014/QH13 của Quốc hội khóa XIII.

Sau hơn 10 năm triển khai thực hiện, công tác quản lý và bảo đảm hoạt động bay tại Việt Nam đã đạt được nhiều kết quả quan trọng. Hệ thống cơ sở hạ tầng bảo đảm an toàn hoạt động bay từng bước được đầu tư đồng bộ, đáp ứng yêu cầu khai thác và bảo đảm an toàn bay ở mức cao. Dây chuyền cung ứng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hệ thống cơ sở điều hành bay được duy trì với độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác cao đối với toàn bộ vùng trời sân bay và các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý

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) Những tồn tại, hạn chế

Bên cạnh những kết quả tích cực đã đạt được, trong quá trình triển khai thi hành Nghị định số 125/2015/NĐ-CP đã bộc lộ một số tồn tại, hạn chế và phát sinh vấn đề mới, đòi hỏi phải được rà soát, đánh giá để làm cơ sở xây dựng Nghị định về hoạt động bay thay thế, cụ thể như sau:

Thứ nhất, công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hoạt động bay chưa được quy định đầy đủ, toàn diện theo các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO. Một số nội dung quản lý an toàn, quản lý rủi ro và giám sát hoạt động bay

vẫn chủ yếu mang tính hành chính, chưa tiếp cận đầy đủ theo phương thức quản lý dựa trên hiệu quả và mức độ rủi ro.

Thứ hai, các quy định về tổ chức, sử dụng và khai thác vùng trời, cũng như về quản lý hoạt động bay, chưa được thiết kế theo nguyên tắc linh hoạt nhằm tối ưu hóa hiệu quả khai thác vùng trời phục vụ hàng không dân dụng, đồng thời đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về an toàn, tính liên tục, điều hòa và hiệu quả; bảo đảm tuân thủ các quy định về quản lý, sử dụng và bảo vệ vùng trời gắn với yêu cầu quốc phòng, an ninh quốc gia, an toàn thông tin và phù hợp với Công ước Chicago.

Cụ thể:

- Việc phân chia vùng trời điều hành bay chưa đầy đủ, còn thiếu tính linh hoạt; khu vực vùng trời dùng chung quân sự – dân sự còn chồng lấn, chưa có cơ chế điều phối hiệu quả.

- Chưa có quy định pháp lý đầy đủ về phân loại vùng trời theo tiêu chuẩn ICAO; chưa bảo đảm tính đồng bộ giữa tổ chức vùng trời, cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay với quy hoạch cảng hàng không, sân bay và các vùng FIR.

- Hệ thống hạ tầng giám sát hoạt động bay chưa được đầu tư đồng đều, còn hạn chế tại các khu vực vùng xa, vùng biên, hải đảo.

Những hạn chế nêu trên đã ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác vùng trời, gây khó khăn cho việc triển khai các khái niệm điều hành bay hiện đại như quản lý luồng không lưu (ATFM), phương thức tiếp cận/hạ cánh liên tục (CDO), quản lý hoạt động của tàu bay không người lái (UAV), đồng thời tác động đến năng lực và hiệu quả khai thác các vùng FIR do Việt Nam quản lý.

Thứ ba, các quy định về các loại hình dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (bao gồm: quản lý không lưu; thông tin, dẫn đường, giám sát; khí tượng bảo đảm hoạt động bay; tin tức hàng không; tìm kiếm, cứu nạn hàng không) chưa được quy định cụ thể, chi tiết. Nhiều nội dung mà ICAO yêu cầu quốc gia thành viên phải quy định rõ ở cấp nghị định hiện vẫn chưa được nội luật hóa đầy đủ.

