

DỰ THẢO
Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực HKDD (thay thế Nghị định 162/2018/NĐ-CP)

Dự thảo Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng	Nghị định 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng¹	Căn cứ pháp lý
<i>Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15;</i>	<i>Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015;</i>	
<i>Căn cứ Luật Xử lý vi phạm hành chính số 15/2012/QH13 được sửa đổi, bổ sung Luật số 67/2020/QH14, Luật số 88/2025/QH15;</i>	<i>Căn cứ Luật xử lý vi phạm hành chính ngày 20 tháng 6 năm 2012;</i>	
<i>Căn cứ Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15;</i>	<i>Căn cứ Luật hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;</i>	
<i>Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;</i>	<i>Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;</i>	
<i>Chính phủ ban hành Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.</i>	<i>Chính phủ ban hành Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.</i>	
Chương I NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG	Chương I NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG	
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh	
Nghị định này quy định về hành vi vi phạm hành chính; hình thức, mức xử phạt, biện pháp	Nghị định này quy định về hành vi vi phạm hành chính; hình thức, mức xử phạt, biện pháp khác	Khoản 1 Điều 4 Luật Xử lý vi phạm hành chính (Văn bản hợp nhất số 63/VBHN-

¹ Nghị định này được hợp nhất với Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng và Nghị định số 17/2026/NĐ-CP ngày 14 tháng 01 năm 2026 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng và Nghị định số 282/2025/NĐ-CP ngày 30/10/2025 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội; phòng, chống tệ nạn xã hội; phòng, chống bạo lực gia đình về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính theo văn bản hợp nhất số 02/VBHN-BXD ngày 20/01/2026 của Bộ Xây dựng.

khắc phục hậu quả đối với từng hành vi vi phạm hành chính; thẩm quyền xử phạt, mức phạt tiền cụ thể theo từng chức danh và thẩm quyền lập biên bản đối với vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.	phục hồi hậu quả đối với từng hành vi vi phạm hành chính; thẩm quyền xử phạt, mức phạt tiền cụ thể theo từng chức danh và thẩm quyền lập biên bản đối với vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.	VPQH ngày 15 tháng 8 năm 2025)/ điểm a khoản 1 Điều 4 Luật Xử lý vi phạm hành chính (sửa đổi)
Điều 2. Đối tượng áp dụng	Điều 2. Đối tượng áp dụng	
1. Cá nhân, tổ chức Việt Nam và cá nhân, tổ chức nước ngoài có hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam, trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và các cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi vi phạm hành chính khác được áp dụng theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	1. Cá nhân, tổ chức Việt Nam và cá nhân, tổ chức nước ngoài có hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam, trên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam.	
2. Tổ chức quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm: Các tổ chức kinh tế được thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam; cơ quan nhà nước có hành vi vi phạm mà hành vi đó không thuộc nhiệm vụ quản lý nhà nước được giao; các tổ chức nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam; văn phòng đại diện, chi nhánh của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam.	2. Tổ chức quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm: Các tổ chức kinh tế được thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam; cơ quan nhà nước có hành vi vi phạm mà hành vi đó không thuộc nhiệm vụ quản lý nhà nước được giao; các tổ chức nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam; văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam.	
3. Hộ gia đình, hộ kinh doanh cá thể vi phạm các quy định của Nghị định này bị xử phạt như đối với cá nhân vi phạm.	3. Hộ gia đình, hộ kinh doanh cá thể vi phạm các quy định của Nghị định này bị xử phạt như đối với cá nhân vi phạm.	
4. Người có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính, người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng và các cá nhân, tổ chức có liên quan.	4. Người có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính, người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng và các cá nhân, tổ chức có liên quan.	
Điều 3. Nguyên tắc áp dụng	Điều 3. Nguyên tắc áp dụng	
1. Mức phạt tiền quy định tại Chương II Nghị định này là mức phạt tiền áp dụng đối với các tổ chức, trừ mức phạt tiền quy định tại các khoản 1, 2, 3 Điều 7, các khoản 1, 2, các điểm a, b khoản 3, các điểm a, b, c, d, đ	1. Mức phạt tiền quy định tại Chương II Nghị định này là mức phạt tiền áp dụng đối với các tổ chức, trừ mức phạt tiền quy định tại khoản 1, 2, 3, 4 Điều 6; điểm i, k khoản 1 Điều 7; khoản 1, 2, 3, 4, 5 Điều 8; khoản 1, 2, 4, 5, 6 Điều 9; khoản	Hành vi sẽ được rà soát chi tiết sau

khoản 4, các điểm a, b khoản 5, khoản 6 Điều 8, khoản 1, các điểm a, c khoản 2, các điểm a, c khoản 3, điểm c khoản 4, các điểm g, i khoản 5 Điều 9, khoản 1, khoản 2, khoản 3, các điểm a, b, e, g, i khoản 4, các điểm a, c khoản 1, các điểm d, o, p khoản 5, khoản 6, các điểm a, b, c khoản 7 Điều 10, khoản 1, các điểm a, b, c, d, e khoản 2, điểm c khoản 3, điểm g khoản 4, điểm g khoản 5 Điều 11, các điểm a, b, c, d, đ, e g khoản 1, các điểm a, đ, đ khoản 2, điểm d khoản 3 Điều 12, khoản 1, khoản 2, khoản 3, các điểm a, đ khoản 4, các điểm a, d, đ, g, h, k khoản 5 Điều 13, điểm b khoản 2 Điều 16, khoản 1, điểm c khoản 3, điểm a khoản 4 Điều 17, khoản 1 Điều 18, các khoản 1, 2 Điều 19, các khoản 1, 2, điểm a khoản 3, các điểm g, i khoản 4 Điều 20, các khoản 1, 2, 3, 4, điểm a khoản 5, khoản 6 Điều 21, các khoản 1, 2, 3 Điều 22, khoản 2 Điều 23, khoản 1, các điểm a, b khoản 2, các điểm a, h khoản 4 Điều 25, các khoản 1, 2, 3 Điều 26, các khoản 1, 2, 3, 4, các điểm a, b, c d, đ, e, g, h, i, n, o khoản 5, khoản 6, khoản 7, 8 Điều 27, các khoản 1, 2, các điểm a, b, c, d, đ khoản 3, điểm a khoản 4 Điều 29, điểm c, đ, e, h, k, l, m khoản 1, điểm h khoản 2 Điều 30 và các khoản 1, 2 Điều 31 Nghị định này. Đối với cùng một hành vi vi phạm hành chính thì mức phạt tiền đối với tổ chức bằng hai lần mức phạt tiền đối với cá nhân.	1, 2 và điểm a, b khoản 5 Điều 10; khoản 1, 2, 3, 4 và điểm g khoản 5 Điều 11; khoản 1 Điều 12; điểm b, c khoản 1 và điểm a, c khoản 2 Điều 14; khoản 1, 2 và điểm a, d, đ khoản 3, khoản 4, 5 Điều 15; khoản 1, 2, 3, 4, 5, 6 Điều 16; khoản 1, 2 Điều 17; khoản 1 và điểm a, b, d khoản 2 Điều 18; khoản 1, 2 Điều 19; khoản 1, 2, 3, 4, 5, 6 Điều 21; khoản 1, 2 Điều 24; khoản 1, 2, 3 Điều 25; khoản 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 Điều 26; điểm a, b, đ khoản 1 Điều 27; khoản 1, 2, 3 và điểm a khoản 4, điểm b khoản 5 Điều 28; khoản 1, 2, 3 Điều 30 Nghị định này là mức phạt áp dụng đối với cá nhân. Đối với cùng một hành vi vi phạm hành chính thì mức phạt tiền đối với tổ chức bằng hai lần mức phạt tiền đối với cá nhân.	
2. Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính quy định tại Chương III của Nghị định này là thẩm quyền xử phạt đối với cá nhân. Trong trường hợp phạt tiền, thẩm quyền xử phạt đối với tổ chức gấp 02 lần đối với cá nhân.	2. Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính quy định tại Chương III của Nghị định này là thẩm quyền xử phạt đối với cá nhân. Trong trường hợp phạt tiền, thẩm quyền xử phạt đối với tổ chức gấp 02 lần đối với cá nhân.	

3. Tổ chức, cá nhân thực hiện vi phạm hành chính nhiều lần thì bị xử phạt về từng hành vi vi phạm, trừ các trường hợp sau: Thực hiện hành vi vi phạm quy định tại các điểm b, c khoản 1 Điều 7, các khoản 1, 2, điểm b khoản 3, các điểm c, d khoản 4, các điểm b, c, d, đ khoản 5 Điều 8, các điểm a, c khoản 2, khoản 3, các điểm a, d khoản 4, các điểm a, e, g, i khoản 5, điểm a, b, c, d, h khoản 6 Điều 9, điểm c khoản 2, các điểm a, b, c, d, e khoản 3, điểm b, d, e, g, h khoản 4, các điểm b, c, d, g, i, k, l, n, p khoản 5, các điểm a, c, đ khoản 7 Điều 10, điểm b khoản 1, điểm đ khoản 3, điểm c khoản 4 Điều 11, điểm h khoản 1, điểm d, đ khoản 3 Điều 12, điểm i, k khoản 5 Điều 13, các điểm a, b khoản 2, điểm b khoản 3 Điều 19, điểm a khoản 2, điểm đ, g khoản 3 Điều 20, khoản 5 Điều 21, điểm b khoản 1, điểm l khoản 2, điểm d khoản 3 Điều 22, khoản 4 Điều 23, điểm a, b, c khoản 1 Điều 24, các khoản 1, 3, 4, các điểm a, b khoản 5, khoản 7 Điều 25, điểm đ khoản 2, điểm b khoản 4, điểm a khoản 5 Điều 29, các điểm c, đ, e, h, i, k, l, m, n khoản 1, các điểm đ, e, g, m khoản 2 Điều 30 Nghị định này ở các thời điểm khác nhau mà những hành vi vi phạm này chưa bị xử lý và chưa hết thời hiệu xử lý thì chỉ bị xử phạt một lần về hành vi vi phạm, đồng thời áp dụng tình tiết tăng nặng vi phạm hành chính nhiều lần quy định tại điểm b khoản 1 Điều 10 Luật Xử lý vi phạm hành chính.		Điểm d khoản 1 Điều 3 Luật Xử lý vi phạm hành chính
4. Trường hợp xử phạt vi phạm hành chính đối với cá nhân vi phạm hành chính có nhiều năng định khác nhau trong giấy phép hoặc được thực hiện nhiều nhiệm vụ khác nhau		Bổ sung cơ chế này vì thực tế có nhiều nhân viên hàng không, như phi công có năng định người chỉ huy tàu bay, lái phụ hoặc giáo viên... nhưng vi phạm năng

với chứng chỉ chuyên môn khác nhau thì bị tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động đối với năng định hoặc nhiệm vụ theo chứng chỉ chuyên môn liên quan đến hành vi vi phạm hành chính; người vi phạm hành chính được thực hiện năng định hoặc nhiệm vụ còn lại ghi trong giấy phép hoặc theo chứng chỉ chuyên môn đã được đào tạo.		định khi thực hiện vai trò là giáo viên hoặc nhân viên điều khiển phương tiện có thể được giao thực hiện nhiều loại phương tiện khác nhau, nhưng vì phạm một loại phương tiện.
5. Trường hợp cá nhân vi phạm hành chính là người nước ngoài không có mặt tại Việt Nam vào thời điểm xử phạt vi phạm hành chính hoặc năng định tính hợp trong giấy phép có nhiều năng định, mà không thể giữ giấy phép, người ra quyết định xử phạt thông báo cho doanh nghiệp quản lý người vi phạm về việc giữ giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động.		Thực tế, nhiều trường hợp thành viên tổ bay của hãng hàng không nước ngoài đến, đi từ Việt Nam và sau đó phát hiện hành vi vi phạm hành chính tại Việt Nam. Tuy nhiên, khi xử phạt vi phạm hành chính, đối tượng vi phạm này không có mặt tại Việt Nam và cũng không giao giấy phép cho người quyết định giữ theo quy định.
Điều 4. Hình thức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả	Điều 4. Hình thức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả	
1. Đối với mỗi hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng, cá nhân, tổ chức phải chịu một trong các hình thức xử phạt chính sau đây:	1. Đối với mỗi hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng, cá nhân, tổ chức phải chịu một trong các hình thức xử phạt chính sau đây:	
a) Cảnh cáo;	a) Cảnh cáo;	
b) Phạt tiền;	b) Phạt tiền.	
		Khoản 2 Điều 21 Luật Xử lý vi phạm hành chính (Khoản 2 Điều 22 Luật Xử lý vi phạm hành chính sửa đổi)
2. Tùy theo tính chất, mức độ vi phạm, cá nhân, tổ chức có hành vi vi phạm còn có thể bị áp dụng hình thức xử phạt bổ sung:	2. Tùy theo tính chất, mức độ vi phạm, cá nhân, tổ chức có hành vi vi phạm còn có thể bị áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung sau đây:	
a) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn d) Đình chỉ hoạt động có thời hạn.		Khoản 2 Điều 21 Luật Xử lý vi phạm hành chính (Khoản 2 Điều 22 Luật Xử lý vi phạm hành chính sửa đổi)
Tịch thu tang vật vi phạm hành chính, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính.	b) Tịch thu tang vật vi phạm hành chính, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính.	

3. Ngoài hình thức xử phạt chính, xử phạt bổ sung, cá nhân, tổ chức vi phạm hành chính còn có thể bị áp dụng một hoặc nhiều biện pháp khắc phục hậu quả sau đây:	3. Ngoài hình thức xử phạt chính, xử phạt bổ sung, cá nhân, tổ chức vi phạm hành chính còn có thể bị áp dụng một hoặc nhiều biện pháp khắc phục hậu quả sau đây:	Rà soát cụ thể
a) Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm trên tàu bay, tại cảng hàng không;	a) Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm trên tàu bay và trên phương tiện, thiết bị;	
	b) Buộc tái xuất tàu bay, động cơ, cánh quạt của tàu bay đã được nhập khẩu vào Việt Nam;	
b) Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu;	c) Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu;	
c) Buộc phá dỡ công trình, phần công trình xây dựng vi phạm;	d) Buộc phá dỡ công trình, phần công trình được xây dựng, lắp đặt không có Giấy phép hoặc xây dựng không đúng với Giấy phép;	
d) Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh;	đ) Buộc thực hiện biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh;	
đ) Buộc điều chỉnh cho phù hợp với quy hoạch cảng hàng không, bản vẽ tổng mặt bằng được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt;		
e) Buộc trả lại phần mặt bằng đã bố trí không đúng tài liệu khai thác công trình;		
g) Buộc trả lại đồ vật, thiết bị hoặc tài sản đã trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép;	e) Buộc trả lại đồ vật, thiết bị hoặc tài sản đã trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép;	
	g) Buộc trả lại đất đã lấn, chiếm hoặc buộc trả lại phần mặt bằng;	
h) Buộc thực hiện bảo trì công trình hàng không;	h) Buộc thực hiện bảo trì công trình;	
	i) Buộc tổ chức kiểm tra lại, thi lại;	
i) Buộc hủy bỏ kết quả kiểm tra, thi;	k) Buộc hủy bỏ kết quả kiểm tra, thi;	
	l) (được bãi bỏ);	
k) Buộc hủy bỏ kết quả khám sức khỏe;	m) Buộc hủy bỏ kết quả khám, giám định sức khỏe;	
l) Buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được;	n) Buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được;	
m) Buộc thực hiện bảo dưỡng và lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, hồ sơ đánh giá chất lượng.	o) Buộc thực hiện bảo dưỡng và lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.	

Điều 5. Xử lý vi phạm hành chính trên môi trường điện tử Việc xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên môi trường điện tử được thực hiện theo quy định tại Điều 18a của Luật Xử lý vi phạm hành chính và Chương IIIa của Nghị định số 118/2021/NĐ-CP ngày 23 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 68/2025/NĐ-CP và Nghị định số 190/2025/NĐ-CP.		
Điều 6. Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính	Điều 4a. Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính[5]	
1. Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không là 01 năm. Trường hợp vi phạm hành chính xảy ra trong lĩnh vực hàng không dân dụng mà văn bản pháp luật chuyên ngành khác có quy định về thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính thì áp dụng theo quy định của pháp luật chuyên ngành đó.	1. Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không là 01 năm, trừ trường hợp hành vi vi phạm hành chính về phí, lệ phí; quản lý giá; xây dựng các công trình hàng không; bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không; đất đai cảng hàng không, sân bay; kinh doanh hàng hóa tại cảng hàng không; buôn bán hàng cấm, hàng giả thì thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính là 02 năm.	Điểm a khoản 1 Điều 6 Luật Xử lý vi phạm hành chính (sửa đổi)
2. Hành vi vi phạm hành chính đã kết thúc	2. Hành vi vi phạm hành chính đã kết thúc	Đang tiếp tục rà soát
a) Hành vi vi phạm quy định tại điểm i khoản 5 Điều 9 Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là tại thời điểm hoàn thành bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay tại cơ sở bảo dưỡng không được phê chuẩn hoặc công nhận.	a) Hành vi vi phạm quy định tại điểm k khoản 1 Điều 7 của Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là tại thời điểm hoàn thành bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay tại cơ sở bảo dưỡng không được phê chuẩn năng định phù hợp;	Đang tiếp tục rà soát
b) Hành vi vi phạm quy định tại điểm b khoản 6 Điều 9 Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là từ thời điểm hoàn thành việc kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại cơ sở không được phép.	b) Hành vi vi phạm quy định tại điểm b khoản 2 Điều 7 của Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là từ thời điểm hoàn thành việc kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại cơ sở không được phép;	Đang tiếp tục rà soát

c) Hành vi vi phạm hành chính quy định tại khoản 1, 2, các điểm c, d khoản 4 Điều 8. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là từ thời điểm động cơ, cánh quạt, trang thiết bị được lắp lên tàu bay.		
c) Hành vi vi phạm quy định tại điểm b khoản 3, điểm d khoản 6 Điều 9, điểm h khoản 4 Điều 10, điểm đ khoản 3 Điều 12, điểm d khoản 3 Điều 17, điểm d, h khoản 3 Điều 20, các điểm a, b khoản 1 Điều 24, điểm c, d khoản 1 Điều 30 Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là thời điểm hết thời hạn báo cáo mà không báo cáo theo quy định.	c) Hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản 3 Điều 10; điểm d khoản 1 Điều 14; điểm d khoản 1 Điều 20; điểm a, điểm b khoản 1 Điều 23 và điểm c khoản 1 Điều 29 của Nghị định này. Thời điểm kết thúc hành vi vi phạm là thời điểm hết thời hạn báo cáo mà không báo cáo theo quy định;	
d) Các hành vi vi phạm hành chính không thuộc trường hợp quy định tại các điểm a, b, c, d khoản này nhưng đã được thực hiện xong trước thời điểm người có thẩm quyền phát hiện hành vi vi phạm thì được xác định là hành vi vi phạm đã kết thúc. Thời điểm hành vi vi phạm kết thúc được tính từ thời điểm hành vi đã thực hiện xong.	d) Các hành vi vi phạm hành chính không thuộc trường hợp quy định tại các điểm a, điểm b, điểm c khoản này nhưng đã được thực hiện xong trước thời điểm người có thẩm quyền phát hiện hành vi vi phạm thì được xác định là hành vi vi phạm đã kết thúc. Thời điểm hành vi kết thúc được tính từ thời điểm hành vi đã thực hiện xong.	Đang tiếp tục rà soát
3. Các hành vi vi phạm hành chính không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này là các hành vi vi phạm hành chính đang thực hiện.	3. Các hành vi vi phạm hành chính không thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này là các hành vi vi phạm hành chính đang thực hiện.	Đang tiếp tục rà soát
Chương II HÀNH VI VI PHẠM HÀNH CHÍNH, HÌNH THỨC XỬ PHẠT VÀ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC HẬU QUẢ	Chương II HÀNH VI VI PHẠM HÀNH CHÍNH, HÌNH THỨC XỬ PHẠT VÀ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC HẬU QUẢ	
Mục 1. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ TÀU BAY	Mục 1. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ TÀU BAY	
Điều 7. Vi phạm quy định về quốc tịch tàu bay	Điều 5. Vi phạm quy định về quốc tịch tàu bay	
1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Đưa tàu bay vào hoạt động mà sơn, gắn trên tàu bay Quốc kỳ Việt Nam , dấu hiệu quốc tịch	a) Đưa tàu bay vào hoạt động mà dấu hiệu quốc tịch hoặc dấu hiệu đăng ký tàu bay được sơn, gắn	Điều 13 Luật HKDDVN: 3. Khi đăng ký hoặc đăng ký tạm thời, tàu bay phải có

hoặc dấu hiệu đăng ký tàu bay không đúng quy định;	trên tàu bay không đúng quy định;	dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định của pháp luật. Điều 22 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải gắn hoặc sơn Quốc kỳ Việt Nam ở hai mặt ngoài của cánh đuôi đứng hoặc hai bên phần đầu thân của tàu bay. 2. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được gắn hoặc sơn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký trên tàu bay do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp. 3. Dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam được biểu thị bằng 02 chữ cái viết liền “VN” và tiếp theo là dấu gạch nối một trong các chữ cái sau đây và 03 chữ số Ả Rập: Điều 28 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Khi hoạt động, tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định tại Phần này. Điều 536 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay mang đăng ký quốc tịch Việt Nam khi tàu bay đó mang dấu hiệu đăng ký tuân thủ theo quy định tại Phần II của Bộ Quy chế này. 2. Tổ chức, cá nhân được khai thác tàu bay ở Việt Nam khi tàu bay mang dấu hiệu đăng ký quốc tịch phù hợp với quy định trong Phụ ước 7 của ICAO. Các Điều 29, 30, 31 Thông tư 51/2026/TT-BXD:
b) Đưa tàu bay mang quốc tịch Việt Nam vào hoạt động mà sơn hoặc gắn dấu hiệu có nội dung hoặc hình thức giống hoặc gây nhầm	b) Đưa tàu bay mang quốc tịch Việt Nam vào hoạt động mà dấu hiệu được sơn hoặc gắn lên tàu bay có nội dung hoặc hình thức giống hoặc gây	Điều 28 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam không được sơn hoặc gắn dấu hiệu có nội

lẫn với tàu bay mang quốc tịch khác hoặc tổ hợp ký tự có thể gây nhầm lẫn với Bộ mã tín hiệu quốc tế và các mã hiệu Q sử dụng trong thông tin liên lạc vô tuyến;	nhầm lẫn với tàu bay mang quốc tịch của quốc gia khác.	dung hoặc hình thức giống hoặc gây nhầm lẫn với tàu bay mang quốc tịch khác. 4. Các dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký không được chứa tổ hợp ký tự SOS, XXX, PAN, TTT hoặc các tổ hợp ký tự có thể gây nhầm lẫn với Bộ mã tín hiệu quốc tế và các mã hiệu Q sử dụng trong thông tin liên lạc vô tuyến.
c) Không gắn biển nhận dạng cho tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam theo quy định.		Điều 23 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Chủ sở hữu hoặc Người khai thác phải gắn cho mỗi tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam một biển nhận dạng với yêu cầu như sau: 1. Nội dung bao gồm loại tàu bay, kiểu mẫu, số xuất xưởng, dấu hiệu đăng ký. 2. Được làm từ thép chịu lửa hoặc vật liệu chịu lửa thích hợp khác. 3. Bảo đảm được gắn tại vị trí nổi bật trên tàu bay, gần cửa ra vào chính. 4. Kích thước của biển và các ký tự phù hợp với vị trí nơi gắn và đảm bảo dễ dàng nhận dạng.
2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng đối với hành vi đưa tàu bay vào hoạt động mà không sơn hoặc gắn trên tàu bay Quốc kỳ Việt Nam , dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký tàu bay.	2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với hành vi đưa tàu bay vào hoạt động mà không sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký tàu bay.	Điều 13 Luật HKDDVN: 3. Khi đăng ký hoặc đăng ký tạm thời, tàu bay phải có dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định của pháp luật. Điều 22 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải gắn hoặc sơn Quốc kỳ Việt Nam ở hai mặt ngoài của cánh đuôi đứng hoặc hai bên phần đầu thân của tàu bay. 2. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được gắn hoặc sơn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký trên tàu bay do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp.

		3. Dấu hiệu đăng ký của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam được biểu thị bằng 02 chữ cái viết liền “VN” và tiếp theo là dấu gạch nối một trong các chữ cái sau đây và 03 chữ số Ả Rập: Điều 13 Luật HKDDVN: 1. Tàu bay chỉ được phép đăng ký hoặc đăng ký tạm thời quốc tịch Việt Nam khi chưa có quốc tịch của bất kỳ quốc gia nào hoặc đã xóa quốc tịch tàu bay nước ngoài. Điều 16 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Yêu cầu về đăng ký quốc tịch tàu bay a) Tàu bay thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam và do tổ chức, cá nhân Việt Nam khai thác (trường hợp tàu bay do cá nhân khai thác thì cá nhân phải thường trú tại Việt Nam) hoặc tàu bay được thuê mua hoặc thuê theo hình thức thuê không có tổ bay với thời hạn thuê từ 24 tháng trở lên để khai thác tại Việt Nam phải đăng ký mang quốc tịch Việt Nam theo quy định tại Nghị định này; b) Trong thời hạn 06 tháng kể từ ngày nhập khẩu vào Việt Nam, phải được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, ngoại trừ trường hợp thuê có tổ bay. Điều 1210 Thông tư số 51/2026/TT-BXD: Tàu bay khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải có giấy chứng nhận đăng ký tàu bay phù hợp với quy định tại Phụ ước 7 của Công ước Chicago năm 1944.
3. Phạt tiền từ 50.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với hành vi đưa tàu bay vào khai thác mà không có Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch theo quy định.	3. Phạt tiền từ 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi đưa tàu bay vào khai thác mà không có Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch, trừ trường hợp thử nghiệm thực tế tính năng bay của tàu bay theo quy định của Bộ Quốc phòng.	
4. Biện pháp khắc phục hậu quả: Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm trên tàu bay đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 1 Điều này.	4. Biện pháp khắc phục hậu quả: Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm trên tàu bay đối với các hành vi vi phạm quy định tại khoản 1 Điều này.	

Điều 8. Vi phạm quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay	Điều 6. Vi phạm quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây		
a) Không thực hiện kiểm tra hồ sơ chứng nhận cho phép khai thác, hồ sơ nguồn gốc, tình trạng kỹ thuật, thời hạn sử dụng, thời hạn bảo dưỡng và tình trạng đủ điều kiện lắp đặt theo quy định trước khi đưa thiết bị, vật tư vào sử dụng hoặc lắp đặt lên tàu bay		Điều 105 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay phải kiểm tra hồ sơ chứng nhận cho phép khai thác, hồ sơ nguồn gốc, tình trạng kỹ thuật, thời hạn sử dụng, thời hạn bảo dưỡng và tình trạng đủ điều kiện lắp đặt trước khi đưa thiết bị, vật tư vào sử dụng hoặc lắp đặt lên tàu bay.
b) Không thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay theo quy định; c) Không ghi chép vào hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay và thiết bị tàu bay theo quy định sau khi hoàn thành công việc;		Điều 111 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay phải thực hiện kiểm tra tình trạng thực tế của tàu bay đảm bảo các yêu cầu sau: ... 2. Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay phải kiểm soát hồ sơ ghi chép duy trì đủ điều kiện bay của tàu bay và cung cấp cho Cục Hàng không Việt Nam khi được yêu cầu trong quá trình gia hạn, cấp lại do hết hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay. Điều 133 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng, thay đổi thiết kế, sửa chữa tàu bay và thiết bị có thọ mệnh sau khi hoàn thành công việc đạt yêu cầu phải ghi chép vào hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay và thiết bị đó với các nội dung sau:
d) Không kiểm tra tình trạng thực tế của tàu		Điều 111 Thông tư 51/2026/TT-BXD:

bay theo quy định.		1. Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay phải thực hiện kiểm tra tình trạng thực tế của tàu bay đảm bảo các yêu cầu sau:
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thao tác, các dụng cụ và thiết bị kiểm tra để thực hiện bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra không đúng quy định; b) Sử dụng các phương pháp, vật liệu và phụ tùng thực hiện bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra không đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định;		Điều 126 Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay phải sử dụng các phương pháp, kỹ thuật và thao tác được quy định tại tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay hiện hành của nhà sản xuất, người khai thác tàu bay có Giấy chứng nhận người khai thác và tổ chức bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. 2. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra phải sử dụng các dụng cụ và thiết bị kiểm tra theo quy định tại tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng để đảm bảo thực hiện đầy đủ công việc đúng quy trình kỹ thuật. Nếu nhà sản xuất khuyến cáo sử dụng các thiết bị chuyên dụng, người thực hiện bảo dưỡng phải sử dụng thiết bị đó hoặc thiết bị thay thế với yêu cầu phải có tài liệu chứng minh các thiết bị thay thế có tính năng tương tự với thiết bị theo khuyến cáo của nhà sản xuất. 3. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra phải sử dụng các phương pháp,

		vật liệu và phụ tùng đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất hoặc Quốc gia thiết kế; đảm bảo tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay sau khi hoàn thành công việc phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật phù hợp với cấu hình ban đầu hoặc phù hợp với cấu hình thay đổi đã được phê chuẩn về đặc tính khí động học, độ bền cấu trúc, khả năng chống rung, tính năng vận hành và các đặc tính khác nhằm duy trì tính đủ điều kiện bay liên tục. 4. Tổ chức, cá nhân thực hiện thay đổi thiết kế lớn theo quy định tại Điều 120 của Bộ Quy chế này hoặc sửa chữa lớn theo quy định tại Điều 121 của Bộ Quy chế này phải sử dụng các dữ liệu được phê chuẩn và phải được chỉ rõ trong giấy chứng nhận cho phép khai thác.
c) Không thực hiện kiểm tra hoặc bảo dưỡng theo đúng mục giới hạn đủ điều kiện bay quy định;		Điều 132 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Các cá nhân thực hiện công việc kiểm tra hoặc công việc bảo dưỡng được quy định trong mục giới hạn đủ điều kiện bay của tài liệu hướng dẫn bảo dưỡng hiện hành của nhà sản xuất hoặc các chỉ dẫn duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, phải thực hiện công việc kiểm tra hoặc công việc bảo dưỡng theo đúng mục giới hạn đủ điều kiện bay và theo quy định của Chương này.
d) Ký giấy chứng nhận cho phép khai thác đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay mà không đủ điều kiện theo quy định		Điều 135 Thông tư 51/2026/TT-BXD Giấy chứng nhận cho phép khai thác đối với tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay sau bảo dưỡng được cấp khi đáp ứng đầy đủ các yêu cầu sau đây:

		1. Hồ sơ bảo dưỡng, hồ sơ kiểm tra đã được lập đầy đủ. 2. Trường hợp công việc đã thực hiện là sửa chữa lớn hoặc thay đổi thiết kế lớn, hồ sơ sửa chữa, hồ sơ thay đổi thiết kế hoặc mẫu biểu tương ứng đã được lập đầy đủ theo quy định tại Điều 133 của Bộ Quy chế này. 3. Trường hợp kết quả sửa chữa hoặc thay đổi thiết kế dẫn đến thay đổi các giới hạn khai thác hoặc dữ liệu bay trong tài liệu hướng dẫn bay, chủ sở hữu hoặc người khai thác phải cập nhật tài liệu.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay không đúng theo Giấy chứng nhận loại, Giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật đã được cấp hoặc công nhận ;	a) Sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay không đúng theo Giấy phép đã được cấp;	Điều 95 Thông tư số 51/2026/TT-BXD Cục Hàng không Việt Nam cấp, gia hạn Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay cho tàu bay mang quốc tịch Việt Nam thông qua thủ tục quy định tại Điều 1174 của Bộ Quy chế này khi tàu bay đó đáp ứng các yêu cầu sau đây: 1. Thiết bị vô tuyến lắp đặt trên tàu bay phù hợp với Giấy chứng nhận loại, Giấy xác nhận phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận. Điều 149 Thông tư số 51/2026/TT-BXD 3. Duy trì khả năng liên lạc hai chiều trong quá trình bay với ít nhất 01 trạm liên lạc và với trạm liên lạc khác trên tần số thuộc dải tần số ghi trong Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay.
b) Bố trí nhân viên thực hiện rà soát bảo		Điều 111 Thông tư 51/2026/TT-BXD:

dưỡng tàu bay không đáp ứng yêu cầu theo quy định;		3. Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay là người được người khai thác chỉ định hoặc người thuộc tổ chức bảo dưỡng được người khai thác ký hợp đồng thực hiện quản lý bảo dưỡng để thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay. 4. Nhân viên thực hiện rà soát bảo dưỡng tàu bay của người khai thác tàu bay phải đáp ứng các yêu cầu sau: a) Hoàn thành khoá huấn luyện loại tàu bay tương đương mức B của loại tàu bay tương ứng; b) Có tối thiểu 5 năm kinh nghiệm thực tế trong công tác bảo dưỡng hoặc quản lý bảo dưỡng tàu bay; c) Được huấn luyện các quy trình bảo dưỡng và quản lý bảo dưỡng nêu trong tài liệu điều hành bảo dưỡng của Người khai thác.
c) Không lưu trữ hồ sơ đầy đủ điều kiện bay, bảo dưỡng tàu bay theo quy định.	b) Lưu trữ không đủ hồ sơ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay theo quy định.	Điều 106 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người thuê tàu bay, người khai thác tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng gồm các tài liệu sau: 2. Các tài liệu theo các điểm a, điểm b, điểm c, điểm d và điểm đ khoản 1 Điều này phải được lưu giữ tối thiểu 01 năm sau khi tàu bay và các thiết bị có liên quan không còn được sử dụng. 3. Các tài liệu theo điểm e khoản 1 Điều này phải được lưu giữ tối thiểu 01 năm sau khi ký hoàn thành bảo dưỡng. 4. Các hồ sơ về trạng thái hiện hành của tàu bay, động cơ, cánh quạt và trang thiết bị tàu bay, bao gồm tổng giờ bay, chu kỳ, trạng thái chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD), trạng thái chương trình bảo dưỡng, trạng

		thái thiết bị có thọ mệnh (LLP), trạng thái thay đổi thiết kế và sửa chữa phải được duy trì liên tục trong suốt thời gian tàu bay hoặc thiết bị còn được sử dụng. 5. Trường hợp sử dụng phương thức ghi chép điện tử hoặc phương thức khác thay cho bản giấy, người khai thác tàu bay phải bảo đảm hồ sơ chính xác, toàn vẹn, bảo mật, truy xuất được, và xuất trình được khi Cục Hàng không Việt Nam yêu cầu. Điều 107 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Hồ sơ quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này dưới hình thức tài liệu giấy hoặc số hóa phải được chuyển giao theo sự thỏa thuận của người mua, người thuê và phải bảo đảm tính đầy đủ, chính xác, toàn vẹn, truy xuất được và đọc được của hồ sơ. Nếu hồ sơ chuyển giao dưới hình thức số hóa thì phải đảm bảo khả năng thể hiện và in thông tin. 4. Hồ sơ bảo dưỡng được lưu giữ, cung cấp, chuyển giao phải bảo đảm tính đầy đủ, chính xác, toàn vẹn, truy xuất được và đọc được của hồ sơ. Hình thức của hồ sơ bảo dưỡng bao gồm: hồ sơ dạng văn bản giấy, hồ sơ dạng số hóa, hồ sơ điện tử hoặc kết hợp giữa các hình thức trên.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay được sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam mà không có Giấy chứng nhận loại hoặc hoặc phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định;	a) Sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam tàu bay, động cơ, cánh quạt của tàu bay mà không có hoặc không phù hợp với Giấy chứng nhận loại tương ứng do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc công nhận;	Điều 14 Luật HDDVN: 1. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam phải có giấy chứng nhận loại hoặc phù hợp với tiêu chuẩn kỹ

		thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam công bố hoặc công nhận. Điều 10 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tàu bay khi đăng ký quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay khi lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải phù hợp với thiết kế loại quy định tại giấy chứng nhận loại được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận hoặc tiêu chuẩn kỹ thuật được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công bố hoặc công nhận. Điều 24, 38, 41, 44, 53, 62, 65 Thông tư 51/2026/TT-BXD
b) Sử dụng tàu bay, động cơ, cánh quạt, phụ tùng tàu bay không đúng mục đích;	b) Sử dụng tàu bay, động cơ, cánh quạt, phụ tùng tàu bay không đúng mục đích;	Điều 37 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Hoạt động khai thác tàu bay được phân loại theo các tiêu chí sau: a) Theo mục đích khai thác bao gồm khai thác vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng và hàng không chung;
c) Lắp trên tàu bay động cơ, cánh quạt tàu bay, các trang thiết bị mà không có giấy chứng nhận, chứng nhận phù hợp và phù hợp với thiết kế loại; không bảo đảm thọ mệnh của thiết bị theo quy định;		Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Để duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: 8. Các trang thiết bị lắp trên tàu bay phải có giấy chứng nhận cho phép khai thác và phù hợp với thiết kế loại. Việc thay đổi thiết kế, trang thiết bị lắp trên tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay so với thiết kế loại phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn, công nhận ngoại trừ trường hợp thay đổi thiết kế do tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại ban hành. 11. Động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay,

		các trang thiết bị tàu bay, vật tư bảo dưỡng tàu bay phải có các chứng chỉ, chứng nhận phù hợp và có khả năng truy xuất nguồn gốc đến cơ sở sản xuất, cơ sở bảo dưỡng gần nhất, cơ sở cung cấp; các thiết bị có thọ mệnh phải đảm bảo đầy đủ hồ sơ bảo dưỡng để có thể truy xuất được quá trình lắp đặt và sử dụng từ lúc sản xuất. Điều 104 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Tàu bay được cấp chứng nhận cho phép khai thác bởi nhân viên có giấy phép và năng định phù hợp. Điều 105 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay khi lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải có giấy chứng nhận cho phép khai thác hợp pháp, bao gồm một trong các loại FAA mẫu 8130-3, EASA mẫu 1, UK mẫu 1, CAAV mẫu 1 hoặc các giấy chứng nhận tương đương do Nhà chức trách hàng không quốc gia thiết kế quy định tại khoản 2 Điều 8 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay quy định cho loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do chính quốc gia đó phê duyệt giấy chứng nhận loại hoặc giấy chứng nhận loại bổ sung.
d) Đưa tàu bay vào khai thác mà trang thiết bị hỏng hóc chưa được khắc phục hoặc chưa được gia hạn theo quy định;		Điều 539 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác tàu bay phải: c) Khi thời hạn khắc phục quy định trong MEL đã hết, người khai thác tàu bay chỉ được tiếp tục khai thác tàu bay nếu hỏng hóc đã được khắc phục hoặc thời hạn khắc phục đã được gia hạn theo quy định

		tại Điều 540 của Bộ Quy chế này.
đ) Không thực hiện rà soát việc bảo dưỡng tàu bay và thực hiện cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng tàu bay theo quy định;		Điều 110 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu hoặc người khai thác có trách nhiệm thực hiện hoặc thuê cá nhân, tổ chức bảo dưỡng có năng định quản lý bảo dưỡng để thực hiện rà soát việc bảo dưỡng tàu bay và thực hiện cấp chứng chỉ rà soát bảo dưỡng tàu bay đối với tàu bay có đăng ký quốc tịch Việt Nam. 2. Hoạt động rà soát bảo dưỡng tàu bay được thực hiện không quá 12 tháng/lần. 3. Nội dung rà soát bảo dưỡng tàu bay bao gồm:
e) Không có hồ sơ duy trì đủ điều kiện bay liên tục , hồ sơ bảo dưỡng tàu bay theo quy định;	c) Không có hồ sơ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay theo quy định;	Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Để duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: 4. Thiết lập và lưu trữ đầy đủ hồ sơ bảo dưỡng theo quy định của Bộ Xây dựng. Điều 106 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người thuê tàu bay, người khai thác tàu bay phải lưu giữ các hồ sơ bảo dưỡng gồm các tài liệu sau: a) Tổng thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay và các thiết bị có thọ mệnh; b) Trạng thái tuân thủ các yêu cầu về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay liên tục bắt buộc; c) Hồ sơ về thay đổi thiết kế và sửa chữa tàu bay và các thiết bị chính của tàu bay đã thực hiện; d) Thời gian khai thác (giờ, thời gian theo lịch và số lần cất hạ cánh) của tàu bay hoặc thiết bị tàu bay kể từ lần đại tu gần nhất đối với tàu bay hoặc thiết bị có yêu cầu đại tu; đ) Trạng thái tuân thủ chương trình bảo

		dưỡng của tàu bay; e) Hồ sơ bảo dưỡng chi tiết thể hiện các quy định về ký cho phép vào khai thác sau bảo dưỡng đã được tuân thủ. 2. Các tài liệu theo các điểm a, điểm b, điểm c, điểm d và điểm đ khoản 1 Điều này phải được lưu giữ tối thiểu 01 năm sau khi tàu bay và các thiết bị có liên quan không còn được sử dụng. Điều 119 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người thuê tàu bay hoặc người khai thác tàu bay phải lập và lưu giữ hồ sơ duy trì đủ điều kiện bay liên tục. 2. Hồ sơ duy trì đủ điều kiện bay liên tục bao gồm:
g) Không có Chương trình bảo dưỡng tàu bay hoặc không sửa đổi chương trình bảo dưỡng tàu bay theo quy định;	d) Không duy trì, cập nhật Chương trình bảo dưỡng tàu bay theo quy định.	Điều 98 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người khai thác tàu bay phải xây dựng và trình Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn chương trình bảo dưỡng tàu bay trên cơ sở các thông tin bảo dưỡng do quốc gia thiết kế hoặc tổ chức chịu trách nhiệm thiết kế loại cấp và các kinh nghiệm áp dụng khác. Trình tự thủ tục phê chuẩn tài liệu chương trình bảo dưỡng tàu bay thực hiện theo quy định tại Điều 53 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay. Điều 113 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay phải xây dựng, thực hiện và duy trì chương trình bảo dưỡng tàu bay phê chuẩn. Trình tự thủ tục phê chuẩn tài liệu chương trình bảo dưỡng tàu bay thực hiện theo quy định tại Điều 53 Nghị định số

		223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay. Điều 781 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm xây dựng chương trình bảo dưỡng tàu bay cho nhân viên sử dụng trong quá trình khai thác và bảo dưỡng tàu bay.
h) Không có quy trình xác nhận đưa tàu bay vào khai thác theo quy định;		Điều 102 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Chủ sở hữu, người khai thác phải có quy trình xác nhận đưa tàu bay vào khai thác bao gồm các tài liệu đã được ký xác nhận rằng công việc bảo dưỡng đã được hoàn thành đạt yêu cầu. Xác nhận đưa vào khai thác phải bao gồm các nội dung sau:
i) Không có chương trình độ tin cậy theo quy định.		Điều 786 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm xây dựng chương trình độ tin cậy.
5. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng đến 80.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đến 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Lắp đặt thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay đang khai thác mà không có Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay phù hợp do quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay cấp hoặc công nhận;	a) Lắp đặt thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay đang khai thác mà không có Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện;	Điều 14 Luật HKDDVN: 2..., giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay phải do quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay cấp hoặc công nhận. Điều 11 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 6. Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp, gia hạn cùng với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn và Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt phù hợp với quy định về quản lý thiết bị vô tuyến điện.

b) Không kiểm soát cấu hình, duy trì danh mục trạng thái cấu hình cho từng tàu bay theo quy định;	b) Làm sai lệch cấu hình tàu bay đã được phê duyệt; làm thay đổi cấu hình tàu bay mà không được phê chuẩn hoặc công nhận;	Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Để duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: 3. Kiểm soát cấu hình tàu bay theo dữ liệu thiết kế. Điều 100. Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng chịu trách nhiệm quản lý bảo dưỡng phải thực hiện kiểm soát cấu hình cho từng tàu bay nhằm đảm bảo cấu hình thực tế phù hợp với thiết kế loại tại giấy chứng nhận loại. Nội dung kiểm soát cấu hình phải đảm bảo theo dõi, đánh giá và ghi chép chính xác, liên tục tình trạng áp dụng các nội dung sau: 3. Chủ sở hữu hoặc người khai thác phải duy trì danh mục trạng thái cấu hình của từng tàu bay, bao gồm trạng thái chỉ lệnh đủ điều kiện bay (AD), thông báo kỹ thuật (SB) đã áp dụng, giấy chứng nhận loại bổ sung, thay đổi thiết kế, sửa chữa, thiết bị có thọ mệnh, dữ liệu trọng tải và cân bằng, tài liệu hướng dẫn bay và các giới hạn khai thác có liên quan. Điều 114 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người khai thác hoặc tổ chức bảo dưỡng chịu trách nhiệm quản lý bảo dưỡng phải thiết lập và duy trì hệ thống kiểm soát cấu hình tàu bay.
c) Không tuân thủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay; bảo dưỡng không tuân thủ theo dữ liệu bảo dưỡng, tài liệu kỹ thuật của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay theo quy định;	c) Không thực hiện các chỉ lệnh đủ điều kiện bay, chỉ lệnh khai thác do cơ quan có thẩm quyền công nhận, ban hành;	Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Để duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: 2. Tuân thủ đầy đủ các chỉ lệnh đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay

		do Nhà chức trách hàng không Việt Nam, quốc gia thiết kế, sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay ban hành hoặc công nhận. 6. Bảo dưỡng, khai thác tuân thủ theo dữ liệu bảo dưỡng, tài liệu kỹ thuật, tài liệu khai thác được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. Điều 101 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Tất cả tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam và tàu bay khai thác tại Việt Nam phải tuân thủ đầy đủ các yêu cầu của chỉ lệnh đủ điều kiện bay của do quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, quốc gia thiết kế, quốc gia sản xuất ban hành hoặc thừa nhận. 5. Chủ sở hữu hoặc người khai thác phải duy trì danh mục theo dõi chỉ lệnh đủ điều kiện bay áp dụng cho từng tàu bay, động cơ, cánh quạt và trang thiết bị tàu bay.
d) Không thực hiện công việc bảo dưỡng tàu bay theo kế hoạch bảo dưỡng đã được phê chuẩn; không sửa chữa, khắc phục các hỏng hóc của tàu bay phù hợp với các tiêu chuẩn, tài liệu bảo dưỡng tàu bay đã được phê duyệt;	d) Không thực hiện công việc bảo dưỡng tàu bay theo kế hoạch bảo dưỡng đã được phê chuẩn; không sửa chữa, khắc phục các hỏng hóc của tàu bay phù hợp với các tiêu chuẩn, tài liệu bảo dưỡng tàu bay đã được phê duyệt;	Điều 71 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức bảo dưỡng phải có hệ thống lập kế hoạch bảo dưỡng ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Kế hoạch bảo dưỡng phải đảm bảo việc huy động, sắp xếp nhân lực, dụng cụ thiết bị, vật liệu, dữ liệu được phê chuẩn và cơ sở vật chất cần thiết phù hợp với nội dung công việc bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng đã được ký hợp đồng hoặc được chỉ định về khối lượng và mức độ phức tạp của công việc bảo dưỡng để đảm bảo hoàn thành công việc bảo dưỡng một cách an toàn.