Thứ tư, cơ chế phối hợp đặc thù giữa các cơ quan quản lý nhà nước (hàng không dân dụng, quốc phòng, công an và các cơ quan liên quan) trong bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng không và hiệu quả hoạt động bay chưa được quy định một cách hệ thống, thống nhất và đầy đủ. Các nội dung phối hợp còn thiếu quy trình pháp lý cụ thể, bao gồm:

- Tổ chức vùng trời, thiết lập đường hàng không và xây dựng phương thức bay;
- Khai thác vùng trời linh hoạt (FUA); quản lý hoạt động bay dân dụng ngoài đường hàng không và vùng trời sân bay;
- Cấp phép bay, lập kế hoạch bay, thông báo và cung cấp tin tức về hoạt động bay;
- Sử dụng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- Tổ chức tìm kiếm, cứu nạn hàng không;

- Quản lý hoạt động bay đặc biệt như bay chụp ảnh, thăm dò địa chất, quay phim từ trên không, bay thao diễn, huấn luyện, thử nghiệm, sử dụng thiết bị vô tuyến điện ngoài thiết bị tàu bay; hoạt động bay trong khu vực hạn chế bay và hoạt động của tàu bay không người lái có ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay dân dụng;

- Xử lý các tình huống tàu bay hoạt động không đúng phép bay, hạ cánh khẩn cấp, mất liên lạc, tổ lái mất khả năng kiểm soát tàu bay và các tình huống khẩn cấp khác;

- Phối hợp giữa hoạt động bay quân sự, hoạt động bảo đảm an ninh, quốc phòng và các hoạt động bay khác có ảnh hưởng đến hoạt động bay dân dụng;

- Quản lý hoạt động bay tập, bay đội hình của tàu bay quân sự nước ngoài được cấp phép hoạt động trong vùng trời Việt Nam.

Thực tiễn cho thấy, sự phối hợp chặt chẽ, hiệu quả giữa các cơ quan có liên quan là yếu tố then chốt để giải quyết các vấn đề phức tạp phát sinh trong quản lý và khai thác hoạt động bay.

Thứ năm, yêu cầu đẩy mạnh phân quyền, phân cấp trong quản lý nhà nước theo Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương; Công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03/5/2025 của Ban Chỉ đạo thực hiện tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW và Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ chưa được quy phạm hóa đầy đủ trong lĩnh vực hoạt động bay. Vai trò, trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp trong phối hợp tìm kiếm, cứu nạn và quản lý chương ngại vật hàng không chưa được quy định rõ ràng, cụ thể trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

Thứ sáu, hiện nay ngoài Nghị định 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 quy định về quản lý hoạt động bay, một số quy định đã được sửa đổi, bãi bỏ và cần rà soát để bảo đảm phù hợp với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, cụ thể:

- Nghị định số 139/2024/NĐ-CP ngày 24 tháng 10 năm 2010 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.

- Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26 tháng 6 năm 2016, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và Nghị định số 42/2016/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng, có hiệu lực thi hành từ ngày 23 tháng 6 năm 2025. Ngoài ra, các quy định liên quan đến “các trận địa quản lý và bảo vệ vùng trời tại Việt Nam” quy định trong Nghị định số 32/2016/NĐ-CP đã được bãi bỏ bởi Nghị định số 198/2025/NĐ-CP ngày

8/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng không nhân dân.

- Rà soát chuyển một số nội dung về việc cấp phép bay cho chuyển bay tham gia tìm kiếm, cứu nạn quy định tại Nghị định số 95/2010/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2010 của Chính phủ quy định về cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài tại Việt Nam.

Việc các quy định nêu trên chưa được tập trung, thống nhất trong một nghị định chuyên ngành về hoạt động bay đã gây khó khăn trong quá trình áp dụng pháp luật, tổ chức thực hiện và phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị liên quan; đồng thời làm giảm tính minh bạch, đồng bộ của hệ thống pháp luật và tiềm ẩn nguy cơ chồng chéo, thiếu thống nhất trong quản lý nhà nước, đặc biệt trong các tình huống khẩn cấp, tình huống đặc thù liên quan trực tiếp đến an toàn hoạt động bay.

Do đó, việc rà soát, tích hợp và hệ thống hóa các quy định liên quan vào Nghị định về hoạt động bay là cần thiết, nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật, đáp ứng yêu cầu quản lý hoạt động bay theo hướng hiện đại, phù hợp với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các tiêu chuẩn, khuyến cáo của ICAO.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

1. Mục đích ban hành Nghị định

a) Thực hiện hướng dẫn chi tiết Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 theo đúng thẩm quyền được giao. Xây dựng, hoàn thiện nội dung quy định chi tiết, đồng thời nội luật hóa quy định đầy đủ, toàn diện theo các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO, tạo cơ sở pháp lý đồng bộ, thống nhất, chặt chẽ và khả thi trong việc xây dựng các quy định pháp luật quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

b) Hoàn thiện cơ sở pháp lý để các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công An, Bộ Xây dựng áp dụng trong thực tiễn về quản lý và bảo đảm hoạt động bay đảm bảo thống nhất, chặt chẽ, đúng pháp luật

2. Quan điểm xây dựng

a) Thể chế hóa nghị quyết của Đảng, pháp luật của Nhà nước về quản lý, khai thác và bảo vệ vùng trời; hiện đại hoá hệ thống quản lý bay, bảo đảm an toàn, an ninh không phận;

b) Bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất, đồng bộ với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành; bảo đảm quốc phòng, an ninh; khai thác có hiệu quả tiềm năng của hàng không dân dụng để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đáp ứng yêu cầu khả thi, hiệu quả của Nghị định khi được ban hành.

c) Bảo đảm tính kế thừa, chọn lọc, phát triển những nội dung phù hợp, khắc phục những khó khăn, vướng mắc, bất cập trong thực tiễn hiện nay; bảo đảm đầy đủ biện pháp để lực lượng không quân thuộc Bộ Quốc phòng thực thi nhiệm vụ về quản lý và bảo vệ vùng trời theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn

và lực lượng không quân thuộc Bộ Công an thực thi nhiệm vụ.

d) Phát huy dân chủ, trí tuệ tập thể, tiếp thu tối đa ý kiến đóng góp của các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan trong quá trình soạn thảo Nghị định.

e) Tiếp tục 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, bảo đảm phù hợp với chủ trương, chính sách và các quy định pháp luật mới được ban hành.

f) Hoàn thiện hệ thống quy định, công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hoạt động bay. Rà soát, quy định đầy đủ, toàn diện theo các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO. Đồng thời đảm bảo sự tương thích quy định với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Quyết định số 2835/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10.

2. Bộ Xây dựng đã xây dựng Nghị định về hoạt động bay (quy định chi tiết Luật Hàng không dân dụng số 130/2025/QH15: Điều 39; Điều 40; Điều 41; Điều 42; Điều 43; Điều 45; Điều 46; Điều 47; Điều 48; Điều 99; khoản 3 Điều 103).

Bộ Xây dựng thực hiện theo Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và các văn bản hướng dẫn thi hành trong xây dựng dự thảo Nghị định cụ thể như sau:

- Lấy ý kiến các Bộ, ngành, các cơ quan, đơn vị có liên quan (bằng văn bản và trên trang thông tin điện tử của Bộ Xây dựng.....)

-

- Tổ chức họp với các cơ quan, đơn vị.....

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

1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

1.1. Phạm vi điều chỉnh:

- Dự thảo Nghị định này quy định chi tiết Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42, Điều 43, Điều 45, Điều 46, Điều 47, Điều 48, Điều 99 và Khoản 3 Điều 103 Luật Hàng không dân dụng về hoạt động bay, bao gồm: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không; cấp phép bay và kế hoạch bay; quy tắc bay; bảo đảm hoạt động bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quản lý an toàn hoạt động bay; quản lý chướng ngại vật hàng không và trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến hoạt động bay; trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp.

- Các quy định tại Nghị định này được áp dụng trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam và trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý.

1.2. Đối tượng áp dụng:

Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động bay trong lãnh thổ Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

2. Bố cục của dự thảo Nghị định

Dự thảo Nghị định gồm 13 Chương, 153 Điều (sửa đổi, bổ sung đối với 03 Nghị định) và 10 Phụ lục kèm theo, trong đó:

Chương I. Quy định chung

Chương II. Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời

Chương III. Quản lý hoạt động bay tại sân bay

Chương IV. Cấp phép bay

Chương V. Quy tắc bay

Chương VI. Đơn vị đo lường trong hàng không

Chương VII. Quản lý chương ngại vật hàng không

Chương VIII. Phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không

Chương IX. Bảo đảm hoạt động bay

Chương X. Phối hợp điều hành hoạt động bay

Chương XI. Tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Chương XII. Tổ chức thực hiện

Chương XIII. Điều khoản thi hành

3. Nội dung cơ bản dự thảo Nghị định

3.1. Nội dung sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện

3.1.1. Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời

- Sửa đổi và bổ sung quy định cụ thể về cơ chế phối hợp quản lý vùng trời linh hoạt theo 03 cấp độ (Chiến lược, Tiền chiến thuật, Chiến thuật) để tối ưu hóa năng lực vùng trời quốc gia, hài hòa giữa kinh tế và quốc phòng.