đ) Không thực hiện công việc bảo dưỡng đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra theo tài liệu chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn hoặc không thực hiện kiểm tra hàng năm và kiểm tra 100 giờ bay theo quy định.	đ) Không duy trì tiêu chuẩn, điều kiện khác của tàu bay phù hợp với cấu hình tàu bay đã được phê chuẩn.	Điều 98 Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Chủ sở hữu tàu bay hoặc người khai thác tàu bay hoặc tổ chức bảo dưỡng có phê chuẩn quản lý bảo dưỡng có trách nhiệm duy trì tiêu chuẩn đủ điều kiện bay cho tàu bay: a) Thực hiện công việc bảo dưỡng, đại tu, thay đổi thiết kế, sửa chữa hoặc kiểm tra theo tài liệu chương trình bảo dưỡng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn; d) Trường hợp tàu bay có hỏng hóc chưa được khắc phục, việc ký xác nhận phải bao gồm danh mục các hỏng hóc chưa được khắc phục được phép trì hoãn theo dữ liệu bảo dưỡng, khai thác được phê chuẩn; danh mục các hỏng hóc này là một phần của hồ sơ bảo dưỡng của tàu bay. 3. Chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm tàu bay được duy trì đủ điều kiện bay; các thiết bị khẩn nguy và thiết bị khai thác cho chuyến bay dự kiến hoạt động được; Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực. Điều 129 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Chủ sở hữu, người khai thác tàu bay không có chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn phải thực hiện kiểm tra hàng năm và kiểm tra 100 giờ bay.
6. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng đối với hành vi đưa tàu bay vào khai thác mà không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực.	4. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đến 100.000.000 đồng (một trăm triệu đồng) đối với hành vi đưa tàu bay vào khai thác mà không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay.	Điều 14 Luật HKDDVN: 3. Tàu bay chỉ được phép khai thác trong lãnh thổ của Việt Nam khi có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

		Điều 11 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay bao gồm: Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt và Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu. 8. Thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận đủ điều kiện bay a) Khi cấp lần đầu, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn có thời hạn hiệu lực 12 tháng kể từ ngày cấp đối với tàu bay đã qua sử dụng và có thời hạn hiệu lực 24 tháng đối với tàu bay mới sản xuất; giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt khi cấp, công nhận, gia hạn, cấp lại do hết hạn có thời hạn hiệu lực không quá 12 tháng kể từ ngày cấp; b) Khi gia hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn có thời hạn hiệu lực không quá 24 tháng kể từ ngày hết hạn tùy thuộc vào kết quả của chương trình kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đối với tàu bay; c) Khi cấp lại do hết hạn giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn có thời hạn hiệu lực không quá 24 tháng kể từ ngày cấp tùy thuộc vào kết quả của chương trình kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đối với tàu bay; d) Giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay có cùng thời hạn hiệu lực với giấy chứng nhận đủ điều kiện bay tiêu chuẩn và giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt. Điều 1211 Thông tư 51/2026/TT-BXD:
--	--	---

		Tàu bay khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do quốc gia đăng ký tàu bay cấp phù hợp với quy định tại Phụ ước 8 của Công ước Chicago năm 1944.
7. Biện pháp khắc phục hậu quả:	5. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
	a) Buộc tái xuất tàu bay, động cơ, cánh quạt của tàu bay đã được nhập khẩu vào Việt Nam đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;	
Buộc loại bỏ các yếu tố vi phạm trên tàu bay đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm b, d khoản 2, điểm a khoản 3, điểm c khoản 4 và các điểm a, b, c khoản 5 Điều này.	b) Buộc loại bỏ các yếu tố vi phạm trên tàu bay đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm b, c, d, đ khoản 3 Điều này.	
Điều 9. Vi phạm quy định về bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay	Điều 7. Vi phạm quy định về bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi không mang theo giấy phép, năng định nhân viên hàng không khi thực hiện nhiệm vụ.		Điều 89 Luật HKDDVN: 3. Thành viên tổ lái là thành viên tổ bay có giấy phép thực hiện nhiệm vụ điều khiển, vận hành tàu bay và phải mang theo giấy phép nhân viên hàng không trong thời gian thực hiện nhiệm vụ. 4. Thành viên tổ bay phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe khi thực hiện nhiệm vụ.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Bố trí thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi cho nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không, nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng không đúng quy định;		Điều 140 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Thời giờ làm việc và thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng và nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không: a) Ngoài thời giờ làm việc, thì tổ chức bảo dưỡng có thể thỏa thuận với nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng và nhân viên sửa

		chữa chuyên ngành hàng không để làm thêm giờ nhằm thực hiện các công việc theo yêu cầu của hoạt động hàng không trong thời gian cả ban ngày và ban đêm, cả ngày nghỉ hàng tuần và ngày lễ, nhưng phải đảm bảo nguyên tắc: tổng số giờ làm việc và giờ làm thêm của nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng và nhân viên sửa chữa chuyên ngành hàng không không quá 12 giờ/ngày, 232 giờ/tháng; tổng số giờ làm thêm không quá 300 giờ trong một năm;
b) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định;	e) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc có nồng độ cồn trong hơi thở, trong máu khi thực hiện nhiệm vụ;	Điều 12 Luật HKDDVN: 14. 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 và cơ quan có thẩm quyền. Điều 21 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo toàn bộ thành viên tổ bay không có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở khi thực hiện nhiệm vụ bay
c) Đưa vào khai thác động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, thiết bị tàu bay hoàn thành bảo dưỡng mà không được ký xác nhận hoàn thành bảo dưỡng theo quy định.		Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 5. Bảo dưỡng và ký xác nhận hoàn thành bởi nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng tàu bay, tổ chức bảo dưỡng hoặc người khai thác có hệ thống bảo dưỡng tương đương được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. Điều 66 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Việc bảo dưỡng phải thực hiện theo các tiêu chuẩn sau: 1. Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải được cấp bởi đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng được tổ chức bảo dưỡng ủy quyền, khi thấy rằng các công việc bảo

		dưỡng thực hiện cho tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc trang thiết bị tàu bay được thực hiện phù hợp với tài liệu Quy trình tổ chức bảo dưỡng. Điều 105 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay khi lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam phải có giấy chứng nhận cho phép khai thác hợp pháp, bao gồm một trong các loại FAA mẫu 8130-3, EASA mẫu 1, UK mẫu 1, CAAV mẫu 1 hoặc các giấy chứng nhận tương đương do Nhà chức trách hàng không quốc gia thiết kế quy định tại khoản 2 Điều 8 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay quy định cho loại tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay do chính quốc gia đó phê duyệt giấy chứng nhận loại hoặc giấy chứng nhận loại bổ sung. Điều 125 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Việc cấp Giấy chứng nhận cho phép khai thác sau khi bảo dưỡng cho tàu bay hoặc trang thiết bị tàu bay được thực hiện bởi các đối tượng sau:
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Bố trí nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay thực hiện nhiệm vụ mà không có Giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định;	Chuyển từ Điều 17 Nghị định 162/2018/NĐ-CP	Điều 88 Luật HKDDVN: 3. 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 do cơ quan có thẩm quyền cấp, công nhận hoặc có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định. Điều 42 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận giấy

		phép, năng định: a) Thành viên tổ lái; b) Nhân viên kỹ thuật tàu bay; c) Nhân viên điều độ, khai thác bay; d) Kiểm soát viên không lưu; đ) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không; e) Giáo viên lý thuyết và thực hành thực hiện đào tạo, huấn luyện...
b) Không báo cáo về việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không theo quy định;		Điều 48 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 4. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không Việt Nam việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hằng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo được gửi trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Không thực hiện huấn luyện cho nhân viên theo quy định;		Điều 141 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Huấn luyện ban đầu phải được thực hiện đối với nhân viên mới tuyển dụng, nhân viên được bổ nhiệm chức danh mới hoặc nhân viên được giao thực hiện nhiệm vụ mới và phải hoàn thành trước khi thực hiện nhiệm vụ độc lập. 3. Huấn luyện định kỳ phải được thực hiện nhằm duy trì kiến thức, kỹ năng,

		nhận thức về an toàn và sự tuân thủ. Chu kỳ huấn luyện định kỳ không được vượt quá 24 tháng, trừ trường hợp được quy định khác bởi nhà chức trách hàng không hoặc nhà sản xuất. 4. Huấn luyện phục hồi phải được thực hiện đối với nhân viên không thực hiện nhiệm vụ được giao trong một khoảng thời gian liên tục do tổ chức bảo dưỡng quy định hoặc đối với nhân viên bị tạm dừng, đình chỉ hoặc phục hồi ủy quyền. 5. Huấn luyện khắc phục sai lỗi phải được thực hiện khi kết quả điều tra sự cố, kiểm tra, giám sát, đánh giá nội bộ hoặc đánh giá năng lực xác định nguyên nhân sai lỗi liên quan đến kiến thức, kỹ năng hoặc việc tuân thủ quy trình của nhân viên. 6. Huấn luyện tiếp tục phải được thực hiện nhằm cập nhật cho nhân viên các thay đổi liên quan đến: a) Quy định của pháp luật về hàng không dân dụng; b) Quy trình, hướng dẫn, tài liệu của tổ chức bảo dưỡng; c) Thiết kế loại tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay; d) Chỉ lệnh đủ điều kiện bay và các yêu cầu kỹ thuật liên quan; đ) Công nghệ, phương pháp và thực hành bảo dưỡng mới. 7. Huấn luyện nâng cao phải được thực hiện nhằm phát triển năng lực chuyên môn, năng lực quản lý hoặc năng lực chuyên sâu đối với các chức danh có trách nhiệm quản lý, giám sát, kiểm tra hoặc xác nhận hoàn thành bảo dưỡng.
--	--	--

		8. Huấn luyện chuyên dụng phải thực hiện đối với nhân viên thực hiện công việc đòi hỏi kiến thức, quy trình, kỹ năng hoặc năng lực chuyên biệt. a) Nội dung huấn luyện chuyên dụng phải bảo đảm nhân viên có đủ năng lực thực hiện công việc chuyên biệt theo quy trình, tiêu chuẩn và dữ liệu kỹ thuật được áp dụng. b) Tổ chức bảo dưỡng chỉ được giao thực hiện công việc chuyên biệt cho nhân viên đã hoàn thành chương trình huấn luyện chuyên dụng và được đánh giá đáp ứng yêu cầu năng lực.
b) Không đánh giá kết quả huấn luyện và công nhận nhân viên hoàn thành huấn luyện theo quy định;		Điều 141 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 9. Tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện đánh giá kết quả huấn luyện và chỉ công nhận nhân viên hoàn thành huấn luyện khi đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về kiến thức, kỹ năng và năng lực theo quy định của chương trình huấn luyện.
c) Không cập nhật vào chương trình huấn luyện theo quy định khi có thay đổi về phạm vi phê chuẩn của tổ chức bảo dưỡng; về loại tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay hoặc công nghệ bảo dưỡng; Kết quả điều tra sự cố, đánh giá nội bộ hoặc kiểm tra, giám sát; quy định của pháp luật hoặc yêu cầu của nhà chức trách có liên quan;		Điều 141 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 10. Tổ chức bảo dưỡng phải rà soát và cập nhật chương trình huấn luyện khi có một trong các trường hợp sau đây: a) Có thay đổi về quy định của pháp luật hoặc yêu cầu của nhà chức trách hàng không; b) Có thay đổi về phạm vi phê chuẩn của tổ chức bảo dưỡng; c) Có thay đổi về loại tàu bay, động cơ, thiết bị tàu bay hoặc công nghệ bảo dưỡng; d) Kết quả điều tra sự cố, đánh giá nội bộ hoặc kiểm tra, giám sát cho thấy cần thiết phải sửa đổi chương trình huấn luyện;

		đ) Theo định kỳ không quá 12 tháng.
d) Lưu giữ hồ sơ huấn luyện, kết quả đánh giá và hồ sơ năng lực của nhân viên không đúng quy định;		Điều 141 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 11. Tổ chức bảo dưỡng phải lưu giữ hồ sơ huấn luyện, kết quả đánh giá và hồ sơ năng lực của từng nhân viên trong suốt thời gian nhân viên làm việc tại tổ chức và tối thiểu 02 năm kể từ ngày nhân viên chấm dứt làm việc hoặc chấm dứt uỷ quyền thực hiện nhiệm vụ.
đ) Không kiểm tra hồ sơ chứng nhận cho phép khai thác, hồ sơ nguồn gốc, tình trạng kỹ thuật, thời hạn sử dụng, thời hạn bảo dưỡng và tình trạng đủ điều kiện lắp đặt trước khi đưa thiết bị, vật tư vào sử dụng hoặc lắp đặt lên tàu bay.		Điều 105 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân thực hiện bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay phải kiểm tra hồ sơ chứng nhận cho phép khai thác, hồ sơ nguồn gốc, tình trạng kỹ thuật, thời hạn sử dụng, thời hạn bảo dưỡng và tình trạng đủ điều kiện lắp đặt trước khi đưa thiết bị, vật tư vào sử dụng hoặc lắp đặt lên tàu bay.
5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Thực hiện bảo dưỡng không đúng các tiêu chuẩn theo quy định;		Điều 66 Nghị định 223/2026/NĐ-CP Việc bảo dưỡng phải thực hiện theo các tiêu chuẩn sau: 1. Xác nhận hoàn thành bảo dưỡng phải được cấp bởi đội ngũ nhân viên xác nhận bảo dưỡng được tổ chức bảo dưỡng uỷ quyền, khi thấy rằng các công việc bảo dưỡng thực hiện cho tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc trang thiết bị tàu bay được thực hiện phù hợp với tài liệu Quy trình tổ chức bảo dưỡng. 2. Khi thực hiện bảo dưỡng cho người khai thác tàu bay có chương trình bảo

		được được phê chuẩn, tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện các công việc đó phù hợp các tài liệu của người khai thác. 3. Tổ chức bảo dưỡng phải thực hiện công việc bảo dưỡng phù hợp với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và phải có đủ các tài liệu hướng dẫn, thông báo kỹ thuật được cập nhật của nhà sản xuất tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay hoặc trang thiết bị tàu bay. 4. Tổ chức bảo dưỡng có thể tháo động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay từ tàu bay này để lắp sang tàu bay khác với điều kiện phải có căn cứ xác định thiết bị lắp lên tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn về đủ điều kiện bay, tuân thủ quy trình trong tài liệu Quy trình tổ chức bảo dưỡng và tài liệu quản lý bảo dưỡng của người khai thác. 5. Phải bảo đảm dữ liệu được phê chuẩn thích hợp luôn có sẵn tại khu vực làm việc để đội ngũ nhân viên sử dụng trong quá trình bảo dưỡng và quản lý bảo dưỡng. Nếu tổ chức bảo dưỡng sử dụng thiết bị điện tử để truy cập dữ liệu được phê chuẩn thì phải đảm bảo đủ các thiết bị để có thể truy cập dễ dàng, thuận tiện, phù hợp với nội dung công việc và môi trường bảo dưỡng.
	a) Không duy trì đủ điều kiện của tổ chức bảo dưỡng tàu bay về tổ chức bộ máy, nhà xưởng, công cụ, dụng cụ, phụ tùng, vật tư;	
	b) Không duy trì đủ điều kiện về trang bị, thiết bị mặt đất phục vụ bảo dưỡng tàu bay theo tài liệu bảo dưỡng tàu bay đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt;	

b) Bảo dưỡng tàu bay, động cơ, thân tàu bay, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay ngoài phạm vi năng định được phê chuẩn;	c) Bảo dưỡng tàu bay, động cơ, thân tàu bay, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay ngoài phạm vi năng định được phê chuẩn;	Điều 55 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Thực hiện các công việc bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng trong phạm vi phê chuẩn phù hợp với các quy trình trong tài liệu Quy trình tổ chức bảo dưỡng bao gồm:
c) Thuê dịch vụ bảo dưỡng toàn bộ đối với sản phẩm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay được cấp giấy chứng nhận loại;	d) Thuê dịch vụ bảo dưỡng, bảo dưỡng dự phòng, cải tiến đối với toàn bộ sản phẩm được cấp Giấy chứng nhận loại trong phạm vi năng định của tổ chức bảo dưỡng đã được cấp giấy phép;	Điều 55 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 4. Tổ chức bảo dưỡng không được phép hợp đồng thuê dịch vụ bảo dưỡng toàn bộ đối với các sản phẩm được cấp giấy chứng nhận loại (tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay).
d) Không có chương trình huấn luyện về hàng hóa nguy hiểm theo quy định;		Điều 61 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Phụ thuộc vào phạm vi phê chuẩn, tổ chức bảo dưỡng phải xây dựng chương trình huấn luyện về hàng hóa nguy hiểm và đảm bảo rằng những người thực hiện hoặc trực tiếp giám sát việc thực hiện bất kỳ công việc nào sau đây đều được huấn luyện để nhận biết các vật có chứa hoặc có thể chứa hàng hoá nguy hiểm và tuân thủ tất cả các quy trình áp dụng: a) Chặt xếp, dỡ hàng hoặc xử lý hàng hóa nguy hiểm; b) Thiết kế, sản xuất, chế tạo, kiểm tra, đánh dấu, bảo trì, tân trang, sửa chữa hoặc thử nghiệm bao bì, thùng chứa hoặc thành phần bao bì được đánh dấu, chứng nhận đủ điều kiện để sử dụng vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; c) Chuẩn bị, đóng gói hàng hóa nguy hiểm để vận chuyển; d) Các hoạt động đảm bảo an toàn khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; đ) Vận hành phương tiện được sử dụng để vận chuyển hàng hóa nguy hiểm;

		e) Việc giám sát bất kỳ mục nào được liệt kê ở trên. 2. Huấn luyện ban đầu về hàng hoá nguy hiểm tối thiểu phải bao gồm 8 giờ hướng dẫn về ít nhất các nội dung sau:
	đ) Che giấu sai sót trong bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay;	
	e) Không thực hiện đánh giá nhà thầu phụ, giám sát công việc bảo dưỡng của nhà thầu phụ;	
đ) Không cập nhật dữ liệu bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, cánh quạt của tàu bay và thiết bị tàu bay theo quy định;	g) Không có đủ hoặc không cập nhật đủ, kịp thời tài liệu, dữ liệu bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, cánh quạt của tàu bay và thiết bị tàu bay theo quy định;	Điều 144 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Chủ sở hữu hoặc người khai thác phải sửa đổi chương trình bảo dưỡng khi có thay đổi về cấu hình tàu bay, dữ liệu bảo dưỡng, dữ liệu khai thác, giới hạn khai thác, tài liệu của nhà sản xuất hoặc yêu cầu của Nhà chức trách hàng không quốc gia thiết kế, quốc gia sản xuất, quốc gia đăng ký.
e) Lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, đánh giá chất lượng bảo dưỡng không đầy đủ theo quy định;	h) Lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay không đầy đủ theo quy định;	Điều 68 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tổ chức bảo dưỡng phải thiết lập và duy trì hệ thống lưu trữ hồ sơ bảo dưỡng, hồ sơ quản lý bảo dưỡng. Điều 70 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 13. Tổ chức bảo dưỡng phải lưu giữ hồ sơ đánh giá gồm: thông báo kiểm tra, báo cáo kết quả kiểm tra trong đó miêu tả các nội dung kiểm tra, lấy mẫu, báo cáo yêu cầu khắc phục (nếu có), các bằng chứng của hoạt động khắc phục các khiếm khuyết phát hiện được. Điều 144 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức bảo dưỡng phải lập hồ sơ chi tiết của công việc bảo dưỡng đã thực hiện theo biểu mẫu và cách thức được phê chuẩn trong tài liệu quy trình tổ chức bảo dưỡng.

g) Bảo dưỡng tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam không theo chương trình bảo dưỡng được phê chuẩn hoặc công nhận.	i) Không bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay theo chương trình bảo dưỡng đã được phê chuẩn;	Điều 14 Luật HKDDVN: 5. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Đề duy trì đủ điều kiện bay liên tục, tàu bay phải được: 1. Bảo dưỡng theo chương trình bảo dưỡng được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn phù hợp với các yêu cầu bảo dưỡng của thiết kế loại của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay. 10. Động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang thiết bị tàu bay lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa phải được bảo dưỡng, sửa chữa tại tổ chức bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận.
h) Không áp dụng các biện pháp giảm thiểu khí thải động cơ tàu bay, tiếng ồn theo quy định trong quá trình thử động cơ trong khu vực sân đỗ tàu bay phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay;		Điều 6 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 8. Khu vực sân đỗ tàu bay phục vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay phải được bố trí đồng bộ với khu bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay; bảo đảm giảm tối đa ảnh hưởng của tiếng ồn, luồng khí thải, nhiên liệu gây ra đến nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa; người quản lý, khai thác khu vực này có trách nhiệm kiểm tra, duy trì điều kiện khai thác và áp dụng các biện pháp giảm thiểu khí thải động cơ tàu bay, tiếng ồn trong quá trình thử động cơ; bố trí công

		trình, hệ thống, thiết bị thu gom, xử lý chất thải theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.
i) Bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam tại tổ chức bảo dưỡng không được phê chuẩn hoặc công nhận ;	k) Bảo dưỡng, thuê bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt, trang bị, thiết bị của tàu bay tại cơ sở bảo dưỡng không được phê chuẩn năng định phù hợp .	Điều 14 Luật HKDDVN: 5. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được bảo dưỡng tại tổ chức bảo dưỡng và theo chương trình bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận. Điều 12 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 10. Động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang thiết bị tàu bay lắp lên tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa phải được bảo dưỡng, sửa chữa tại tổ chức bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận.
k) Không có kế hoạch bảo dưỡng theo quy định.		Điều 54 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 2. Theo phạm vi đề nghị phê chuẩn, tổ chức bảo dưỡng phải đảm bảo các yêu cầu sau: g) Xây dựng hệ thống kế hoạch bảo dưỡng đáp ứng các yêu cầu tại Điều 71 Nghị định này Điều 71 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tổ chức bảo dưỡng phải có hệ thống lập kế hoạch bảo dưỡng ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.
6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay theo quy định;	a) Không kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay theo quy định;	Điều 144 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 14. Hồ sơ bảo dưỡng phải bao gồm các thông tin cần thiết để truy xuất các thiết bị

		đo bao gồm tối thiểu: b) Tình trạng hiệu chuẩn hoặc thông tin cho phép truy xuất đến hồ sơ hiệu chuẩn nếu áp dụng.
b) Kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại cơ sở không được phép;	b) Kiểm tra, hiệu chuẩn thiết bị bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay tại cơ sở không được phép;	Luật đo lường và văn bản pháp luật về đo lường
c) Không lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, hồ sơ đánh giá chất lượng theo quy định;	c) Không lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay theo quy định.	Điều 68 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tổ chức bảo dưỡng phải thiết lập và duy trì hệ thống lưu trữ hồ sơ bảo dưỡng, hồ sơ quản lý bảo dưỡng. Điều 70 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 13. Tổ chức bảo dưỡng phải lưu giữ hồ sơ đánh giá gồm: thông báo kiểm tra, báo cáo kết quả kiểm tra trong đó miêu tả các nội dung kiểm tra, lấy mẫu, báo cáo yêu cầu khắc phục (nếu có), các bằng chứng của hoạt động khắc phục các khiếm khuyết phát hiện được.
d) Không báo cáo về tình trạng không đủ điều kiện bay cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay theo quy định;		Điều 72 Nghị định 223/2026/NĐ-CP 1. Tổ chức bảo dưỡng phải báo cáo Nhà chức trách hàng không Việt Nam, chủ sở hữu hoặc người khai thác tàu bay về các tình trạng không đủ điều kiện bay của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay được phát hiện trong quá trình bảo dưỡng mà có thể là mối uy hiếp nghiêm trọng cho tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.
đ) Kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay không đáp ứng điều kiện kinh doanh theo quy định;		Điều 14 Luật HKDDVN: 6. Kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

e) Tổ chức thiết kế, thử nghiệm không đúng phạm vi phê chuẩn tại Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế, thử nghiệm được cấp;		Điều 81 Nghị định 223/2026/NĐ-CP Tổ chức được cấp Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế, thử nghiệm có thẩm quyền: 1. Thực hiện các hoạt động thiết kế, thử nghiệm theo phạm vi phê chuẩn tại Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế, thử nghiệm được cấp. Điều 85. Phạm vi phê chuẩn 1. Phạm vi của phê chuẩn phải nêu rõ các công việc thiết kế, các loại sản phẩm, phụ tùng và thiết bị tàu bay được thực hiện, quy định các chức năng và nhiệm vụ của tổ chức thiết kế, thử nghiệm được phê chuẩn thực hiện đối với các tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, tiếng ồn, thông thoáng nhiên liệu, khí thải của sản phẩm. Đối với tổ chức thiết kế, thử nghiệm đồng thời là chủ sở hữu của phê chuẩn loại hoặc bằng tiêu chuẩn kỹ thuật cho động cơ phụ, phạm vi của phê chuẩn phải bao gồm danh mục của các sản phẩm hoặc động cơ phụ. Các phạm vi này phải được ban hành như là một phần của Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế, thử nghiệm. 2. Bất kỳ thay đổi đối với phạm vi phê chuẩn phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn thông qua thủ tục sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận tổ chức thiết kế, thử nghiệm.
g) Tổ chức sản xuất, chế tạo không đúng phạm vi phê chuẩn tại Giấy chứng nhận tổ chức sản xuất được cấp;		Điều 89. Nghị định 223/2026/NĐ-CP 1. Thực hiện các công việc sản xuất, chế tạo theo phạm vi phê chuẩn tại Giấy chứng nhận tổ chức sản xuất được cấp. Điều 100. Nghị định 223/2026/NĐ-CP 1. Phạm vi của phê chuẩn phải nêu rõ phạm vi công việc, các sản phẩm hoặc

		danh mục thiết bị mà tổ chức được quyền thực hiện. Các phạm vi này phải được ban hành như là một phần của Giấy chứng nhận tổ chức sản xuất. 2. Bất kỳ thay đổi đối với phạm vi phê chuẩn phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn thông qua thủ tục sửa đổi, bổ sung, gia hạn, cấp lại Giấy chứng nhận tổ chức sản xuất.
h) Giả mạo, làm giả, làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng tàu bay.		Điều 12 Luật HKDDVN: 13. Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.
7. Hình thức xử phạt bổ sung: Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm c khoản 2, điểm đ khoản 4 và điểm h khoản 5 Điều này gây sự cố, tai nạn hoặc uy hiếp an toàn hàng không.		
8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	3. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc thực hiện bảo dưỡng và lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay, hồ sơ đánh giá chất lượng đối với hành vi vi phạm quy định tại các điểm e, g, i khoản 5 và điểm c, h khoản 6 Điều này.	Buộc thực hiện bảo dưỡng và lập hồ sơ bảo dưỡng tàu bay đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm h, i, k khoản 1 và điểm c khoản 2 Điều này.	
Điều 10. Vi phạm quy định về khai thác tàu bay	Điều 8. Vi phạm quy định về khai thác tàu bay	
1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng sau đây:	1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không tuân theo hướng dẫn về bảo đảm trật tự, an ninh, an toàn hàng không, phòng chống dịch bệnh của thành viên tổ bay;	a) Không tuân theo hướng dẫn về bảo đảm trật tự, an ninh, an toàn hàng không, phòng chống dịch bệnh của thành viên tổ bay;	Điều 821 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải bảo đảm rằng hành khách: a) Được hướng dẫn và minh họa về an toàn dưới hình thức tạo điều kiện thuận

		lợi cho việc áp dụng các quy trình cần thực hiện trong trường hợp khẩn nguy; b) Được cung cấp bảng hướng dẫn an toàn, trong đó có các chỉ dẫn bằng hình ảnh thể hiện cách sử dụng trang thiết bị an toàn, trang thiết bị khẩn nguy và các cửa thoát hiểm có khả năng được hành khách sử dụng. 2. Người chỉ huy tàu bay phải bảo đảm tất cả hành khách được hướng dẫn về vị trí các cửa thoát hiểm, vị trí, cách sử dụng các trang thiết bị an toàn và khẩn nguy liên quan. Điều 839 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 5. Người khai thác tàu bay phải cung cấp cho hành khách thông tin chung về việc sử dụng thiết bị điện tử xách tay trước chuyến bay, bao gồm: a) loại thiết bị điện tử xách tay nào được phép sử dụng trong từng giai đoạn của chuyến bay; b) thời điểm và vị trí thiết bị điện tử xách tay phải được cất giữ; c) hành khách phải luôn tuân theo hướng dẫn của tổ bay.
b) Sử dụng trái phép trang bị, thiết bị trên tàu bay;	b) Sử dụng trái phép trang bị, thiết bị an toàn trên tàu bay.	Điều 191 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Máy bay phải được trang bị thiết bị bảo đảm các thông tin và hướng dẫn sau đây được truyền đạt đến hành khách: a) Yêu cầu về thắt dây đai an toàn; b) Yêu cầu và cách sử dụng trang thiết bị ô-xy; d) Vị trí và cách sử dụng áo phao hoặc thiết bị nổi cá nhân tương đương; đ) Vị trí các trang thiết bị khẩn nguy; đ) Vị trí và phương thức mở cửa thoát

		hiểm hành khách.
c) Không mang theo Giấy phép nhân viên hàng không, Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực khi thực hiện nhiệm vụ.	a) Không mang theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực khi làm nhiệm vụ; b) Không mang theo Giấy phép nhân viên hàng không phù hợp còn hiệu lực khi làm nhiệm vụ;	Điều 89 Luật HKDDVN: 3. Thành viên tổ lái là thành viên tổ bay có giấy phép thực hiện nhiệm vụ điều khiển, vận hành tàu bay và phải mang theo giấy phép nhân viên hàng không trong thời gian thực hiện nhiệm vụ. 4. Thành viên tổ bay phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe khi thực hiện nhiệm vụ.
	c) Thực hiện nhiệm vụ nhân viên hàng không quá thời gian làm việc; nghỉ không đủ thời gian theo quy định, trừ thành viên tổ lái, kiểm soát viên không lưu và nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay;	
2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Hút thuốc, kể cả thuốc lá điện tử hoặc gây khói, cháy trên tàu bay;	a)[6] Hút thuốc, kể cả thuốc lá điện tử hoặc gây khói, cháy trên tàu bay;	Điều 191 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Máy bay phải được trang bị thiết bị bảo đảm các thông tin và hướng dẫn sau đây được truyền đạt đến hành khách: c) Yêu cầu cấm hút thuốc; Điều 810 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo hành khách không được hút thuốc trên tàu bay trong bất kỳ thời điểm nào của chuyến bay.
b) Sử dụng thiết bị điện tử, thiết bị thu phát sóng trên tàu bay khi không được phép;	b) Sử dụng thiết bị điện tử, thiết bị thu phát sóng trên tàu bay khi không được phép;	Điều 839 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải xây dựng các quy trình để kiểm soát việc sử dụng các thiết bị điện tử xách tay (PED) của hành khách trên khoang hành khách, bao gồm các quy trình hướng dẫn hành khách, xử lý đối với hành khách và việc cất giữ PED theo quy định tại Điều này.

	e) Làm hư hỏng trang bị, thiết bị của tàu bay;	Tăng mức xử phạt
c) Thực hiện thông thạo không đúng theo quy định.	d) Thực hiện thông thạo không đúng tài liệu, quy trình, yêu cầu công việc, quy trình phối hợp hoạt động.	Quy trình phục vụ chuyến bay
3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Làm hư hỏng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay;	Điểm c khoản 2 Điều 8 Nghị định 162/2018/NĐ-CP	Điều 12 Luật HKDD Việt Nam: 10. Làm hư hỏng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.
b) Không sử dụng danh mục kiểm tra theo quy định;		Điều 565 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo tổ bay sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau mỗi giai đoạn chuyến bay và các tình huống khẩn nguy. 2. Các thành viên tổ lái phải sử dụng danh mục kiểm tra trước, trong và sau tất cả các giai đoạn khai thác và trong trường hợp khẩn nguy nhằm đảm bảo tuân thủ:
c) Không ký xác nhận lệnh điều phái bay theo quy định;		Điều 967 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Lệnh điều phái phải bao gồm hoặc đính kèm ít nhất các thông tin sau liên quan đến mỗi chuyến bay: 2. Lệnh điều phái bay phải được ký xác nhận bởi người chỉ huy tàu bay và, khi áp dụng, bởi nhân viên điều độ khai thác.
d) Không xác nhận vào tài liệu tính toán trọng lượng, cân bằng tàu bay theo quy định;		Điều 991 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Người giám sát chất xếp tải trọng tàu bay phải xác nhận bằng chữ ký trực tiếp hoặc ký điện tử rằng tải trọng và việc phân bố tải trọng phù hợp với tài liệu tính toán trọng lượng và cân bằng đã cung cấp cho người chỉ huy tàu bay, đồng thời người chỉ huy tàu bay phải xác nhận chấp

		thuận bằng chữ ký trực tiếp hoặc phương pháp ký điện tử.
đ) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định.	e) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc có nồng độ cồn trong hơi thở, trong máu khi thực hiện nhiệm vụ;	Điều 12 Luật HKDDVN: 14. 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 và cơ quan có thẩm quyền. Điều 21 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo toàn bộ thành viên tổ bay không có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở khi thực hiện nhiệm vụ bay
e) Không mang theo nhật ký người lái tàu bay khi thực hiện nhiệm vụ bay.		Điều 298 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Người lái tàu bay phải mang theo nhật ký người lái tàu bay khi thực hiện nhiệm vụ bay.
4. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Mở cửa của tàu bay khi không được phép;	a) Mở cửa của tàu bay khi không được phép;	Điều 191, Điều 239 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Máy bay phải được trang bị thiết bị bảo đảm các thông tin và hướng dẫn sau đây được truyền đạt đến hành khách: đ) Vị trí và phương thức mở cửa thoát hiểm khoang khách
	b) Không bảo đảm đủ giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay;	
	đ) Không nộp hoặc nộp không đủ hoặc nộp không đúng thời hạn bản cân bằng trọng tải, bản khai tổng hợp, danh sách hành khách, bản kê khai hàng hóa của mỗi chuyến bay cho Cảng vụ hàng không theo quy định;	Bỏ
	đ) Thực hiện thông thạo không đúng tài liệu, quy trình, yêu cầu công việc, quy trình phối hợp hoạt	

	động gây uy hiếp an toàn hàng không.	
b) Lập kế hoạch bay khai thác không đúng quy định;		Điều 966 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Kế hoạch bay khai thác phải được lập cho từng chuyến bay dự kiến trên cơ sở xem xét tính năng khai thác của tàu bay, các giới hạn khai thác khác và các điều kiện dự kiến liên quan trên đường bay và tại các sân bay/khu vực khai thác liên quan. 2. Người khai thác tàu bay phải lập kế hoạch bay khai thác mới trước khi tiếp tục chặng bay tiếp theo khi tàu bay ở dưới mặt đất hơn 4 tiếng kể từ khi kết thúc chặng bay trước đó.
c) Chỉ dẫn an toàn cho hành khách không thể hiện ngôn ngữ hoặc hình ảnh minh họa theo quy định;		Điều 96 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Tất cả các chỉ dẫn an toàn cho hành khách phải được thể hiện bằng ngôn ngữ tiếng Việt và tiếng Anh hoặc các hình ảnh minh họa phù hợp với nội dung cần mô tả.
d) Thực hiện nhiệm vụ khai thác tàu bay mà không có giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn phù hợp hoặc chưa được huấn luyện và đánh giá theo quy định;		Điều 294 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người có giấy phép người lái tàu bay chỉ được thực hiện chức năng người chỉ huy tàu bay hoặc lái phụ khi đáp ứng yêu cầu về năng định loại, năng định hạng tương ứng. Trường hợp thực hiện chức năng này trong điều kiện bay bằng thiết bị, người lái tàu bay phải được Cục Hàng không Việt Nam cấp năng định bay bằng thiết bị phù hợp với chủng loại tàu bay trong giấy phép. Điều 383, 384... Thông tư 51/2026/TT-BXD Điều 411 Thông tư 51/2026/TT-BXD Tiếp viên hàng không được thực hiện nhiệm vụ khi chứng chỉ chuyên môn còn

		hiệu lực và hoàn thành đầy đủ các nội dung huấn luyện, kiểm tra trong hệ thống tài liệu của người khai thác tàu bay. Điều 990 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Người thực hiện nhiệm vụ kiểm soát tải trọng và tính toán trọng lượng, cân bằng tàu bay phải được huấn luyện và đánh giá hoàn thành nhiệm vụ trên từng loại, biến thể tàu bay cụ thể trước khi thực hiện xác nhận Tải liệu tính toán trọng lượng, cân bằng. Nội dung huấn luyện phải bao gồm việc sử dụng các thiết bị tính toán điện tử hoặc phương pháp thủ công và các quy trình xử lý thay đổi trọng tải vào phút chót.
đ) Không có Chương trình quản lý mệt mỏi theo quy định.		Điều 917 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay phải thiết lập và duy trì Chương trình quản lý mệt mỏi trong tài liệu hướng dẫn khai thác theo một trong các phương thức như sau: 1. Áp dụng các giới hạn tiêu chuẩn về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi theo quy định tại Chương II, Chương III và Chương IV của Phần này; 2. Xây dựng Hệ thống quản lý rủi ro mệt mỏi (FRMS) theo quy định tại Chương V của Phần này.
e) Bố trí nhân viên khai thác tàu bay thực hiện nhiệm vụ mà không có giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn phù hợp hoặc hoặc chưa được huấn luyện và đánh giá theo quy định;	Chuyển từ khoản 2 Điều 18 Nghị định 162/2018/NĐ-CP	Điều 88 Luật HKDDVN: 3. 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 do cơ quan có thẩm quyền cấp, công nhận hoặc có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định. 5. 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. 6. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh theo tiêu chuẩn của ICAO. Điều 42 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận giấy phép, năng định: a) Thành viên tổ lái; b) Nhân viên kỹ thuật tàu bay; c) Nhân viên điều độ, khai thác bay; d) Kiểm soát viên không lưu; đ) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không; e) Giáo viên lý thuyết và thực hành thực hiện đào tạo, huấn luyện... Điều 43 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải đáp ứng yêu cầu về trình độ thông thạo tiếng Anh tối thiểu đạt từ mức 4 trong thang đánh giá năng lực ngôn ngữ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng và phù hợp với quy định của ICAO khi thực hiện nhiệm vụ. 5. Người khai thác tàu bay được phân công các chức năng kiểm soát tải trọng và tính toán trọng lượng, cân bằng tàu bay cho người chỉ huy tàu bay sau khi người chỉ huy tàu bay được huấn luyện theo quy định tại khoản 3 Điều này.
--	--	--

g) Bố trí thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ ngơi cho thành viên tổ bay không đúng giới hạn theo quy định.		Điều 919. Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ bay phải tuân thủ các giới hạn về thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và các yêu cầu về thời gian nghỉ ngơi áp dụng cho hoạt động của mình; 2. Trường hợp thực hiện nhiệm vụ cho nhiều hơn một người khai thác tàu bay, tổ bay duy trì hồ sơ cá nhân liên quan đến thời gian bay, thời gian làm nhiệm vụ và thời gian nghỉ ngơi theo quy định hiện hành và cung cấp cho từng người khai thác tàu bay dữ liệu cần thiết để sắp xếp lịch bay theo đúng các yêu cầu hiện hành;
h) Không báo cáo về việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không theo quy định.		Điều 48 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 4. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không Việt Nam việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hằng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo được gửi trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
5. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Đưa tàu bay vào hoạt động với trang bị, thiết bị của tàu bay không có chứng chỉ phù hợp;	Ghép vào điều bảo dưỡng tàu bay
a) Không mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc không thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với quyền lợi của người thứ ba ở mặt	b) Không mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc không thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với quyền lợi của người thứ ba ở mặt đất;	Điều 62 Luật HKDDVN: 2. Người khai thác tàu bay phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường

đất theo quy định;	Điểm c khoản 3 Điều 8 Nghị định 162/2018/NĐ-CP: c) Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với quyền lợi của người thứ ba ở mặt đất không đến giới hạn trách nhiệm theo quy định;	thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của mình. Điều 63 Luật HKDDVN: 4. Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại.
b) Khai thác tàu bay thiếu trang thiết bị an ninh buồng lái, liên quan đến hành khách, khẩn nguy;	c) Khai thác tàu bay thiếu trang bị, thiết bị an toàn;	Mục 6, 7, 8 Chương II Phần VI Thông tư 51/2026/TT-BXD:
c) Không mang đủ tài liệu mang theo tàu bay theo quy định;	d) Không mang đủ giấy tờ , tài liệu mang theo tàu bay;	Điều 44 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Tàu bay khi khai thác phải mang theo các giấy tờ, tài liệu hợp lệ sau: Điều 762 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân khi khai thác vận tải hàng không thương mại phải đảm bảo trên tàu bay có các tài liệu hợp lệ như sau: Điều 677 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức, cá nhân phải đảm bảo trên tàu bay có các tài liệu hợp lệ như sau: a) Tài liệu theo quy định tại Điều 44 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay; b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay; ... Điều 1220 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay nước ngoài khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải đảm bảo trên tàu bay có các tài liệu hợp lệ như sau: 1. Tài liệu theo quy định tại Điều 44 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay. ... Điều 1223 Thông tư 51/2026/TT-BXD:

		1. Tổ chức, cá nhân phải đảm bảo các tài liệu mang theo chuyến bay như sau: a) Tài liệu theo quy định tại Điều 44 Nghị định số 223/2026/NĐ-CP về tàu bay và khai thác tàu bay;
d) Không tổ chức kiểm tra trước chuyến bay theo quy định;	đ) Không tổ chức kiểm tra bên trong và bên ngoài tàu bay;	
đ) Không thực hiện việc xác định xác định trọng lượng rỗng và vị trí trọng tâm của tàu bay theo quy định;	e) Không thực hiện việc xác định trọng lượng rỗng của tàu bay.	Điều 993 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm tàu bay được xác định trọng lượng rỗng và vị trí trọng tâm thực tế bằng phương pháp cân tàu bay trước khi đưa vào khai thác lần đầu. 2. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm trọng lượng rỗng và vị trí trọng tâm của từng tàu bay được xác lập lại bằng phương pháp cân thực tế theo chu kỳ sau:
e) Không thực hiện xác định trọng lượng và trọng tâm của từng tàu bay theo quy định;		Điều 761 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác tàu bay phải: a) Xác định trọng lượng và trọng tâm của từng tàu bay bằng phương pháp cân thực tế trước khi đưa vào khai thác lần đầu và sau đó theo chu kỳ 04 năm đối với trường hợp sử dụng trọng lượng riêng lẻ của từng tàu bay hoặc theo chu kỳ 09 năm đối với trường hợp sử dụng trọng lượng đội bay hoặc theo hướng dẫn của tổ chức thiết kế, chế tạo khi thay đổi thiết kế, sửa chữa ảnh hưởng đến trọng lượng và cân bằng tàu bay;
g) Vận chuyển hàng hàng hóa nguy hiểm mà không được phê chuẩn;		Điều 42 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 2. Người khai thác tàu bay được vận chuyển hàng hóa nguy hiểm khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.