- Bổ sung yêu cầu thông tin tối thiểu đối với khu vực hạn chế/cấm tạm thời, đồng bộ với khu vực nguy hiểm tạm thời.

- Sửa đổi và phân định rõ theo hướng: Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập và Bộ Xây dựng (Cục HKVN) công bố khu vực cấm/hạn chế/nguy hiểm; Cục Tác chiến và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thông báo đối với các khu vực tạm thời để đảm bảo linh hoạt triển khai.

3.1.2. Quản lý hoạt động bay tại sân bay

Sửa đổi, bổ sung Quy chế bay trong khu vực sân bay theo hướng:

- Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất với Cục Hàng không Việt Nam, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động.

- Cục Hàng không Việt Nam thiết lập vùng trời, phương thức bay, phương thức điều hành khai thác sân bay dùng chung và công bố trên tập tin tức hàng không.

3.1.3. Về cấp phép bay:

- Tiếp tục kế thừa quy định của Nghị định số 125/2015/NĐ-CP hiện hành và bổ sung, chuyển hóa vào dự thảo Nghị định quy định về “Thông báo bay” để đảm bảo phù hợp với Công ước Chicago năm 1944 và Công ước Luật biển năm 1982 (UNCLOS).

- Bổ sung nội dung cấp phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động (Bộ Công an).

- Bổ sung nội dung cấp phép bay cho tàu bay quân sự nước ngoài vào tham gia tìm kiếm, cứu nạn trong vùng thông báo bay của Việt Nam hoặc do Việt Nam đảm nhiệm.

- Bổ sung nội dung cấp phép bay cho tàu bay dân dụng tìm kiếm, cứu nạn trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung.

- Bổ sung quy định đối với các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, điện văn chấp thuận Kế hoạch bay không lưu (FPL) của Trung tâm quản lý luồng không lưu thuộc Tổng Công ty quản lý bay Việt Nam là phép bay theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.

3.1.4. Quy tắc bay:

Rà soát, chuẩn hoá thuật ngữ và cập nhật đầy đủ các quy định của Annex 2 của ICAO về Quy tắc bay (Rules of the Air).

3.1.5. Quản lý chương ngại vật hàng không:

- Rà soát lại, chuyển hóa cấu trúc và các quy định, nguyên tắc về quản lý, phối hợp quản lý chương ngại vật hàng không tại Nghị định 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016, sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không vào dự thảo Nghị định này.

- Rà soát các quy định của Phụ ước 14 về của ICAO (Aerodrome Design and Operations; Aerodromes) về chương ngại vật hàng không để bổ sung, cập nhật vào dự thảo Nghị định nhằm thống nhất quản lý tỉnh không, bảo đảm an toàn cho hoạt động khai thác của các đơn vị tại cảng hàng không.

3.1.6. Phương thức bay, bản đồ, sơ đồ hàng không:

- Chuẩn hóa, sử dụng thống nhất thuật ngữ “sơ đồ, bản đồ hàng không”; quy định rõ trách nhiệm cung cấp dữ liệu đầu vào theo chu kỳ của hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (tối thiểu trước 56 ngày) để đảm bảo tính đồng bộ dữ liệu toàn cầu.

- Chuẩn hoá ký hiệu/màu sắc khi được sử dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không theo ICAO Annex 4 (Aeronautical Charts); đồng thời quy định làm tròn/độ phân giải giá trị công bố trên sơ đồ/bản đồ.

3.1.7. Bảo đảm hoạt động bay

- Quy định chi tiết về Chương trình quốc gia bảo đảm hoạt động bay (nguyên tắc, mục tiêu của Chương trình); nội dung; trách nhiệm xây dựng và thẩm quyền phê duyệt; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp trong việc bảo đảm các nguồn lực để thực hiện).

- Làm rõ trách nhiệm thiết lập và duy trì tiêu chuẩn vận hành đối với hệ thống, nhân sự và an toàn của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay.

- Mô tả và làm rõ các nguyên tắc trong việc cung cấp 05 dịch vụ của dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định của ICAO.

- Xây dựng cơ chế tài chính phù hợp, bảo đảm cho hoạt động của Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mà trực tiếp điều hành bay theo quy định tại khoản 3 Điều 103 Luật HKDDVN để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO.

3.1.8. Phối hợp điều hành hoạt động bay dân dụng - quân sự

- Làm rõ và bổ sung quy định về “chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực” bảo đảm tuân thủ nguyên tắc chia sẻ dữ liệu theo quy định của Luật HKDDVN; phối hợp lắp đặt/vận hành hệ thống trang thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát dùng chung.

- Bổ sung trách nhiệm thu thập/tổng hợp thông tin hoạt động bay trong FIR và trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý để thông báo Trung tâm QLĐHB quốc gia theo quy định của Luật Phòng không nhân dân.

3.1.9. Tìm kiếm, cứu nạn hàng không

Làm rõ các quy định được Luật HKDDVN giao và tiếp tục kế thừa các quy định, nguyên tắc, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị và việc phối hợp trong công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP, Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

3.2. Nội dung cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính

3.2.1 Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình:

Kế thừa và chuyển hóa thủ tục hành chính về chấp thuận độ cao công trình tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quân lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 vào dự thảo Nghị định này.

3.2.2 Thủ tục cấp phép bay:

Hợp nhất hai thủ tục cấp phép bay quá cảnh cho các chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam và cấp phép bay đi, đến cho các chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam (đã quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay) làm một thủ tục cấp phép bay.

3.3. Nội dung phân cấp, phân quyền

Thực hiện quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2019), Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2019) và các văn bản luật liên quan. Đồng thời bám sát các yêu cầu, chỉ đạo của cấp có thẩm quyền trong thời gian quan về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và tổ chức hệ thống chính quyền địa phương 02 cấp. Theo đó, theo đó việc phân quyền, phân cấp giữa Trung ương và địa phương nhằm phân định nhiệm vụ, quyền hạn cho từng cấp, để việc quản lý được rõ ràng, rành mạch và hiệu quả, bảo đảm việc phân giao nhiệm vụ, quyền hạn phù hợp với chức năng, thẩm quyền và điều kiện ở mỗi, phù hợp quy định pháp luật. Đồng thời nhằm phát huy tính chủ động, sáng tạo của các cấp, các ngành trong thực hiện nhiệm vụ được giao.

+ Quản lý chương ngại vật hàng không:

Triển khai Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/1/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, trong đó theo phương án Nghị định 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 thực hiện phân cấp “Sửa đổi Điều 15 theo hướng phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý chương ngại vật ngoài sân bay (vùng phụ cận)”, do đó tại dự thảo Nghị định đã thực hiện phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh “Cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch và các bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không đã được công bố công khai. ”.

+ Tìm kiếm cứu nạn hàng không:

Dự thảo Nghị định đã phân định rõ trách nhiệm giữa Trung ương và địa phương (Trung ương (cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, lực lượng chủ trì TKCN) có trách nhiệm: ban hành quy chế; tổ chức, điều phối chung; huy động lực lượng liên vùng, liên ngành khi vượt khả năng địa phương); Địa phương, đơn vị tại chỗ: trực tiếp triển khai TKCN ban đầu; huy động lực lượng, phương tiện sẵn có; xử lý tình huống khẩn cấp ngay khi xảy ra sự cố.

Nguyên tắc “4 tại chỗ” được thể chế hóa rõ ràng tại Dự thảo Nghị định: cơ chế chỉ huy; tổ chức lực lượng; huy động phương tiện; bảo đảm hậu cần.

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

3.4.1 Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình:

Kế thừa và chuyên hóa thủ tục hành chính về chấp thuận độ cao công trình tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP

ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 vào dự thảo Nghị định này.