		Điều 998 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay chỉ được phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bổ sung khai thác đặc biệt trong giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.
h) Không có chương trình đào tạo, huấn luyện về hàng hoá nguy hiểm theo quy định;		Điều 581 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay không phụ thuộc vào việc có vận chuyển hàng hoá nguy hiểm hay không phải thiết lập và duy trì chương trình huấn luyện về hàng hoá nguy hiểm trong tài liệu hướng dẫn khai thác cho các nhân sự liên quan của người khai thác tàu bay theo quy định của Phần I, Chương 4 của Tài liệu hướng dẫn kỹ thuật về vận chuyển an toàn hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không của ICAO (Doc 9284); Điều 1000 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và duy trì chương trình đào tạo hàng hoá nguy hiểm cho các nhân sự liên quan của người khai thác tàu bay
ì) Không thực hiện huấn luyện về hàng nguy hiểm theo quy định;		Điều 42 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm xây dựng và thực hiện chương trình huấn luyện về hàng hóa nguy hiểm, thiết lập hệ thống quản lý và quy trình trong tài liệu khai thác phù hợp với phạm vi khai thác của người khai thác tàu bay. Điều 1001 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm các nhân viên sau đây phải được đào tạo về hàng hóa nguy hiểm, bao gồm:
k) Bố trí nhân viên thực hiện nhiệm vụ liên quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm		Điều 1004 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Nhân viên thực hiện nhiệm vụ liên

mà chưa được đào tạo về hàng hóa nguy hiểm theo quy định;		quan đến vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không được đào tạo về hàng hóa nguy hiểm và có hồ sơ đào tạo được cập nhật đầy đủ.
l) Không thiết lập, ghi chép và lưu giữ nhật ký hành trình của tàu bay;		Điều 43 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: Người khai thác tàu bay phải thiết lập, ghi chép và lưu giữ nhật ký hành trình của tàu bay, trong đó bao gồm các thông tin chi tiết về tàu bay, tổ bay và thông tin chuyến bay theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.
m) Không lưu trữ hồ sơ chuyến bay theo quy định;		Điều 689 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay thiết lập và duy trì hệ thống lưu trữ hồ sơ dưới dạng giấy hoặc điện tử. Hồ sơ lưu trữ bằng giấy phải bảo đảm không thể tẩy xóa; hồ sơ điện tử phải đáp ứng các yêu cầu về tính toàn vẹn, khả năng truy xuất, xác thực và lưu trữ theo quy định của pháp luật Việt Nam về giao dịch điện tử. 3. Hồ sơ chuyến bay phải được lưu trữ theo các thời hạn sau đây: Điều 1221 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay nước ngoài khai thác trên lãnh thổ Việt Nam phải lưu giữ tại sân bay khởi hành trên lãnh thổ Việt Nam những tài liệu sau: a) Danh sách hành khách; b) Nhật ký kỹ thuật tàu bay xác nhận hoàn thành bảo dưỡng; c) Tài liệu tính toán về trọng lượng và cân bằng trọng tâm, trọng tải. 2. Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình đảm bảo việc lưu trữ hồ sơ được thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này.

		Điều 1224 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Người khai thác tàu bay phải lưu giữ hồ sơ điều hành khai thác đối với từng chuyến bay trong thời hạn tối thiểu 03 tháng kể từ ngày thực hiện chuyến bay, hồ sơ bao gồm: a) Kế hoạch bay không lưu đã thực hiện;
n) Để thành viên tổ bay có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở khi thực hiện nhiệm vụ bay;		Điều 21 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo thành viên tổ bay không có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở khi thực hiện nhiệm vụ bay. Điều 559 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Thành viên tổ bay không được phép thực hiện nhiệm vụ bay khi: a) Có nồng độ cồn trong máu hoặc hơi thở; b) Sử dụng các chất kích thích thần kinh trừ trường hợp có chỉ định, xác nhận của giám định viên y khoa chuyên ngành phù hợp đánh giá việc sử dụng các chất kích thích thần kinh không ảnh hưởng đến nhận thức, hành vi của người sử dụng. Điều 1208. Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay nước ngoài khai thác tại Việt Nam phải tuân thủ quy định về kiểm tra và báo cáo về chất kích thích thần kinh quy định tại Phần I của Bộ Quy chế này.
o) Xả nhiên liệu, thả vật thể từ tàu bay không đúng quy định;	Chuyển từ điểm b khoản 6 Điều 16 Nghị định 162	Điều 55 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Không được xả nhiên liệu, thả vật thể từ tàu bay đang bay, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này hoặc trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cho phép theo quy định của pháp luật chuyên

		ngành. Điều 57 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Việc xả nhiên liệu, thả vật thể khác từ tàu bay chỉ được thực hiện trong khu vực đã được công bố theo Điều 56 Nghị định này, trừ trường hợp khẩn cấp quy định tại khoản 2 Điều 55 Nghị định này.
p) Thực hiện chuyến bay mà không có đủ thành viên tổ bay theo quy định.	Chuyển từ điểm c khoản 6 Điều 16 Nghị định 162	Điều 88 Luật HKDDVN: 5. Tàu bay chỉ được phép thực hiện chuyến bay khi có đủ thành viên tổ lái theo quy định của pháp luật quốc gia đăng ký tàu bay. Điều 545 Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Số lượng và thành phần tổ lái không được ít hơn số lượng và thành phần quy định trong tài liệu hướng dẫn bay hoặc các tài liệu khác liên quan đến giấy chứng nhận tiêu chuẩn đủ điều kiện bay. Điều 788 Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Người khai thác tàu bay sử dụng tàu bay có cấp giấy chứng nhận loại lần đầu từ năm 2004 phải đáp ứng được yêu cầu về số lượng tiếp viên hàng không: a) 01 tiếp viên hàng không trong trường hợp khai thác tàu bay có cấu hình ghế hành khách tối đa được phê chuẩn từ 20 đến 50 ghế; b) Cộng thêm 01 tiếp viên hàng không cho mỗi nhóm 50 ghế hoặc phần lẻ của nhóm 50 ghế trong trường hợp khai thác tàu bay có cấu hình ghế hành khách tối đa được phê chuẩn trên 50 ghế.
6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng đối với hành vi cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại, vận tải hàng không chuyên dùng mà không có giấy chứng nhận	5. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với hành vi khai thác tàu bay vì mục đích thương mại mà không được phép.	Điều 16 Luật HKDDVN: 2. Người khai thác tàu bay chỉ được cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại, vận tải hàng không chuyên dùng sau

người khai thác tàu bay do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc công nhận.		khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay. 3. Người khai thác tàu bay nước ngoài được quốc gia thành viên của ICAO khác cấp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay chỉ được khai thác đến và đi từ Việt Nam khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận giấy chứng nhận người khai thác tàu bay. Điều 41 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài cho người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại thường lệ trong lãnh thổ Việt Nam sau khi thực hiện thủ tục công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay do quốc gia thành viên ICAO cấp. 3. Trường hợp người khai thác tàu bay nước ngoài khai thác chuyến bay trong lãnh thổ Việt Nam không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này, Nhà chức trách hàng không Việt Nam thực hiện công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay do quốc gia thành viên ICAO cấp thông qua quá trình giải quyết hồ sơ cấp, sửa đổi phép bay theo quy định tại Nghị định về quản lý hoạt động bay. Điều 46 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay được cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng trong phạm vi khai thác của Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay còn hiệu lực do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp.
---	--	---

		2. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay bao gồm Giấy chứng nhận và Tài liệu phạm vi khai thác theo Mẫu số 23 Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này. 3. Quy định tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với tổ chức huấn luyện nhân viên hàng không có sử dụng tàu bay phục vụ công tác huấn luyện. 4. Trường hợp người khai thác tàu bay đồng thời cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng thì được cấp 01 giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho các loại hình hoạt động đó. Điều 674 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm duy trì liên tục việc tuân thủ các yêu cầu áp dụng đối với các nội dung đã được phê chuẩn trong Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.
7. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không duy trì đủ điều kiện khai thác tàu bay về: Tổ chức bộ máy; phương thức điều hành và giám sát khai thác tàu bay; trang bị, thiết bị khai thác tàu bay theo quy định;	
a) Sử dụng, bố trí thành viên tổ lái trên 60 tuổi không đúng số tuổi theo quy định;		Khoản 4 Điều 38 Nghị định 223/2026/NĐ-CP a) Người khai thác tàu bay khi tham gia vào khai thác vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng đối với tàu bay được phê chuẩn nhiều thành viên tổ lái không được sử dụng thành viên tổ lái trên 65 tuổi. Trường hợp khi sử dụng một thành viên tổ lái từ 60 đến 65 tuổi

		tham gia vào khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại và hàng không chuyên dùng thì phải xếp bay cùng với ít nhất một thành viên tổ lái còn lại dưới 60 tuổi. b) Người khai thác tàu bay không được phép khai thác tàu bay được phê chuẩn một thành viên tổ lái nhằm mục đích vận tải hàng không thương mại hoặc hàng không chuyên dùng đối với thành viên tổ lái trên 60 tuổi. c) Người khai thác tàu bay không nhằm mục đích vận tải hàng không thương mại hoặc hàng không chuyên dùng được phép sử dụng thành viên tổ lái không quá 65 tuổi.
b) Không thực hiện trách nhiệm bảo vệ môi trường trong hoạt động khai thác tàu bay theo quy định;		Điều 104 Nghị định 223/2026/NĐ-CP 1. Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành liên quan xây dựng ban hành Kế hoạch thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam về giảm phát thải khí nhà kính và trao đổi, bù trừ tín chỉ cac- bon trong hàng không quốc tế, thúc đẩy sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững. 2. Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện các biện pháp quản lý và giảm phát thải khí nhà kính trong hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm: a) Tổ chức xây dựng và triển khai hệ thống kiểm kê, giám sát, báo cáo và thẩm tra (MRV) đối với phát thải khí nhà kính trong hoạt động hàng không dân dụng; b) Quản lý, kiểm soát việc tuân thủ các quy định về phát thải và tiếng ồn tàu bay; c) Tổ chức thực hiện và hướng dẫn triển khai các cơ chế, chương trình giảm và bù

		đắp phát thải khí nhà kính trong hàng không quốc tế theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế; d) Xây dựng, hướng dẫn và thúc đẩy áp dụng các giải pháp sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) trong hoạt động hàng không dân dụng. 3. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm: a) Thực hiện các biện pháp khai thác nhằm giảm phát thải và hạn chế tiếng ồn từ hoạt động của tàu bay; b) Thu thập, quản lý và cung cấp dữ liệu phát thải từ hoạt động khai thác tàu bay theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không Việt Nam; c) Thực hiện các nghĩa vụ liên quan đến các chương trình giảm phát thải khí nhà kính trong hàng không quốc tế theo quy định của pháp luật. 4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, pháp luật về kiểm dịch, y tế và quy định pháp luật khác có liên quan; đồng thời đáp ứng yêu cầu về an ninh, an toàn hàng không. Việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay phải bảo đảm các yêu cầu sau:
c) Giả mạo, làm giả, làm sai lệch hồ sơ khai thác tàu bay;		Điều 12 Luật HKDDVN: 13. Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.

d) Không cập nhật, duy trì hệ thống tài liệu hướng dẫn khai thác theo quy định;	b) Không cập nhật, duy trì hệ thống tài liệu an toàn, hướng dẫn khai thác theo quy định.	
đ) Huấn luyện, đào tạo nghiệp vụ nhân viên hàng không mà không đúng chương trình đào tạo theo quy định.		Điều 290 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Việc huấn luyện, đào tạo nhân viên hàng không được thực hiện theo các nguyên tắc sau: a) Chương trình đào tạo phải thực hiện tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được phê chuẩn hoặc công nhận;
8. Hình thức xử phạt bổ sung: Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm g khoản 3 Điều này gây uy hiếp an toàn hàng không.		
9. Biện pháp khắc phục hậu quả: Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối với các hành vi quy định tại điểm o khoản 5 Điều này.		
Mục 2. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ CẢNG HÀNG KHÔNG, BÃI CÁT HẠ CÁNH	Mục 2. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	
Điều 11. Vi phạm quy định về quản lý và khai thác cảng hàng không, bãi cát hạ cánh	Điều 9. Vi phạm quy định về quản lý và khai thác cảng hàng không, sân bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Nuôi, thả động vật trong khu vực cảng hàng không;	a) Nuôi, thả chim, gia súc, gia cầm, vật nuôi trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 12 Luật HKDDVN: 6. Nuôi, thả động vật trong khu vực cảng hàng không.
	b) Đặt, sử dụng trái phép vật, động vật, côn trùng thu hút chim và động vật vào cảng hàng không, sân bay;	Không có quy định
b) Làm hư hỏng các thiết bị tại cảng hàng không;	c) Làm hư hỏng phương tiện , trang bị, thiết bị trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 12 Luật HKDDVN: 2. Cố ý làm hư hỏng ... các trang thiết bị

		khác tại cảng hàng không, các hệ thống, thiết bị phục vụ bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài cảng hàng không hoặc ...
c) Không mặc áo phản quang hoặc áo có gắn dải phản quang khi hoạt động trong sân bay	d) Không mặc áo phản quang hoặc áo có gắn dải phản quang khi hoạt động trong khu bay.	Điều 35 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 4. Nhân viên đánh tín hiệu ...; phải mặc áo phản quang có dấu hiệu nhận diện đặc trưng và sử dụng dụng cụ tác nghiệp thích hợp ban ngày, ban đêm hoặc trong tầm nhìn hạn chế. Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 3. Mặc áo phản quang hoặc áo có gắn dải phản quang. Điều 607 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 5. Người lái tàu bay được phép điều khiển tàu bay lặn dưới sự hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu khi: b) Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc quần áo phản quang chuyên dụng để thành viên tổ lái dễ dàng nhận biết.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Phá hủy, gây hư hại, làm biến dạng, di chuyển vật đánh dấu, vật ngăn cách, vật ghi tín hiệu, vật bảo vệ tại cảng hàng không; làm hư hại các ký hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;.	a) Di chuyển, hủy hoại, gây hư hại, làm biến dạng vật đánh dấu, vật ngăn cách, vật ghi tín hiệu, vật bảo vệ tại cảng hàng không, sân bay ; làm sai lệch ký hiệu, làm hư hại bảng hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không, sân bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	Điều 12 Luật HKDDVN: 8. Phá hủy, gây hư hại, làm biến dạng, di chuyển vật đánh dấu, vật ngăn cách, vật ghi tín hiệu, vật bảo vệ tại cảng hàng không; làm hư hại các ký hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không.
b) Khoan, đào trái phép trong cảng hàng không;	b) Khoan, đào trái phép trong cảng hàng không, sân bay;	
c) Di chuyển, làm sai lệch, làm hư hỏng mốc quy hoạch cảng hàng không, mốc định vị, mốc giới công trình tại cảng hàng không;	c) Di chuyển, làm sai lệch, làm hư hỏng mốc chỉ giới sử dụng đất , mốc quy hoạch cảng hàng không, sân bay, mốc định vị, mốc giới công trình tại cảng hàng không, sân bay;	
d) Không hoàn trả mặt bằng; không di chuyển vật tư, máy móc, thiết bị và tài sản khác của nhà	d) Không hoàn trả mặt bằng; không di chuyển vật tư, máy móc, thiết bị và tài sản khác của nhà thầu	Phương án thi công

thầu ra khỏi cảng hàng không sau khi công trình đã được nghiệm thu, bàn giao;	ra khỏi cảng hàng không, sân bay sau khi công trình đã được nghiệm thu, bàn giao;	
	đ) Không làm thủ tục đề nghị cơ quan có thẩm quyền sửa đổi nội dung Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay khi có thay đổi về: Tên, địa chỉ của chủ sở hữu hoặc người khai thác cảng hàng không, sân bay; tên cảng hàng không, sân bay; vị trí, tọa độ điểm quy chiếu cảng hàng không, sân bay; cấp sân bay; mục đích khai thác; năng lực khai thác;	
đ) Không cập nhật tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình hoặc tài liệu khai thác bãi cát, hạ cánh;	e) [7] Không cập nhật, sửa đổi, bổ sung tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình khi có sự thay đổi về các thông số kỹ thuật của các công trình, trang thiết bị trong sân bay, phương án vận hành khai thác tàu bay, quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ trong sân bay hoặc theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền; không trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt khi có sự thay đổi về các thông số kỹ thuật của các công trình, trang thiết bị trong sân bay, phương án vận hành khai thác tàu bay, quy trình khai thác, cung cấp dịch vụ trong sân bay.	Điều 65 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác bãi cát, hạ cánh phải tiến hành cập nhật vào trang tu chỉnh của tài liệu khai thác sân bay hoặc tài liệu khai thác bãi cát, hạ cánh và thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan khi thay đổi các nội dung của tài liệu trừ việc thay đổi các nội dung liên quan đến quy định tại khoản 5 Điều này và Điều 70 Nghị định này. Điều 71 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Người khai thác công trình phải tiến hành cập nhật vào trang tu chỉnh của tài liệu khai thác công trình và thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan khi thay đổi các nội dung của tài liệu khai thác công trình, trừ trường hợp thay đổi nội dung liên quan đến việc đưa vào khai thác, dùng khai thác công trình hoặc một phần công trình được quy định tại khoản 2 Điều 70 Nghị định này.
e) Sử dụng xe đạp, xe đạp điện, xe máy, xe máy điện trên sân đỗ tàu bay và đường công vụ trong sân bay không đúng đối tượng.		Thông tư 52/2026/TT-BXD: 4. Các đối tượng được phép sử dụng xe đạp, xe đạp điện, xe máy, xe máy điện trên sân đỗ tàu bay và đường công vụ trong sân bay:

		a) Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không; b) Nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay chuyên ngành cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát và đánh tín hiệu tàu bay trong sân bay; c) Nhân viên bảo trì công trình, thiết bị trong sân bay; d) Nhân viên kiểm soát chim, động vật hoang dã hoặc ngăn chặn các trường hợp xâm nhập trái phép vào sân bay; đ) Nhân viên làm nhiệm vụ vệ sinh, kiểm soát sân đỗ tàu bay.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không thông báo việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị tại cảng hàng không theo quy định về thông báo tin tức hàng không;	a)[8] Không thông báo theo quy định về thông báo tin tức hàng không khi xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị tại cảng hàng không, sân bay ảnh hưởng đến hoạt động bay hoặc sửa chữa, khắc phục hư hỏng trong trường hợp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, thiết bị bảo đảm hoạt động bay bị hư hỏng đột xuất uy hiếp trực tiếp đến an toàn, an ninh hàng không;	Điều 74 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 8. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị tại cảng hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay phải được thông báo tin tức hàng không theo quy định pháp luật về hoạt động bay.
b) Thực hiện không đúng biện pháp hoặc phương án tổ chức thi công theo quy định khi xây dựng, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình tại cảng hàng không;	b)[9] Thực hiện không đúng biện pháp hoặc phương án tổ chức thi công theo quy định khi xây dựng, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình tại cảng hàng không, sân bay;	Văn bản pháp luật về xây dựng
c) Lắp đặt, sử dụng các loại đèn, ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể trong khu vực cảng hàng không hoặc khu vực lân cận cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không hoặc việc nhận biết cảng hàng không;	c) Lắp đặt, sử dụng các loại đèn, nguồn sáng , ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể trong cảng hàng không, sân bay hoặc khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay ảnh hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh, di chuyển tại cảng hàng không, sân bay hoặc việc nhận biết cảng hàng không, sân bay , trừ trường hợp quy định tại điểm k khoản 5	Điều 12 Luật HKDDVN: 5. Lắp đặt, sử dụng các loại đèn, ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể trong khu vực cảng hàng không hoặc khu vực lân cận cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không hoặc việc nhận biết cảng hàng không

	Điều này;	không.
d) Không duy trì nguồn cung cấp điện thường xuyên, nguồn điện dự phòng, thời gian chuyển đổi từ hệ thống điện sử dụng thường xuyên sang hệ thống điện dự phòng cho các công trình, thiết bị hàng không tại cảng hàng không theo quy định;		Điều 8 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Các công trình, thiết bị hàng không tại cảng hàng không phải được duy trì nguồn cung cấp điện thường xuyên, nguồn điện dự phòng theo đúng tài liệu khai thác công trình, tài liệu khai thác sân bay.
	e)[10] (được bãi bỏ);	
đ) Không thực hiện nhận dạng mối nguy và đánh giá rủi ro, xác định các ảnh hưởng đối với an toàn khai thác khi có sự thay đổi các thông số kỹ thuật và phương án khai thác của công trình trong sân bay;	g) Không thực hiện đánh giá ảnh hưởng đối với an toàn khai thác khi có sự thay đổi thông số kỹ thuật và phương án khai thác của kết cấu hạ tầng sân bay;	Điều 6 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 13. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: g) Nhận dạng mối nguy và đánh giá rủi ro, xác định các ảnh hưởng đối với an toàn khai thác khi có sự thay đổi các thông số kỹ thuật và phương án khai thác của công trình trong sân bay;
	h) Không đủ tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, ban hành;	Bỏ vì theo Điều 60, 70 Nghị định 205/2026/NĐ-CP, tài liệu này là yêu cầu để cấp giấy chứng nhận người khai thác cảng hàng không
	i) Thực hiện không đúng lộ trình cải tạo, nâng cấp hạng mục, công trình của cảng hàng không, sân bay để bảo đảm người cao tuổi, người khuyết tật tiếp cận, sử dụng;	Bỏ vì theo Nghị định số 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012, lộ trình cải tạo, nâng cấp hạng mục, công trình đã kết thúc năm 2025
	k)[11] Thay đổi thời gian xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay có ảnh hưởng đến hoạt động bay đã được thông báo theo quy định về thông báo tin tức hàng không mà không thống nhất với các cơ quan, tổ chức liên quan, trước khi thực hiện quy trình thông báo sự thay đổi;	Văn bản pháp luật hiện hành không quy định về nội dung này
e) Thực hiện không đúng phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong hoạt động thi công tại cảng hàng không theo quy định;	l)[12] Thực hiện không đúng phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường trong quá trình xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa	Điều 73 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 4. Các hoạt động thi công ngoài quy định tại khoản 3 Điều này phải thực hiện thủ

	thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay theo quy định.	tục chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công.
g) Không làm thủ tục đề nghị cấp lại Giấy phép kinh doanh cảng hàng không, giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không trong trường hợp giấy phép kinh doanh cảng hàng không, giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không bị mất, hỏng hoặc thay đổi nội dung trong giấy phép;		Điều 48 Nghị định 205/202/NĐ-CP: 1. Giấy phép kinh doanh cảng hàng không được cấp lại trong trường hợp mất, hỏng hoặc thay đổi nội dung trong giấy phép, Điều 54 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không được cấp lại trong trường hợp mất, hỏng hoặc thay đổi nội dung trong giấy phép.
h) Không làm thủ tục đề nghị cấp lại Giấy chứng nhận cảng hàng không hoặc giấy chứng nhận bãi cất, hạ cánh trong trường hợp Giấy chứng nhận cảng hàng không hoặc giấy chứng nhận bãi cất, hạ cánh bị mất, hỏng hoặc thay đổi nội dung trong giấy phép;		Điều 64 Nghị định số 205/2026/NĐ-CP: 1. Giấy chứng nhận cảng hàng không hoặc giấy chứng nhận bãi cất, hạ cánh được cấp lại trong các trường hợp mất, hỏng, thay đổi một trong các nội dung được ghi trong Giấy chứng nhận cảng hàng không hoặc Giấy chứng nhận bãi cất, hạ cánh.
i) Không cung cấp các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay, phương án vận hành tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi có sự thay đổi.		Điều 6 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 13. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: b) Cung cấp các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay, phương án vận hành tàu bay trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay khi có sự thay đổi để Cục Hàng không Việt Nam tổ chức công bố trên tập thông báo tin tức hàng không;
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	

a) Không có hoặc có nhưng không tổ chức thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không;	a) Không có hoặc có nhưng không tổ chức thực hiện Chương trình phòng chống chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không, sân bay;	Điều 46 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: a) Xây dựng, điều chỉnh, cập nhật chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không và thông báo cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp thực hiện. Chương trình này phải phù hợp với quy mô, cấp độ, mức độ phức tạp của từng cảng hàng không; có nội dung đánh giá mức độ rủi ro của từng loài theo điều kiện từng khu vực; tần suất hoạt động bay; b) Tổ chức thực hiện chương trình kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi hiệu quả tại cảng hàng không; quyết định và chịu trách nhiệm về cách thức, phương pháp xua đuổi, kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại cảng hàng không. Trường hợp sử dụng các loại súng và đạn nổ phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép;
	b) Không thực hiện kiểm tra, duy trì đủ điều kiện bảo đảm an toàn khai thác khu bay;	
	c) Không thực hiện công tác duy tu, bảo dưỡng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay;	
b) Không thực hiện biện pháp hoặc phương án tổ chức thi công theo quy định khi xây dựng, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình tại cảng hàng không;	d) [13] Không thực hiện biện pháp hoặc phương án tổ chức thi công theo quy định khi xây dựng, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình tại cảng hàng không, sân bay;	
c) Không kiểm tra tình trạng mặt đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay theo quy định nhằm loại bỏ các vật ngoại lai;	đ) [14] Không kiểm tra tình trạng mặt đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay theo quy định nhằm loại bỏ các vật ngoại lai;	Điều 6 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 13. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: đ) Kiểm tra thường xuyên tình trạng mặt đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay nhằm loại bỏ các vật ngoại lai; xác

		định, công bố tình trạng mặt đường cất hạ cánh cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để điều hành an toàn hoạt động bay, khai thác mặt đất theo quy định;
d) Không thực hiện quy định đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy, luồng tuyến di chuyển trong quá trình thi công;	e)[15] Không thực hiện phương án đảm bảo an ninh, an toàn và vệ sinh môi trường trong quá trình xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay theo quy định.	Điều 77 Nghị định 205/2026/NĐ-CP (Trách nhiệm của đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư): 3. Thực hiện quy định đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường, phòng cháy, chữa cháy, luồng tuyến di chuyển trong suốt quá trình thi công.
đ) Không trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy phù hợp tại khu vực thi công;		Điều 77 Nghị định 205/2026/NĐ-CP (Trách nhiệm của đơn vị thi công, đơn vị giám sát của chủ đầu tư): 4. Đơn vị thi công phải trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy phù hợp tại khu vực thi công; việc sử dụng bình khí hóa lỏng, xăng, dầu trong khu vực thi công phải tuân thủ quy định về phòng cháy, chữa cháy.
e) Không thiết lập hàng rào, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, lắp đặt đèn cảnh báo xung quanh khu vực thi công theo phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không được chấp thuận;		Điều 77 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 5. Đơn vị thi công phải thiết lập hàng rào, biển báo, sơn kẻ tín hiệu, lắp đặt đèn cảnh báo xung quanh khu vực thi công theo phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công được chấp thuận, đảm bảo không để phát sinh vật ngoại lai làm ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.
g) Xây dựng, lắp đặt các công trình, thiết bị kỹ thuật trong cảng hàng không hoặc khu vực lân cận cảng hàng không vi phạm quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không;	d) Xây dựng, lắp đặt các công trình, thiết bị kỹ thuật trong cảng hàng không, sân bay hoặc khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay vi phạm quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không;	Điều 43 Luật HKDDVN: Việc quản lý chướng ngại vật để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay bao gồm các hoạt động sau đây: 1. Xác định giới hạn chiều cao, bề mặt chướng ngại vật;

		Điều 79, 80 Nghị định 222/2026/NĐ-CP
h) Không thực hiện đo, xác định sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay; đo, xác định hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh theo quy định.	đ) Không thực hiện đo hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh;	Điều 6 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Chủ đầu tư hoặc đơn vị được chủ đầu tư giao quản lý dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay có trách nhiệm xác định các thông số kỹ thuật chính của đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay để thực hiện thông báo tin tức hàng không theo quy định pháp luật về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. 10. Sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh phải được đo, xác định trong tài liệu khai thác sân bay và công bố trong tập thông báo tin tức hàng không. 11. Trừ trường hợp các yêu cầu về đo sức chịu tải, hệ số ma sát đã được xác định trong dự án xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: a) Đo sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay trong các trường hợp: xây dựng, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay; theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền để đánh giá điều kiện an toàn khai thác (nếu có); đo định kỳ 05 năm một lần trong quá trình khai thác; b) Đo hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh trong các trường hợp: xây mới, nâng cấp, cải tạo đường cất hạ cánh; đo định kỳ theo tần suất 11 tháng 01 lần đối với đường cất hạ cánh khai thác ít hơn 400

		lần cất hạ cánh trong 01 ngày hoặc 05 tháng 01 lần đối với đường cất hạ cánh khai thác từ 400 lần cất hạ cánh trở lên trong 01 ngày; c) Đo sức chịu tải đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và hệ số ma sát bề mặt đường cất hạ cánh khi có yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam hoặc theo tần suất được quy định trong quy trình bảo trì được duyệt.
5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Sử dụng đất tại cảng hàng không, sân bay không đúng mục đích;	
	b) Chuyển đổi, chuyển nhượng, tặng, cho, cho thuê, thế chấp, góp vốn bằng quyền sử dụng đất tại cảng hàng không, sân bay;	
	c) Bán, cho thuê, thế chấp, góp vốn bằng tài sản thuộc sở hữu của mình gắn liền với đất cảng hàng không, sân bay không đúng quy định;	
a) Không xây dựng, lắp đặt, bảo trì hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, sơn kẻ tín hiệu, biển cấm trong sân bay theo quy định; không thiết lập các khu vực chờ tại đường ngang giao giữa đường lăn và đường cất hạ cánh, các vị trí chờ dự bị và vị trí chờ trung gian trên các đường lăn;	d) Không lắp đặt hoặc lắp đặt không đủ đèn tín hiệu, cảnh báo, biển báo, biển chỉ dẫn, biển cấm trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 6 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 13. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm: c) Xây dựng, lắp đặt, bảo trì hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, sơn kẻ tín hiệu, biển cấm trong sân bay để bảo đảm an toàn khai thác; thực hiện các biện pháp chống sự xâm nhập uy hiếp an toàn vào đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ; thiết lập các khu vực chờ tại đường ngang giao giữa đường lăn và đường cất hạ cánh, các vị trí chờ dự bị và vị trí chờ trung gian trên các đường lăn; đánh giá rủi ro để bảo đảm khu vực xung quanh

		đường cất hạ cánh được an toàn trong trường hợp tàu bay chạy quá đà hoặc hạ cánh quá vùng chạm bánh;
b) Xây dựng, lắp đặt hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, vạch sơn tín hiệu, biển cấm trong sân bay không đúng quy cách quy định;	đ) Không thiết lập hoặc thiết lập không đủ hoặc không đúng quy cách vạch sơn tín hiệu, chỉ dẫn, cảnh báo trong sân bay;	
c) Đưa công trình vào khai thác hoặc dừng khai thác công trình hoặc một phần công trình mà không thực hiện thủ tục theo quy định;	e) Đưa công trình vào khai thác hoặc đóng tạm thời công trình, một phần kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay mà không thực hiện thủ tục theo quy định;	Điều 70 Nghị định số 205/2026/NĐ-CP: 2. Trừ quy định tại khoản 1 Điều này, các công trình tại cảng hàng không phải được Cục Hàng không Việt Nam quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác công trình hoặc một phần công trình bao gồm: a) Đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay; b) Trạm khẩn nguy cứu hoả; c) Nhà ga hành khách; nhà ga hàng hóa; kho hàng hóa hàng không; nhà khách phục vụ ngoại giao; suất ăn hàng không; xăng dầu hàng không; sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay.
d) Không có tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác bãi cất, hạ cánh theo quy định;	g) Không có tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, ban hành;	Điều 61 Nghị định 205/2026/NĐ-CP. Quyền và nghĩa vụ của người khai thác cảng hàng không, người khai thác bãi cất, hạ cánh: 15. Phê duyệt, cập nhật các quy trình khai thác và sửa đổi tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác bãi cất, hạ cánh theo quy định tại khoản 3, khoản 4 Điều 65 Nghị định này
đ) Không có phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay;	h) Không có phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt;	Điều 5 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 7. Người khai thác cảng hàng không thống nhất bằng văn bản hiệp đồng hoặc quy chế phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay về quản lý sân đỗ tàu bay theo hướng dẫn của ICAO, trong đó phân định rõ trách nhiệm giữa

		các đơn vị, cụ thể: b) Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không: phân bổ vị trí đỗ tàu bay; xây dựng phương án khai thác và sơ đồ bố trí vị trí đỗ tàu bay theo quy định; cung cấp dịch vụ xe dẫn tàu bay.
	i) Không thực hiện lộ trình cải tạo, nâng cấp các hạng mục, công trình của cảng hàng không, sân bay để bảo đảm người cao tuổi, người khuyết tật tiếp cận, sử dụng;	Bỏ vì theo Nghị định 28/2012/NĐ-CP, lộ trình này đã kết thúc vào năm 2025
e) Lắp các đèn hiệu, biển quảng cáo có sử dụng đèn xoay, đèn laser và các thiết bị chiếu sáng gây ảnh hưởng đến hoạt động bay trong khu vực cảng hàng không;	k) [16] Lắp các đèn hiệu, biển quảng cáo có sử dụng đèn xoay, đèn laze và các thiết bị chiếu sáng trong cảng hàng không, sân bay hoặc khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây ảnh hưởng đến hoạt động bay trong khu vực cảng hàng không, sân bay;	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: e) Không lắp các đèn hiệu, biển quảng cáo có sử dụng đèn xoay, đèn laser và các thiết bị chiếu sáng gây ảnh hưởng đến hoạt động bay trong khu vực cảng hàng không; Điều 40 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không chủ trì, phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không để thiết lập trong tài liệu khai thác sân bay sơ đồ các vùng ảnh hưởng của đèn laser, đèn công suất lớn đến hoạt động bay theo Phụ ước 14 của ICAO; gửi sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không và chính quyền địa phương để phối hợp kiểm soát.
g) Sử dụng thiết bị bay không người lái trái phép tại cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không.		Điều 12 Luật HKDDVN: 15. Sử dụng thiết bị bay không người lái trái phép tại cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không.
	l) Lấn, chiếm đất cảng hàng không, sân bay;	

h) Thi công công trình mà không có phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận theo quy định.	m)[17] Xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay khi chưa được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận phương án đảm bảo an ninh hàng không, an toàn hàng không;	Điều 75 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công đối với các trường hợp sau: a) Làm ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác tại sân bay; b) Làm ảnh hưởng đến phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay; c) Làm thay đổi mặt bằng nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa trong tài liệu khai thác công trình được duyệt nhưng không làm giảm chi tiêu diện tích mặt bằng phục vụ hành khách, hàng hóa đã được phê duyệt trong tài liệu khai thác công trình; d) Dừng khai thác có thời hạn cảng hàng không; đ) Dừng khai thác có thời hạn công trình, một phần công trình tại cảng hàng không. 2. Cảng vụ hàng không chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công đối với các trường hợp sau: a) Thi công trong nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa phù hợp với tài liệu khai thác công trình đã được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt; b) Thi công trong thời gian giãn cách giữa các chuyến bay; c) Phương án thi công không làm thay đổi phương án khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay và phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay.
i) Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, công	n)[18] Xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình, lắp	Điều 30 Luật HKDDVN:

trình tại cảng hàng không mà không tuân theo quy hoạch chi tiết cảng hàng không;	đặt thiết bị tại cảng hàng không, sân bay không phù hợp với mục đích sử dụng, quy hoạch cảng hàng không, sân bay, bản vẽ tổng mặt bằng được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt;	1. Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không phải bảo đảm các nguyên tắc sau đây: a) Tuân thủ quy hoạch chi tiết cảng hàng không;
k) Phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công không được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận theo quy định	o)[19] Xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, sửa chữa công trình, lắp đặt, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị trong khu vực cảng hàng không, sân bay khi chưa được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận phương án tổ chức thi công.	Điều 75 Nghị định số 205/2026/NĐ-CP: 1. Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công đối với các trường hợp sau: a) Làm ảnh hưởng đến an ninh, an toàn khai thác tại sân bay; b) Làm ảnh hưởng đến phương án khai thác hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay; c) Làm thay đổi mặt bằng nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa trong tài liệu khai thác công trình được duyệt nhưng không làm giảm chỉ tiêu diện tích mặt bằng phục vụ hành khách, hàng hóa đã được phê duyệt trong tài liệu khai thác công trình; d) Dừng khai thác có thời hạn cảng hàng không; đ) Dừng khai thác có thời hạn công trình, một phần công trình tại cảng hàng không. 2. Cảng vụ hàng không chấp thuận phương án đảm bảo an ninh, an toàn hàng không trong quá trình thi công đối với các trường hợp sau:
6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng đối với hành vi đưa vào khai thác cảng hàng không, bãi cát, hạ cánh mà không có Giấy chứng nhận cảng hàng không, Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh theo quy định.	6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với hành vi khai thác cảng hàng không, sân bay không có Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay .	Điều 36 Luật HKDDVN: 1. Cảng hàng không được đưa vào khai thác khi có giấy chứng nhận cảng hàng không. Điều 50 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Khi doanh nghiệp cảng hàng không trực tiếp quản lý khai thác cảng hàng không

		không thì doanh nghiệp phải được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không, trường hợp giao hoặc thuê người khai thác thì bên được giao hoặc bên thuê phải được cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không. Điều 63 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 6. Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được ý kiến của Bộ Xây dựng đối với nội dung cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không, Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận cảng hàng không; riêng đối với Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh Cục Hàng không Việt Nam cấp sau khi đủ điều kiện theo khoản 4 Điều này. Điều 55 Thông tư 52/2026/TT-BXD: Bãi cát, hạ cánh phục vụ hoạt động vận tải hàng không thương mại thường lệ phải được cấp Giấy chứng nhận bãi cát, hạ cánh theo quy định tại Điều 63 Nghị định 205/2026/NĐ-CP và được mở theo quy định tại Mục 4 Nghị định 205/2026/NĐ-CP của Chính phủ quy định về cảng hàng không và bãi cát, hạ cánh.
7. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với hành vi	7. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi	
	không duy trì đủ điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay về tổ chức bộ máy; tiêu chuẩn kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay; trang bị, thiết bị và tài liệu khai thác sân bay đã được phê duyệt.	Điều 36 Luật HKDDVN: 3. Trong quản lý, khai thác cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không có quyền và nghĩa vụ sau đây: a) Duy trì điều kiện theo giấy chứng nhận cảng hàng không; Điều 46 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: Điều kiện kinh doanh cảng hàng không

kinh doanh cảng hàng không mà không có giấy phép kinh doanh cảng hàng không.		Điều 33 Luật HKDDVN 1. Hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không bao gồm: a) Kinh doanh cảng hàng không; ... 2. Ngành, nghề đầu tư kinh doanh quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều này là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Việc kinh doanh dịch vụ khác quy định tại điểm c khoản 1 Điều này được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan. Điều 47 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Giấy phép kinh doanh cảng hàng không được cấp cho doanh nghiệp để kinh doanh cảng hàng không tại một hoặc nhiều cảng hàng không. Trường hợp doanh nghiệp thay đổi phạm vi kinh doanh tại cảng hàng không thì phải thực hiện thủ tục sửa đổi, bổ sung Giấy phép kinh doanh cảng hàng không.
8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
a) Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 1 và các điểm a, b, c, d khoản 2 Điều này;	a) Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 1 và các điểm a, b, c, d khoản 2 Điều này;	
b) Buộc phá dỡ công trình, phần công trình xây dựng vi phạm quy định tại điểm c khoản 3, điểm g khoản 4 Điều này;	b) Buộc phá dỡ[20] công trình, phần công trình xây dựng vi phạm quy định tại điểm c, d khoản 3, điểm m khoản 5 Điều này;	
	c) Buộc trả lại đất đã lấn, chiếm đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm 1 khoản 5 Điều này;	
c) Buộc điều chỉnh cho phù hợp với quy hoạch cảng hàng không, bản vẽ tổng mặt bằng được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt đối với hành vi quy định tại điểm k khoản 5 Điều	d)[21] Buộc điều chỉnh cho phù hợp với quy hoạch cảng hàng không, sân bay, bản vẽ tổng mặt bằng được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt đối với hành vi quy định tại điểm n khoản 5	

này.	Điều này.	
Điều 12. Vi phạm quy định về cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không	Điều 10. Vi phạm quy định về cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không niêm yết giá, công khai nguồn gốc, xuất xứ hàng hóa và giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện an toàn thực phẩm theo quy định;	a)[22] Cung cấp dịch vụ phi hàng không tại cảng hàng không mà không đảm bảo tiêu chuẩn, chất lượng dịch vụ, sản phẩm bán ra; không niêm yết công khai; không đảm bảo sản phẩm đúng nhãn mác; không có chứng nhận công bố chất lượng sản phẩm, nguồn gốc, xuất xứ của hàng hóa;	Điều 71 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không có trách nhiệm: a) Niêm yết giá, công khai nguồn gốc, xuất xứ hàng hóa và giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện an toàn thực phẩm tại vị trí dễ nhận biết;
b) Không bảo đảm mặt bằng giá chung của các hàng hóa thiết yếu và đồ uống không cồn trong khu vực cách ly theo quy định;		Điều 71 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không có trách nhiệm: b) Bảo đảm cung cấp các hàng hóa thiết yếu và đồ uống không cồn trong khu vực cách ly phù hợp với mặt bằng giá chung của từng cảng hàng không.
c) Không công bố công khai đường dây nóng để tiếp nhận phản ánh, kiến nghị, khiếu nại theo quy định;		Điều 74 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Công bố công khai đường dây nóng trên trang thông tin điện tử và tại vị trí kinh doanh của đơn vị mình tại cảng hàng không; tiếp nhận, xử lý phản ánh, kiến nghị, khiếu nại thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp.
d) Đặt biển quảng cáo, sử dụng tờ rơi, âm thanh để quảng cáo tại sân bay hoặc đặt biển quảng cáo tại vị trí cửa thoát hiểm của các công trình;	b)[23] Đặt biển quảng cáo, sử dụng tờ rơi, âm thanh để quảng cáo tại khu bay hoặc tại vị trí cửa thoát hiểm của các công trình tại cảng hàng không, sân bay;	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: b) Không đặt biển quảng cáo, sử dụng tờ rơi, âm thanh để quảng cáo tại sân bay; c) Không đặt biển quảng cáo tại vị trí cửa thoát hiểm của các công trình;
đ) Sử dụng âm thanh để quảng cáo tại các công	c)[24] Sử dụng âm thanh để quảng cáo tại các	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3.

trình tại cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ hàng không;	công trình thuộc kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; tại các công trình khác ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ hàng không;	Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: đ) Không sử dụng âm thanh để quảng cáo tại các công trình tại cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc cung cấp dịch vụ hàng không;
e) Đặt biển quảng cáo ảnh hưởng đến công tác an toàn hàng không, an ninh hàng không, phòng cháy chữa cháy, an toàn giao thông, cản trở luồng di chuyển của người và phương tiện;	d)[25] Đặt biển quảng cáo ảnh hưởng đến công tác an toàn hàng không, an ninh hàng không, phòng cháy chữa cháy, an toàn giao thông, cản trở luồng di chuyển của người và phương tiện tại cảng hàng không, sân bay;	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: đ) Không đặt biển quảng cáo ảnh hưởng đến công tác an toàn hàng không, an ninh hàng không, phòng cháy chữa cháy, an toàn giao thông, cản trở luồng di chuyển của người và phương tiện;
g) Xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo làm ảnh hưởng đến mỹ quan, kiến trúc nhà ga, hệ thống biển báo trong nhà ga;	Đ)[26] Xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo làm ảnh hưởng đến mỹ quan, kiến trúc nhà ga, hệ thống biển báo trong nhà ga.	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: a) Không làm ảnh hưởng đến mỹ quan, kiến trúc nhà ga, hệ thống biển báo trong nhà ga;
h) Bố trí thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi cho nhân viên hàng không liên quan đến cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không không đúng quy định.		
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Quảng cáo bằng khinh khí cầu, bóng bay, điều và các vật thể bay khác trong khu vực cảng hàng không;	a) Quảng cáo bằng khinh khí cầu, bóng bay, điều hoặc các vật thể bay khác trong khu vực cảng hàng không, sân bay;	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau: g) Không quảng cáo bằng khinh khí cầu, bóng bay, điều và các vật thể bay khác

		trong khu vực cảng hàng không;
	b) Quảng cáo trên phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay, thiết bị tại sân đỗ tàu bay làm ảnh hưởng đến hoạt động bay hoặc tính năng hoạt động bình thường của phương tiện, thiết bị;	
b) Bố trí mặt bằng tổ chức kinh doanh dịch vụ, trừ dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, trong nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa không tuân thủ theo tài liệu khai thác công trình;	c) Bố trí mặt bằng cung cấp dịch vụ phi hàng không trong nhà ga mà không tuân thủ tài liệu khai thác cảng hàng không, sân bay được phê duyệt;	Điều 50 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 2. Việc tổ chức kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không không được làm gián đoạn khả năng cung ứng và giảm chất lượng dịch vụ vận chuyển hàng không. Mặt bằng tổ chức kinh doanh dịch vụ khác trong nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa phải tuân thủ theo tài liệu khai thác công trình.
c) Không đảm bảo các điều kiện vệ sinh của nhà ga hành khách, hàng hóa theo quy định;	d) Không đảm bảo các điều kiện vệ sinh của nhà ga hành khách, hàng hóa theo quy định;	Điều 12 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 3. Nhà ga hành khách, nhà khách phục vụ ngoại giao, khu logistics hàng không, nhà ga hàng hóa, kho hàng hóa hàng không phải bảo đảm vệ sinh, sạch sẽ, khô ráo, có các biển cảnh báo bảo đảm an toàn. Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: d) Bảo đảm vệ sinh trong nhà ga đi, đến; hệ thống nhà vệ sinh được bố trí đáp ứng theo công suất thiết kế của nhà ga;
d) Bán hàng rong tại khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay;	đ) Bán hàng rong tại khu vực công cộng của cảng hàng không, sân bay;	Nghị định 39/2007/NĐ-CP ngày 16/3/2017 của Chính phủ về hoạt động thương mại một cách độc lập thường xuyên không phải đăng ký kinh doanh.
đ) Quảng cáo, lắp đặt các thiết bị điện tử, màn hình để quảng cáo trên các phương tiện, thiết bị mặt đất hoạt động tại sân bay không đúng quy định.	e)[27] Lắp đặt các thiết bị điện tử, màn hình để quảng cáo trên các phương tiện mặt đất hoạt động tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay, các thiết bị tại sân đỗ tàu bay.	Điều 59 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc xây dựng công trình quảng cáo, lắp đặt phương tiện quảng cáo phải đảm bảo các yêu cầu sau:

		h) Không quảng cáo, không được lắp đặt các thiết bị điện tử, màn hình để quảng cáo trên các phương tiện, thiết bị mặt đất hoạt động tại sân bay, trừ việc quảng cáo bên trong xe chờ khách, bên trong cầu hành khách nhưng không được làm ảnh hưởng đến hoạt động bay hoặc tính năng hoạt động bình thường của phương tiện, thiết bị.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không báo cáo số liệu về khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định;	
a) Không bố trí đủ trang bị đầy đủ thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách;	b) Không bố trí đủ thiết bị, hệ thống biển báo, phát thanh thông tin về chuyến bay và thông tin cho hành khách tại nhà ga của cảng hàng không, sân bay;	Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: a) Trang bị đầy đủ thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách bao gồm: trang thông tin điện tử, thiết bị hỗ trợ tra cứu thông tin, biển chỉ dẫn; bố trí quầy thông tin và nhân viên trợ giúp hành khách;
b) Không bố trí quầy nước miễn phí tại khu vực cách ly trong nhà ga của cảng hàng không;	c) Không bố trí quầy nước miễn phí tại khu vực cách ly trong nhà ga của cảng hàng không, sân bay;	Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: đ) Bố trí quầy nước miễn phí tại khu vực cách ly trong nhà ga đi, đến;
c) Không có phương tiện, thiết bị phục vụ cho hành khách cần trợ giúp đặc biệt theo quy định.	d) Không có xe lăn phục vụ người khuyết tật tại nhà ga của cảng hàng không, sân bay; đ) Không có xe nâng hoặc phương tiện phù hợp phục vụ hành khách cần trợ giúp đặc biệt.	Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: g) Bố trí thiết bị đáp ứng nhu cầu của hành khách cần trợ giúp đặc biệt.

		2. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tại các cảng hàng không phải bảo đảm trang thiết bị phục vụ đáp ứng nhu cầu sử dụng xe lăn tại khu vực nhà ga đi, đến; có xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên tàu bay; tùy vào điều kiện và tình hình khai thác tại cảng hàng không để trang bị xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay hoặc có phương án hỗ trợ hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay.
d) Bố trí nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà không có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định;		Điều 88 Luật HKDDVN: 3. 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 do cơ quan có thẩm quyền cấp, công nhận hoặc có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định. Điều 42 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận giấy phép, năng định: a) Thành viên tổ lái; b) Nhân viên kỹ thuật tàu bay; c) Nhân viên điều độ, khai thác bay; d) Kiểm soát viên không lưu; đ) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không; e) Giáo viên lý thuyết và thực hành thực hiện đào tạo, huấn luyện...
đ) Không báo cáo về việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không theo quy định.		Điều 48 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 4. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không Việt Nam việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng

		không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hàng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo được gửi trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Vi phạm quyền tự do lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không của hãng hàng không;	
	b) Không duy trì đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng không về vốn tối thiểu; tổ chức bộ máy; trang bị, thiết bị và các điều kiện bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không;	
a) Lựa chọn tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không mà không đảm bảo nguyên tắc theo quy định;	c) Không tổ chức đấu thầu lựa chọn tổ chức, cá nhân thuê mặt bằng, cung ứng dịch vụ phi hàng không theo quy định;	Điều 58 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Việc lựa chọn tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không phải thực hiện theo nguyên tắc bảo đảm công khai, minh bạch, công bằng.
b) Không có thiết bị, hệ thống biển báo, phát thanh thông tin về chuyến bay và thông tin cho hành khách tại nhà ga của cảng hàng không, sân bay theo quy định;	d) Không có thiết bị, hệ thống biển báo, phát thanh thông tin về chuyến bay và thông tin cho hành khách tại nhà ga của cảng hàng không, sân bay theo quy định;	Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: a) Trang bị đầy đủ thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách bao gồm: trang thông tin điện tử, thiết bị hỗ trợ tra cứu thông tin, biển chỉ dẫn; bố trí quầy thông tin và nhân viên trợ giúp hành khách;
c) Tổ chức kinh doanh dịch vụ tại sân bay trái	đ) [28] Tổ chức kinh doanh dịch vụ phi hàng	Điều 58 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 4.

quy định;	không tại khu bay trái quy định.	Không được tổ chức kinh doanh dịch vụ khác tại sân bay, trừ các dịch vụ cần thiết gồm: cung cấp nhiên liệu, năng lượng cho phương tiện, thiết bị; cất cở; xây dựng, lắp đặt, vệ sinh, sửa chữa, bảo trì công trình, trang thiết bị hàng không và dịch vụ quảng cáo theo quy định tại Điều 59 của Nghị định này.
5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Kinh doanh hàng hóa, dịch vụ phi hàng không tại cảng hàng không, sân bay thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ cấm kinh doanh;	
	b) Xây dựng, lắp đặt màn hình, biển hiệu, bảng quảng cáo độc lập ngoài trời tại cảng hàng không, sân bay không được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận;	
a) Cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không mà không có Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không;	c) Cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay mà không có Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không;	Điều 51 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 8. Doanh nghiệp được phép thực hiện kinh doanh các dịch vụ quy định tại khoản 1 Điều này sau khi được cấp Giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không. Giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không có phạm vi kinh doanh tại một hoặc tại nhiều cảng hàng không, gồm một hoặc nhiều dịch vụ hàng không;
b) Ngừng cung cấp dịch vụ hàng không mà không báo cáo trước với cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	d) Ngừng cung cấp dịch vụ hàng không làm gián đoạn hoạt động hàng không dân dụng mà không thông báo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	Điều 56 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không phải có phương án dự phòng về người và phương tiện, trang thiết bị để bảo đảm cung cấp dịch vụ liên tục, không làm gián đoạn đến hoạt động hàng không, được phép thực hiện và tự chịu trách nhiệm về việc ngừng

		cung cấp dịch vụ theo quy định của hợp đồng và phù hợp với quy định của pháp luật. Việc đơn phương ngừng cung cấp dịch vụ phải được báo cáo trước bằng văn bản gửi đến Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không và báo trước cho đối tác liên quan tối thiểu là 15 ngày làm việc trước ngày dự kiến ngừng cung cấp dịch vụ, có nêu rõ lý do. Trường hợp đối tác là hãng hàng không, các hãng hàng không phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam và Cảng vụ hàng không tối thiểu 05 ngày làm việc trước ngày dự kiến dừng cung cấp dịch vụ về phương án khắc phục để duy trì hoạt động khai thác liên tục. Trường hợp phương án khắc phục không đảm bảo, hãng hàng không phải thông báo cho hành khách và thực hiện chính sách đền bù cho hành khách theo quy định.
c) Lựa chọn doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô hoạt động tại khu vực đón khách của nhà ga không đảm bảo theo nguyên tắc theo quy định;	đ) Không có quy chế kiểm soát khai thác xe taxi; không thông báo công khai trong nhà ga về hãng taxi được nhượng quyền, giá vận chuyển taxi;	Điều 71 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 3. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách lựa chọn các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động tại khu vực đón khách riêng của nhà ga theo nguyên tắc: a) Bảo đảm tính cạnh tranh, minh bạch, chất lượng dịch vụ; b) Thông báo công khai trong nhà ga về doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe ô tô được hoạt động, giá vận chuyển; c) Bảo đảm văn minh, lịch sự, an ninh trật tự đối với hoạt động khai thác vận tải hành khách; d) Phối hợp với các doanh nghiệp vận tải triển khai các biện pháp quản lý nhằm

		bảo đảm chất lượng dịch vụ và an ninh trật tự theo nội dung hợp đồng đã ký kết; đ) Tổ chức quây điều phối và lập phương án khai thác không gây ùn tắc tại khu vực đón, trả khách; d) Bảo đảm số lượng phương tiện tối thiểu đáp ứng nhu cầu sản lượng hành khách thông qua theo giới hạn năng lực khai thác.
	e) Vi phạm các quy định về giá dịch vụ chuyên ngành hàng không;	
	g) [29] Không duy trì đủ điều kiện khai thác công trình, phương tiện, thiết bị cảng hàng không, sân bay, cung cấp dịch vụ hàng không theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng.	
d) Không bảo đảm các khu vực chức năng tối thiểu tại nhà ga hành khách theo quy định;		Điều 67 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm bảo đảm các khu vực chức năng tối thiểu tại nhà ga hành khách như sau: a) Khu vực làm thủ tục cần thiết theo quy trình phục vụ hành khách, hành lý; b) Khu làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan theo chức năng khai thác của nhà ga tại cảng hàng không; c) Khu vực dành cho hành khách không đủ điều kiện nhập cảnh đối với cảng hàng không quốc tế; d) Khu vực hành lý thất lạc, khu vực lưu giữ hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận; đ) Khu vực chung để giải quyết khiếu nại giữa hành khách với hãng hàng không và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ; e) Khu vực đặt quây, thiết bị hướng dẫn thông tin chung cho hành khách;

		g) Khu vực trợ giúp y tế, sơ cứu ban đầu cho hành khách; h) Khu thương mại, dịch vụ; i) Khu vực dành cho đại diện hãng hàng không tại nhà ga; k) Phòng chờ thương gia; l) Khu vực đáp ứng nhu cầu phục vụ hành khách cần sự trợ giúp đặc biệt.
đ) Không bảo đảm tiêu chí tối thiểu về năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách theo quy định;		Điều 68 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm bảo đảm tiêu chí tối thiểu về năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị của nhà ga hành khách phù hợp với công suất của nhà ga hành khách tính theo lượng hành khách trong giờ cao điểm, gồm: 2. Tiêu chí tối thiểu về năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị tại nhà ga hành khách để phục vụ hành khách tại điểm đi, bao gồm: 3. Tiêu chí tối thiểu về năng lực cơ sở hạ tầng, thiết bị tại nhà ga hành khách để phục vụ hành khách tại điểm đến, bao gồm:
e) Không có quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không theo quy định;		Điều 69 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất có trách nhiệm xây dựng, ban hành, tổ chức thực hiện quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không và quy trình phối hợp với các đơn vị liên quan trong công tác phục vụ hành khách. 2. Quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không bao gồm các nội dung tối thiểu sau: a) Phục vụ làm thủ tục hành khách, hành

		lý đi; b) Phục vụ hành khách ra tàu bay; c) Phục vụ hành khách của chuyến bay bị chậm, hủy chuyến, chuyến bay chuyển hướng; d) Phục vụ hành khách cần sự trợ giúp đặc biệt; đ) Phục vụ hành khách, hành lý đến, nối chuyến; e) Phục vụ hành khách bị trục xuất, hạn chế nhập cảnh. 3. Quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không, hướng dẫn công việc phục vụ hành khách, quy trình phối hợp với các đơn vị liên quan trong công tác phục vụ hành khách và các sửa đổi, bổ sung (nếu có) phải được gửi cho Cảng vụ hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không để giám sát thực hiện.
g) Không bảo đảm tiện ích cơ bản tại nhà ga hành khách theo quy định.		Điều 70 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ nhà ga hành khách có trách nhiệm: a) Trang bị đầy đủ thiết bị, hệ thống biển báo, hệ thống thông tin nhà ga hành khách bao gồm: trang thông tin điện tử, thiết bị hỗ trợ tra cứu thông tin, biển chỉ dẫn; bố trí quầy thông tin và nhân viên trợ giúp hành khách; b) Bố trí xe đẩy hành lý đáp ứng đầy đủ và thuận tiện cho nhu cầu sử dụng của hành khách; c) Tổ chức hệ thống giao thông, khu vực nhà vệ sinh phục vụ người khuyết tật; d) Bảo đảm vệ sinh trong nhà ga đi, đến; hệ thống nhà vệ sinh được bố trí đáp ứng

		theo công suất thiết kế của nhà ga; đ) Bố trí quầy nước miễn phí tại khu vực cách ly trong nhà ga đi, đến; e) Bố trí hệ thống wifi miễn phí tại nhà ga hành khách, bảo đảm liên tục truy cập, kết nối; khu vực sạc điện; g) Bố trí thiết bị đáp ứng nhu cầu của hành khách cần trợ giúp đặc biệt. 2. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tại các cảng hàng không phải bảo đảm trang thiết bị phục vụ đáp ứng nhu cầu sử dụng xe lăn tại khu vực nhà ga đi, đến; có xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên tàu bay; tùy vào điều kiện và tình hình khai thác tại cảng hàng không để trang bị xe nâng hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay hoặc có phương án hỗ trợ hành khách sử dụng xe lăn lên, xuống tàu bay.
	6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi không duy trì đủ điều kiện kinh doanh cảng hàng không, sân bay về vốn tối thiểu; tổ chức bộ máy; trang bị, thiết bị và các điều kiện cần thiết để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.	
6. Biện pháp khắc phục hậu quả:	7. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
a) Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;	a) Buộc loại bỏ yếu tố vi phạm đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm a, b khoản 2 Điều này;	
b) Buộc phá dỡ công trình, phần công trình được xây dựng, lắp đặt vi phạm quy định tại điểm d khoản 1 Điều này;	b) Buộc phá dỡ [30] công trình, phần công trình được xây dựng, lắp đặt vi phạm quy định tại điểm b khoản 1 và điểm b khoản 5 Điều này;	
c) Buộc trả lại phần mặt bằng đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm b khoản 2 Điều này.	c) Buộc trả lại phần mặt bằng đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm c khoản 2 Điều này.	
Điều 13. Vi phạm quy định về đi lại, điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hoạt	Điều 11. Vi phạm quy định về đi lại, điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị hoạt	

động trong sân bay	động trong cảng hàng không, sân bay	
1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không bật đèn chiếu gần (đèn cốt), đèn xoay hoặc đèn nháy (đèn cảnh báo); bật đèn pha (đèn chiếu xa) khi điều khiển phương tiện, thiết bị vào ban đêm hoặc khi trời mù, trời mưa, tầm nhìn hạn chế;	a) Không bật đèn chiếu sáng, đèn cảnh báo khi điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị trong khu bay theo quy định;	Điều 24 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 8. Phương tiện phải được bật đèn chiếu gần (đèn cốt), đèn xoay hoặc đèn nháy (đèn cảnh báo) và không dùng đèn pha (đèn chiếu xa) khi điều khiển phương tiện, thiết bị vào ban đêm hoặc khi trời mù, trời mưa, tầm nhìn hạn chế, ngoại trừ xe kéo đẩy tàu bay đang kéo, đẩy tàu bay.
b) Để người ngồi trong buồng lái của phương tiện hoạt động trong cảng hàng không quá số lượng quy định;	b) Để người ngồi trong buồng lái của phương tiện hoạt động trong cảng hàng không, sân bay quá số lượng quy định;	
c) Không tuân theo hệ thống biển báo, đèn, biển chỉ dẫn, vạch sơn tín hiệu, biển cấm theo quy định;	c) Không chấp hành chỉ dẫn theo biển báo, vạch sơn kẻ tín hiệu, đèn tín hiệu theo quy định;	
d) Đi lại, tạm nghỉ, tránh nắng, mưa trong sân đỗ tàu bay không đúng quy định;	d) Đi lại trên sân đỗ tàu bay không đúng phần đường hoặc đi lại ở những nơi không được phép.	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 18. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được đi lại trên đường công vụ dành cho phương tiện, chỉ được phép đi cắt ngang qua đường công vụ tại các vị trí dành cho người đi bộ, trừ người làm nhiệm vụ kiểm tra, vệ sinh sân đường; phải quan sát, giữ khoảng cách an toàn khi di chuyển ngang qua khu vực có hoạt động phục vụ, khai thác mặt đất và khi có tàu bay đang hoạt động theo quy định tại khoản 1 Điều 19 và Điều 20 Thông tư này. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm xác định vị trí cho phép người làm việc trên sân đỗ tàu bay được cắt ngang đường công vụ trong sân bay. 19. Người làm việc trên sân đỗ tàu bay không được tạm nghỉ, tránh nắng, mưa

		bên dưới, sát cạnh, xung quanh phương tiện, thiết bị mặt đất đang chờ phục vụ hoặc đang phục vụ tàu bay.
đ) Không thắt dây an toàn tại vị trí có trang bị dây an toàn trên phương tiện đang di chuyển trong sân bay;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 20. Khi phương tiện đang di chuyển trên đường công vụ trong sân bay, người điều khiển phương tiện và người ngồi trên phương tiện phải thắt dây an toàn tại vị trí có trang bị dây an toàn.
e) Sử dụng điện thoại di động không đúng quy định khi đang điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị mặt đất;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 24. Không sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị mặt đất, trừ trường hợp khẩn cấp phải liên lạc hoặc bộ đàm liên lạc hỏng.
g) Không mang theo thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không khi thực hiện nhiệm vụ.		Điều 64 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Khi thực hiện nhiệm vụ, người điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không phải mang theo thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay.
2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Di chuyển không giữ khoảng cách an toàn tối thiểu với tàu bay theo quy định khi có tàu bay đang di chuyển;	a) Điều khiển phương tiện trong sân bay không giữ khoảng cách an toàn với tàu bay theo quy định;	Điều 19 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Người, phương tiện, trang thiết bị không được di chuyển cắt ngang đường lăn khi có tàu bay đang di chuyển, phải giữ khoảng cách an toàn tối thiểu là 125 m phía sau tàu bay và 200 m phía trước tàu bay đang di chuyển. Khi có tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang hoạt động trên đường lăn, vệt lăn vào vị trí đỗ tàu bay, người, phương tiện và các tàu bay khác phải bảo đảm khoảng cách an toàn theo quy định về công tác bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang.

		Điều 20 Thông tư số 52/2026/TT-BXD (Khoảng cách an toàn đối với tàu bay đang đỗ) 1. Đối với tàu bay phản lực code C (A320, A321 hoặc tương đương): người, phương tiện, thiết bị phải giữ khoảng cách an toàn với bán kính tối thiểu là 06 m phía trước và 60 m phía sau động cơ tàu bay đang hoạt động ở chế độ không tải. ...
b) Điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị không tuân thủ các giới hạn tốc; tăng tốc hoặc phanh đột ngột khi phương tiện tiếp cận hoặc rời khỏi tàu bay; không làm chủ tốc độ theo quy định;	b) Điều khiển phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay không làm chủ, không tuân thủ giới hạn tốc độ theo quy định;	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 5. Khi điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị phải tuân thủ các giới hạn tốc độ theo quy định của người khai thác cảng hàng không; không được tăng tốc hoặc phanh đột ngột khi phương tiện tiếp cận hoặc rời khỏi tàu bay; phải quan sát trước, sau và làm chủ được tốc độ khi cho phương tiện chuyển bánh, lưu thông trên đường công vụ, chuyển hướng tiếp cận tàu bay vòng tránh, lùi sau.
c) Không cài phanh và chèn bánh hoặc chằng néo hoặc hạ chân chống thủy lực để cố định phương tiện, thiết bị khi không sử dụng, đang dừng, đỗ trong sân bay;		Điều 24 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 9. Phương tiện, thiết bị phải được cài phanh (đối với thiết bị có hệ thống phanh) và chèn bánh hoặc chằng néo hoặc hạ chân chống thủy lực (đối với thiết bị có trang bị chân chống thủy lực) để cố định phương tiện, thiết bị khi không sử dụng. Trường hợp vật chèn bánh được mang theo phương tiện, thiết bị, vật chèn bánh phải để ở vị trí không tự rời khỏi phương tiện tạo thành vật ngoại lai, đồng thời không được để vật chèn bánh trên sàn công tác. 10. Khi đang đỗ trong sân đỗ hoặc đang

		dừng, đỗ để phục vụ tàu bay, phương tiện, thiết bị phải được cài phanh (đối với thiết bị có hệ thống phanh) hoặc chèn bánh hoặc hạ chân chống thủy lực (đối với thiết bị có trang bị chân chống thủy lực).
d) Chèn bánh tàu bay không đúng quy định;		Điều 16 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Khi tàu bay dừng hẳn tại vị trí đỗ, tàu bay phải được chèn bánh mũi theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay hoặc theo tài liệu IGOM.
đ) Đặt chóp an toàn tàu bay không đúng quy định;		Điều 17 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phối hợp với đơn vị cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất tổ chức đặt chóp an toàn xung quanh tàu bay theo tài liệu khai thác mặt đất của người khai thác tàu bay hoặc theo tài liệu IGOM.
	e) Điều khiển xe kéo đẩy tàu bay quá tốc độ quy định khi kéo đẩy tàu bay;	Tăng mức xử phạt
e) Vận hành cầu hành khách không đúng quy định;		Điều 32 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Trong trường hợp tốc độ gió dự báo vượt quá 46 km/h, cầu hành khách sau khi cập vào tàu bay phải được chèn bánh. 2. Khi tốc độ gió dự báo vượt quá 73 km/h, phải quay cầu hành khách để tránh hướng gió, hạn chế bề mặt tiếp xúc với gió. Cầu hành khách phải được xếp rút, hạ thấp hoàn toàn và phải được chèn bánh. Không được quay đầu với một góc lớn hơn 87,5° so với đường tâm trục trường hợp thông số kỹ thuật của nhà sản xuất cầu hành khách cho phép. 3. Khi tốc độ gió dự báo vượt quá 111 km/h: 4. Một số cầu hành khách có giới hạn thiết kế hoạt động trong các giai đoạn có

		gió mạnh, người khai thác cầu hành khách phải tuân thủ giới hạn này và thiết lập các quy trình khai thác liên quan đến hoạt động của cầu hành khách bảo đảm phù hợp với giới hạn thiết kế. 5. Trong trường hợp khi vận hành cầu hành khách gặp sự cố dẫn đến không thể điều khiển được hoặc mất cân bằng trọng tâm, nhân viên vận hành cầu hành khách phải giữ nguyên hiện trạng, ngừng khai thác và thông báo ngay cho bộ phận kỹ thuật đến sửa chữa. 6. Trên các cầu hành khách phải có biển báo ghi rõ giới hạn độ cao đối với phương tiện, thiết bị vận hành dưới cầu hành khách; sơn kẻ bổ sung biển báo giới hạn độ cao đối với phương tiện, thiết bị vận hành dưới cầu hành khách trên đường công vụ, dưới cầu hành khách khi cần thiết tăng cường giải pháp an toàn khai thác. 7. Đối với các loại cầu hành khách không thiết kế hệ thống neo chống bão thì phải thu các nhánh cầu hành khách về vị trí không khai thác; hạ thấp độ cao cầu ở mức thấp nhất, chèn bánh và xoay cabin cầu về vị trí ngược với hướng gió. 8. Nhân viên vận hành cầu hành khách phải ở vị trí cầu hành khách cho đến khi hành khách cuối cùng đã rời tàu bay hoặc hành khách đã lên hết tàu bay trừ nhân viên vận hành các tính năng cung cấp dịch vụ phụ trợ khác của cầu hành khách như cấp điện, khí lạnh, nước sạch nhưng phải bảo đảm bàn điều khiển cầu hành khách đã được khóa vận hành và không
--	--	---

		thể tác động vào hệ thống điều khiển. 9. Cầu hành khách được sử dụng cùng các dịch vụ kỹ thuật đồng bộ kèm theo tại cầu hành khách. Trong trường hợp có sự cố kỹ thuật đối với cầu hành khách, việc sử dụng dịch vụ kỹ thuật được thực hiện theo thỏa thuận giữa hãng hàng không và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không. 10. Khi vận hành cầu hành khách tiếp cận tàu bay, nhân viên vận hành cầu hành khách phải bảo đảm khoảng cách giữa tầm cao su đệm đầu trên với thân tàu bay theo quy định tại khoản 1 Điều 39 Thông tư này.
g) Thực hiện cấp điện cấp khí cho tàu bay, chất lỏng lên tàu bay không đúng quy định;		Điều 33 Thông tư 52/2026/TT-BXD 1. Nhân viên điều khiển xe cấp điện, nhân viên vận hành thiết bị cấp điện và nhân viên vận hành hệ thống cấp điện tại cầu hành khách chỉ thực hiện tiếp cận tàu bay và nối cấp điện sau khi đã đặt chèn bánh mũi tàu bay. 2. Xe cấp điện hoặc xe vận chuyển thiết bị cấp điện phải đỗ ở vị trí tương ứng với vị trí cấp điện cho tàu bay theo tài liệu của nhà chế tạo tàu bay công bố; cách các lỗ thông hơi nhiên liệu của tàu bay và phương tiện tra nạp tối thiểu 03 m; được kéo phanh và chèn bánh. 3. Nhân viên điều khiển xe cấp điện phải kiểm tra các tham số trên bảng điều khiển của xe, bảo đảm phù hợp với nguồn điện của tàu bay theo quy định của nhà chế tạo trước khi cấp điện. 4. Nhân viên điều khiển xe cấp điện, nhân viên vận hành thiết bị cấp điện và nhân

		viên vận hành hệ thống cấp điện tại cầu hành khách phải kiểm tra các cáp điện bảo đảm độ cách điện, không bị mòn, rách lớp vỏ bọc. Các đầu cắm điện với tàu bay phải sạch, khô, không hỏng và bảo đảm tiếp xúc tốt với ổ cắm điện trên tàu bay. 5. Trong suốt thời gian cấp điện, thiết bị cấp điện phải duy trì ổn định các tham số kỹ thuật của nguồn điện cung cấp. 6. Trong quá trình cấp điện, nhân viên điều khiển phương tiện cấp điện hoặc vận hành thiết bị cấp điện không được rời khỏi vị trí công tác; đồng thời phối hợp với nhân viên thợ máy và nhân viên thông thạo trong quá trình cấp điện cho tàu bay để bảo đảm an toàn trong quá trình cung cấp dịch vụ. 7. Nhân viên điều khiển xe cấp điện, nhân viên vận hành thiết bị cấp điện và nhân viên vận hành hệ thống cấp điện tại cầu hành khách không được sửa chữa, lau chùi các bộ phận của thiết bị trong quá trình cấp điện. Điều 34 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí phải tiến hành theo quy trình kỹ thuật và hướng dẫn sử dụng của nhà sản xuất thiết bị cho từng loại thiết bị cấp khí. 3. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí không được sử dụng các bình tích áp đã hết niên hạn sử dụng theo quy định. 4. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí
--	--	---

		không được dùng giẻ lau hoặc dụng cụ có dính dầu mỡ đối với thiết bị cấp khí ô xy. 5. Khi làm việc với các thiết bị cấp khí, nhân viên kỹ thuật phải kiểm tra biểu đồ quan hệ giữa nhiệt độ và áp suất các chất khí có trong các tài liệu hướng dẫn sử dụng để bảo đảm an toàn khi vận hành. 6. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí không được mở van cấp khí một cách đột ngột khi cấp khí cho tàu bay. 7. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí không được tháo, lắp các đầu nối ống dẫn khí khi trong hệ thống chưa xả hết áp suất dư. 8. Nhân viên điều khiển phương tiện cấp khí và nhân viên vận hành thiết bị cấp khí phải xả hết áp suất dư trong hệ thống đường ống khi chưa cấp khí; các đầu nối ống dẫn khí cần đậy nắp cẩn thận và giữ gìn sạch sẽ, khô ráo khi chưa cấp khí. Điều 36 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 3. Các thiết bị nạp chất lỏng được kiểm tra thường xuyên về độ sạch của các hệ thống ống dẫn; sau khi sử dụng, đầu các ống dẫn phải được đậy kín để chống cát bụi, hơi nước và nước lọt vào. 4. Khi nạp chất lỏng với yêu cầu có áp suất lên tàu bay phải xả hết áp suất dư trong hệ thống thủy lực của thiết bị; chất lỏng cho hệ thống thủy lực đã đầy đủ mới bật bơm thủy lực để cấp chất lỏng cho tàu bay. 5. Không được tháo, lắp các đầu nối ống dẫn chất lỏng khi trong hệ thống thủy lực
--	--	---

		chưa xả hết áp suất dư. 6. Một số chất lỏng như dầu thủy lực của hệ thống thủy lực tàu bay có tính độc hại đối với con người và môi trường, khi làm việc với những chất lỏng này phải nghiêm chỉnh chấp hành những quy định ghi trong tài liệu hướng dẫn sử dụng. 7. Những chất lỏng có ảnh hưởng đến bề mặt sơn phủ, tính dính kết, độ kín và khả năng chống ô xy hóa phải đặc biệt chú ý trong quá trình nạp, không được làm đổ chất lỏng ra ngoài, khi chất lỏng bị đổ thì phải làm sạch ngay.
h) Không thực hiện kiểm tra khu vực vị trí đỗ tàu bay, thu dọn vật ngoại lai phát sinh trong quá trình phục vụ tàu bay theo quy định;		Điều 45 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 4. Nhân viên trực tiếp phục vụ tàu bay trước và sau khi phục vụ có trách nhiệm kiểm tra khu vực vị trí đỗ tàu bay, thu dọn vật ngoại lai phát sinh trong quá trình phục vụ tàu bay.
i) Chuyển làn đường không đúng nơi cho phép hoặc không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo trước khi điều khiển phương tiện trong cảng hàng không;	d) Chuyển làn đường không đúng nơi cho phép hoặc không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo trước khi điều khiển phương tiện trong cảng hàng không, sân bay;	
k) Điều khiển phương tiện trong cảng hàng không mà chuyển hướng không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ theo quy định;	đ) Điều khiển phương tiện trong cảng hàng không, sân bay mà chuyển hướng không giảm tốc độ hoặc không có tín hiệu báo hướng rẽ theo quy định;	
	e) Điều khiển phương tiện trong sân bay vượt phương tiện khác trong các trường hợp không được phép vượt hoặc không báo hiệu trước khi vượt;	Tăng mức xử phạt
l) Điều khiển phương tiện trong sân bay bấm còi, rú ga liên tục, trừ các phương tiện ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ;	g) Điều khiển phương tiện trong sân bay bấm còi, rú ga liên tục, trừ các phương tiện ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ;	
m) Không có bộ đàm để liên lạc hai chiều; không sử dụng bộ đàm trong sân bay theo quy	h) Không có bộ đàm để liên lạc hai chiều; không giữ liên lạc bằng bộ đàm với kiểm soát viên	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 4. Người điều khiển phương tiện hoạt

định;	không lưu khi hoạt động trong sân bay theo quy định;	động trong sân bay phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều phù hợp để duy trì liên lạc liên tục trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không. Trong phạm vi sân bay, người điều khiển phương tiện phải tuân thủ huấn lệnh của đài kiểm soát không lưu. Trường hợp không bảo đảm trang bị thiết bị liên lạc riêng lẻ, tổ chức khai thác phải bố trí phương thức bảo đảm duy trì liên lạc liên tục trong quá trình hoạt động. Điều 26 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Người sử dụng bộ đàm phải điều chỉnh đúng tần số quy định, duy trì liên lạc hai chiều và không được làm gián đoạn liên lạc và phải tuân thủ quy tắc ưu tiên, thứ tự đàm thoại theo tiêu chuẩn về vô tuyến điện thoại của ICAO. 2. Việc trao đổi thông tin trên tần số với đài kiểm soát không lưu phải ngắn gọn, nêu rõ người gọi, người nghe. Không được phép sử dụng bộ đàm vào mục đích riêng. 3. Trong trường hợp mất liên lạc bằng bộ đàm với kiểm soát viên không lưu, người điều khiển phương tiện phải:
n) Di chuyển, dừng, đỗ bên trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay, phía dưới cầu hành khách, trên hồ van tra nạp nhiên liệu ngầm, hồ van trữ nước cứu hỏa ngầm, trên đường công vụ, vị trí trong cảng hàng không không đúng quy định;	i) Dừng, đỗ phương tiện trong cảng hàng không, sân bay không đúng quy định;	Điều 22 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Người, phương tiện không được di chuyển, dừng, đỗ bên trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay khi tàu bay đang lăn vào vị trí đỗ, động cơ chính đang hoạt động, đèn chống va chạm chưa tắt. 2. Người, phương tiện không được di chuyển, dừng, đỗ phía dưới cầu hành khách, trường hợp cần thiết phải vào khu vực hoạt động của cầu hành khách (khu

		vực sơn tín hiệu vạch chéo màu đỏ), phải tuân thủ nguyên tắc tiếp cận sau khi cầu hành khách đã vào vị trí khai thác hoặc đã lùi về vị trí dừng chờ theo quy định, đồng thời người điều khiển phương tiện phải chủ động giữ liên lạc bằng bộ đàm (qua tần số bộ đàm theo quy định của người khai thác cảng hàng không) với người vận hành cầu hành khách trong suốt quá trình phục vụ. 3. Phương tiện không được dừng, đỗ và di chuyển trên hồ van tra nạp nhiên liệu ngầm, hồ van trữ nước cứu hỏa ngầm. Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 10. Người điều khiển phương tiện không được dừng, đỗ phương tiện trên đường công vụ, đỗ không đúng vị trí quy định gây cản trở cho các loại phương tiện khác hoạt động.
o) Điều khiển phương tiện di chuyển dưới thân, cánh, động cơ tàu bay khi không được phép hoặc không tuân thủ quy định về giới hạn chiều cao;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 12. Người điều khiển phương tiện không được điều khiển phương tiện di chuyển dưới thân, cánh, động cơ tàu bay, trừ các phương tiện có chức năng phục vụ phải di chuyển một phần phía dưới tàu bay trong quá trình phục vụ. 13. Người điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị khi di chuyển trên đường công vụ dưới cầu hành khách phải tuân thủ biển báo giới hạn chiều cao phương tiện. Người khai thác công trình nhà ga hành khách phải công bố giới hạn chiều cao của cầu hành khách và gắn biển giới hạn chiều cao tại các vị trí yêu cầu giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị khi di chuyển dưới cầu hành khách.

		14. Người điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị khi di chuyển từ đường công vụ vào các khu vực có giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị và ngược lại phải tuân thủ quy định về giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị do người khai thác công trình công bố. Người khai thác công trình phải gắn biển giới hạn chiều cao tại các vị trí yêu cầu giới hạn chiều cao đối với phương tiện, thiết bị tại các khu vực cần giới hạn chiều cao của phương tiện, thiết bị.
p) Rời vị trí điều khiển phương tiện khi động cơ của phương tiện đang hoạt động không đúng quy định;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 15. Người điều khiển phương tiện không được rời khỏi vị trí điều khiển khi động cơ đang hoạt động, ngoại trừ các trường hợp: a) Xe tra nạp nhiên liệu khi đã thiết lập hoạt động hệ thống khóa liên động; b) Phương tiện, thiết bị khi đã hạ hệ thống chân chống ở chế độ an toàn; c) Phương tiện, thiết bị có vị trí vận hành phục vụ khác với vị trí vận hành di chuyển hoặc xe đầu kéo móc nối đô-ly, móc hàng hóa, xe băng chuyền tự hành và không tự hành khi hệ thống phanh tay của phương tiện, thiết bị đã được kích hoạt hoàn toàn và phương tiện, thiết bị đã được chèn bánh.
	k) Điều khiển phương tiện di chuyển trong khu vực sân đỗ tàu bay khi không được phép.	
q) Vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định trên phương tiện;		Điều 24 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 11. Phương tiện không được vận chuyển quá tải trọng, quá số người quy định.
r) Sử dụng tín hiệu bằng tay để đưa chỉ dẫn không đúng quy định.		Điều 27 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Các loại tín hiệu bằng tay được sử

		dụng để đưa ra chỉ dẫn trong trường hợp: a) Người cảnh giới chỉ dẫn cho nhân viên điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị; b) Người chỉ huy kéo đẩy tàu bay chỉ dẫn cho nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay; c) Người cảnh giới chỉ dẫn cho người chỉ huy kéo đẩy và nhân viên điều khiển xe kéo đẩy tàu bay. 2. Việc sử dụng tín hiệu bằng tay được thực hiện theo tài liệu IGOM.
3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không chấp hành hướng di chuyển, phương thức di chuyển tránh va chạm với các phương tiện khác; không tuân thủ quy định về tuyến và hành lang di chuyển của các phương tiện hoạt động tại sân bay;	a) Điều khiển phương tiện đi không đúng luồng, tuyến, làn đường hoặc phần đường trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 6. Chấp hành hướng di chuyển, phương thức di chuyển tránh va chạm với các phương tiện khác; tuân thủ quy định về tuyến và hành lang di chuyển của các phương tiện hoạt động tại sân bay. Điều 10 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 8. Phương tiện hoạt động trong khu vực hạn chế phải chạy đúng luồng, tuyến, đúng tốc độ, dừng, đỗ đúng vị trí quy định; chịu sự kiểm tra, giám sát và tuân theo sự hướng dẫn của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không đang làm nhiệm vụ.
b) Điều khiển phương tiện hoạt động ngoài khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay quá tốc độ tối đa cho phép từ 10 km/h trở lên;	b) Điều khiển phương tiện hoạt động ngoài khu vực an toàn cho tàu bay quá tốc độ từ 10 km/h trở lên;	Điều 25 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Tốc độ tối đa cho phép: b) 35 km/h trên đường công vụ trên sân đỗ tàu bay; c) 50 km/h trên đường công vụ ngoài sân đỗ tàu bay, đường phục vụ công tác tuần tra sân bay. 3. Người khai thác cảng hàng không quy

		định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại sân bay trong quy chế an toàn tại cảng hàng không và tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với tính năng hoạt động của phương tiện, điều kiện mặt bằng, địa hình của tuyến đường di chuyển tại sân bay nhưng không được vượt quá tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này.
c) Điều khiển phương tiện hoạt động trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay quá tốc độ tối đa cho phép;	c) Điều khiển phương tiện hoạt động trong khu vực an toàn cho tàu bay quá tốc độ quy định;	Điều 25 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Tốc độ tối đa cho phép: a) 05 km/h trong khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay; 3. Người khai thác cảng hàng không quy định cụ thể tốc độ của phương tiện hoạt động tại sân bay trong quy chế an toàn tại cảng hàng không và tài liệu khai thác sân bay, phù hợp với tính năng hoạt động của phương tiện, điều kiện mặt bằng, địa hình của tuyến đường di chuyển tại sân bay nhưng không được vượt quá tốc độ tối đa cho phép quy định tại khoản 1 Điều này.
d) Không chấp hành huấn lệnh, hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu, người có thẩm quyền khi hoạt động tại sân bay;	d) Không chấp hành huấn lệnh hoặc hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu khi hoạt động trong sân bay; đ) Điều khiển phương tiện trong cảng hàng không, sân bay không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn của người có trách nhiệm;	Điều 12 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Hoạt động bay tại sân bay phải tuân thủ huấn lệnh của cơ sở ATS, quy chế bay, phương thức bay, phương thức hoạt động và quy trình khai thác tại sân bay được công bố. Điều 37 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Chuyến bay có kiểm soát chỉ được thực hiện theo huấn lệnh kiểm soát không lưu của cơ sở ATS có thẩm quyền. 2. Trường hợp tổ lái không thể tuân thủ huấn lệnh đã được cấp, phải thông báo ngay cho cơ sở ATS để được xử lý thích hợp. Điều 643 Thông tư số 52/2026/TT-BXD:

		4. Tàu bay khi hoạt động tại sân bay có kiểm soát chỉ được phép lặn trong khu vực cơ động hoặc trên đường cất hạ cánh khi có huân lệnh của đài kiểm soát sân bay. Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 4. Người điều khiển phương tiện hoạt động trong sân bay phải được trang bị thiết bị liên lạc hai chiều phù hợp để duy trì liên lạc liên tục trên tần số được quy định tại mỗi cảng hàng không. Trong phạm vi sân bay, người điều khiển phương tiện phải tuân thủ huân lệnh của đài kiểm soát không lưu. Trường hợp không bảo đảm trang bị thiết bị liên lạc riêng lẻ, tổ chức khai thác phải bố trí phương thức bảo đảm duy trì liên lạc liên tục trong quá trình hoạt động. Điều 30 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 3. Người điều khiển xe dẫn tàu bay phải tuyệt đối chấp hành huân lệnh của đài kiểm soát không lưu trong quá trình dẫn tàu bay.
đ) Di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lặn khi không được phép;	e) Di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lặn khi không được phép;	
e) Đưa phương tiện vào hoạt động trong sân bay không có đủ đèn chiếu sáng, đèn soi biển số, đèn báo hãm, đèn tín hiệu, cần gạt nước, gương chiếu hậu, dụng cụ thoát hiểm theo quy định hoặc có nhưng thiết bị đó không có tác dụng;	g) Đưa phương tiện vào hoạt động trong sân bay không có đủ đèn chiếu sáng, đèn soi biển số, đèn báo hãm, đèn tín hiệu, cần gạt nước, gương chiếu hậu, dụng cụ thoát hiểm theo quy định hoặc có nhưng thiết bị đó không có tác dụng;	Điều 87 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Danh mục phương tiện (gồm xe cơ giới, xe máy chuyên dùng) chuyên ngành hàng không trong sản xuất, lắp ráp, cải tạo trong nước hoặc nhập khẩu phải được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.
	h) Đưa phương tiện vào khai thác mà không có đủ tài liệu kỹ thuật của phương tiện theo quy định;	Nâng mức xử phạt

g) Tập kết phương tiện, thiết bị trong sân bay không đúng quy định;	i) Để phương tiện, trang bị, thiết bị trong cảng hàng không, sân bay không đúng quy định;	Điều 28 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Phương tiện, thiết bị khi không hoạt động phải được đỗ đúng vị trí tập kết quy định trên sân đỗ tàu bay đã được sơn kẻ tín hiệu hoặc khu vực sân tập kết phương tiện, thiết bị. 2. Khi đỗ tại vị trí tập kết, phương tiện, thiết bị phải được cài phanh, chèn bánh hoặc hạ chân chống, khóa bánh hoặc các biện pháp khác theo thiết kế của phương tiện, thiết bị. 3. Phương tiện, thiết bị phải sắp xếp có trật tự, bảo đảm dễ dàng thoát ly và không gây cản trở cho các phương tiện, trang thiết bị khác. 4. Trong trường hợp có gió lớn, các phương tiện, thiết bị khi không hoạt động phải được chằng néo, cố định chắc chắn để không bị cuốn ra khỏi khu vực tập kết.
h) Sử dụng phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay không đúng mục đích đã được cấp;	k) Đưa phương tiện, thiết bị vào hoạt động trong sân bay không đúng mục đích sử dụng đã được cấp;	
i) Không nhường đường cho người, phương tiện ưu tiên hoặc gây cản trở xe được quyền ưu tiên đang phát tín hiệu ưu tiên đi làm nhiệm vụ trong cảng hàng không;	l) Không nhường đường cho người, phương tiện ưu tiên hoặc gây cản trở xe được quyền ưu tiên đang phát tín hiệu ưu tiên đi làm nhiệm vụ trong cảng hàng không, sân bay.	
k) Điều khiển phương tiện tiếp cận tàu bay không đúng thứ tự quy định;		Điều 21 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Thứ tự tiếp cận của phương tiện khi phục vụ cùng một phía của tàu bay đến được thực hiện theo tài liệu khai thác tàu bay của hãng hàng không.
l) Tiếp cận trang thiết bị tại sân bay và di chuyển trên khu vực hoạt động của sân bay khi không có nhiệm vụ;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 25. Khi không có nhiệm vụ, người, phương tiện không được phép tiếp cận tàu bay, tiếp cận trang thiết bị tại sân bay và di chuyển trên khu vực hoạt động của sân

		bay.
m) Không di chuyển ra ngoài vạch giới hạn an toàn vị trí đỗ tàu bay theo quy định khi tàu bay đang di chuyển hoặc kéo vào hoặc được đẩy lùi ra khỏi vị trí đỗ;		Điều 19 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 2. Khi tàu bay đang di chuyển hoặc kéo vào hoặc được đẩy lùi ra khỏi vị trí đỗ, tất cả nhân viên, phương tiện, trang thiết bị mặt đất phải di chuyển ra ngoài vạch giới hạn an toàn vị trí đỗ tàu bay, ngoại trừ nhân viên đánh tín hiệu và nhân viên, phương tiện, thiết bị tham gia phục vụ kéo, đẩy tàu bay vào hoặc ra khỏi vị trí đỗ tàu bay.
n) Thực hiện chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý lên hoặc xuống tàu bay không đúng quy trình theo quy định;		Điều 37 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Nhân viên điều khiển phương tiện chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa phải bảo đảm khoảng cách từ phương tiện chất xếp hoặc bốc dỡ hàng đến buồng hàng hóa tuân thủ các quy trình phục vụ hành lý, hàng hóa. 2. Việc sử dụng đòn bẩy khoang hàng hóa của tàu bay phải tuân thủ tài liệu khai thác tàu bay và có sự đồng ý của người khai thác tàu bay. 3. Không chất hàng quá quy định vào công-ten-nơ và mâm hàng; không kéo quá mạnh tránh cho mâm hàng khỏi cong, vênh khi kéo lưới mâm hàng. 4. Khi đẩy pa-let và công-ten-nơ trên các phương tiện có con lăn hoặc bánh xe, phải bảo đảm các chốt và thanh chắn được cài đúng vị trí; không được đi lại trên các con lăn và bánh xe. 5. Người phục vụ không được đứng trên sàn xe nâng khi xe đang di chuyển; thanh dẫn phải đặt đúng vị trí khi xếp dỡ hàng. 6. Khi tiếp cận tàu bay, người điều khiển phương tiện phải giữ khoảng cách giữa cao su giảm chấn đầu băng tải của xe

		băng chuyền, xe nâng hàng, xe suất ăn, xe thang với cửa tàu bay phù hợp với sự thay đổi vị trí của tàu bay theo phương thẳng đứng do tải trọng thay đổi. 7. Xe băng chuyền chỉ được hoạt động khi xe đã tiếp cận đúng vị trí; trong khi chất xếp hoặc bốc dỡ hàng hóa, hành lý, các nhân viên phục vụ không được đi lại trên mặt băng tải của xe băng chuyền đang hoạt động. 8. Nhân viên chỉ được bước từ cửa buồng hàng tàu bay sang phương tiện hoặc ngược lại khi phương tiện đã dừng hẳn và ở trạng thái ổn định.
o) Điều khiển xe thang, xe suất ăn, xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển không đúng quy định khi tiếp cận và rời khỏi tàu bay; p) Điều khiển, vận hành xe vệ sinh, xe cấp nước sạch, xe đầu kéo không đúng quy định;		Điều 39 (Cung cấp một số dịch vụ khác tại sân bay) Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Xe thang, cầu hành khách, xe suất ăn, xe phục vụ hành khách hạn chế khả năng di chuyển khi tiếp cận tàu bay cần bảo đảm tầm cao su đệm đầu trên đạt khoảng cách an toàn với thân tàu bay theo hướng dẫn của IATA hoặc các tài liệu khai thác của người khai thác tàu bay. 2. Xe suất ăn khi tiếp cận và rời khỏi tàu bay phải bảo đảm sàn trên của xe suất ăn đặt tại vị trí không ảnh hưởng đến việc mở cửa tàu bay; phải có bộ phận bảo vệ ngưỡng cửa tàu bay khi kéo xe suất ăn từ thiết bị thùng nâng xe suất ăn lên tàu bay. 3. Xe vệ sinh, xe cấp nước sạch phải bảo đảm vị trí của sàn làm việc theo quy định của tài liệu hướng dẫn vận hành. Nhân viên vận hành không được làm việc trên sàn khi xe còn đang chuyển động; các ống hút, cáp dẫn phải được thu gọn trước khi xe di chuyển.

		4. Xe đầu kéo không được kéo quá 4 đô-ly và tổng chiều dài các đô-ly không được vượt quá 12,2 m, không kể chiều dài cần kéo. Trước khi kéo phải bảo đảm thùng đựng hàng đã được đẩy nắp và cài chốt khóa, chốt giữ thùng hàng, mâm hàng trên đô-ly phải được khóa đúng quy cách, chốt của cần kéo đã được lắp chắc chắn, an toàn; chỉ được tháo các đô-ly ra khỏi đầu kéo khi xe đầu kéo đã dừng lại hẳn; không được vừa chạy vừa tháo các đô-ly.
q) Điều khiển phương tiện chạy cắt ngang qua khoảng cách giữa tàu bay với xe dẫn tàu bay, nhân viên đánh tín hiệu mặt, hệ thống dẫn đỗ, luồng hành khách đang di chuyển giữa tàu bay với xe chờ khách, nhà ga hành khách;		Điều 23 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 11. Người điều khiển phương tiện không được điều khiển phương tiện chạy cắt ngang qua khoảng cách giữa: a) Xe dẫn tàu bay và tàu bay đang lăn; b) Tàu bay và nhân viên đánh tín hiệu mặt đất; c) Phạm vi ảnh hưởng của hệ thống VDGS khi hệ thống này đang hoạt động và tàu bay đang lăn vào vị trí đỗ tàu bay. Người khai thác cảng hàng không phải có trách nhiệm xác định phạm vi ảnh hưởng của hệ thống VDGS và phải được nêu trong quy chế an toàn tại cảng hàng không; d) Luồng hành khách đang đi bộ từ tàu bay ra xe chờ khách, vào nhà ga hành khách và ngược lại.
r) Sử dụng xe, cần kéo đẩy tàu bay không đúng quy định; thực hiện không đúng quy trình vận hành khai thác xe kéo đẩy tàu bay; điều khiển xe kéo đẩy tàu bay quá tốc độ quy định;	e) Điều khiển xe kéo đẩy tàu bay quá tốc độ quy định khi kéo đẩy tàu bay;	Điều 31 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Khi cung cấp dịch vụ kéo, đẩy tàu bay phải sử dụng xe kéo đẩy và cần kéo đẩy phù hợp với từng loại tàu bay. 2. Người điều khiển xe kéo đẩy tàu bay phải thực hiện đúng quy trình vận hành khai thác.

		3. Khi điều khiển xe kéo đẩy tàu bay, người điều khiển phải tuân thủ các giới hạn về tốc độ như sau: a) Không vượt quá 10 km/h khi đang kéo, đẩy tàu bay ngoài khu vực an toàn vị trí đỗ tàu bay; b) Không vượt quá 25 km/h khi chạy không tải. 4. Trong quá trình kéo, đẩy tàu bay không được: a) Tăng tốc hoặc dừng đột ngột; b) Để người đu, bám bên ngoài buồng lái của xe kéo đẩy tàu bay; c) Để chèn bánh hoặc vật khác trên cần kéo đẩy tàu bay; d) Để người đứng, ngồi trên cần kéo đẩy tàu bay; đ) Cài số lùi để kéo tàu bay.
s) Điều khiển phương tiện trong sân bay vượt phương tiện khác trong các trường hợp không được phép vượt hoặc không báo hiệu trước khi vượt.		
4. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Điều khiển phương tiện chạy ngược chiều hoặc chạy vào khu vực cấm trong cảng hàng không, sân bay;	4. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với hành vi điều khiển phương tiện chạy ngược chiều hoặc chạy vào khu vực cấm trong cảng hàng không, sân bay.	
b) Không thực hiện việc sơn tín hiệu giới hạn tốc độ hoặc gắn biển giới hạn tốc độ trên đường công vụ theo quy định;		Điều 25 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 4. Người khai thác cảng hàng không thực hiện việc sơn tín hiệu giới hạn tốc độ hoặc gắn biển giới hạn tốc độ trên đường công vụ.
c) Cung cấp khí cho tàu bay, chất lỏng lên tàu bay không đúng quy định;		Điều 34 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Các chất khí qua các thiết bị cấp khí

		lên tàu bay phải bảo đảm các tiêu chuẩn kỹ thuật, y tế theo tài liệu hướng dẫn sử dụng của từng loại thiết bị cấp khí; không được nạp những chất khí không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật, y tế hoặc hết hạn sử dụng lên tàu bay. 9. Khi tiến hành cấp khí ô xy cho tàu bay phải bố trí đầy đủ các thiết bị cứu hỏa thích hợp và nếu cần chiếu sáng thì phải dùng các đèn chống nổ. Điều 36 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không phải sử dụng phương tiện chuyên dùng khi nạp các chất lỏng lên tàu bay. Việc nạp các chất lỏng lên tàu bay phải được thực hiện bằng đầu nối phù hợp với từng loại tàu bay. 2. Các chất lỏng nạp lên tàu bay phải phù hợp với chủng loại tàu bay và bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật; không được nạp cho tàu bay những chất lỏng không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật.
d) Không có quy trình quản lý công cụ, dụng cụ đưa vào làm việc trong sân bay, quy trình kiểm soát vật ngoại lai theo quy định;		Điều 45 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Các đơn vị có nhân viên làm việc thường xuyên trong sân bay có sử dụng công cụ, dụng cụ phải có quy trình quản lý công cụ, dụng cụ, không để quên, thất lạc công cụ, dụng cụ trên sân bay. Công cụ, dụng cụ phải có ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng. 3. Các đơn vị hoạt động, khai thác thường xuyên trong sân bay phải có quy trình kiểm soát vật ngoại lai, phối hợp với người khai thác cảng hàng không trong việc kiểm soát phát sinh vật ngoại lai tại khu vực tập kết phương tiện, trang thiết bị

		do đơn vị quản lý và các khu vực khác trong sân bay, trong đó xác định rõ tần suất kiểm tra, phương án phối hợp, phương án phòng ngừa, giảm thiểu phát sinh vật ngoại lai tại sân đỗ tàu bay.
đ) Điều khiển phương tiện tiếp cận tàu bay không đúng quy tắc quy định;		Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 16. Khi tiếp cận tàu bay, người điều khiển phương tiện phải tuân theo các quy tắc sau đây: a) Chỉ được phép tiếp cận khi tàu bay đã dừng hẳn, đã chèn bánh, động cơ chính đã tắt, đèn cảnh báo chống va chạm đã tắt, trừ trường hợp tàu bay phải có phương tiện hỗ trợ mới tắt được động cơ và phải có tín hiệu xác nhận bảo đảm từ nhân viên thông thoại với tổ lái; b) Tiếp cận tàu bay theo đúng thứ tự quy định tại Điều 21 của Thông tư này; c) Đỗ đúng vị trí theo sơ đồ phục vụ của từng loại tàu bay và không được ảnh hưởng đến hoạt động của các phương tiện khác hoạt động trên sân bay; d) Bảo đảm có người hướng dẫn đối với các phương tiện tiếp cận tàu bay, trừ các phương tiện có hệ thống tự động tiếp cận tàu bay. 25. Khi không có nhiệm vụ, người, phương tiện không được phép tiếp cận tàu bay, tiếp cận trang thiết bị tại sân bay và di chuyển trên khu vực hoạt động của sân bay.
e) Không có tài liệu kỹ thuật của phương tiện, thiết bị theo quy định;	Chuyển từ điểm e khoản 3 Điều này	Điều 24 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 14. Người sử dụng phương tiện phải xây dựng tài liệu kỹ thuật của phương tiện, thiết bị để phục vụ quản lý, kiểm tra, giám sát. Tài liệu gồm: thông số kỹ thuật;

		hướng dẫn sử dụng, bảo trì; lý lịch và hồ sơ cải tạo, thay đổi kiểu loại.
g) Cấp thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay không đúng quy định;		Điều 64 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Khi thực hiện nhiệm vụ, người điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không phải mang theo thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay. 5. Người khai thác cảng hàng không tổ chức huấn luyện nghiệp vụ tại chỗ và cấp, cấp lại, thu hồi thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay cho nhân viên hàng không thuộc người khai thác cảng. 6. Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ khác tại cảng hàng không tổ chức huấn luyện nghiệp vụ tại chỗ và cấp, cấp lại, thu hồi thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay cho nhân viên hàng không thuộc doanh nghiệp. 7. Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm tổ chức huấn luyện nghiệp vụ tại chỗ và cấp, cấp lại, thu hồi thẻ nghiệp vụ điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay cho người điều khiển phương tiện của các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại sân bay khi có yêu cầu của cơ quan quản lý nhà nước. 8. Người điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay, nhân viên hàng không được cấp thẻ nghiệp vụ

		điều khiển phương tiện, vận hành thiết bị hàng không tại sân bay khi đáp ứng các yêu cầu sau: a) Phải có chứng chỉ chuyên môn và được đào tạo, huấn luyện định kỳ, phục hồi theo quy định; b) Phải được huấn luyện tại chỗ phù hợp với nghiệp vụ chuyên môn được đào tạo.
5. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại sân bay;	a) Đưa vào khai thác trong cảng hàng không , sân bay các phương tiện, thiết bị không đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật được áp dụng;	Điều 12 Luật HKDDVN: 2. ... hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại sân bay.
b) Đưa các phương tiện chuyên ngành hàng không vào khai thác mà không được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định;	b) Đưa vào khai thác trong cảng hàng không, sân bay phương tiện, thiết bị không được kiểm định hoặc hết hạn kiểm định theo quy định;	Điều 87 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 2. Các phương tiện chuyên ngành hàng không phải được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định.
c) Không gắn biển kiểm soát, dán ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng phương tiện;		Điều 87 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 3. Các phương tiện chuyên ngành hoạt động trong sân bay theo quy định tại khoản 7 Điều này phải được gắn biển kiểm soát và dán ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng phương tiện chuyên ngành có trách nhiệm gắn biển kiểm soát lên phương tiện và quản lý biển kiểm soát phương tiện chuyên ngành hoạt động trong sân bay của đơn vị mình theo quy định; thông báo đến Cảng vụ hàng không danh mục phương tiện chuyên ngành hoạt động trong sân bay đã được gắn biển.
d) Đưa phương tiện quá niên hạn sử dụng vào hoạt động trong cảng hàng không;	c) Đưa phương tiện quá niên hạn sử dụng vào hoạt động trong cảng hàng không, sân bay;	
đ) Đưa phương tiện, thiết bị hoạt động trong	d) Đưa phương tiện, thiết bị vào khai thác trong	Điều 24 Thông tư số 52/2026/TT-BXD:

sân bay mà không có biên kiểm soát và dán ký hiệu nhận diện theo quy định;	cảng hàng không, sân bay không có Giấy phép hoặc biển số do cơ quan có thẩm quyền cấp;	1. Các phương tiện, thiết bị hoạt động trong sân bay thuộc danh mục quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này phải có biên kiểm soát và dán ký hiệu nhận diện của đơn vị quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị bằng tên đầy đủ của đơn vị hoặc viết tắt (tiếng Anh hoặc tiếng Việt).
e) Không thực hiện bảo dưỡng phương tiện, thiết bị theo đúng tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện, thiết bị;	đ) Bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện, thiết bị hoạt động trong khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay không đúng quy định về bảo dưỡng, sửa chữa;	Điều 24 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 15. Phương tiện, thiết bị phải được bảo dưỡng theo tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện, thiết bị.
g) Đưa phương tiện phương tiện chuyên ngành hàng không mà không có chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do cơ quan có thẩm quyền cấp;	e) Đưa phương tiện, thiết bị chế tạo, sản xuất, cải tiến tại Việt Nam vào khai thác tại cảng hàng không, sân bay mà không có Giấy chứng nhận đủ điều kiện kỹ thuật do cơ quan có thẩm quyền cấp;	Điều 87 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 1. Danh mục phương tiện (gồm xe cơ giới, xe máy chuyên dùng) chuyên ngành hàng không trong sản xuất, lắp ráp, cải tạo trong nước hoặc nhập khẩu phải được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.
h) Điều khiển phương tiện di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn khi không được phép;	g) Điều khiển phương tiện di chuyển trên đường cất hạ cánh, đường lăn khi không được phép.	
i) Không thực hiện đào tạo, huấn luyện cho nhân viên hàng không theo quy định;		Điều 63 Thông tư 52/2026/TT-BXD 2. Nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện định kỳ như sau: 3. Nhân viên hàng không tại cảng hàng không phải được đào tạo, huấn luyện phục hồi trong các trường hợp sau: 5. Nhân viên hàng không vi phạm an toàn gây ra sự cố nghiêm trọng hoặc có thời gian nghỉ liên tục từ 24 tháng trở lên phải được đào tạo ban đầu theo quy định tại Phần I Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

k) Bố trí thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên hàng không lĩnh vực khai thác cảng hàng không không đúng quy định.		Điều 65 Thông tư 52/2026/TT-BXD: Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên hàng không quy định tại Điều 60 được thực hiện như sau: 1. Thời giờ làm việc: Ngoài thời giờ làm việc, thì người sử dụng lao động có thể thỏa thuận với người lao động để làm thêm giờ nhằm thực hiện các công việc theo yêu cầu của hoạt động hàng không trong thời gian cả ban ngày và ban đêm, cả ngày nghỉ hàng tuần và ngày lễ, nhưng phải đảm bảo nguyên tắc: tổng số giờ làm việc và giờ làm thêm của người lao động không quá 12 giờ/ngày, 232 giờ/tháng; tổng số giờ làm thêm không quá 300 giờ trong một năm. 2. Thời giờ nghỉ ngơi: a) Số giờ nghỉ ngơi tối thiểu của người lao động là 12 giờ trong 24 giờ liên tục; b) Người sử dụng lao động phải bố trí cho người lao động nghỉ đủ số ngày nghỉ hàng tuần, ngày lễ, tết; trong trường hợp đặc biệt do chu kỳ lao động không thể nghỉ hàng tuần thì người sử dụng lao động phải bảo đảm cho người lao động được nghỉ tính bình quân ít nhất là 4 ngày trong tháng; c) Người lao động làm việc vào những ngày nghỉ hàng tuần, ngày lễ, tết thì người sử dụng lao động phải bố trí đủ số ngày nghỉ bù cho người lao động; d) Thời giờ nghỉ ngơi và nghỉ về việc riêng thực hiện theo quy định của Bộ luật Lao động. 3. Việc tổ chức làm thêm giờ phải được
--	--	--

		sự đồng ý của người lao động và tuân thủ quy định của pháp luật về lao động. 4. Người sử dụng lao động có quyền huy động người lao động làm việc ngay lập tức mà không bị giới hạn bởi số giờ làm việc, số giờ làm thêm trong ngày, trong những trường hợp khẩn cấp gây uy hiếp đến tính mạng, an ninh, an toàn hàng không cũng như tài sản, trang thiết bị hàng không.
6. Hình thức xử phạt bổ sung:	6. [31] Hình thức xử phạt bổ sung:	
Đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm b, c, d, e, i, k, l, r khoản 2 và khoản 3 Điều này mà gây sự cố, tai nạn; các điểm a, đ, khoản 4 và điểm h khoản 5 Điều này.	a) Tước quyền sử dụng giấy phép từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại các điểm a, điểm b, điểm c khoản 1 Điều này;	Sửa đổi vì nhóm nhân viên này không còn giấy phép nhân viên hàng không
	b) Tước quyền sử dụng giấy phép từ 03 tháng đến 05 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại khoản 2 và các điểm a, điểm b, điểm c, điểm d, điểm đ, điểm e, điểm l khoản 3, khoản 4 và điểm g khoản 5 Điều này.	
Điều 14. Vi phạm quy định về phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai, khẩn nguy sân bay	Điều 12. Vi phạm quy định về phòng, chống thiên tai và khẩn nguy sân bay	Mục 7 Thông tư 52/2026/TT-BXD: Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai, khẩn nguy sân bay
1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không thực hiện đúng phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không và khẩn nguy sân bay theo quy định;	a) Không thực hiện đúng kế hoạch, phương án phòng chống thiên tai và khẩn nguy sân bay theo quy định;	Điều 61 Nghị định 205/2026/NĐ-CP: 7. Chủ trì điều phối hoạt động khai thác, công tác bảo đảm an toàn khai thác cảng hàng không trừ bãi cất, hạ cánh bao gồm: c) Kịp thời thống nhất xử lý, giải quyết những vướng mắc, tồn tại của các đơn vị cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không trong phạm vi quyền và nghĩa vụ nhằm

		bảo đảm an toàn hàng không, chất lượng phục vụ hành khách, phòng chống cháy nổ, phòng chống lụt bão, phòng chống dịch bệnh, bảo vệ môi trường; tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay và thực hiện phương án khẩn nguy sân bay theo quy định. Điều 52 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không: a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không; 2. Các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không: a) Xây dựng phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai phù hợp với từng đơn vị; gửi phương án và các nội dung cập nhật (nếu có) đến người khai thác cảng hàng không để phối hợp tổ chức hiệp đồng xử lý khi xảy ra sự cố, thảm họa do thiên tai;
b) Không kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay, hệ thống chống sét theo quy định;	b) Không thực hiện kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay tại sân đỗ tàu bay, hệ thống thoát nước tại khu vực cảng hàng không, sân bay;	Điều 52 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không: d) Kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay tại các sân đỗ tàu bay; e) Kiểm tra hệ thống chống sét tại các công trình, nhà ga, đài, trạm tại khu vực cảng hàng không.
c) Không tổ chức kiểm tra, gia cố các cơ sở, công trình, nhà xưởng, đài trạm theo quy định;	c) Không tổ chức kiểm tra, gia cố cơ sở, công trình, nhà xưởng, đài trạm theo quy định;	Điều 52 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không: d) Kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống chằng néo, neo đỗ tàu bay tại các sân đỗ tàu bay; kiểm tra, tổ chức gia cố các cơ sở, công

		trình, nhà xưởng, đài trạm;
d) Không kiểm tra, bảo trì phương tiện, thiết bị phục vụ công tác và phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai;		Điều 52 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không: c) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo trì phương tiện, thiết bị phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai 2. Các doanh nghiệp khác hoạt động tại cảng hàng không: b) Kiểm tra, rà soát, bổ sung, bảo dưỡng hệ thống thiết bị phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại các cơ sở, công trình, đài, trạm của đơn vị;
đ) Không đảm bảo công tác cứu nạn, chữa cháy, khẩn nguy sân bay về nhân viên, hệ thống thông tin liên lạc, phương tiện, trang thiết bị, dụng tích nước, khối lượng chất tạo bọt (foam), bột, cơ sở vật chất theo quy định.	d) Không duy trì đầy đủ các điều kiện của cấp cứu hỏa sân bay được công bố.	Điều 14 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không phải bảo đảm: a) Bố trí đủ số lượng nhân viên cứu nạn, chữa cháy phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay đã được công bố trên tập thông báo tin tức hàng không; bố trí đầy đủ trang bị, thiết bị, dụng cụ, quần áo phòng cháy, chữa cháy cho nhân viên cứu nạn, chữa cháy theo phương án cứu nạn, chữa cháy của cảng hàng không; bố trí các xe cứu nạn và xe chữa cháy trực đúng nơi quy định của phương án khẩn nguy sân bay được duyệt; bố trí các trạm chữa cháy trung gian (trạm chữa cháy vệ tinh) để đáp ứng được thời gian phản ứng theo Phụ ước 14 của ICAO; b) Trang bị hệ thống thông tin liên lạc trực tiếp giữa các trạm chữa cháy với đài kiểm soát không lưu; giữa các xe cứu nạn, chữa cháy và các trạm chữa cháy

		khác trên sân bay; đồng thời trang bị hệ thống báo động cho nhân viên cứu nạn, chữa cháy; c) Trang bị phương tiện, thiết bị chữa cháy, dung tích nước, khối lượng chất tạo bọt (foam), bột phù hợp với cấp cứu hỏa sân bay; phương tiện, thiết bị phục vụ khẩn nguy sân bay phải phù hợp với quy mô cảng hàng không, tần suất hoạt động của tàu bay, điều kiện địa hình cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không. Đối với cảng hàng không ở vùng có địa hình phức tạp ngoài các quy định nêu trên, người khai thác cảng hàng không hiệp đồng với các cơ quan chức năng khác để được hỗ trợ phương tiện, thiết bị chữa cháy, khẩn nguy phù hợp khi có tình huống khẩn nguy xảy ra (nếu cần thiết); d) Xác định cấp cứu hỏa sân bay theo tiêu chuẩn của ICAO và thể hiện trong tài liệu khai thác sân bay. Khi hệ thống xe chữa cháy, trang thiết bị chữa cháy gặp sự cố làm thay đổi cấp cứu hỏa sân bay, người khai thác cảng hàng không phải báo cáo Cục Hàng không Việt Nam, thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và thực hiện quy trình thông báo tin tức hàng không để thông báo cho tàu bay đi, đến cảng hàng không. Khi khắc phục xong sự cố, người khai thác cảng hàng không phải thông báo lại các thông tin về cấp cứu hỏa sân bay cho các cơ quan, đơn vị có liên quan; đ) Có nhà để xe chữa cháy, kho chứa vật tư, dụng cụ, thiết bị, nguyên vật liệu phục
--	--	---

		vụ công tác khẩn nguy sân bay, cứu nạn, chữa cháy theo tiêu chuẩn áp dụng; vị trí nhà để xe chữa cháy phải được bố trí trong sân bay, có đường giao thông thuận lợi bảo đảm tiếp cận nhanh chóng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ, phù hợp với các phương án khẩn nguy sân bay;
2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không có phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không, kế hoạch khẩn nguy sân bay theo quy định;	a) Không có kế hoạch, phương án phòng chống thiên tai, phương án khẩn nguy sân bay theo quy định;	Điều 52 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không: a) Ban hành và tổ chức thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai tại cảng hàng không; Điều 53 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác cảng hàng không xây dựng kế hoạch khẩn nguy sân bay; xây dựng lực lượng khẩn nguy cảng hàng không theo Phụ ước 14 của ICAO; ký kết các văn bản hiệp đồng, quy chế phối hợp với đơn vị Công an, Quân đội, Y tế, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị liên quan trong công tác khẩn nguy sân bay. Điều 59 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác bãi cất, hạ cánh phải bảo đảm nguồn lực thực hiện công tác ứng phó khẩn nguy, cứu nạn, chữa cháy, đáp ứng các hoạt động của tàu bay và các hoạt động khác tại bãi cất, hạ cánh. 2. Người khai thác bãi cất, hạ cánh phải xây dựng kế hoạch ứng phó khẩn nguy để sẵn sàng ứng phó với các tình huống khẩn

		nguy xảy ra tại bãi cát, hạ cánh. Kế hoạch ứng phó khẩn nguy là một phần của tài liệu khai thác bãi cát, hạ cánh.
b) Không bảo đảm các thiết bị, phương tiện phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay theo quy định.	b) Không có hoặc không đủ phương tiện, thiết bị phòng chống thiên tai, hệ thống căng nêo, neo đỗ tàu bay tại sân đỗ tàu bay theo quy định.	Điều 53 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 4. Người khai thác cảng hàng không phải bảo đảm các thiết bị, phương tiện phục vụ công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thảm họa do thiên tai và khẩn nguy sân bay theo kế hoạch khẩn nguy sân bay; người khai thác cảng hàng không được phép huy động thiết bị, phương tiện của các doanh nghiệp hoạt động tại cảng hàng không khi cần thiết.
Điều 15. Vi phạm quy định về bảo trì công trình hàng không	Điều 13. Vi phạm quy định về bảo trì công trình hàng không	
1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Không thực hiện bảo trì công trình hàng không theo kế hoạch, quy trình bảo trì công trình hàng không theo quy định;	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với hành vi không thực hiện bảo trì công trình hàng không theo kế hoạch được phê duyệt.	Điều 65 Luật Xây dựng: 2. Chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình có trách nhiệm bảo trì công trình xây dựng. 3. Việc bảo trì công trình xây dựng phải được thực hiện theo kế hoạch bảo trì và quy trình bảo trì được phê duyệt. 4. Công trình có quy mô lớn, kỹ thuật phức tạp, công trình có ảnh hưởng lớn đến an toàn, lợi ích cộng đồng phải được đánh giá định kỳ về an toàn của công trình xây dựng trong quá trình khai thác, sử dụng. Điều 36 Nghị định 207/2026/NĐ-CP: 1. Chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình tự tổ chức thực hiện hoặc thuê tổ chức để thực hiện việc kiểm tra, bảo dưỡng và sửa chữa công trình theo quy trình bảo trì công trình được phê duyệt. 3. Bảo dưỡng công trình được thực hiện theo kế hoạch bảo trì hằng năm và quy

		trình bảo trì công trình xây dựng được phê duyệt.
b) Không có kế hoạch bảo trì, quy trình bảo trì công trình hàng không theo quy định;		Điều 34 Nghị định 207/2026/NĐ-CP: 2. Trách nhiệm lập và phê duyệt quy trình bảo trì công trình xây dựng: a) Nhà thầu thiết kế xây dựng công trình lập và bàn giao cho chủ đầu tư quy trình bảo trì công trình xây dựng, bộ phận công trình cùng với thiết kế xây dựng triển khai sau khi dự án được phê duyệt; cập nhật quy trình bảo trì cho phù hợp với các nội dung thay đổi thiết kế trong quá trình thi công xây dựng (nếu có) trước khi nghiệm thu hạng mục công trình, công trình xây dựng đưa vào sử dụng; d) Chủ đầu tư tổ chức lập và phê duyệt quy trình bảo trì theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 65 Luật Xây dựng số 135/2025/QH15. Chủ đầu tư, chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình có thể thuê đơn vị tư vấn để thẩm tra một phần hoặc toàn bộ quy trình bảo trì công trình xây dựng do nhà thầu thiết kế lập làm cơ sở cho việc phê duyệt. 3. Đối với các công trình xây dựng đã đưa vào khai thác, sử dụng nhưng chưa có quy trình bảo trì thì chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình tổ chức lập và phê duyệt quy trình bảo trì công trình xây dựng, có thể tổ chức kiểm định chất lượng công trình xây dựng làm cơ sở để lập quy trình bảo trì công trình xây dựng nếu cần thiết. Trong quy trình bảo trì phải xác định rõ thời gian sử dụng còn lại của công trình, các bộ phận, hạng mục công trình, thiết bị lắp đặt vào công trình.

		Điều 35 Nghị định 207/2026/NĐ-CP: 1. Chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình lập kế hoạch bảo trì công trình xây dựng hằng năm trên cơ sở quy trình bảo trì được phê duyệt và hiện trạng công trình. Điều 3, 4 dự thảo Thông tư bảo trì công trình hàng không
c) Không thực hiện quan trắc công trình phục vụ bảo trì công trình hàng không theo quy định;		Điều 37 Nghị định 207/2026/NĐ-CP 1. Quan trắc công trình phục vụ công tác bảo trì công trình xây dựng phải được thực hiện trong các trường hợp sau: a) Công trình có dấu hiệu lún, nghiêng, nứt và các dấu hiệu bất thường khác có khả năng gây sập đổ công trình; b) Theo yêu cầu của chủ đầu tư, chủ sở hữu hoặc chủ quản lý sử dụng; c) Công trình thuộc danh mục các công trình xây dựng chuyên ngành phải quan trắc phục vụ công tác bảo trì công trình xây dựng. Điều 6 dự thảo Thông tư bảo trì công trình hàng không
d) Không thực hiện việc kiểm tra, bảo dưỡng và sửa chữa công trình theo quy trình bảo trì công trình;		Điều 36 Nghị định 207/2026/NĐ-CP: 1. Chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình tự tổ chức thực hiện hoặc thuê tổ chức để thực hiện việc kiểm tra, bảo dưỡng và sửa chữa công trình theo quy trình bảo trì công trình được phê duyệt. Điều 5 dự thảo Thông tư bảo trì công trình hàng không
đ) Không thực hiện đánh giá an toàn công trình theo quy định.		Điều 41 Nghị định 207/2026/NĐ-CP: 1. Trách nhiệm của chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình: a) Tổ chức thực hiện việc đánh giá an toàn công trình theo quy định tại Điều 40

		Nghị định này. Chủ sở hữu hoặc chủ quản lý, sử dụng công trình được quyền tự thực hiện hoặc thuê tổ chức kiểm định xây dựng thực hiện đánh giá an toàn công trình; Điều 11 dự thảo Thông tư bảo trì công trình hàng không
2. Biện pháp khắc phục hậu quả:	2. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc thực hiện bảo trì công trình hàng không theo quy định đối với hành vi quy định tại các điểm a, c, d, đ khoản 1 Điều này.	Buộc thực hiện bảo trì công trình hàng không theo quy định đối với hành vi quy định tại khoản 1 Điều này.	
Mục 3. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG	Mục 3. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG	
Điều 16. Vi phạm quy định về bảo vệ môi trường trong khai thác tàu bay	Điều 14. Vi phạm quy định về bảo vệ môi trường trong khai thác tàu bay	
1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Thực hiện không đúng quy định về phân loại, thu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý chất thải từ tàu bay;	a) Không thực hiện đúng quy trình kiểm soát nội bộ việc thu gom, phân loại chất thải từ tàu bay;	Điều 104 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, pháp luật về kiểm dịch, y tế và quy định pháp luật khác có liên quan; đồng thời đáp ứng yêu cầu về an ninh, an toàn hàng không. Việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay phải bảo đảm các yêu cầu sau: a) Chất thải phát sinh trên tàu bay được phân loại, thu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường; b) Chất thải lỏng phát sinh từ hệ thống vệ sinh của tàu bay phải được thu gom, vận

		chuyển bằng phương tiện chuyên dụng và được xử lý bằng hệ thống xử lý nước thải tại cảng hàng không hoặc chuyển giao cho đơn vị có chức năng xử lý theo quy định, không xả thải trực tiếp ra môi trường.
b) Khai thác tàu bay mà có tiếng ồn của tàu bay vượt quá giới hạn trong Giấy chứng nhận loại cho tàu bay;	b) Khai thác tàu bay mà có tiếng ồn của tàu bay vượt quá giới hạn trong Giấy chứng nhận tiếng ồn;	Điều 104 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 3. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm: a) Thực hiện các biện pháp khai thác nhằm giảm phát thải và hạn chế tiếng ồn từ hoạt động của tàu bay; Điều 43 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Các yêu cầu về tiếng ồn đối với việc ban hành Giấy chứng nhận loại cho tàu bay được quy định theo các điều khoản trong Chương 1 của Phụ ước 16, quyền I phần II của Công ước Chi-ca-go bao gồm:
c) Khai thác tàu bay mà khí thải từ động cơ tàu bay vượt quá giới hạn trong Giấy chứng nhận loại cho tàu bay và động cơ;	c) Khai thác tàu bay mà khí thải từ động cơ tàu bay vượt quá giới hạn;	Điều 104 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 3. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm: a) Thực hiện các biện pháp khai thác nhằm giảm phát thải và hạn chế tiếng ồn từ hoạt động của tàu bay; c) Thực hiện các nghĩa vụ liên quan đến các chương trình giảm phát thải khí nhà kính trong hàng không quốc tế theo quy định của pháp luật. Điều 43 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Yêu cầu về khí thải đối với việc cấp Giấy chứng nhận loại cho tàu bay và động cơ được quy định trong Phụ ước 16 của Công ước Chi-ca-go bao gồm: a) Ngăn ngừa thải nhiên liệu có chủ định:

		quyển II, phần II, chương 2; b) Khí thải của động cơ phản lực và động cơ lá cánh dùng cho tốc độ cận âm: quyển II, phần II, chương 2; c) Khí thải của động cơ phản lực và động cơ cánh quạt dùng cho tốc độ vượt âm: quyển II, phần III, chương 3.
	d) Không thực hiện báo cáo công tác bảo vệ môi trường trong khai thác tàu bay;	
	đ) [32] Không xây dựng kế hoạch giám sát nhiên liệu theo quy định;	
	e) [33] Không gửi kế hoạch giám sát nhiên liệu theo quy định;	
	g) [34] Không thực hiện báo cáo phát thải đối với chuyến bay quốc tế; nhiên liệu đối với các chuyến bay nội địa theo quy định.	
2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Khai thác tàu bay mà không có Giấy chứng nhận tiếng ồn do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc công nhận;	
	b) Không có quy trình kiểm soát nội bộ việc thu gom, phân loại chất thải từ tàu bay;	
a) Sử dụng hóa chất diệt côn trùng, diệt khuẩn và vệ sinh trong tàu bay không tuân theo quy định tại danh mục hóa chất, phế phẩm diệt côn trùng, diệt khuẩn dùng trong lĩnh vực gia dụng và y tế được phép đăng ký để sử dụng, được phép đăng ký nhưng hạn chế sử dụng và cấm sử dụng tại Việt Nam;	c) Sử dụng hóa chất diệt côn trùng, diệt khuẩn và vệ sinh trong tàu bay không tuân theo quy định tại danh mục hóa chất, phế phẩm diệt côn trùng, diệt khuẩn dùng trong lĩnh vực gia dụng và y tế được phép đăng ký để sử dụng, được phép đăng ký nhưng hạn chế sử dụng và cấm sử dụng tại Việt Nam.	
b) Không thực hiện phân loại, thu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý chất thải phát sinh trên tàu bay theo quy định.		Điều 104 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay theo quy

		định của pháp luật về bảo vệ môi trường, pháp luật về kiểm dịch, y tế và quy định pháp luật khác có liên quan; đồng thời đáp ứng yêu cầu về an ninh, an toàn hàng không. Việc quản lý chất thải phát sinh từ hoạt động khai thác tàu bay phải bảo đảm các yêu cầu sau: a) Chất thải phát sinh trên tàu bay được phân loại, thu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường; b) Chất thải lỏng phát sinh từ hệ thống vệ sinh của tàu bay phải được thu gom, vận chuyển bằng phương tiện chuyên dụng và được xử lý bằng hệ thống xử lý nước thải tại cảng hàng không hoặc chuyển giao cho đơn vị có chức năng xử lý theo quy định, không xả thải trực tiếp ra môi trường. c) Chất thải phát sinh từ tàu bay đến từ vùng, quốc gia hoặc khu vực có dịch bệnh truyền nhiễm hoặc trong trường hợp có yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về phòng, chống dịch bệnh phải được thu gom, vận chuyển, lưu giữ và xử lý theo quy định của pháp luật về kiểm dịch, y tế và phòng, chống dịch bệnh;
Điều 17. Vi phạm quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không	Điều 15. Vi phạm quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi vứt, thải rác thải sinh hoạt trong cảng hàng không, sân bay không đúng nơi quy định.	1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với hành vi vứt, thải rác thải sinh hoạt trong cảng hàng không, sân bay không đúng nơi quy định.	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 23. Không vứt rác và chất thải trong sân bay.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với hành vi	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	

không áp dụng biện pháp ngăn ngừa việc phát thải bụi, rơi vãi chất thải rắn, chất thải lỏng trong quá trình thu gom, vận chuyển chất thải;	a) Không áp dụng biện pháp ngăn ngừa việc phát thải bụi, rơi vãi chất thải rắn, chất thải lỏng trong quá trình thu gom, vận chuyển chất thải;	Khoản 4 Điều 12 Thông tư 52/2022/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng
	b) Không tuân thủ quy định, quy trình về sử dụng thiết bị bức xạ, nguồn phóng xạ tại cảng hàng không, sân bay.	Bỏ vì thiết bị an ninh
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a)[35] (<i>được bãi bỏ</i>);	
a) Đưa vào khai thác trong sân bay phương tiện, thiết bị không đáp ứng điều kiện bảo vệ môi trường;	b) Đưa vào khai thác trong sân bay phương tiện, thiết bị không đáp ứng điều kiện bảo vệ môi trường;	Điều 87 Nghị định số 205/2026/NĐ-CP: 1. Danh mục phương tiện (gồm xe cơ giới, xe máy chuyên dùng) chuyên ngành hàng không trong sản xuất, lắp ráp, cải tạo trong nước hoặc nhập khẩu phải được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. 2. Các phương tiện chuyên ngành hàng không phải được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định.
	c) Đưa thiết bị bức xạ, nguồn phóng xạ vào sử dụng tại cảng hàng không, sân bay mà không được cơ quan có thẩm quyền cấp phép;	Bỏ vì thiết bị do cơ quan công an trang bị
c) Làm rơi vãi vật liệu, phế thải, phát thải bụi trong cảng hàng không;	d) Làm rơi vãi vật liệu, phế thải, phát thải bụi trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 12 Thông tư 52/2022/TT-BGTVT: 4. Việc thu gom, vận chuyển chất thải rắn tại cảng hàng không, sân bay phải áp dụng biện pháp ngăn ngừa việc phát thải bụi, rơi vãi.
d) Không báo cáo công tác bảo vệ môi trường tại cảng hàng không theo quy định;	đ) Không thực hiện báo cáo công tác bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay theo quy định.	Điều 16 Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT: 2. Người khai thác cảng hàng không, sân bay, người khai thác tàu bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ chuyên ngành

		hàng không có trách nhiệm xây dựng báo cáo theo nội dung nêu tại khoản 1 Điều này gửi Cảng vụ hàng không để tổng hợp báo cáo Cục Hàng không Việt Nam.
đ) Thu gom, vận chuyển và xử lý chất thải phát sinh trong sân bay không đúng quy trình.		Điều 44 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 2. Chất thải phát sinh trong sân bay phải được thu gom, vận chuyển và xử lý đúng quy trình.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Đổ chất thải , vật liệu, phế thải trái phép trong cảng hàng không;	a) Đổ vật liệu, phế thải trái phép trong cảng hàng không, sân bay;	Điều 44 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 1. Các tổ chức, cá nhân hoạt động tại sân bay không được đổ chất thải trên sân bay.
b) Không thực hiện đào tạo, huấn luyện lực lượng tại chỗ ứng phó sự cố môi trường theo quy định;	b) Không thực hiện đúng kế hoạch đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ môi trường cho cán bộ, nhân viên theo quy định;	Điều 14 Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT: 1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng, áp dụng các biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay bao gồm: c) Đào tạo, huấn luyện, xây dựng lực lượng tại chỗ ứng phó sự cố môi trường;
c) Không thực hiện đúng kế hoạch phòng ngừa, quy trình ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không.	c) Không thực hiện đúng kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường và quy trình ứng phó sự cố môi trường;	Điều 14 Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT: 1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng, áp dụng các biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay bao gồm: a) Tự ban hành và tổ chức thực hiện kế hoạch phòng ngừa, quy trình ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay và chịu trách nhiệm chính trong việc điều hành xử lý sự cố môi trường;
	d) Không thực hiện đúng kế hoạch giám sát môi	

	trường trong cảng hàng không, sân bay theo quy định.	
5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:
	a) Sản xuất, kinh doanh hoặc cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay mà không có hoặc không duy trì hoạt động của hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường;	
a) Không tổ chức khử trùng chất thải từ tàu bay theo yêu cầu của cơ quan kiểm dịch y tế quốc tế về dịch bệnh truyền nhiễm nguy hiểm;	b) Không tổ chức khử trùng chất thải từ tàu bay theo yêu cầu của cơ quan kiểm dịch y tế quốc tế về dịch bệnh truyền nhiễm nguy hiểm;	
b) Không có kế hoạch phòng ngừa, quy trình ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không.	c) Không có kế hoạch bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay.	Điều 14 Thông tư số 52/2022/TT-BGTVT: 1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng, áp dụng các biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay bao gồm: a) Tự ban hành và tổ chức thực hiện kế hoạch phòng ngừa, quy trình ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay và chịu trách nhiệm chính trong việc điều hành xử lý sự cố môi trường;
6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với hành vi khai thác cảng hàng không không có bản đồ tiếng ồn.	6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi khai thác cảng hàng không, sân bay không có bản đồ tiếng ồn; giải pháp hạn chế tiếng ồn theo quy định.	Điều 61 Nghị định 205/2026/NĐ-CP về auyền và nghĩa vụ của người khai thác cảng hàng không, người khai thác bãi cát, hạ cánh: 12. Xây dựng bản đồ tiếng ồn cảng hàng không
7. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng đối với hành vi đưa cảng hàng không vào khai thác mà không có công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường theo quy định.	7. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đến 100.000.000 đồng (một trăm triệu đồng) đối với hành vi đưa cảng hàng không, sân bay vào khai thác mà không có hoặc không duy trì hoạt động của hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi	Điều 11 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác công trình chịu trách nhiệm xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường trong phạm vi quản lý, khai thác, tuân thủ quy định về

	trường.	bảo vệ môi trường trước khi kết nối vào công trình hạ tầng kỹ thuật bảo vệ môi trường chung và bảo đảm đồng bộ với công trình hạ tầng bảo vệ môi trường của cảng hàng không.
8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc thực hiện biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối với hành vi vi phạm quy định tại khoản 1, điểm d khoản 3 và điểm a khoản 4 Điều này.	Buộc thực hiện biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối với hành vi vi phạm quy định tại khoản 1, điểm d khoản 3 và điểm a khoản 4 Điều này.	
Mục 4. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN CHUYÊN MÔN, NGHIỆP VỤ HÀNG KHÔNG, SỬ DỤNG NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VÀ GIÁM ĐỊNH SỨC KHỎE NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG	Mục 4. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THỰC HIỆN CÔNG VIỆC THEO TÀI LIỆU, QUY TRÌNH VÀ YÊU CẦU CÔNG VIỆC CỦA NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VÀ NGƯỜI LAO ĐỘNG KHÁC; ĐÀO TẠO, HUẤN LUYỆN CHUYÊN MÔN, NGHIỆP VỤ HÀNG KHÔNG, SỬ DỤNG NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG VÀ GIÁM ĐỊNH SỨC KHỎE NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG [36]	
	Điều 16. Vi phạm quy định về thực hiện công việc theo tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc [37]	
	1. Phạt tiền từ 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) đến 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không mang theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực khi làm nhiệm vụ;	
	b) Không mang theo Giấy phép nhân viên hàng không phù hợp còn hiệu lực khi làm nhiệm vụ;	
	c) Thực hiện nhiệm vụ nhân viên hàng không quá thời gian làm việc; nghỉ không đủ thời gian theo quy định, trừ thành viên tổ lái, kiểm soát viên không lưu và nhân viên bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay;	
	d) Không đáp ứng đầy đủ yêu cầu, điều kiện của nhân viên hàng không theo quy định khi thực	Bỏ vi quy định này k rõ

	hiện nhiệm vụ.	
	2. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Sử dụng điện thoại di động khi thực hiện nhiệm vụ điều khiển, vận hành phương tiện, thiết bị trong khu bay, điều hành bay, điều khiển tàu bay;	
	b)[38] Thực hiện nhiệm vụ không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc, trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản 3, điểm đ khoản 4 và điểm d khoản 5 Điều này;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	c) Thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay quá thời gian làm việc; nghỉ không đủ thời gian theo quy định.	
	3. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a)[39] Thực hiện nhiệm vụ không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc ảnh hưởng đến hoạt động hàng không dân dụng mà chưa uy hiếp đến an ninh hàng không, an toàn hàng không, trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản 3, điểm đ khoản 4 và điểm d khoản 5 Điều này;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	b)[40] Thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay, lập kế hoạch bảo dưỡng tàu bay, lập dữ liệu bảo dưỡng tàu bay, bảo đảm kỹ thuật tàu bay không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	c) Điều khiển tàu bay trên đường lăn, sân đỗ tàu bay không theo huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu, hệ thống dẫn dắt tàu bay, hướng dẫn của nhân viên đánh tín hiệu;	
	d)[41] Không thực hiện hoặc thực hiện không	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính

	đúng nhiệm vụ nhân viên hàng không theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn đã được cấp hoặc công nhận, trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản 4 và điểm e khoản 5 Điều này.	
	4. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a)[42] Thực hiện nhiệm vụ không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc gây uy hiếp đến an ninh hàng không, an toàn hàng không, trường hợp quy định tại điểm b khoản 3, điểm đ khoản 4 và điểm d khoản 5 Điều này;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	b) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn đã được cấp hoặc công nhận;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	c)[43] Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nhiệm vụ nhân viên hàng không theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn đã được cấp hoặc công nhận gây uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không, trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản 4 và điểm e khoản 5 Điều này;	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính
	d) Không có một trong các loại giấy tờ phù hợp khi thực hiện nhiệm vụ: Giấy phép nhân viên hàng không, chứng chỉ chuyên môn , Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe, chứng nhận trình độ tiếng Anh;	
	đ)[44] Thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay, lập kế hoạch bảo dưỡng tàu bay, lập dữ liệu bảo dưỡng tàu bay, bảo đảm kỹ thuật tàu bay không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu của công việc, quy trình phối hợp hoạt động ảnh hưởng đến hoạt động hàng không dân dụng mà chưa uy hiếp đến an ninh hàng không,	Cụ thể hành vi vi phạm hành chính

	an toàn hàng không, trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản 3 và điểm d khoản 5 Điều này;	
	e) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc có nồng độ cồn trong hơi thở, trong máu khi thực hiện nhiệm vụ;	
	g) Điều khiển tàu bay trên đường lăn, sân đỗ tàu bay không theo huấn lệnh, hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu, hệ thống dẫn đỗ tàu bay, nhân viên đánh tín hiệu làm ảnh hưởng đến hoạt động hàng không mà chưa uy hiếp an ninh hàng không, an toàn hàng không;	
	h) Sử dụng các chất ma túy hoặc có kết quả dương tính đối với các chất ma túy khi thực hiện nhiệm vụ.	
	5. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) [45] Sử dụng Giấy phép nhân viên hàng không, năng định, chứng chỉ chuyên môn , Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe, chứng nhận trình độ tiếng Anh không do cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp;	
	b) Không thực hiện đúng nhiệm vụ hướng dẫn, huấn luyện thực hành để người học có hành vi vi phạm gây uy hiếp an toàn hàng không;	
	c) Cung cấp thông tin không trung thực hoặc có hành vi lừa dối khi xin cấp giấy phép, năng định nhân viên hàng không;	
	d) [46] Thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay, lập kế hoạch bảo dưỡng tàu bay, lập dữ liệu bảo dưỡng tàu bay, bảo đảm kỹ thuật tàu bay không đúng tài liệu, quy trình và yêu cầu công việc gây uy hiếp an ninh hàng không, an toàn hàng không;	
	đ) Điều khiển tàu bay trên đường lăn, sân đỗ tàu	

	bay không theo huấn lệnh, hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu, nhân viên đánh tín hiệu, hệ thống dẫn dắt tàu bay gây uy hiếp an toàn hàng không;	
	e) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nhiệm vụ điều khiển tàu bay, điều hành bay, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay và thiết bị của tàu bay theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn đã được cấp hoặc công nhận gây uy hiếp an ninh hàng không, an toàn hàng không;	
	g) Điều khiển tàu bay vi phạm quy tắc bay, phương thức bay, trừ trường hợp quy định tại điểm c khoản 3, điểm g khoản 4, điểm đ khoản 5 và điểm a khoản 6 Điều này.	
	6. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Điều khiển tàu bay vi phạm quy tắc bay, phương thức bay gây uy hiếp an ninh hàng không, an toàn hàng không;	
	b) Xả, thả trái phép nhiên liệu, hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống;	
	c) Quyết định thực hiện chuyến bay mà không có đủ thành viên tổ bay theo quy định.	
	7. Hình thức xử phạt bổ sung:	
	a) [47] Tước quyền sử dụng giấy phép từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại các điểm a, điểm c, điểm h khoản 4, điểm b, điểm d, điểm đ, điểm e, điểm g khoản 5 và điểm c khoản 6 Điều này;	
	b) [48] Tước quyền sử dụng giấy phép từ 03 tháng đến 05 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm a khoản 6 Điều này.	
	8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
	Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối	

	với các hành vi quy định tại điểm b khoản 6 Điều này.	
	Điều 17. Vi phạm quy định về bố trí, sử dụng, giám sát nhân viên hàng không và thực hiện công việc theo tài liệu, quy trình, yêu cầu công việc, quy trình phối hợp hoạt động	Tiếp tục rà soát các dự thảo thông tư
	1. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Bố trí thời giờ làm việc hoặc thời giờ nghỉ ngơi cho nhân viên hàng không không đúng quy định;	
	b) Không duy trì tổ chức ca trực, kỷ luật ca trực theo quy định;	
	c) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng quy trình giám sát an toàn, giám sát chất lượng công việc.	
	2. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với hành vi không bố trí hoặc bố trí không đủ nhân viên làm việc hoặc bố trí nhân viên làm việc mà không có Giấy phép, năng định, chứng chỉ chuyên môn, Giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe, chứng nhận trình độ tiếng Anh theo quy định.	
Điều 18. Vi phạm quy định về đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không	Điều 18. Vi phạm quy định về đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không [49]	
1. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với hành vi thuê, nhờ người khác hoặc làm bài hộ thí sinh hoặc trợ giúp thí sinh làm bài kiểm tra, bài thi chuyên môn, nghiệp vụ; bài đánh giá trình độ tiếng Anh nhân viên hàng không.	1. [50] Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với hành vi thuê, nhờ người khác hoặc làm bài hộ thí sinh hoặc trợ giúp thí sinh làm bài kiểm tra, bài thi chuyên môn, nghiệp vụ; bài đánh giá trình độ tiếng Anh nhân viên hàng không.	
2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau	

	đây:	
a) Không thực hiện đào tạo, huấn luyện, kiểm tra và đánh giá đối với nhân viên hàng không theo quy định	a) Không thực hiện đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ cho các đối tượng yêu cầu phải đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ theo quy định;	Điều 840 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm bảo đảm hoạt động huấn luyện, kiểm tra và đánh giá được thực hiện phù hợp với chương trình huấn luyện trong tài liệu hướng dẫn khai thác và tuân thủ quy định tại Phần này.
b) Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không mà không đúng hình thức, nội dung; không thời lượng giảng dạy và kiểm tra theo quy định	b)[51] Đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không không đúng nội dung; không đủ số giờ theo quy định;	
c) Bố trí giáo viên đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không mà không đáp ứng tiêu chuẩn, điều kiện theo quy định;	c)[52] Sử dụng giáo viên đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không mà không đáp ứng tiêu chuẩn, điều kiện theo quy định;	
d) Giả mạo, làm giả, làm sai lệch hồ sơ huấn luyện nhân viên hàng không.		Điều 12 Luật HKDDVN: 13. Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.
đ) Tổ chức đào tạo, huấn luyện theo chương trình đào tạo, huấn luyện chưa được phê duyệt theo quy định.		Điều 66 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 6. Giám đốc hoặc người đứng đầu phụ trách công tác đào tạo, huấn luyện phê duyệt và ban hành chương trình đào tạo, huấn luyện chi tiết, giáo trình đào tạo, huấn luyện.
e) Lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện không đúng quy định.	d)[53] Không lưu trữ hoặc lưu trữ không đủ hồ sơ đào tạo, huấn luyện chuyên môn nghiệp vụ theo quy định.	Điều 525 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Tổ chức huấn luyện thực hiện lưu giữ hồ học viên, hồ sơ huấn luyện, hồ sơ nhân sự quản lý, hồ sơ giáo viên tối thiểu 02 năm kể từ khi học viên kết thúc khoá học hoặc khi nhân sự quản lý, giáo viên kết thúc hợp đồng với Tổ chức huấn luyện. 2. Thành phần hồ sơ được quy định cụ thể trong hệ thống tài liệu của Tổ chức huấn

		luyện.
3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không duy trì đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không về: Tổ chức bộ máy; nhân lực; phòng học; trang bị, thiết bị; cơ sở thực hành; đội ngũ giáo viên; chương trình đào tạo, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ; giáo trình, tài liệu giảng dạy theo giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không;	
a) Không có quy chế đào tạo, chương trình huấn luyện theo quy định;		Điều 495 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 4. Tổ chức huấn luyện ban hành Quy chế đào tạo quy định cụ thể về điều kiện, thẩm quyền, thủ tục thực hiện các nội dung liên quan đến học viên (nghỉ học tạm thời, thôi học, bảo lưu, kỷ luật) và phương pháp, quy trình đánh giá, công nhận kết quả học tập. Điều 498 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Tổ chức huấn luyện xây dựng và thực hiện Chương trình huấn luyện đảm bảo học viên khi hoàn thành khoá học có năng lực trình độ đáp ứng các quy định về huấn luyện nhân viên hàng không.
	b) [54] Đào tạo, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ hàng không ngoài phạm vi Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đã được cơ quan có thẩm quyền cấp.	Bỏ vì chứng nhận không được công nhận
b) Hoạt động, quảng cáo không đúng với nội dung được ghi trong giấy chứng nhận và phạm vi huấn luyện được phê chuẩn hoặc công nhận.		Điều 498 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 3. Tổ chức huấn luyện chỉ được phép hoạt động, quảng cáo trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay, đúng với nội dung được ghi trong Giấy chứng nhận và phạm vi huấn luyện được Cục Hàng không Việt

		Nam phê chuẩn hoặc công nhận.
	4. Hình thức xử phạt bổ sung:	
	Đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với cá nhân, tổ chức vi phạm hành chính quy định tại khoản 1 và điểm b khoản 3 Điều này.	
4. Biện pháp khắc phục hậu quả:	5. <u>[55]</u> Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc hủy bỏ kết quả kiểm tra, thi đối với hành vi vi phạm quy định tại khoản 1 Điều này.	Buộc hủy bỏ kết quả đối với hành vi vi phạm quy định tại khoản 1 Điều này.	
Điều 19. Vi phạm quy định về khám sức khỏe cho nhân viên hàng không	Điều 19. Vi phạm quy định về giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không	
1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Cung cấp thông tin không trung thực về tình trạng sức khỏe khi đề nghị khám định sức khỏe;	a) Cung cấp thông tin không đúng về tình trạng sức khỏe khi đề nghị khám, giám định sức khỏe;	Điều 481 Thông tư 51/2026/TT-BXD 1. Người đề nghị khám sức khỏe phải hoàn thiện hồ sơ y tế theo mẫu quy định tại Phụ lục LI kèm theo Bộ Quy chế này với thông tin trung thực, ký và cung cấp cho bác sĩ khám sức khỏe nhân viên hàng không. Người đề nghị phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin đã khai báo và nhận thức rõ hậu quả pháp lý của việc cung cấp thông tin sai lệch.
b) Uống rượu, bia, sử dụng thuốc lá khi đang thực hiện khám sức khỏe cho nhân viên hàng không;	b) Sử dụng rượu, bia, thuốc lá khi đang thực hiện khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không.	
c) Không báo cáo theo quy định các trường hợp không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe có ảnh hưởng tới an toàn bay của nhân viên hàng không được cấp giấy chứng nhận sức khỏe.		Điều 481 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Bác sĩ khám sức khỏe nhân viên hàng không có trách nhiệm báo cáo cơ sở y tế khám sức khỏe nhân viên hàng không và Cục Hàng không Việt Nam mọi trường hợp không đáp ứng tiêu chuẩn sức khỏe có ảnh hưởng tới an toàn bay của nhân viên hàng không được cấp giấy chứng nhận sức khỏe

2. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Làm sai lệch kết quả khám sức khỏe cho nhân viên hàng không;	a) Làm sai lệch kết quả khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không;	
b) Khám sức khỏe cho nhân viên hàng không không đúng chuyên khoa của giám định viên y khoa hàng không được phê chuẩn;	b) Khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không không đúng chuyên khoa của giám định viên y khoa hàng không được phê chuẩn.	
c) Không bảo vệ thông tin hồ sơ sức khỏe của người đề nghị khám sức khỏe.		Điều 482 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Các tổ chức, cá nhân tham gia vào quy trình khám, đánh giá và cấp Giấy chứng nhận sức khỏe nhân viên hàng không, bao gồm bác sĩ, giám sát viên, nhân viên cơ sở y tế và công chức, viên chức thuộc Nhà chức trách hàng không có trách nhiệm bảo vệ thông tin hồ sơ sức khỏe của người đề nghị theo quy định của pháp luật.
3. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Bảo dưỡng, kiểm định, hiệu chuẩn trang bị, thiết bị y tế phục vụ công tác khám sức khỏe không đúng quy định;	a) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc bảo dưỡng, kiểm định, hiệu chuẩn trang bị, thiết bị y tế phục vụ công tác khám, giám định sức khỏe theo quy định;	
	b) Bố trí người khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không, thực hiện các nghiệm pháp y học hàng không mà không có bằng chuyên môn hoặc chứng chỉ y học hàng không hoặc trong thời gian bị đình chỉ hoạt động theo quy định;	
b) Bố trí bác sĩ thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không mà không có trong danh sách được phê duyệt theo quy định;	c) Bố trí người không được phê chuẩn là giám định viên y khoa hàng không thực hiện khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không;	Điều 46 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 2. Việc quản lý và giám sát bác sĩ thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không được thực hiện theo quy định sau đây:

		a) Người đứng đầu cơ sở khám, chữa bệnh quy định tại Điều 45 Nghị định này chịu trách nhiệm phê duyệt danh sách các bác sĩ đáp ứng đủ tiêu chuẩn tại khoản 1 Điều này để thực hiện nhiệm vụ tại cơ sở và báo cáo danh sách về Nhà chức trách hàng không Việt Nam;
c) Phê duyệt danh sách bác sĩ thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không mà không đáp ứng các yêu cầu, tiêu chuẩn chuyên môn y học hàng không theo quy định;		Điều 46 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Bác sĩ thực hiện khám sức khỏe cho nhân viên hàng không phải đáp ứng các tiêu chuẩn chuyên môn sau: a) Có giấy phép hành nghề khám bệnh, chữa bệnh còn hiệu lực; b) Phải hoàn thành chương trình đào tạo ban đầu, định kỳ về y học hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO; c) Phải có hiểu biết đầy đủ về môi trường làm việc, điều kiện khai thác và các yếu tố ảnh hưởng đến sức khỏe của nhân viên hàng không, bao gồm các yếu tố về sinh lý, tâm lý, áp lực công việc, điều kiện môi trường và yếu tố con người trong hoạt động hàng không. 2. Việc quản lý và giám sát bác sĩ thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không được thực hiện theo quy định sau đây: a) Người đứng đầu cơ sở khám, chữa bệnh quy định tại Điều 45 Nghị định này chịu trách nhiệm phê duyệt danh sách các bác sĩ đáp ứng đủ tiêu chuẩn tại khoản 1 Điều này để thực hiện nhiệm vụ tại cơ sở và báo cáo danh sách về Nhà chức trách hàng không Việt Nam; Điều 485 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Cơ sở y tế phải đảm bảo đội ngũ bác sĩ

		khám sức khỏe nhân viên hàng không được đào tạo ban đầu, định kỳ về y học hàng không phù hợp với nhiệm vụ được giao và trách nhiệm của họ đối với công tác khám sức khỏe nhân viên hàng không. 2. Cơ sở y tế phải phối hợp với Người khai thác tàu bay hoặc Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu để đảm bảo đội ngũ bác sĩ khám sức khỏe nhân viên hàng không của cơ sở có hiểu biết thực tế về môi trường làm việc, điều kiện khai thác và các yếu tố ảnh hưởng đến sức khỏe của nhân viên hàng không, bao gồm các yếu tố về sinh lý, tâm lý, áp lực công việc, điều kiện môi trường và yếu tố con người trong hoạt động hàng không.
d) Không lưu trữ, đảm bảo hồ sơ y tế được truy xuất theo quy định.	d) Không lưu trữ hoặc lưu trữ không đủ hồ sơ khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không theo quy định.	Điều 482, 484 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Cơ sở y tế khám sức khỏe nhân viên hàng không có chức năng và trách nhiệm sau: d) Lưu trữ, bảo vệ và đảm bảo hồ sơ y tế được truy xuất dễ dàng đầy đủ, cung cấp theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam phục vụ công tác giám sát hoặc cơ quan khác theo quy định của pháp luật;
4. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. [56] Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không duy trì điều kiện về tổ chức bộ máy; trang bị, thiết bị; quy trình khám, giám định; đội ngũ nhân viên theo Giấy chứng nhận cơ sở y tế khám, giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không đã được cơ quan có thẩm quyền cấp;	Điều 489 Thông tư 51/2026/TT-BGTVT: 1. Cục Hàng không Việt Nam thực hiện xóa tên cơ sở y tế khỏi danh sách công bố trên trang thông tin điện tử trong các trường hợp sau:

		a) Cơ sở y tế không đáp ứng các yêu cầu tự cam kết theo quy định tại Điều 45 Nghị định số 221/2026/NĐ-CP; b) Cơ sở y tế cung cấp thông tin không trung thực, không chính xác trong hồ sơ thông báo hoặc báo cáo kết quả khám sức khỏe; c) Cơ sở y tế đề nghị chấm dứt hoạt động khám sức khỏe nhân viên hàng không.
a) Không có hệ thống đảm bảo chất lượng và kiểm soát nội bộ theo quy định;	b) Không có hệ thống đảm bảo chất lượng hoặc hình thức tương đương được chấp thuận theo quy định.	Điều 484 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Cơ sở y tế khám sức khỏe nhân viên hàng không có chức năng và trách nhiệm sau: c) Thiết lập hệ thống đảm bảo chất lượng và kiểm soát nội bộ nhằm duy trì độ tin cậy của kết quả khám, khắc phục sai sót và phân tích các xu hướng rủi ro y khoa;
b) Thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không mà không có giấy phép hoạt động, phạm vi hoạt động chuyên môn không phù hợp theo quy định.		Điều 45 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Cơ sở khám, chữa bệnh thực hiện khám sức khỏe nhân viên hàng không là cơ sở đã được cấp giấy phép hoạt động và có phạm vi hoạt động chuyên môn phù hợp theo quy định của pháp luật về khám bệnh, chữa bệnh.
5. Hình thức xử phạt bổ sung:	5. Hình thức xử phạt bổ sung:	
Đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với cá nhân, tổ chức vi phạm quy định tại điểm a khoản 2 Điều này.	Đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với cá nhân vi phạm quy định tại điểm a khoản 2 Điều này.	
6. Biện pháp khắc phục hậu quả:	6. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc hủy bỏ kết quả khám, giám định sức khỏe đối với hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 2 Điều này.	Buộc hủy bỏ kết quả khám, giám định sức khỏe đối với hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 2 và các điểm b, c khoản 3 Điều này.	
Mục 5. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY	Mục 5. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY	
Điều 20. Vi phạm quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay	Điều 20. Vi phạm quy định về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay	

1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi không mang theo giấy phép nhân viên hàng không, giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe còn hiệu lực khi thực hiện nhiệm vụ.		
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Bố trí thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi nhân viên bảo đảm hoạt động bay không đúng quy định;		Điều 68 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi của nhân viên kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 2 Điều 67, làm việc tại các đài, trạm ở vùng xa, vùng cao, hải đảo (làm việc theo chu kỳ) được quy định như sau:
b) Uống rượu, bia trong giờ làm việc hoặc thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định;		Điều 26 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Nhân viên bảo đảm hoạt động bay không được thực hiện nhiệm vụ khi trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích thần kinh bị cấm theo quy định của pháp luật và cơ quan có thẩm quyền.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không thông báo cho cơ quan, đơn vị có thẩm quyền theo quy định khi phát hiện hoặc có thông tin về tàu bay trong tình trạng khẩn nguy;	a) Không thông báo kịp thời cho các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn khi nhận được tín hiệu, thông báo hoặc tin tức về tàu bay đang trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn;	Điều 310 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân khi phát hiện hoặc có thông tin về tàu bay trong tình trạng khẩn nguy phải thông báo ngay cho Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không, Trung tâm khẩn nguy sân bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu hoặc cơ quan, đơn vị có liên quan để xử lý theo thẩm quyền.
b) Không có tài liệu khai thác, bảo dưỡng thiết bị, hệ thống kỹ thuật theo quy định;	b) Không có hoặc không có đủ tài liệu khai thác, bảo dưỡng thiết bị, hệ thống kỹ thuật theo quy định;	Điều 43 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 2. Hệ thống tài liệu khai thác bảo đảm hoạt động bay bao gồm:

		b) Tài liệu khai thác, bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật; Điều 50 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 3. Xây dựng, ban hành, duy trì và cập nhật tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu phối hợp, hiệp đồng và tài liệu liên quan khác theo quy định.
	e) Không có hoặc không đủ các tài liệu nghiệp vụ tại cơ sở theo quy định;	
d) Không báo cáo số liệu về sản lượng điều hành bay, các chuyến bay theo quy định;	d) Không báo cáo số liệu về tình hình hoạt động bay của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định.	Điều 49 Thông tư 47/2026/TT-BXD: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thực hiện báo cáo Cục Hàng không Việt Nam các nội dung sau: 1. Các loại báo cáo về công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay: a) Báo cáo số liệu sản lượng điều hành bay trong các Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, bao gồm: hoạt động bay đi, đến và bay quá cảnh; b) Báo cáo số liệu chi tiết các chuyến bay hoạt động trên mạng đường hàng không quốc tế và nội địa thuộc phạm vi vùng thông báo bay của Việt Nam;
đ) Không thực hiện chương trình kiểm tra nồng độ cồn, kiểm tra chất hướng thần, ma túy theo quy định;		Điều 26 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải thiết lập và duy trì chương trình kiểm tra nồng độ cồn, kiểm tra chất hướng thần/ma túy. Mọi trường hợp từ chối kiểm tra sẽ bị đình chỉ nhiệm vụ ngay lập tức.
e) Thực hiện nhiệm vụ nhân viên hàng không bảo đảm hoạt động bay mà không có giấy phép, chứng chỉ phù hợp theo quy định;		
g) Bố trí nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà không có giấy phép, năng định,		Điều 88 Luật HKDDVN: 3. Khi bố trí nhân viên hàng không thực

chứng chỉ chuyên môn phù hợp, giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe hoặc trình độ thông thạo tiếng Anh theo quy định;		hiện nhiệm vụ, người sử dụng lao động phải bảo đảm nhân viên hàng không có giấy phép do cơ quan có thẩm quyền cấp, công nhận hoặc có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định. Điều 42 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Các nhóm chức danh nhân viên hàng không phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận giấy phép, năng định: a) Thành viên tổ lái; b) Nhân viên kỹ thuật tàu bay; c) Nhân viên điều độ, khai thác bay; d) Kiểm soát viên không lưu; đ) Nhân viên khai thác thiết bị thông tin liên lạc hàng không; e) Giáo viên lý thuyết và thực hành thực hiện đào tạo, huấn luyện...
h) Không báo cáo về việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không theo quy định;		Điều 48 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 4. Người sử dụng lao động định kỳ gửi báo cáo Nhà chức trách hàng không Việt Nam việc thực hiện chế độ lao động, kỷ luật lao động đối với nhân viên hàng không; báo cáo 6 tháng đầu năm gửi trước ngày 05 tháng 7 hàng năm và trước ngày 10 tháng 01 năm sau đối với báo cáo năm theo mẫu quy định tại Phụ lục VII ban hành kèm theo Nghị định này. Báo cáo được gửi trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính đồng thời cập nhật các chỉ tiêu báo cáo trên cơ sở dữ liệu hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.
i) Giả mạo, làm giả, làm sai lệch hồ sơ huấn luyện nhân viên bảo đảm hoạt động bay.		Điều 12 Luật HKDDVN: 13. Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác

		tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị không theo đúng Giấy phép khai thác đã được cấp;	a) Khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị không theo đúng Giấy phép khai thác đã được cấp;	Điều 47 Luật HKDDVN: 5. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được cấp phép, phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng.
b) Không có chương trình bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật; không thực hiện bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị, hệ thống kỹ thuật theo quy định;	b) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng quy định về bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị, hệ thống kỹ thuật theo quy định;	Điều 39 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp phải xây dựng, ban hành và duy trì chương trình bảo dưỡng hệ thống trang thiết bị kỹ thuật tuân thủ quy trình của nhà sản xuất, tiêu chuẩn khai thác và yêu cầu an toàn. Phải lập nhật ký hệ thống, thiết bị để theo dõi tình trạng hoạt động, việc sửa đổi, bổ sung và nhật ký bảo dưỡng, sửa chữa của hệ thống, thiết bị để phục vụ công tác quản lý khai thác bảo dưỡng và kiểm tra, giám sát của Cục Hàng không Việt Nam. 2. Việc bảo dưỡng, sửa chữa, khôi phục khai thác hệ thống trang thiết bị kỹ thuật phải được thực hiện bởi nhân viên đủ điều kiện chuyên môn theo quy định.
d) Không lưu trữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay theo quy định.		Điều 367 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm xây dựng, ban hành và duy trì hệ thống tài liệu đào tạo, huấn luyện dùng cho việc tổ chức, quản lý và kiểm soát hoạt động đào tạo,

		huấn luyện. Điều 373 Thông tư 47/2026/TT-BXD: Cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay phải lưu giữ đầy đủ hồ sơ của học viên, giáo viên, đánh giá viên, sát hạch viên và các nhân sự khác tham gia hoạt động đào tạo, huấn luyện:
	e) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc kiểm định, hiệu chuẩn thiết bị đo lường, kiểm chuẩn phục vụ công tác kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị, hệ thống kỹ thuật theo quy định.	
5. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng đối với hành vi	3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không duy trì đủ điều kiện khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay về tổ chức bộ máy; hệ thống kỹ thuật, thiết bị; tài liệu hướng dẫn khai thác;	Điều 30 Thông tư 47/2026/TT-BXD: Doanh nghiệp, tổ chức được xem xét cấp Giấy chứng nhận khi đáp ứng các tiêu chuẩn sau đây: 1. Có cơ cấu tổ chức phù hợp với loại hình dịch vụ đề nghị cung cấp. 4. Có hệ thống tài liệu khai thác, tài liệu bảo dưỡng, tài liệu phối hợp, hiệp đồng và tài liệu khác theo quy định. Điều 50 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Duy trì liên tục các điều kiện cấp Giấy chứng nhận và tổ chức cung cấp dịch vụ đúng phạm vi được cấp.
khai thác công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không mà không được cấp phép hoặc phê	b) Khai thác hệ thống kỹ thuật, thiết bị bảo đảm hoạt động bay mà không có giấy phép do cơ quan có thẩm quyền cấp.	Điều 47 Luật HKDDVN: 5. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được cấp phép, phê chuẩn khi đưa

chuẩn theo quy định		vào khai thác, sử dụng.
6. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng đến 70.000.000 đồng đối với hành vi khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mà không được phép, phê chuẩn của cơ quan có thẩm quyền cấp.	4. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đến 70.000.000 đồng (bảy mươi triệu đồng) đối với hành vi khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mà không có Giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay do cơ quan có thẩm quyền cấp.	Điều 47 Luật HKDDVN: 5. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được cấp phép, phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng Điều 99 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 3. Doanh nghiệp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này được cấp phép để khai thác cơ sở, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật để thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Điều 28 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Doanh nghiệp, tổ chức chỉ được khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong vùng trời, vùng thông báo bay, khu vực trách nhiệm hoặc tại cảng hàng không, sân bay khi có Giấy chứng nhận khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay còn hiệu lực do Cục Hàng không Việt Nam cấp.
Điều 21. Vi phạm quy định về quản lý hoạt động bay	Điều 21. Vi phạm quy định về quản lý hoạt động bay	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi đưa thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác vào không trung gây ảnh hưởng đến an toàn bay.	1. [57] Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với hành vi thả thiết bị, vật dụng và các vật thể khác vào không trung ảnh hưởng đến hoạt động bay.	Điều 12 Luật HKDD Việt Nam: 1. Đưa thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác vào không trung gây ảnh hưởng đến an toàn bay.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin bảo đảm hoạt động bay, các hệ thống, thiết bị phục vụ bảo đảm hoạt động bay	a) Làm hư hỏng hệ thống kỹ thuật, thiết bị bảo đảm hoạt động bay;	Điều 12 Luật HKDDVN: 2. Cố ý làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin bảo đảm hoạt động bay, các trang thiết bị khác tại

		cảng hàng không, các hệ thống, thiết bị phục vụ bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài cảng hàng không hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại sân bay.
b) Không thực hiện đúng quy định về sơn, kẻ, lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật hàng không.	b) Không thực hiện đúng quy định về sơn, kẻ, lắp đèn cảnh báo chướng ngại vật hàng không.	
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Xây dựng, lắp đặt các công trình, thiết bị kỹ thuật vi phạm giới hạn chướng ngại vật hàng không ngoài cảng hàng không, trừ công trình, thiết bị kỹ thuật trong cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không;	a) Xây dựng, lắp đặt các công trình, thiết bị kỹ thuật vi phạm giới hạn chướng ngại vật hàng không ngoài cảng hàng không, sân bay, trừ công trình, thiết bị kỹ thuật trong cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;	
b) Xây dựng các công trình, lắp đặt các trang thiết bị ảnh hưởng đến an toàn bay, hoạt động của các trang thiết bị tại cảng hàng không;		Điều 12 Luật HKDDVN: 4. Xây dựng các công trình, lắp đặt các trang thiết bị khác ảnh hưởng đến an toàn bay, hoạt động của các trang thiết bị tại cảng hàng không; hoạt động 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.
c) Tự ý thay đổi, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ thiết bị, tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc gây cản trở hoạt động hàng không;		Điều 12 Luật HKDDVN: 3. Tự ý thay đổi, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ thiết bị, tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc gây cản trở hoạt động hàng không.
d) Sử dụng đèn laser, đèn công suất lớn ảnh hưởng đến hoạt động bay, trừ trường hợp quy định tại điểm e khoản 5 Điều 11 Nghị định này.	b) Sử dụng đèn laze, thiết bị chiếu sáng khác trái quy định gây ảnh hưởng đến hoạt động bay, trừ trường hợp quy định tại điểm k khoản 5 Điều 9 Nghị định này.	Điều 40 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác cảng hàng không chủ trì, phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không để thiết lập trong tài liệu khai thác

		sân bay sơ đồ các vùng ảnh hưởng của đèn laser, đèn công suất lớn đến hoạt động bay theo Phụ ước 14 của ICAO; gửi sơ đồ các vùng ảnh hưởng đến các cơ quan, đơn vị hoạt động tại cảng hàng không và chính quyền địa phương để phối hợp kiểm soát.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với hành vi cung cấp thông tin không trung thực hoặc có hành vi lừa dối khi xin phép bay.	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với hành vi cung cấp thông tin không trung thực hoặc có hành vi lừa dối khi xin phép bay.	
5. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Thực hiện chuyến bay không đúng với phép bay đã được cấp;	5. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi thực hiện chuyến bay không đúng với phép bay đã được cấp.	Điều 2 Luật HKDDVN: 26. Phép bay là văn bản hoặc hiệu lệnh do người hoặc cơ quan có thẩm quyền cấp, xác định điều kiện và giới hạn được phép hoạt động của tàu bay.
b) Sử dụng tàu bay để vận chuyển hàng không thương mại mà không có trong tài liệu phạm vi hoạt động.		Điều 90 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay sử dụng tàu bay có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực để vận chuyển hàng không thương mại sau khi tàu bay được bổ sung vào Tài liệu phạm vi hoạt động của Người khai thác trong đó xác định cụ thể các loại hình vận chuyển hàng không thương mại.
6. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng đối với hành vi đưa tàu bay vào hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam mà không có phép bay do cơ quan có thẩm quyền cấp.	6. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đến 100.000.000 đồng (một trăm triệu đồng) đối với hành vi thực hiện chuyến bay mà không có phép bay do cơ quan có thẩm quyền cấp.	Điều 41 Luật HKDDVN: 1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ của Việt Nam phải được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp phép bay.
7. Biện pháp khắc phục hậu quả:	7. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
Buộc phá dỡ công trình, phần công trình xây dựng vi phạm quy định tại điểm a khoản 3 Điều này.	Buộc phá dỡ [58] công trình, phần công trình xây dựng vi phạm quy định tại điểm a khoản 3 Điều này.	
Điều 22. Vi phạm quy tắc bay		

1. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Không nắm các số liệu liên quan đến chuyến bay theo quy định trước khi thực hiện chuyến bay;		Điều 27 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 2. Trước khi bay, người chỉ huy tàu bay phải nắm đầy đủ các số liệu liên quan đến chuyến bay. Đối với chuyến bay IFR, trước khi bay người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu tin tức khí tượng hiện tại, các bản tin dự báo, yêu cầu về nhiên liệu và chuẩn bị phương án dự bị khi chuyến bay không thể thực hiện được theo kế hoạch bay.
b) Không báo cáo về vị trí của tàu bay, thời gian, mực bay theo quy định.		Điều 38 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: Tổ lái phải thực hiện báo cáo vị trí theo yêu cầu của cơ sở ATS hoặc theo quy định áp dụng đối với loại chuyến bay, loại vùng trời và phương thức bay đang thực hiện. Điều 50 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 2. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR trong vùng trời có kiểm soát phải tuân thủ huấn lệnh kiểm soát không lưu, chế độ liên lạc và báo cáo vị trí theo quy định. Điều 52 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 2. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR có kiểm soát phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí quy định tại Điều 38 Nghị định này. Điều 649 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát theo VFR hoặc IFR phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp về thời gian và mực bay khi bay qua mỗi điểm báo cáo bắt buộc quy định, cùng với các thông tin khác theo yêu cầu, trừ khi đã thông báo trước với cơ sở điều hành bay.

		2. Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo các vị trí bổ sung hoặc các khoảng cách khi cơ sở điều hành bay yêu cầu.
2. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Bay không đúng tuyến đường bay theo quy định;		Điều 646 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người chỉ huy tàu bay trong chuyến bay có kiểm soát phải thực hiện các nhiệm vụ sau, trong phạm vi khả năng cho phép của tàu bay: a) Khi khai thác trên tuyến đường bay có dịch vụ ATC, bay dọc theo đường tâm xác định của tuyến đường bay đó; b) Khi khai thác trên bất kỳ tuyến đường bay nào khác, bay thẳng giữa các thiết bị dẫn đường và/hoặc các điểm xác định tuyến đường bay đó.
b) Điều khiển tàu bay trên khu vực dân cư không đúng quy định;		Điều 28 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 2. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cho phép, tàu bay không được bay: a) Trên khu vực đông dân cư, nơi tập trung đông người hoặc công trình quan trọng ở độ cao thấp hơn 300 m (1 000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong phạm vi bán kính 600 m tính từ vị trí ước tính của tàu bay; b) Ngoài khu vực quy định tại điểm a khoản này, ở độ cao thấp hơn 150 m (500 ft) so với mặt đất hoặc mặt nước. 3. Khi bay trên khu vực đông dân cư, trừ trường hợp bay ở độ cao cho phép, tổ lái phải bảo đảm tàu bay có thể hạ cánh trong

		tình huống khẩn cấp mà không gây nguy hiểm cho người hoặc tài sản trên mặt đất.
c) Điều khiển tàu bay kéo tàu bay khác hoặc vật thể khác, bay nhào lộn, bay tốp không đúng quy định;		Điều 28 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 5. Tàu bay chỉ được kéo tàu bay khác hoặc vật thể khác khi đáp ứng điều kiện theo quy định và tuân thủ huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở ATS liên quan. 7. Tàu bay chỉ được bay nhào lộn khi đáp ứng điều kiện theo quy định của cơ quan có thẩm quyền và tuân thủ huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở ATS liên quan. 8. Tàu bay chỉ được bay tốp khi có thỏa thuận trước giữa những người chỉ huy tàu bay tham gia tốp bay và đáp ứng điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định.
d) Nhảy dù, thả dù từ tàu bay không đúng quy định;		Điều 28 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 6. Trừ trường hợp khẩn nguy, việc nhảy dù, thả dù chỉ được thực hiện khi đáp ứng điều kiện theo quy định và tuân thủ huấn lệnh, chỉ dẫn của cơ sở ATS liên quan.
d) Điều khiển tàu bay gần tàu bay khác không đảm bảo khoảng cách;		Điều 29 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: Tổ lái không được điều khiển tàu bay hoạt động gần tàu bay khác đến mức có nguy cơ va chạm.
e) Sử dụng đèn tàu bay không đúng quy định;		Điều 31 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Từ khi mặt trời lặn đến khi mặt trời mọc hoặc trong các điều kiện được quy định, tàu bay phải bật đèn theo chế độ khai thác phù hợp để tránh va chạm và bảo đảm nhận biết. 2. Đèn trên tàu bay không được sử dụng theo cách có thể gây hiểu nhầm đối với các đèn hàng không khác hoặc làm giảm hiệu quả của các tín hiệu, đèn dẫn đường hàng không.
g) Điều khiển tàu bay bay không phù hợp với		Điều 33 Nghị định 222/2026/NĐ-CP:

quỹ đạo bay hoặc không tránh quỹ đạo bay của các tàu bay khác hoạt động trên sân bay hoặc trong khu vực lân cận sân bay; h) Điều khiển tàu bay không tuân thủ phương thức bay cho sân bay khi tiếp cận, hạ cánh hoặc cất cánh theo quy định; i) Điều khiển tàu bay thực hiện vòng lượn trái khi tiếp cận để hạ cánh và sau khi cất cánh, hạ cánh hoặc cất cánh không đúng quy định;		Khi tàu bay hoạt động trên sân bay hoặc trong khu vực lân cận sân bay, tổ lái phải: 2. Bay phù hợp với quỹ đạo bay của các tàu bay khác hoặc tránh quỹ đạo bay của các tàu bay đó. 3. Tuân thủ phương thức bay được quy định cho sân bay khi tiếp cận, hạ cánh hoặc cất cánh, trừ khi cơ sở ATS có chỉ dẫn khác. 4. Thực hiện vòng lượn trái khi tiếp cận để hạ cánh và sau khi cất cánh, trừ trường hợp phương thức bay được công bố hoặc cơ sở ATS quy định khác. 5. Hạ cánh hoặc cất cánh ngược gió, trừ khi cơ sở ATS đánh giá hướng khác thích hợp hơn để bảo đảm an toàn.
k) Không tuân thủ tín hiệu hoặc sử dụng tín hiệu không đúng theo quy định;		Điều 35 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Tổ lái phải nhận biết, hiểu và tuân thủ các tín hiệu hàng không được áp dụng. 2. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất kỳ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo chỉ dẫn tương ứng với tín hiệu đó theo quy định. 3. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, đúng mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu quy định. Điều 76 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 1. Khi quan sát hoặc nhận được bất kỳ tín hiệu nào quy định tại Phụ lục XIX, người lái tàu bay phải thực hiện hành động phù hợp với tín hiệu đó.
l) Không thực hiện việc quan sát, giám sát, kiểm soát hoạt động bay theo quy định.		Điều 90 Thông tư 47/2026/TT-BXD: 2. Trách nhiệm quan sát, giám sát và kiểm soát hoạt động bay a) Kiểm soát viên không lưu tại đài kiểm

		soát không lưu phải duy trì việc quan sát, theo dõi liên tục đối với toàn bộ hoạt động bay tại sân bay và vùng trời sân bay, cũng như hoạt động của phương tiện, người trên khu vực hoạt động tại sân bay. b) Việc quan sát, theo dõi được thực hiện bằng quan sát trực tiếp từ vị trí làm việc của đài kiểm soát không lưu; trường hợp có hệ thống giám sát không lưu hoặc hệ thống giám sát hình ảnh hoặc hệ thống kỹ thuật tương đương được phê duyệt thì được sử dụng để hỗ trợ việc quan sát, theo dõi. c) Hoạt động kiểm soát không lưu tại sân bay phải tuân thủ quy trình, phương thức kiểm soát không lưu, quy tắc bay trong tài liệu khai thác. d) Trường hợp trong một vùng kiểm soát có từ hai sân bay trở lên, hoạt động bay tại các sân bay trong vùng kiểm soát đó phải được phối hợp để bảo đảm các vòng lượn sân bay, đường cất hạ cánh và khu vực hoạt động không xung đột với nhau.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:		
a) Điều khiển tàu bay gây nguy hiểm cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác;		Điều 28 Nghị định 222/2026/ NĐ-CP: 1. Tổ lái không được điều khiển tàu bay gây nguy hiểm cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác.
b) Điều khiển tàu bay bay vào khu vực cấm bay không đúng quy định;		Điều 28 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 10. Tàu bay không được bay vào khu vực cấm bay đã được công bố, trừ chuyển bay thực hiện mục đích công vụ hoặc chuyển bay được cơ quan có thẩm quyền cho phép; hoạt động trong khu vực hạn chế

		bay phải tuân thủ quy định của cơ quan có thẩm quyền và đáp ứng các yêu cầu tại Điều 6 Nghị định này.
c) Thực hiện chuyến ở độ cao hoặc trường hợp không được phép theo quy định;		Điều 43 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Chuyến bay VFR được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn. 2. Trong khoảng thời gian khác, chuyến bay VFR chỉ được thực hiện khi được Cục Hàng không Việt Nam cho phép hoặc được Cục Hàng không Việt Nam công bố đối với khu vực, sân bay, loại hình khai thác tương ứng và phải đáp ứng đồng thời các điều kiện sau đây: a) Đã nộp kế hoạch bay không lưu trong trường hợp pháp luật quy định phải nộp; b) Duy trì liên lạc hai chiều liên tục với cơ sở ATS liên quan khi hoạt động trong khu vực phải thiết lập liên lạc; c) Tuân thủ điều kiện khí tượng tối thiểu áp dụng cho chuyến bay VFR ban đêm; d) Tuân thủ độ cao tối thiểu quy định tại Điều 28 Nghị định này. Điều 51 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cho phép, chuyến bay IFR không được hoạt động thấp hơn độ cao tối thiểu do Cục Hàng không Việt Nam công bố. Điều 45 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Trừ trường hợp được Cục Hàng không Việt Nam cho phép, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR không được hoạt động cao hơn mực bay FL195, ở tốc độ cận âm hoặc siêu âm hoặc cách bờ biển trên 180

		km trong vùng trời có kiểm soát. 2. Không cấp phép cho hoạt động bay VFR trên mực bay FL290 tại khu vực áp dụng mức phân cách cao tối thiểu 300 m (1 000 ft) đối với các hoạt động bay trên mực bay FL290.
d) Không thiết lập, duy trì liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu theo quy định.		Điều 40 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Tổ lái phải duy trì liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ sở ATS trong các vùng trời, khu vực hoặc giai đoạn bay mà việc liên lạc là bắt buộc. 2. Trường hợp mất liên lạc, tổ lái phải thực hiện theo quy định, phương thức được công bố và các quy tắc áp dụng đối với từng loại chuyến bay. Điều 52 Nghị định 222/2026/NĐ-CP: 1. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR phải duy trì liên lạc với cơ sở ATS liên quan theo quy định đối với loại vùng trời đang hoạt động. Điều 645 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR phải liên tục duy trì liên lạc thoại không địa trên kênh liên lạc phù hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ quan ATS phù hợp khi cần thiết trừ khi có quy định của cơ quan ATS liên quan đến điều hành tại các sân bay. 3. Tàu bay phải duy trì liên lạc thoại không địa sau khi thiết lập thông tin liên lạc với người lái bằng truyền cơ sở dữ liệu được thiết lập.
4. Hình thức xử phạt bổ sung:		
Tước quyền sử dụng giấy phép, nâng định nhân viên hàng không đối với hành vi vi phạm hành chính quy định tại các điểm a, b,		

c, d, đ, g, h, i, k khoản 2 và khoản 3 Điều này.		
Mục 6. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG KHÔNG, HÀNG KHÔNG CHUYÊN DỪNG VÀ HOẠT ĐỘNG HÀNG KHÔNG CHUNG	Mục 6. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG VÀ HOẠT ĐỘNG HÀNG KHÔNG CHUNG	
Điều 23. Vi phạm quy định về thành lập doanh nghiệp vận tải hàng không, hàng không chuyên dừng và hoạt động hàng không chung	Điều 22. Vi phạm quy định về thành lập doanh nghiệp vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung	
1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không đăng ký điều lệ vận chuyển hàng không với cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	
a) Không thực hiện thông báo cho cơ quan có thẩm quyền theo quy định khi có những thay đổi phải thông báo;	b) [59] Không thông báo với cơ quan có thẩm quyền theo quy định khi có những thay đổi phải thông báo; nội dung thông báo;	Điều 13 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không phải thông báo đến Cục Hàng không Việt Nam trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày thực hiện một trong các nội dung sau: 1. Thay đổi nội dung của Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp, chấm dứt hoạt động của doanh nghiệp theo quy định của <u>Luật Doanh nghiệp</u> . 2. Thay đổi tổ chức bộ máy theo quy định tại Điều 8 Nghị định này. 3. Thay đổi thành viên bộ máy điều hành. 4. Thay đổi cổ đông chiếm giữ từ 5% vốn điều lệ trở lên.
	c) [60] Không niêm yết hoặc công bố công khai đường dây nóng theo quy định.	
c) Không có Điều lệ vận chuyển hàng không theo quy định;		Điều 50 Luật HKDDVN: 2. Hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm ban hành, công bố Điều lệ vận chuyển và thông báo cho cơ quan có
d) Không công bố điều lệ vận chuyển hàng		

không.		thẩm quyền Điều 15 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 1. Hãng hàng không Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ có trách nhiệm ban hành, công bố Điều lệ vận chuyển hàng không.
2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với hành vi thực hiện hoạt động hàng không chung mà không có Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động do cơ quan có thẩm quyền cấp.	2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với hành vi thực hiện hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại mà không có Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động do cơ quan có thẩm quyền cấp.	Điều 63 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam: 3. Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải đăng ký hoạt động theo quy định. Điều 54 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 1. Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung được cấp cho tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung theo quy định của pháp luật.
3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Kinh doanh hàng không chuyên dùng mà không có Giấy phép kinh doanh do cơ quan có thẩm quyền cấp;	3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với hành vi kinh doanh hàng không chung mà không có Giấy phép kinh doanh do cơ quan có thẩm quyền cấp.	Điều 49 Luật HKDDVN: 1. Vận tải hàng không là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng, bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dùng. Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 3. Doanh nghiệp cấp Giấy phép kinh doanh vận tải hàng không với loại hình vận tải thương mại thường lệ thì được phép kinh doanh loại hình vận tải thương mại không thường lệ.
b) Thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cấp quyền vận chuyển hàng không.		Điều 51 Luật HKDDVN: 2. Hãng hàng không thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại và cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại thường lệ sau khi được cơ quan có thẩm quyền cấp quyền vận chuyển hàng không.
	4. Phạt tiền từ 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng)	Điều 6 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 5. Số lượng tàu bay tối thiểu duy trì trong

	đối với hành vi không duy trì đủ điều kiện cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không và Giấy phép kinh doanh hàng không chung.	suốt quá trình kinh doanh vận tải hàng không thương mại:
4. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng đối với hành vi cung cấp dịch vụ vận tải hàng không, hàng không chuyên dùng khi chưa được cấp quyền vận chuyển hàng không.	5. Phạt tiền từ 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đến 100.000.000 đồng (một trăm triệu đồng) đối với hành vi kinh doanh vận chuyển hàng không khi chưa được cấp quyền vận chuyển hàng không.	Điều 51 Luật HKDDVN: 1. Quyền vận chuyển hàng không là quyền khai thác vận tải hàng không thương mại được cấp cho hãng hàng không. 2. Hãng hàng không thực hiện các hoạt động và cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại thường lệ sau khi được cơ quan có thẩm quyền cấp quyền vận chuyển hàng không.
Điều 24. Vi phạm quy định về khai thác vận chuyển hàng không, hàng không chuyên dùng và hoạt động hàng không chung	Điều 23. Vi phạm quy định về khai thác vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung	
1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không báo cáo số liệu vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng, hoạt động hàng không chung theo quy định; không báo cáo số liệu chuyển bay chậm chuyển, hủy chuyển theo quy định;	a) Không báo cáo số liệu vận chuyển hàng không cho cơ quan có thẩm quyền theo quy định;	Điều 5 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 2. Báo cáo số liệu vận tải hàng không, hoạt động hàng không chung thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng Điều 11 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Hãng hàng không Việt Nam báo cáo: a) Cảng vụ hàng không: số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-3 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này; b) Cảng vụ hàng không và Cục Hàng không Việt Nam: số liệu chuyển bay chậm chuyển, hủy chuyển của hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-4 tại Phụ lục I ban

		hành kèm theo Thông tư này; c) Cục Hàng không Việt Nam: số liệu vận tải hàng không thương mại theo Mẫu HHK-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này và số liệu ước vận tải hàng không thương mại theo Mẫu HHK-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. 2. Hãng hàng không nước ngoài trực tiếp hoặc thông qua tổ chức, cá nhân được ủy quyền báo cáo Cảng vụ hàng không: số liệu vận tải hàng không thương mại theo từng chuyến bay tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu HHK-3 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. Điều 13 Thông tư 48/2026/TT-BXD: Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay báo cáo Cục Hàng không Việt Nam số liệu hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng theo từng chuyến bay theo Mẫu QLB-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.
b) Không báo cáo số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến, số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam theo quy định;		Điều 12 Thông tư 48/2026/TT-BXD: Người khai thác cảng hàng không báo cáo Cảng vụ hàng không: 1. Tổng hợp số liệu chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến của các hãng hàng không Việt Nam tại cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CHK-1 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. 2. Số liệu thông qua các cảng hàng không Việt Nam theo Mẫu CHK-2 tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.
c) Không thực hiện chế độ báo cáo định kỳ về việc duy trì các điều kiện kinh doanh vận tải hàng không, hàng không chuyên dùng và		Điều 5 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 3. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không thương mại, kinh doanh hàng

hoạt động hàng không chung theo quy định;		không chuyên dùng và các tổ chức, cá nhân hoạt động hàng không chung thực hiện chế độ báo cáo định kỳ về việc duy trì các điều kiện kinh doanh vận tải hàng không và hoạt động hàng không chung
	b) Không thực hiện đúng chế độ báo cáo về hoạt động đại diện, bán vé cho hãng hàng không nước ngoài với cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	
d) Không thông báo việc thành lập Văn phòng đại diện, Chi nhánh tại Việt Nam theo quy định.		Điều 18 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 1. Hãng hàng không nước ngoài được thành lập Văn phòng đại diện, Chi nhánh tại Việt Nam theo quy định của pháp luật về thương mại và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và có trách nhiệm thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam về việc thành lập Văn phòng đại diện, Chi nhánh tại Việt Nam để Cục Hàng không Việt Nam thực hiện việc quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.
	c) Thực hiện hợp đồng hợp tác liên quan đến quyền vận chuyển hàng không mà không được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt;	
	d) Thực hiện liên danh với nhau trên các đường bay quốc tế đi, đến Việt Nam mà lịch bay liên danh chưa được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam phê duyệt;	
	đ) Không làm thủ tục đề nghị cấp lại khi thay đổi nội dung của Giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài theo quy định;	
đ) Không gửi quy trình phục vụ hành khách cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định.	e) Không gửi quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	Điều 34 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 1. Hãng hàng không Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại

		thường lệ phải xây dựng quy trình phục vụ hành khách và thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam, các Cảng vụ hàng không bao gồm các sửa đổi, bổ sung (nếu có) để tổ chức giám sát việc thực hiện.
	g) [61] Không thông báo hoạt động của văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài với cơ quan nhà nước có thẩm quyền kể từ ngày được cấp Giấy phép theo quy định;	
	h) [62] Không hoạt động tại trụ sở kể từ ngày được cấp Giấy phép mở Văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài; không đăng tin trên một tờ báo được phát hành tại Việt Nam theo quy định;	
	i) [63] Không thông báo cho cơ quan có thẩm quyền trong trường hợp thay đổi nhân sự là người nước ngoài.	
2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Thực hiện hoạt động sinh lời trực tiếp tại Việt Nam, giao kết hợp đồng, sửa đổi, bổ sung hợp đồng đã giao kết không đúng quyền và nghĩa vụ của văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài;	
a) Không có quy trình phục vụ hành khách;	b) Không có quy trình phục vụ hành khách tại cảng hàng không;	Điều 34 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 1. Hãng hàng không Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ phải xây dựng quy trình phục vụ hành khách và thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam, các Cảng vụ hàng không bao gồm các sửa đổi, bổ sung (nếu có) để tổ chức giám sát việc thực hiện.
b) Thực hiện không đúng quy định về giá cước vận chuyển hàng không.	c) Thực hiện không đúng quy định về giá cước vận chuyển hàng không;	

	d) Sơn hoặc gắn thương hiệu trên tàu bay gây nhầm lẫn với tàu bay của hãng hàng không khác.	
	3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 50.000.000 đồng (năm mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé tại Việt Nam mà không có Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;	
	b) Xuất vận đơn hàng không thứ cấp mà không có Giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp.	
3. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng đến 80.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đến 80.000.000 đồng (tám mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Mua, bán, cho, nhận quyền vận chuyển hàng không;	a) Kinh doanh vận chuyển hàng không vi phạm quy định về quyền vận chuyển hàng không đã được cấp; mua, bán, chuyển nhượng quyền vận chuyển hàng không;	Điều 12 Luật HKDDVN: 12. Mua, bán, cho, nhận quyền vận chuyển hàng không;
b) Sử dụng thương hiệu gây nhầm lẫn với hãng hàng không khác hoặc sử dụng thương hiệu của hãng hàng không khác cho hoạt động khai thác vận tải hàng không thương mại không đúng quy định;		Điều 12 Luật HKDD VN: 12. .. sử dụng thương hiệu, bao gồm tên thương mại và nhãn hiệu gây nhầm lẫn với doanh nghiệp hàng không khác. Điều 14 Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 2. Hãng hàng không Việt Nam không được: a) Sử dụng thương hiệu gây nhầm lẫn với hãng hàng không khác; b) Sử dụng thương hiệu của hãng hàng không khác cho hoạt động khai thác vận tải hàng không thương mại, trừ các trường hợp được quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này.
c) Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, chất thải hạt nhân và công cụ hỗ trợ mà không được	b) Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, chất thải hạt nhân và công cụ hỗ trợ mà không được	Điều 61 Luật HKDDVN: 3. Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với

phép của cơ quan có thẩm quyền.	phép của cơ quan có thẩm quyền.	vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ chỉ được thực hiện khi cơ quan có thẩm quyền cấp phép.
Điều 25. Vi phạm quy định về hoạt động vận chuyển hàng không, hàng không chuyên dùng và hoạt động hàng không chung	Điều 24. Vi phạm quy định về hoạt động vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi đánh dấu, dán nhãn hàng hóa nguy hiểm không đúng quy định khi vận chuyển bằng đường hàng không.	1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với hành vi dán nhãn, ghi ký nhãn hiệu hàng hóa nguy hiểm trên bao bì không đúng quy định khi vận chuyển bằng đường hàng không.	Điều 1009 Thông tư số 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay phải bảo đảm: 1. Các kiện hàng, lô hàng và công te nơ vận chuyển được dán nhãn theo đúng quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật (Doc 9284) của ICAO. 2. Các kiện hàng, lô hàng và công te nơ vận chuyển được đánh dấu rõ các thông tin sau: a) Tên vận chuyển phù hợp của hàng hóa chứa bên trong; b) Mã số Liên hợp quốc (mã số UN), nếu có; c) Các ký nhãn hiệu khác theo quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật (Doc 9284) của ICAO. 3. Các bao bì được sản xuất theo tiêu chuẩn kỹ thuật phải được đánh dấu phù hợp với các quy định của Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật (Doc 9284) của ICAO.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Không điền đầy đủ, chính xác thông tin về hàng hóa nguy hiểm vào Tờ khai của người gửi hàng và các tài liệu vận chuyển;	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây: a) Gửi hàng hóa nguy hiểm mà không khai báo hoặc khai báo sai;	Điều 1027 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người gửi hàng phải tuân thủ các yêu cầu của Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật khi thực hiện việc gửi hàng hóa nguy hiểm. 2. Trước khi gửi kiện hàng hoặc lô hàng chứa hàng hóa nguy hiểm để vận chuyển

		bằng đường hàng không, người gửi hàng phải bảo đảm: đ) Tờ khai của người gửi hàng và các tài liệu vận chuyển được điền đầy đủ.
b) Sử dụng bao bì, đóng gói hàng hóa nguy hiểm không đúng quy định khi vận chuyển bằng đường hàng không;	b) Đóng gói bao bì hàng hóa nguy hiểm không đúng quy định khi vận chuyển bằng đường hàng không.	Điều 1008 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình khai thác để bảo đảm hàng hóa nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không được đóng gói bằng bao bì theo đúng quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật. 2. Bao bì sử dụng để vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường hàng không phải đáp ứng các yêu cầu sau:
c) Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm mà không có tài liệu vận chuyển hàng hóa nguy hiểm theo quy định;		Điều 1010 Thông tư 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay phải bảo đảm: 1. Hàng hóa nguy hiểm vận chuyển bằng đường hàng không phải có tài liệu vận chuyển hàng hóa nguy hiểm đi kèm. 2. Tài liệu vận chuyển hàng hóa nguy hiểm phải có nội dung xác nhận và chữ ký của người gửi hàng đối với hàng hóa nguy hiểm đề nghị vận chuyển:
d) Không sử dụng Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm theo quy định.		Điều 1011 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác tàu bay hoặc người được người khai thác tàu bay ủy quyền chấp nhận hàng hóa nguy hiểm phải sử dụng Bảng kiểm tra chấp nhận vận chuyển bảo đảm các yêu cầu sau: a) Cho phép kiểm tra toàn bộ các thông tin chi tiết đối với lô hàng hóa nguy hiểm; b) Được thiết lập dưới dạng phù hợp để ghi nhận kết quả kiểm tra bằng phương pháp thủ công, cơ học hoặc hệ thống máy tính.

3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc giảm giá vé cho người cao tuổi, người khuyết tật đi tàu bay theo quy định;	a) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng việc giảm giá vé cho người cao tuổi, người khuyết tật đi tàu bay theo quy định;	- Điều 5 Nghị định số 06/2011/NĐ-CP ngày 14/1/2011 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của người cao tuổi - Điều 12 Nghị định 28/2012/NĐ-CP ngày 10/4/2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật người khuyết tật
b) Từ chối chuyên chở công cụ, thiết bị hỗ trợ của hành khách đặc biệt hoặc thu tiền chuyên chở công cụ, thiết bị hỗ trợ của hành khách đặc biệt không đúng quy định;	b) Từ chối chuyên chở công cụ, thiết bị hỗ trợ của hành khách đặc biệt hoặc thu tiền chuyên chở công cụ, thiết bị hỗ trợ của hành khách đặc biệt không đúng quy định;	
c) Thu tiền đối với các dịch vụ ưu tiên cho hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc;	c) Thu tiền đối với dịch vụ xe lăn tại nhà ga; dịch vụ phục vụ hành khách là người già yếu, khiếm thị, khiếm thính;	Điều 9 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 2. Hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ không được thu các khoản đối với các dịch vụ ưu tiên cho hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển sau đây: a) Dịch vụ xe lăn tại nhà ga; b) Dịch vụ xe nâng tại cảng hàng không; c) Dịch vụ hỗ trợ làm thủ tục hàng không, nối chuyển, hỗ trợ lên xuống tàu bay, vận chuyển thiết bị hỗ trợ di chuyển và hỗ trợ làm thủ tục kiểm tra an ninh, hải quan, xuất nhập cảnh.
d) Không cung cấp thông tin để hiển thị thông tin liên quan đến chuyến bay trên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay theo quy định; đ) Hiển thị thông tin liên quan đến chuyến bay trên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay không đúng theo quy định;		Điều 9 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ cơ bản tại nhà ga: a) Cung cấp thông tin cho người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất để hiển thị

		thông tin liên quan đến chuyến bay sử dụng ngôn ngữ bằng tiếng Việt và tiếng Anh trên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay. Thông tin bao gồm các nội dung sau: số hiệu chuyến bay, điểm đi, điểm đến, quầy làm thủ tục, thời gian đi, đến dự kiến theo lịch bay căn cứ, cửa khởi hành đối với chuyến bay đi, băng chuyền hành lý đối với chuyến bay đến, tình trạng chuyến bay (bao gồm chuyến bay bị chậm, chuyến bay bị hủy, thay đổi cửa ra tàu bay);
e) Không cung cấp thông tin cho hành khách về quyền lợi của hành khách trong trường hợp chuyến bay bị chậm, chậm có hành khách trên khoang, chuyến bay bị hủy tại khu vực làm thủ tục, cửa khởi hành theo quy định;	đ) Không công bố công khai các trường hợp được bồi thường ứng trước không hoàn lại, mức bồi thường, chi tiết phương thức và thời hạn bồi thường, địa chỉ cụ thể thực hiện việc bồi thường theo quy định;	Điều 15 Nghị định số 208/2026/NĐ-CP: 1. Hãng hàng không Việt Nam kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ có trách nhiệm ban hành, công bố Điều lệ vận chuyển hàng không. Điều lệ vận chuyển hàng không phải có ít nhất những nội dung sau: a) Nghĩa vụ của hãng hàng không trong trường hợp thay đổi lịch bay, chậm chuyến, hủy chuyến, hành khách bị từ chối vận chuyển; Điều 8 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nối chuyến: d) Cung cấp thông tin cho hành khách về quyền lợi của hành khách trong trường hợp chuyến bay bị chậm, chậm có hành khách trên khoang, chuyến bay bị hủy tại khu vực làm thủ tục, cửa khởi hành;
g) Không bố trí nhân viên trợ giúp hành khách chưa làm thủ tục, hỗ trợ hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc theo quy định; không bố trí nhân viên, quầy thông tin, bảng thông tin để hướng dẫn hành khách tạm dừng,	đ) Không bố trí nhân viên trợ giúp hành khách làm thủ tục tại khu vực làm thủ tục trước giờ đóng quầy theo quy định;	Điều 8 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nối chuyến: c) Bố trí nhân viên trợ giúp hành khách chưa làm thủ tục tại khu vực làm thủ tục

nổi chuyển theo quy định;		trước giờ đóng quầy 15 phút và thông tin cho các bộ phận an ninh, xuất nhập cảnh, hải quan để hỗ trợ hành khách lên cửa ra tàu bay đúng giờ; g) Bố trí nhân viên hỗ trợ hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc; h) Bố trí nhân viên, quầy thông tin, bảng thông tin để hướng dẫn hành khách tạm dừng, nổi chuyển tại các cảng hàng không quốc tế thực hiện các thủ tục cần thiết để tiếp tục hành trình. 2. Dịch vụ hành khách tại điểm đến: a) Bố trí nhân viên hỗ trợ hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc;
h) Không bố trí khung đo, cân hành lý xách tay cho hành khách tại các khu vực quầy thủ tục và tại các cửa ra tàu bay theo quy định;		Điều 8 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nổi chuyển: a) Phối hợp với người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách bố trí khung đo, cân hành lý xách tay cho hành khách tại các khu vực quầy thủ tục và tại các cửa ra tàu bay;
i) Không công bố và thực hiện việc mở, đóng quầy, giờ đóng cửa ra tàu bay theo quy định;		Điều 8 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nổi chuyển: b) Công bố và thực hiện việc mở, đóng quầy như sau: thời gian mở quầy đối với các chuyến bay nội địa ít nhất 02 giờ trước giờ đi dự kiến, đối với các chuyến bay quốc tế ít nhất 03 giờ trước giờ đi dự kiến; thời gian đóng quầy (kết thúc tiếp nhận hành khách) đối với chuyến bay nội địa là 40 phút trước giờ đi dự kiến, đối với chuyến bay quốc tế là 50 phút trước giờ đi dự kiến;

		đ) Công bố và thực hiện giờ đóng cửa ra tàu bay không sớm hơn 15 phút trước giờ đi dự kiến;
	e) Không tổ chức giám sát hoạt động đưa hành khách lên tàu bay theo quy định;	
k) Không thực hiện trách nhiệm đối với hành khách tại điểm đến, điểm nối chuyến theo quy định;	g) Không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ trách nhiệm đối với hành khách tại điểm đến, điểm nối chuyến theo quy định;	Điều 8 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Dịch vụ hành khách tại điểm đi, điểm nối chuyến: 2. Dịch vụ hành khách tại điểm đến:
	h) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nghĩa vụ khi vận chuyển hành khách đặc biệt;	
	i) Không cập nhật thông tin chuyến bay bị hủy, bị chậm kéo dài lên hệ thống thông tin của cảng hàng không theo quy định;	
	k) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nguyên tắc về kinh doanh hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính;	
l) Không cung cấp thông tin về nguyên nhân chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định;	l)[64] Không cung cấp thông tin về nguyên nhân hủy chuyến bay, chuyến bay bị chậm kéo dài theo quy định;	Điều 7 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 1. Cung cấp thông tin cho Cảng vụ hàng không, người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác nhà ga hành khách về nguyên nhân chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài ngay sau khi có quyết định hủy chuyến so với lịch bay căn cứ hoặc sau khi dự kiến một chuyến bay bị chậm kéo dài để thực hiện việc kiểm tra, giám sát và cập nhật lên hệ thống màn hình thông tin chuyến bay (FIDS) tại cảng hàng không.
m) Không báo cáo thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại theo quy định.	m)[65] Không báo cáo hoặc báo cáo không đầy đủ về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại theo quy định.	Điều 7 Thông tư 48/2026/TT-BXD: 3. Báo cáo thực hiện nghĩa vụ bồi thường ứng trước không hoàn lại đối với hành khách bị từ chối vận chuyển, chuyến bay bị hủy, chuyến bay bị chậm kéo dài theo Mẫu HHK-5 tại Phụ lục I ban hành kèm

		theo Thông tư này.
4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Chất xếp, phân cách và cố định hàng hóa nguy hiểm không đúng quy định;	a) Thực hiện không đúng quy định về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không;	Điều 61 Luật HKDDVN: 2. Việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và quy định khác của pháp luật có liên quan. Điều 1014 Thông tư số 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay phải xây dựng quy trình chất xếp, phân cách và cố định hàng hóa nguy hiểm như sau: 1. Các kiện hàng hoặc lô hàng chứa hàng hóa nguy hiểm và công-ten-nơ chở vật liệu phóng xạ được chất xếp và cố định. 2. Hàng hóa nguy hiểm được xếp, cách ly, lưu giữ và cố định trên tàu bay. 3. Các kiện hàng hóa nguy hiểm có dán nhãn "Chỉ vận chuyển trên tàu bay chở hàng" phải được vận chuyển bằng tàu bay chở hàng và được chất xếp theo quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật, bảo đảm thành viên tổ bay hoặc người được ủy quyền có thể quan sát, xử lý và phân tách các kiện hàng này khỏi các hàng hóa khác trong chuyến bay nếu kích thước và trọng lượng cho phép. 4. Việc phân tách các bao bì chứa hàng hóa nguy hiểm khi lưu giữ phải tuân thủ quy định sau: a) Không được xếp cạnh nhau hoặc ở vị trí có thể dẫn đến tương tác lẫn nhau khi xảy ra rò rỉ đối với các bao bì chứa các loại hàng hóa nguy hiểm có khả năng

		phản ứng nguy hiểm với nhau; b) Các bao bì chứa chất độc và chất lây nhiễm phải được xếp trên tàu bay theo đúng quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật. 5. Kiện hàng chứa chất phóng xạ được chất xếp lên tàu bay tuân thủ các quy định của Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật và quy định pháp luật Việt Nam về năng lượng nguyên tử. Các bao bì chứa vật liệu phóng xạ phải được chất xếp trên tàu bay bảo đảm khoảng cách cách ly với người, động vật sống và các cuộn phim chưa tráng, đồng thời phải được cố định trong suốt chuyến bay theo quy định tại Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật.
b) Không cung cấp thông tin về hàng hóa nguy hiểm theo quy định;		Điều 1016, 1017, 1018, 1019, 1020, 1021 Thông tư số 51/2026/TT-BXD: Điều 1016 Thông tư số 51/2026/TT-BXD: Người khai thác tàu bay phải: 1. Cung cấp đầy đủ tài liệu hướng dẫn thực hiện, tài liệu tham khảo cho nhân viên phục vụ mặt đất để bảo đảm thực thi chức trách và nhiệm vụ. 2. Các tài liệu và hướng dẫn quy định tại khoản 1 Điều này phải bao gồm cả quy trình hướng dẫn về các hành động khẩn cấp cần thực hiện khi xảy ra tình huống khẩn nguy đối với hàng hóa nguy hiểm. Điều 1017. Cung cấp thông tin cho hành khách Người khai thác tàu bay phải bảo đảm thông tin được phổ biến rộng rãi theo quy định của Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật nhằm cảnh báo hành khách về các loại

		hàng hóa bị cấm mang lên tàu bay. Điều 1018. Cung cấp thông tin cho người gửi hàng Người khai thác tàu bay phải bảo đảm thông tin được phổ biến theo quy định của Tài liệu Hướng dẫn kỹ thuật để người gửi hàng hóa nguy hiểm có đầy đủ thông tin thực hiện trách nhiệm của mình, các hành động phải thực hiện khi xảy ra các tình huống khẩn cấp đối với hàng hóa nguy hiểm. Điều 1019. Cung cấp thông tin cho nhân viên tại các điểm tiếp nhận Người khai thác tàu bay và công ty phục vụ hàng hóa, công ty phục vụ mặt đất phải bảo đảm các thông báo được niêm yết công khai tại các điểm tiếp nhận hàng hóa, cung cấp thông tin về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, bao gồm cả các hành động phải thực hiện khi xảy ra tình huống khẩn cấp đối với hàng hóa nguy hiểm. Điều 1020. Cung cấp thông tin cho thành viên tổ bay Người khai thác tàu bay phải cung cấp các thông tin hướng dẫn được quy định cụ thể trong Tài liệu hướng dẫn khai thác để thành viên tổ bay thực hiện trách nhiệm đối với việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, bao gồm cả các hành động phải thực hiện khi xảy ra tình huống khẩn cấp đối với hàng hóa nguy hiểm Điều 1021. Cung cấp thông tin cho người chỉ huy tàu bay Người khai thác tàu bay phải bảo đảm cung cấp cho người chỉ huy tàu bay các thông tin bằng văn bản theo quy định tại
--	--	--

		Tài liệu hướng dẫn khai thác khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trong thời gian sớm nhất có thể trước khi tàu bay khởi hành.
c) Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm khi chưa được cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn;		Điều 42 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 2. Người khai thác tàu bay được vận chuyển hàng hóa nguy hiểm khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.
d) Vận chuyển hành khách bị cấm vận chuyển, trừ trường hợp được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;	b) Vận chuyển hành khách bị cấm vận chuyển, trừ trường hợp được phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;	Điều 21 Nghị định 215/2026/NĐ-CP
đ) Không thực hiện nghĩa vụ theo quy định trong trường hợp vận chuyển bị gián đoạn, bị chậm, chuyến bay bị hủy, khởi hành sớm, hành khách bị từ chối vận chuyển;	c) Không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ nghĩa vụ theo quy định trong trường hợp vận chuyển bị gián đoạn, bị chậm, chuyến bay bị hủy, khởi hành sớm, hành khách bị từ chối vận chuyển;	Điều 53 Luật HKDDVN: 2. Nghĩa vụ của người vận chuyển khi vận chuyển hành khách bao gồm: d) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển mà không phải do lỗi của hành khách thì người vận chuyển phải thông báo kịp thời, xin lỗi hành khách, bảo đảm việc ăn, nghỉ, đi lại và chịu các chi phí có liên quan trực tiếp phù hợp với thời gian phải chờ đợi tại cảng hàng không; đ) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển do lỗi của người vận chuyển thì ngoài việc thực hiện nghĩa vụ quy định tại điểm c và điểm d khoản này, người vận chuyển phải thu xếp hành trình phù hợp cho hành khách hoặc hoàn trả lại tiền phân vé chưa sử dụng theo yêu cầu của hành khách mà không được thu bất

		kỳ một khoản tiền liên quan nào; e) Trường hợp do lỗi của người vận chuyển, hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị huỷ hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài thì người vận chuyển có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ quy định tại các điểm c, d và đ khoản này và phải trả một khoản bồi thường ứng trước không hoàn lại cho hành khách bằng tiền hoặc chứng từ khác có giá trị tương đương. Trường hợp phải bồi thường thiệt hại theo trách nhiệm dân sự của người vận chuyển thì khoản bồi thường này được trừ vào khoản bồi thường theo trách nhiệm dân sự;
	d) Không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nghĩa vụ trong trường hợp hành lý, hàng hóa bị hư hỏng, bị mất, bị thất lạc;	
e) Từ chối vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa không đúng quy định;	đ) Từ chối vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa không đúng quy định;	Điều 54 Luật HKDDVN: Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hành khách trong các trường hợp sau đây: 1. Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển nhận thấy việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho hành khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay; 2. Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh; 3. Hành khách không chấp hành quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác vận tải hàng không; 4. Hành khách có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây

		ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác; 5. Hành khách sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác đến mức không làm chủ được hành vi; 6. Vì lý do an ninh; 7. Theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Điều 58 Luật HKDDVN: Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hàng hóa trong các trường hợp sau đây: 1. Hàng hóa được vận chuyển không đúng với loại hàng hóa đã thỏa thuận; 2. Người gửi hàng không tuân thủ điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyển về bao bì, đóng gói, ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; 3. Hàng hóa bị từ chối vận chuyển vì lý do quốc phòng, an ninh. Điều 20 Nghị định 215/2026/NĐ-CP Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển các hành khách sau đây vì lý do an ninh: 1. Trường hợp hành khách quy định tại điểm a khoản 1 Điều 19 của Nghị định này. 2. Trường hợp không đáp ứng được quy định tại khoản 4 Điều 19 của Nghị định này. 3. Trường hợp hành khách bị từ chối nhập cảnh nhưng không tự nguyện về nước không do hãng hàng không vận chuyển vào Việt Nam. 4. Theo yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam hoặc nước ngoài.
--	--	---

g) Không thực hiện vận chuyển hành khách là người khuyết tật theo quy định;	e) Không thực hiện vận chuyển hành khách là người khuyết tật theo quy định.	
h) Tiết lộ trái phép thông tin hành khách, người sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.		Điều 12 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam: 11. Tiết lộ trái phép thông tin hành khách, người sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.
5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Vận chuyển hành lý không đi cùng hành khách, trừ các trường hợp được phép theo quy định;	a) Vận chuyển hành lý không đi cùng hành khách, trừ các trường hợp được phép theo quy định;	Điều 32 Nghị định 208/NĐ-CP: 2. Hành lý của mỗi hành khách phải được vận chuyển cùng với hành khách trên một chuyến bay, trừ các trường hợp sau đây: a) Vận chuyển hành lý thất lạc; b) Hành lý bị giữ lại vì lý do an toàn, an ninh và khai thác của chuyến bay; c) Vận chuyển túi ngoại giao, túi lãnh sự; d) Hành khách bị chết trong tàu bay và thi thể đã được đưa khỏi tàu bay; đ) Hành lý được vận chuyển như hàng hóa bao gồm hành lý gửi trước và sau của người xuất nhập cảnh; e) Các trường hợp bất khả kháng. Điều 15 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 3. Hành lý ký gửi đã chất xếp lên tàu bay nhưng không có hành khách đi cùng trên chuyến bay phải được đưa xuống khỏi tàu bay trước khi chuyến bay khởi hành trừ trường hợp được xác định là hành lý ký gửi được phép chuyên chở không cùng hành khách theo quy định. Dữ liệu thông tin về hành lý ký gửi chuyên chở không cùng hành khách phải được người khai thác tàu bay cập nhật, lưu giữ theo thời gian quy định.

		Điều 24 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Hành lý của mỗi hành khách phải được vận chuyển cùng với hành khách trên một chuyến bay, trừ các trường hợp sau đây:
	b) Tổ chức các sự kiện trên tàu bay có thể gây uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không mà không được phép của cơ quan có thẩm quyền;	
b) Chất, xếp hàng hóa không đúng quy định;	c) Chất, xếp hàng hóa không đúng quy định;	
c) Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi không đến giới hạn trách nhiệm theo quy định.	d) Mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi không đến giới hạn trách nhiệm theo quy định;	Điều 62 Luật HKDDVN: 1. Người vận chuyển phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển đối với các thiệt hại sau đây: a) Tính mạng, sức khỏe của hành khách; b) Mất, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành lý; c) Các thiệt hại khác do vận chuyển chậm. 2. Người khai thác tàu bay phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của mình.
	đ) Không thực hiện đúng theo giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp.	Luật HKDDVN không quy định vận đơn hàng không thứ cấp
6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với hành vi không mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc không thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi.	6. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với hành vi không mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự hoặc không thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đối với hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi.	Điều 62 Luật HKDDVN: 1. Người vận chuyển phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển đối với các thiệt hại sau đây: a) Tính mạng, sức khỏe của hành khách; b) Mất, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành

		lý; c) Các thiệt hại khác do vận chuyển chậm. 2. Người khai thác tàu bay phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của mình.
7. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng đến 70.000.000 đồng đối với hành vi vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng mà không được phép hoặc không có Giấy phép kinh doanh vận tải hàng không.	7. Phạt tiền từ 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đến 70.000.000 đồng (bảy mươi triệu đồng) đối với hành vi vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi vì mục đích thương mại mà không được phép hoặc không có Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không.	Điều 49 Luật HKDDVN: 1. Vận tải hàng không là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng, bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dùng. Nghị định 208/2026/NĐ-CP: 3. Doanh nghiệp cấp Giấy phép kinh doanh vận tải hàng không với loại hình vận tải thương mại thường lệ thì được phép kinh doanh loại hình vận tải thương mại không thường lệ.
8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	8. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
a) Buộc thực hiện biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường đối với các hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b khoản 2 và các điểm b khoản 4 Điều này.	a) Buộc thực hiện biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường đối với các hành vi vi phạm quy định tại khoản 2 và điểm a khoản 4 Điều này;	
b) Buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm b, c khoản 3 Điều này.	b) Buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm b, c khoản 3 Điều này.	
Mục 7. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG	Mục 7. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ AN NINH HÀNG KHÔNG	Theo Nghị định khác do chuyển đổi chức năng, nhiệm vụ
Điều 26. Vi phạm quy định về quản lý, sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không và giấy tờ tùy thân	Điều 25. Vi phạm quy định về quản lý, sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không và giấy tờ tùy thân [66]	
1. Phạt tiền từ 500.000 đồng đến 1.000.000	1. Phạt cảnh cáo đối với vi phạm lần đầu và phạt	

đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	tiền từ 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) đến 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đối với trường hợp tái phạm hoặc vi phạm hành chính nhiều lần đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Sử dụng thẻ kiểm soát an ninh hàng không mà không đúng phạm vi ghi trên thẻ;	a) Sử dụng thẻ kiểm soát an ninh hàng không mà không đúng phạm vi ghi trên thẻ;	
b) Vào, ra và hoạt động tại khu vực hạn chế mà không có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không theo quy định.	b) Không đeo thẻ kiểm soát an ninh hàng không theo quy định khi làm nhiệm vụ trong khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay.	Điều 7 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 4. Người, phương tiện vào, ra và hoạt động tại khu vực hạn chế phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không do cơ quan có thẩm quyền cấp, trừ trường hợp là hành khách đi tàu bay hoặc trong trường hợp khẩn nguy an ninh, an toàn tại cảng hàng không. Điều 10 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Người, phương tiện khi ra, vào và hoạt động tại khu vực hạn chế phải có thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không, thẻ giám sát viên an ninh hàng không do cơ quan, đơn vị có thẩm quyền cấp được phép ra, vào khu vực đó. 2. Thẻ phải đeo ở vị trí phía trước ngực bảo đảm quan sát được mặt trước của thẻ trong suốt thời gian hoạt động trong khu vực hạn chế, giấy phép phải để ở phía trước buồng lái hoặc tại vị trí dễ nhận biết của phương tiện.
2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không của người khác vào khu vực hạn chế của cảng hàng không, lên tàu bay;	a)[67] Sử dụng thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không hoặc thẻ giám sát viên an ninh hàng không, an toàn hàng không hoặc thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ của người khác vào khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay, lên tàu bay;	

b) Sử dụng giấy tờ nhân thân không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc vé, thẻ lên tàu bay không do hãng hàng không có thẩm quyền xuất hoặc giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay mang tên người khác vào khu vực hạn chế, lên tàu bay hoặc cho người khác vào khu vực hạn chế, lên tàu bay.	b)[68] Sử dụng giấy tờ nhân thân không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc; vé, thẻ lên tàu bay không do hãng hàng không có thẩm quyền xuất hoặc giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay mang tên người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay hoặc cho người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay;	
	c)[69] Cho người khác mượn thẻ kiểm soát an ninh hàng không, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không, thẻ giám sát viên an ninh hàng không, an toàn hàng không hoặc thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ để vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay, lên tàu bay.	
3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với hành vi sử dụng thẻ kiểm soát an ninh hàng không, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không không do cơ quan có thẩm quyền cấp.	3.[70] Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với hành vi sử dụng thẻ kiểm soát an ninh hàng không, Giấy phép kiểm soát an ninh hàng không hoặc thẻ giám sát viên an ninh hàng không, an toàn hàng không hoặc thẻ giám sát viên chất lượng dịch vụ không do cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp.	
4. Hình thức xử phạt bổ sung: Tịch thu tang vật được sử dụng để thực hiện hành vi vi phạm quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này.	4. Hình thức xử phạt bổ sung: Tịch thu tang vật được sử dụng để thực hiện hành vi vi phạm quy định tại điểm b, c khoản 2 và khoản 3 Điều này.	
Điều 27. Vi phạm quy định về an ninh hàng không tại cảng hàng không; trên chuyến bay; tại nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không	Điều 26. Vi phạm quy định về an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; trên chuyến bay; tại nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không	
1. Phạt tiền từ 100.000 đồng đến 500.000 đồng đối với hành vi mang rượu, chất lỏng có cồn và chất lỏng khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay không đúng quy định.	1. Phạt tiền từ 100.000 đồng (một trăm nghìn đồng) đến 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) đối với hành vi mang rượu, chất lỏng có cồn và chất lỏng khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay không đúng quy định.	
2. Phạt tiền từ 500.000 đồng đến 1.000.000 đồng đối với hành vi không tuân theo sự chỉ	2. Phạt tiền từ 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) đến 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đối	

đẫn của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, nhân viên hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	với hành vi không tuân theo sự chỉ dẫn của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, nhân viên hàng không tại cảng hàng không, sân bay.	
3. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng đối với hành vi đe dọa, lăng mạ nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại cảng hàng không và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng.	3. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với hành vi đe dọa, lăng mạ nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng.	
4. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự tại cảng hàng không và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;	a) Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự tại cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
b) Không qua kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không theo quy định trước khi vào khu vực hạn chế, lên tàu bay;	b) Vào khu vực hạn chế, lên tàu bay mà không đúng cổng, cửa quy định; không qua kiểm tra, soi chiếu an ninh hàng không;	Điều 93 Luật HKDDVN: 2. Hành khách, thành viên tổ bay, người phục vụ chuyến bay, người khác có liên quan, hành lý, hàng hóa, giấy tờ sử dụng đi tàu bay, bưu gửi và các vật phẩm khác phải được kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không trước khi lên tàu bay; trường hợp có dấu hiệu hoặc có thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay thì phải được lực lượng kiểm soát an ninh hàng không. Việc giám sát an ninh hàng không, duy trì trật tự trên tàu bay phải được thực hiện trong suốt chuyến bay. Điều 7 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 5. Người, phương tiện vào, ra và hoạt động tại khu vực hạn chế phải được kiểm tra, soi chiếu, giám sát liên tục, hộ tống an ninh hàng không; trường hợp cần thiết theo quy định phải được lực lượng kiểm soát an ninh

		hàng không, trừ trường hợp khẩn nguy an ninh, an toàn tại cảng hàng không. Điều 16 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 1. Hàng hóa, bưu gửi vận chuyển bằng đường hàng không phải được kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không liên tục trước khi được đưa lên tàu bay; trường hợp phát hiện hàng hóa, bưu gửi đã qua soi chiếu có dấu hiệu bị can thiệp trái phép thì phải được kiểm tra, soi chiếu lại. Điều 10 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 3. Người, đồ vật mang theo, phương tiện ra, vào khu vực hạn chế phải đúng cổng, cửa quy định, tuân thủ hướng dẫn và các quy định về an ninh, khai thác tại khu vực hạn chế; chịu sự kiểm tra, giám sát an ninh hàng không thích hợp.
c) Không khóa chốt cửa buồng lái tàu bay theo quy định trong thời gian tàu bay đang bay;	c) Không khóa chốt cửa buồng lái tàu bay theo quy định trong thời gian tàu bay đang bay;	Điều 44 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Trong suốt thời gian tàu bay đang bay, cửa buồng lái phải được khóa từ bên trong và có phương thức trao đổi thông tin bí mật giữa tiếp viên với tổ lái khi phát hiện nghi ngờ hoặc có dấu hiệu uy hiếp an ninh hàng không trong khoang hành khách. Quy trình ra, vào buồng lái khi tàu bay đang bay phải được quy định chi tiết trong chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không.
d) Vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay;	d) Vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay;	
đ) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học mà chưa gây ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của hoạt động hàng không dân dụng và chưa đến	đ) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học mà chưa gây ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của hoạt động hàng không dân dụng và chưa đến mức bị truy	

mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	cứu trách nhiệm hình sự;	
e) Để người, hành lý, hàng hóa, bưu gửi và các đồ vật khác chưa qua kiểm tra an ninh hàng không vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, lên tàu bay;	e) Để người, hành lý, hàng hóa, bưu gửi và các đồ vật khác chưa qua kiểm tra an ninh hàng không vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay, lên tàu bay;	
g) Để người, phương tiện vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không không đúng quy định;	g) Để người, phương tiện vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay không đúng quy định;	
h) Có cử chỉ, lời nói thô bạo, khiêu khích, trêu ghẹo, xúc phạm danh dự, nhân phẩm của nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại cảng hàng không;	h) Có cử chỉ, lời nói thô bạo, khiêu khích, trêu ghẹo, xúc phạm danh dự, nhân phẩm của nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại cảng hàng không, sân bay;	
i) Đe dọa, lăng mạ nhân viên hàng không, hành khách trên tàu bay;	i) Đe dọa, lăng mạ nhân viên hàng không, hành khách trên tàu bay;	
k) Thuê, lôi kéo hoặc xúi giục người khác đánh nhau hoặc đánh nhau tại cảng hàng không.	k) Thuê, lôi kéo hoặc xúi giục người khác đánh nhau hoặc đánh nhau tại cảng hàng không, sân bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự.	
5. Phạt tiền từ 7.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 7.000.000 đồng (bảy triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Xâm nhập trái phép vào khu vực hạn chế của cảng hàng không và khu vực hạn chế của nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;	a) Xâm nhập trái phép vào khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế của nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;	
b) Hành hung nhân viên hàng không, hành khách, người khác tại cảng hàng không, nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;	b) Hành hung nhân viên hàng không, hành khách, người khác tại cảng hàng không, sân bay, nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
c) Cho người, để đồ vật vào buồng lái tàu bay không đúng quy định;	c) Để người, đồ vật vào buồng lái tàu bay không đúng quy định;	Điều 568 Thông tư 51/2025/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải bảo đảm không cho phép bất kỳ người không phải là thành viên tổ lái được phân công thực hiện chuyến bay vào hoặc được chuyên chở trong buồng lái, trừ trường hợp người đó thuộc một trong các đối tượng sau đây

		2. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo: Điều 44 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 3. Người khai thác tàu bay phải bảo đảm sau khi các cửa của tàu bay được đóng để khởi hành, không ai được phép vào buồng lái cho đến khi các cửa của tàu bay được mở ra để hành khách rời khỏi tàu bay ngoại trừ những đối tượng sau đây nếu người chỉ huy tàu bay đồng ý
d) Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự trên tàu bay;	d) Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
đ) Trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đồ vật, thiết bị hoặc tài sản trong cảng hàng không, trên tàu bay;	đ) Trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đồ vật, thiết bị hoặc tài sản trong cảng hàng không, sân bay, trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
e) Mang theo người hoặc để trong phương tiện, hành lý những vật phẩm nguy hiểm vào khu vực hạn chế, lên tàu bay không đúng quy định;	e) Đưa vật phẩm, chất nguy hiểm vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay trái quy định mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	Điều 15 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 2. Hành khách không được mang theo người hoặc để trong hành lý xách tay, hành lý ký gửi những vật phẩm nguy hiểm khi đi tàu bay, trừ trường hợp được cho phép theo danh mục các vật phẩm nguy hiểm cấm hoặc hạn chế mang theo người và hành lý lên tàu bay. Điều 11 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Việc mang, quản lý, sử dụng vật phẩm nguy hiểm trong khu vực hạn chế phải được quy định cụ thể trong chương trình an ninh hàng không của đơn vị kiểm soát an ninh hàng không trên cơ sở danh mục các vật phẩm nguy hiểm cấm hoặc hạn chế mang theo người và hành lý vào khu vực hạn chế, lên tàu bay do Cục Quản lý xuất nhập cảnh ban hành.
g) Sử dụng vật phẩm nguy hiểm trong khu vực hạn chế không đúng quy định;		Điều 11 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Việc mang, quản lý, sử dụng vật phẩm

		nguy hiểm trong khu vực hạn chế phải được quy định cụ thể trong chương trình an ninh hàng không của đơn vị kiểm soát an ninh hàng không trên cơ sở danh mục các vật phẩm nguy hiểm cấm hoặc hạn chế mang theo người và hành lý vào khu vực hạn chế, lên tàu bay do Cục Quản lý xuất nhập cảnh ban hành.
h) Không thực hiện đúng quy định về đăng ký, tiếp nhận vũ khí, công cụ hỗ trợ, vật phẩm nguy hiểm được phép đưa vào khu vực hạn chế, lên tàu bay;	g) Không thực hiện đúng quy định về đăng ký, tiếp nhận vũ khí, công cụ hỗ trợ, vật phẩm nguy hiểm được phép đưa vào khu vực hạn chế, lên tàu bay;	
	h) [71] (được bãi bỏ);	
i) Đánh bạc hoặc để người khác lợi dụng trụ sở hoặc trên phương tiện trong khu vực cảng hàng không hoặc trên tàu bay để đánh bạc mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	i) Đánh bạc hoặc để người khác lợi dụng trụ sở hoặc trên phương tiện trong khu vực cảng hàng không, sân bay hoặc trên tàu bay để đánh bạc mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
k) Không thực hiện kiểm tra an ninh hàng không bên trong tàu bay tại điểm dừng của chuyến bay theo quy định;		Điều 14 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 2. Khi hành khách rời khỏi tàu bay tại bất cứ điểm dừng nào của chuyến bay, người khai thác tàu bay phải kiểm tra lại bên trong tàu bay để bảo đảm hành khách đã xuống khỏi tàu bay và không để lại hành lý hoặc bất cứ vật gì trên tàu bay.
l) Không thực hiện kiểm tra, giám sát an ninh hàng không đối với tàu bay theo quy định trước khi thực hiện chuyến bay;	k) Không tổ chức kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay theo quy định;	Điều 93 Luật HKDDVN: 1. Tàu bay phải được kiểm tra, giám sát an ninh hàng không trước khi thực hiện chuyến bay; trường hợp có dấu hiệu hoặc thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay phải được lục soát an ninh hàng không. Điều 14 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 1. Trước mỗi chuyến bay, người khai thác tàu bay phải tổ chức kiểm tra an ninh tàu bay.
m) Không tổ chức giám sát an ninh hàng		Điều 14 Nghị định 215/2026/NĐ-CP:

không, bảo vệ tàu bay trong quá trình sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, đối với suất ăn, nhiên liệu cho tàu bay, đồ vật dự phòng, đồ vật phục vụ trên tàu bay theo quy định;		4. Tổ chức sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay phải tổ chức giám sát an ninh hàng không, bảo vệ tàu bay trong suốt quá trình sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay tại cơ sở của mình. Điều 17 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 1. Doanh nghiệp cung cấp suất ăn, đồ vật dự phòng, đồ vật phục vụ trên chuyến bay, nhiên liệu cho tàu bay chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không đối với suất ăn, nhiên liệu cho tàu bay, đồ vật dự phòng, đồ vật phục vụ trên tàu bay tại cơ sở của doanh nghiệp. 2. Suất ăn, đồ vật dự phòng, đồ vật phục vụ trên chuyến bay, nhiên liệu cho tàu bay và các đồ vật khác chịu sự kiểm tra an ninh hàng không khi vào khu vực hạn chế, đưa lên tàu bay; chịu sự kiểm tra, giám sát an ninh hàng không liên tục của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại cảng hàng không.
n) Thuê, lôi kéo hoặc xúi giục người khác đánh nhau hoặc đánh nhau trên tàu bay;	l) Thuê, lôi kéo hoặc xúi giục người khác đánh nhau hoặc đánh nhau trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
	m) Giao vũ khí, công cụ hỗ trợ cho người không có đủ điều kiện, tiêu chuẩn sử dụng tại cảng hàng không, sân bay, trên tàu bay;	
o) Có cử chỉ, lời nói thô bạo, khiêu khích, trêu ghẹo, xúc phạm danh dự, nhân phẩm của nhân viên hàng không, hành khách trên tàu bay;	n) Có cử chỉ, lời nói thô bạo, khiêu khích, trêu ghẹo, xúc phạm danh dự, nhân phẩm của nhân viên hàng không, hành khách trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự.	
p) Không cung cấp thông tin trước về chuyến bay, hành khách và tổ bay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định.		Điều 98 Luật HKDDVN: 4. Hãng hàng không, người khai thác tàu bay thực hiện chuyên bay quốc tế tại Việt Nam có trách nhiệm cung cấp thông tin

		trước về chuyến bay, hành khách và tổ bay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.
6. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 15.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	6. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 15.000.000 đồng (mười lăm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Xâm nhập trái phép vào tàu bay;	a) Xâm nhập trái phép vào tàu bay;	
b) Hành hung thành viên tổ bay, hành khách, người khác trên tàu bay;	b) Hành hung thành viên tổ bay, hành khách, người khác trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
c) Đưa công cụ hỗ trợ, chất dễ cháy, vũ khí thô sơ, vũ khí thể thao, súng săn và các loại vũ khí, đồ vật khác có hình dạng, tính năng, tác dụng tương tự vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, lên tàu bay trái quy định;	c) Đưa công cụ hỗ trợ, chất dễ cháy, vũ khí thô sơ, vũ khí thể thao, súng săn và các loại vũ khí, đồ vật khác có hình dạng, tính năng, tác dụng tương tự vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay, lên tàu bay trái quy định mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
d) Đe dọa, uy hiếp an toàn bay, gây nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác trong tàu bay;	d) Phát ngôn đe dọa an toàn hàng không mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	Điều 12 Luật HKDDVN: 9. Đe dọa, uy hiếp an toàn bay, gây nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác trong tàu bay.
đ) Đưa vật phẩm nguy hiểm lên tàu bay.	đ) Đưa vật phẩm nguy hiểm lên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự.	
7. Phạt tiền từ 15.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	7. Phạt tiền từ 15.000.000 đồng (mười lăm triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học gây ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của hoạt động hàng không dân dụng;	a) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học gây ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của hoạt động hàng không dân dụng mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	
b) Cung cấp các thông tin sai có thể gây uy hiếp an toàn của tàu bay trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;	b) Cung cấp các thông tin sai có thể gây uy hiếp an toàn của tàu bay trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự;	

c) Đưa chất nổ, vật liệu nổ, vũ khí quân dụng, chất cháy vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không trái quy định.	c) Đưa chất nổ, vật liệu nổ, vũ khí quân dụng, chất cháy vào khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay trái quy định mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự.	
8. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	8. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học hoặc các thông tin khác có thể gây uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay, người trên tàu bay đang bay;	a) Tung tin hoặc cung cấp thông tin sai về việc có súng, đạn, bom, mìn, vật liệu nổ, chất nổ, chất phóng xạ, vũ khí sinh, hóa học hoặc các thông tin khác có thể gây uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay, người trên tàu bay đang bay;	
b) Đưa chất nổ, vật liệu nổ, vũ khí quân dụng, chất cháy lên tàu bay trái quy định.	b) Đưa chất nổ, vật liệu nổ, vũ khí quân dụng, chất cháy lên tàu bay trái quy định mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự.	
9. Hình thức xử phạt bổ sung:	9. Hình thức xử phạt bổ sung:	
	a) [72] Tước quyền sử dụng giấy phép từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm a khoản 4, các điểm b, điểm d, điểm đ, điểm i, điểm l khoản 5 và điểm b khoản 6 Điều này;	
Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính đối với vi phạm quy định tại điểm i khoản 5 Điều này.	b) Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính đối với vi phạm quy định tại điểm i khoản 5 Điều này.	
10. Biện pháp khắc phục hậu quả:	10. Biện pháp khắc phục hậu quả:	
a) Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm e khoản 5 Điều này;	a) Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm e khoản 5 Điều này;	
b) Buộc trả lại đồ vật, thiết bị hoặc tài sản đã trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm đ khoản 5 Điều này.	b) Buộc trả lại đồ vật, thiết bị hoặc tài sản đã trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đối với hành vi vi phạm quy định tại điểm đ khoản 5 Điều này.	
Điều 28. Vi phạm quy định về tổ chức bảo đảm an ninh hàng không	Điều 27. Vi phạm quy định về tổ chức bảo đảm an ninh hàng không	
	1. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng)	

	đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không có đủ tài liệu tại điểm kiểm tra an ninh hàng không;	
	b) Không thực hiện kiểm tra trực quan ngẫu nhiên sau kiểm tra an ninh đối với hành khách, hành lý xách tay, người ra vào làm việc tại khu vực hạn chế của cảng hàng không, sân bay theo quy định;	
	c) Không lưu trữ hồ sơ, lý lịch, sổ kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa thiết bị, phương tiện an ninh hàng không theo quy định;	
	d) Không lưu giữ tài liệu, sổ sách kiểm soát đồ vật mang vào, ra khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay theo quy định;	
	đ) Không báo cáo hoặc báo cáo không đúng quy định về đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;	
	e) Bố trí nhân viên kiểm soát an ninh hàng không giám sát màn hình máy soi tia X quá thời gian quy định.	
1. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không lưu giữ hình ảnh hoặc không lưu giữ hình ảnh qua máy soi tia X, ca-me-ra giám sát an ninh đúng thời hạn quy định;	
a) Vận chuyển đối tượng tiềm ẩn uy hiếp an ninh hàng không quá số lượng được phép theo quy định;	b) Vận chuyển bị can, phạm nhân, người bị trục xuất, người bị dẫn độ, người bị bắt theo quyết định truy nã quá số lượng được phép theo quy định;	Điều 19 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 4. Đối tượng quy định tại điểm c khoản 1 Điều này khi vận chuyển phải có người của cơ quan nhà nước có thẩm quyền áp giải; số lượng hành khách quy định tại khoản 1 Điều này được vận chuyển trên cùng một chuyến bay do Bộ trưởng Bộ Công an quy định. Điều 46 Thông tư 14/2026/TT-BCA:

		1. Việc vận chuyển bị can, bị cáo, phạm nhân, người bị trục xuất, dẫn độ, người bị bắt theo quyết định truy nã phải tuân thủ theo quy định của pháp luật, có người áp giải, trên một chuyến bay chỉ được vận chuyển không quá 05 người thuộc đối tượng này trừ trường hợp quy định tại khoản 7 Điều này...
b) Không lưu giữ hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận hoặc không lập hồ sơ theo dõi hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận theo quy định;	c) Không lưu giữ hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận hoặc không lập hồ sơ theo dõi hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận theo quy định;	
	d) Không có tài liệu khai thác, bảo dưỡng; quy trình quản lý, vận hành, kiểm tra, bảo dưỡng thiết bị, phương tiện;	
	đ) Không có quy định về quản lý, sử dụng, bảo quản, kiểm tra, bảo dưỡng;	
	e) Không thực hiện kiểm tra máy soi tia X, cổng từ, thiết bị phát hiện kim loại cầm tay bằng mẫu thử theo quy định;	
c) Không thực hiện niêm phong theo quy định	g) Không thực hiện niêm phong an ninh đối với tàu bay, phương tiện, thiết bị, hàng hóa, suất ăn, bưu gửi theo quy định hoặc niêm phong an ninh không đúng quy định;	Điều 18 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 1. Các trường hợp phải được niêm phong an ninh hàng không sau khi kiểm tra. a) Thùng đựng hàng hóa, bưu gửi, thùng hoặc mâm đựng hàng hóa rời, hành lý thất lạc, hành lý không có người nhận, tủ, túi đựng suất ăn; b) Thùng, túi đựng đồ vật phục vụ trên tàu bay, trừ đồ vật phục vụ cho việc bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay; c) Phương tiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay sau khi tiếp nhận nhiên liệu để nạp cho tàu bay phải niêm phong an ninh các cửa nạp, cửa xả; tàu bay không khai thác phải niêm phong an ninh các cửa của tàu bay.

		Điều 31 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 4. Tủ hoặc túi đựng suất ăn phục vụ trên tàu bay sau khi được kiểm tra an ninh hàng không phải được niêm phong an ninh. Điều 33 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 3. Các cửa nạp, cửa xả của phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không sau khi tiếp nhận nhiên liệu để nạp cho tàu bay phải được niêm phong an ninh; phương tiện phải được áp tải, bảo vệ hoặc có các biện pháp bảo đảm an ninh phù hợp khi lưu thông tại các khu vực không phải khu vực hạn chế. Điều 42 Thông tư 14/2026/TT-BCA: 2. Tàu bay không khai thác phải được thực hiện các biện pháp quy định tại khoản 1 Điều này và các yêu cầu sau: b) Người khai thác tàu bay chịu trách nhiệm đóng, khóa cửa tàu bay; niêm phong cửa tàu bay; tàu bay đỗ ban đêm phải được chiếu sáng.
	h) Không cung cấp Chương trình an ninh hàng không, Quy chế an ninh hàng không cho Cảng vụ hàng không theo quy định;	
	i) [73] Không cung cấp tờ khai an ninh cho người khai thác cảng hàng không, sân bay quá cảnh, trung chuyển và hãng hàng không theo quy định.	
d) Để hành khách đi tàu bay không đúng theo quy định		Điều 45 Thông tư 44/2026/TT-BCA: 1. Khi hành khách lên tàu bay, hãng hàng không chịu trách nhiệm tổ chức kiểm tra, đối chiếu giấy tờ về nhân thân (hoặc dữ liệu xác thực sinh trắc học của hành khách hoặc thông tin về nhân thân dạng điện tử có giá trị pháp lý tương đương giấy tờ về nhân thân), thẻ lên tàu bay của

		hành khách để bảo đảm đúng người, đúng chuyến bay. Biện pháp kiểm tra phải được quy định chi tiết trong chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không. 2. Trước khi cho tàu bay khởi hành, người chỉ huy tàu bay phải có trách nhiệm tổ chức đối chiếu tổng số hành khách đã được cấp thẻ lên tàu bay với tổng số hành khách thực có trên tàu bay bằng biện pháp thích hợp; nếu không có sự trùng khớp phải làm rõ lý do mới được phép khởi hành.
2. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với hành vi	3. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) [74] Không thực hiện đúng Chương trình an ninh hàng không, Quy chế an ninh hàng không được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, chấp thuận;	
	b) Sử dụng trang bị, thiết bị, phương tiện bảo đảm an ninh hàng không không đúng tiêu chuẩn hoặc không duy trì tiêu chuẩn áp dụng, tính năng kỹ thuật của trang bị, thiết bị, phương tiện an ninh hàng không;	
	c) Không có hoặc không đảm bảo các yêu cầu về hạ tầng bảo đảm an ninh hàng không theo quy định.	
không thiết lập khu vực hạn chế theo quy định.		Điều 92. Thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế 1. Khu vực hạn chế là khu vực của cảng hàng không và nơi có công trình, trang thiết bị hàng không mà việc ra, vào và hoạt động tại đó phải tuân thủ các quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Khu vực hạn chế được kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng

		không. 2. Việc thiết lập các khu vực hạn chế tại cảng hàng không và nơi có công trình, trang thiết bị hàng không phải phù hợp với mục đích bảo đảm an ninh hàng không và tính chất hoạt động hàng không dân dụng. Điều 7 Nghị định 215/2026/NĐ-CP: 1. Cảng hàng không và nơi có công trình, trang bị, thiết bị hàng không phải thiết lập các khu vực hạn chế. Việc thiết lập khu vực hạn chế do lực lượng kiểm soát an ninh hàng không chủ trì, phối hợp các đơn vị liên quan dựa trên cơ sở đánh giá rủi ro, cơ sở hạ tầng và tính chất hoạt động hàng không dân dụng, các khu vực hạn chế được thiết lập, gồm: 3. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp 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 chủ trì, phối hợp với đơn vị kiểm soát an ninh hàng không thiết lập khu vực hạn chế thuộc quyền quản lý, khai thác và được quy định cụ thể trong chương trình an ninh hàng không của mình.
3. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với hành vi:	4. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
không có Chương trình an ninh hàng không được phê duyệt hoặc chấp thuận theo quy	a) [75] Không có Chương trình an ninh hàng không, Quy chế an ninh hàng không được cơ	Điều 97 Luật HKDDVN: 1. Chương trình an ninh hàng không quy

định	quan có thẩm quyền phê duyệt, chấp thuận;	định trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân, quy trình, thủ tục, biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, kiểm soát chất lượng an ninh hàng không và huấn luyện đào tạo an ninh hàng không, bao gồm: 2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không và tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay xây dựng chương trình an ninh hàng không trong phạm vi quản lý theo quy định tại khoản 1 Điều này. Điều 98 Luật HKDDVN 2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp 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 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 hàng không theo quy định. 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 hàng không 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 điêm khai thác nhằm tuân thủ các yêu cầu của các Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia Việt Nam. Điều 6 Nghị định 215/2026/NĐ-CP 2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp 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 chịu trách nhiệm xây dựng chương trình an ninh hàng không của đơn vị mình, trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam phê duyệt và tổ chức thực hiện sau khi được phê duyệt. 3. Người khai thác tàu bay, hãng hàng không nước ngoài thực hiện vận chuyển thương mại đến và đi từ Việt Nam xây dựng quy trình an ninh hàng không bổ sung đối với hoạt động khai thác của hãng tại Việt Nam, trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam chấp thuận.
	b) Không thực hiện diễn tập cấp cơ sở đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp theo quy định.	
Mục 8. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ PHÒNG CHỐNG CHÁY NỔ	Mục 8. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ PHÒNG CHỐNG CHÁY NỔ TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY VÀ CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY	Đang tiếp tục rà soát
Điều 29. Vi phạm quy định về phòng, chống cháy nổ	Điều 28. Vi phạm quy định về phòng, chống cháy nổ tại cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay	

1. Phạt tiền từ 500.000 đồng đến 1.000.000 đồng đối với hành vi hút thuốc hoặc sử dụng diêm, bật lửa, vật gây cháy không đúng nơi quy định trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	1. Phạt tiền từ 500.000 đồng (năm trăm nghìn đồng) đến 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đối với hành vi hút thuốc, kể cả thuốc lá điện tử hoặc sử dụng diêm, bật lửa, vật gây cháy không đúng nơi quy định trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	
2. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 1.000.000 đồng (một triệu đồng) đến 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Làm mất tác dụng hoặc để nội quy, tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cũ mờ, không nhìn rõ chữ, ký hiệu chỉ dẫn;	a) Làm mất tác dụng hoặc để nội quy, tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cũ mờ, không nhìn rõ chữ, ký hiệu chỉ dẫn;	
b) Trang bị nội quy, tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không đúng quy cách;	b) Trang bị nội quy, tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không đúng quy cách;	
c) Không bố trí, niêm yết tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	c) Không bố trí, niêm yết tiêu lệnh, biển báo, biển cấm, biển chỉ dẫn về phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	
	d) Không phổ biến nội quy, quy định về phòng cháy và chữa cháy cho người lao động trong phạm vi quản lý của mình;	
d) Làm che khuất phương tiện, thiết bị phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	đ) Làm che khuất phương tiện, thiết bị phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	
đ) Không bảo dưỡng hệ thống, phương tiện phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định.	e) Không kiểm tra, bảo dưỡng hệ thống, phương tiện phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định.	Điều 24 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 15. Phương tiện, thiết bị phải được bảo dưỡng theo tài liệu hướng dẫn kỹ thuật của phương tiện, thiết bị
3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau	3. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với	

đây:	một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Đốt lửa, tạo ra nguồn lửa trong sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mà không được phép hoặc không đúng quy định;	a) Đun nấu, đốt lửa trong cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay mà không được phép hoặc không đúng quy định;	Điều 23 Thông tư số 52/2026/TT-BXD: 22. Không được đốt lửa, tạo ra nguồn lửa ở trong sân bay khi chưa được phép của cơ quan có thẩm quyền.
b) Hoạt động 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;	b) Đốt hương, đốt nến, đốt vàng mã trong cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	Điều 12 Luật HKDDVN: 4. ...; hoạt động 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.
c) Để vật phẩm nguy hiểm, chất dễ cháy trong cảng hàng không và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không đúng quy định;	c) Để vật phẩm nguy hiểm, chất dễ cháy trong cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay không đúng quy định;	
d) Không trang bị các thiết bị phòng cháy, chữa cháy phù hợp trên phương tiện hoạt động trong cảng hàng không, sân bay theo quy định;	d) Không trang bị hoặc trang bị các thiết bị phòng cháy và chữa cháy đã hết hạn kiểm định hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn trong nhà ga, khu vực hạn chế, trên phương tiện hoạt động trong cảng hàng không, sân bay và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;	Điều 24 Thông tư 52/2026/TT-BXD: 7. Trên phương tiện phải được trang bị các thiết bị phòng cháy, chữa cháy phù hợp theo quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy trừ các phương tiện được quy định tại khoản 4 Điều này. Các thiết bị chữa cháy phải được kiểm tra định kỳ, còn trong thời hạn sử dụng theo quy định.
đ) Không trang bị hoặc trang bị thiết bị phòng cháy và chữa cháy đã hết hạn kiểm định hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn trong nhà ga, khu vực hạn chế và cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;		
e) Không thực hiện đúng nội quy phòng cháy, chữa cháy, phương án phòng cháy, chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định;	đ) Không thực hiện đúng nội quy phòng cháy, chữa cháy, phương án phòng cháy, chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định;	
g) Không có biện pháp và phương tiện bảo đảm an toàn về phòng cháy và chữa cháy trong quá trình thi công, xây dựng công trình, hạng mục công trình tại cảng hàng không, tại cơ sở cung	e) Không có biện pháp và phương tiện bảo đảm an toàn về phòng cháy và chữa cháy trong quá trình thi công, xây dựng công trình, hạng mục công trình tại cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở	

cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.	
4. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	4. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Hút thuốc, kể cả thuốc điện tử hoặc sử dụng bật lửa, diêm hoặc vật gây cháy ở khu vực an toàn cho tàu bay hoặc kho nhiên liệu hàng không, trạm tiếp nạp nhiên liệu, khu vực cấp khí ga trong cảng hàng không;	a) Hút thuốc, kể cả thuốc điện tử hoặc sử dụng bật lửa, diêm hoặc vật gây cháy ở khu vực an toàn cho tàu bay hoặc kho nhiên liệu hàng không, trạm tiếp nạp nhiên liệu, khu vực cấp khí ga trong cảng hàng không, sân bay;	
b) Không tổ chức kiểm tra phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định.	b) Không tổ chức kiểm tra phòng cháy và chữa cháy trong cảng hàng không, sân bay, tại cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo quy định.	
5. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	5. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không tổ chức huấn luyện, diễn tập phòng cháy và chữa cháy hàng không theo quy định;	a) Không tổ chức huấn luyện, diễn tập phòng cháy và chữa cháy hàng không theo quy định;	
b) Không có nội quy phòng, chống cháy nổ; phương án phòng cháy và chữa cháy theo quy định khi kinh doanh tại cảng hàng không.	b) Không có nội quy phòng, chống cháy nổ; phương án phòng cháy và chữa cháy theo quy định khi kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay.	
6. Hình thức xử phạt bổ sung:	6. [76] Hình thức xử phạt bổ sung:	
Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm a khoản 4 Điều này.	Tước quyền sử dụng giấy phép từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm a khoản 4 Điều này.	
Mục 9. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG	Mục 9. VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG	Đang tiếp tục rà soát quy định của các Thông tư
Điều 30. Vi phạm về quy định về quản lý an toàn hàng không và bảo đảm chất lượng	Điều 29. Vi phạm về hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS) và bảo đảm chất lượng	
1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	1. Phạt tiền từ 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đến 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không theo dõi đánh giá mức độ an toàn đã đạt được theo quy định;	a) Không theo dõi đánh giá mức độ an toàn đã đạt được theo quy định;	

b) Không có hoặc không triển khai quy tắc ứng xử và hành vi về văn hóa an toàn hàng không, chương trình tập huấn, đào tạo về các quy định an toàn hàng không, hệ thống quản lý an toàn, hệ thống báo cáo an toàn, văn hóa tổ chức và văn hóa an toàn hàng không theo quy định;	b) Không tổ chức huấn luyện hoặc tổ chức huấn luyện không đủ về hệ thống quản lý an toàn theo quy định;	Điều 34 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Trách nhiệm của các đơn vị trong ngành hàng không a) Xây dựng và triển khai các quy tắc ứng xử và hành vi về văn hóa an toàn hàng không; b) Xây dựng và triển khai chương trình tập huấn, đào tạo hằng năm đối với lãnh đạo, người quản lý và người lao động về các quy định an toàn hàng không, hệ thống quản lý an toàn, hệ thống báo cáo an toàn, văn hóa tổ chức và văn hóa an toàn hàng không. Điều 14. Thông tư 18/2026/TT-BXD 2. Tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 1 Điều 9 của Chương trình này có trách nhiệm: a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và Hệ thống quản lý an toàn hàng không cho toàn bộ các cấp quản lý và các nhân viên có liên quan đến công tác bảo đảm an toàn hàng không; b) Nội dung đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng Hệ thống quản lý an toàn hàng không đối với từng đối tượng nhân viên hàng không theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng; c) Lưu giữ hồ sơ đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng về quản lý an toàn hàng không
c) Không báo cáo sự cố an toàn hàng không bắt buộc theo quy định;	c) Không thực hiện báo cáo an toàn theo quy định;	Điều 35 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Tổ chức, cá nhân có liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không có trách nhiệm thực hiện báo cáo an toàn hàng không

		theo quy định của Nghị định này và quy định khác của pháp luật có liên quan. 5. Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam có liên quan đến sự cố an toàn hàng không xảy ra tại Việt Nam phải báo cáo đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam
d) Không báo cáo liên quan đến tai nạn, sự cố nghiêm trọng theo quy định.		Điều 35. Nghị định 221/2026/NĐ-CP 4. Các nhân viên hàng không trực tiếp liên quan đến tai nạn, sự cố nghiêm trọng sau đây phải báo cáo đến Nhà chức trách hàng không Việt Nam:
đ) Không thực hiện đúng phạm vi, đối tượng, giới hạn, điều kiện miễn trừ đã được phép;	d) Thực hiện các công việc yêu cầu