3.4.2 Thủ tục cấp phép bay:

Cấp phép bay quá cảnh cho các chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam và cấp phép bay đi, đến cho các chuyến bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam (đã quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay).

3.5. Nội dung phân cấp, phân quyền

Thực hiện quy định tại Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2019), Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2019) và các văn bản luật liên quan. Đồng thời bám sát các yêu cầu, chỉ đạo của cấp có thẩm quyền trong thời gian quan về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và tổ chức hệ thống chính quyền địa phương 02 cấp. Theo đó, theo đó việc phân quyền, phân cấp giữa Trung ương và địa phương nhằm phân định nhiệm vụ, quyền hạn cho từng cấp, để việc quản lý được rõ ràng, rành mạch và hiệu quả, bảo đảm việc phân giao nhiệm vụ, quyền hạn phù hợp với chức năng, thẩm quyền và điều kiện ở mỗi, phù hợp quy định pháp luật. Đồng thời nhằm phát huy tính chủ động, sáng tạo của các cấp, các ngành trong thực hiện nhiệm vụ được giao.

+ Quản lý chương ngại vật hàng không:

Triển khai Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/1/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, trong đó theo phương án Nghị định 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 thực hiện phân cấp “Sửa đổi Điều 15 theo hướng phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý chương ngại vật ngoài sân bay (vùng phụ cận)”, do đó tại dự thảo Nghị định đã thực hiện phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh “Cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch và các bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không đã được công bố công khai. ”.

+ Tìm kiếm cứu nạn hàng không:

Dự thảo Nghị định đã phân định rõ trách nhiệm giữa Trung ương và địa phương (Trung ương (cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, lực lượng chủ trì TKCN) có trách nhiệm: ban hành quy chế; tổ chức, điều phối chung; huy động lực lượng liên vùng, liên ngành khi vượt khả năng địa phương); Địa phương, đơn vị tại chỗ: trực tiếp triển khai TKCN ban đầu; huy động lực lượng, phương tiện sẵn có; xử lý tình huống khẩn cấp ngay khi xảy ra sự cố.

Nguyên tắc “4 tại chỗ” được thể chế hóa rõ ràng tại Dự thảo Nghị định: cơ chế chỉ huy; tổ chức lực lượng; huy động phương tiện; bảo đảm hậu cần.

4. Về tính tương thích với các Điều ước quốc tế

Về cơ bản dự thảo Nghị định đã đảm bảo tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên:

Công ước Chicago năm 1944 về Hàng không dân dụng quốc tế (gồm các Phụ ước (các Annex) và các Tài liệu hướng dẫn, khuyến cáo (các Doc) do ICAO ban hành); Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn hàng hải năm 1979 (Công ước SAR 79); Công ước Luật biển năm 1982 (UNCLOS 1982).

5. Về bảo đảm yêu cầu về quốc phòng

Dự thảo Nghị định quy định chi tiết và hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác, sử dụng và bảo vệ vùng trời; hiện đại hoá hệ thống quản lý bay nhưng tuân thủ nguyên tắc bảo đảm bảo đảm quốc phòng, an ninh và an toàn, an ninh không phận:

- Kế thừa quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 (sửa đổi, bổ sung năm 2014) về nguyên tắc, xác định trách nhiệm của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay trực tiếp điều hành bay dân dụng:

- + *Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng.*

- + Tham gia, phối hợp với cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc xử lý các tình huống khẩn nguy, can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và tác chiến phòng không.

- Dự thảo Nghị định đã làm rõ và bổ sung trách nhiệm thu thập/tổng hợp thông tin hoạt động bay trong FIR và trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý để thông báo Trung tâm QLĐHB quốc gia theo quy định của Luật Phòng không nhân dân.

6. Về việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số.

Các quy định tại dự thảo Nghị định đã thể chế hóa chủ trương của Đảng tại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, Nghị quyết số 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, Kế hoạch số 02-KH/BCĐTW ngày 19/6/2025 của Ban chỉ đạo Trung ương về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, trong đó đã nhấn mạnh: bảo đảm kiến trúc số quốc gia phải được chuẩn hóa, tích hợp, dùng chung và có khả năng mở rộng linh hoạt; hoàn thiện các nền tảng dùng chung, chuẩn hóa và kết nối các cơ sở dữ liệu quan trọng. Theo đó, các quy định tại dự thảo Nghị định đã tạo cơ sở pháp lý để các cơ quan, đơn vị triển khai việc trao đổi, chia sẻ dữ liệu trong công tác quản lý, bảo đảm hoạt động bay và bảo vệ vùng trời; là căn cứ và cơ sở để hiện đại hóa dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, trọng tâm là: chuyển dịch từ mô hình kiểm soát truyền thống sang quản lý dựa trên dữ liệu; thực hiện chuyển đổi số toàn diện, ứng dụng mạnh mẽ Trí tuệ nhân tạo (AI), Dữ liệu lớn (Big Data) và tự động hóa vào hệ thống quản lý không lưu (ATM) nhằm nâng cao năng lực dự báo và hỗ trợ ra quyết định; áp dụng các giải pháp công nghệ tiên tiến thiết yếu bao gồm triển khai quản lý thông tin toàn hệ thống (SWIM); khai thác dựa trên quỹ đạo (TBO) và trao đổi thông tin chuyến bay (FF-ICE) để đảm bảo kết nối dữ liệu liên mạch theo tiêu chuẩn quốc tế, các giải pháp “Green ATM” là yếu tố then chốt để tối ưu hóa hiệu quả khai thác, giảm phát thải và đảm bảo an

toàn tuyệt đối.

V. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI DỰ THẢO GỬI BỘ TƯ PHÁP THẨM ĐỊNH

Dự thảo Tờ trình sẽ bổ sung nội dung này (nếu có) sau khi hồ sơ dự án Luật được Bộ Tư pháp thẩm định.

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

1. Về dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thực hiện

1.1. Dự kiến nguồn lực

Dự thảo Nghị định nhằm triển khai quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành các nội dung được Luật HKDDVN năm 2025 giao về hoạt động bay, đã được nghiên cứu, đánh giá về tính khả thi, hiệu quả và bảo đảm không phát sinh thêm cơ cấu tổ chức của các cơ quan, đơn vị. Theo đó, khi Nghị định được ban hành, về cơ bản, các cơ quan, tổ chức, cá nhân vẫn tiếp tục sử dụng nguồn lực hiện có để thực hiện.

Đối với một số thủ tục, nhiệm vụ phân cấp cho địa phương thực hiện và thủ tục hành chính kế thừa đã được triển khai trong thời gian qua và không có ý kiến về vướng mắc, khó khăn.

1.2. Về bảo đảm nguồn kinh phí

Kinh phí thực thi Nghị định do ngân sách nhà nước cấp theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành. Việc sử dụng kinh phí bảo đảm cho công tác thi hành Nghị định phải đúng mục đích, nội dung, chế độ và định mức chi theo quy định của pháp luật về các chế độ chi tiêu tài chính.

Sau khi Nghị định được ban hành, dự kiến kinh phí triển khai thực hiện bao gồm kinh phí tuyên truyền, phổ biến Nghị định đến các đối tượng là cá nhân, tổ chức chịu tác động.

2. Về thời gian trình ban hành

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

Trên đây là Tờ trình Nghị định về hoạt động bay của Bộ Xây dựng, Bộ Xây dựng xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

- 1. Dự thảo Nghị định về hoạt động bay;*
- 2. Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo Nghị định;*
- 3. 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 Nghị định;*

4. *Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân quyền, phân cấp, bảo đảm bình đẳng giới, việc thực hiện chính sách dân tộc việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số (bao gồm bảng đánh giá TTHC và tuân thủ chi phí);*

5. *Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý đối với dự thảo Nghị định;*

6. *Báo cáo thẩm định, báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.*

Nơi nhận:

- Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng (để biết);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Bộ Tư pháp;
- Bộ Quốc phòng;
- Bộ Công an;
- Các Vụ: PC, VP Bộ;
- Văn phòng Bộ; Trung tâm CNTT;
- Cục HKVN;
- Lưu VT, VT&ATGT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn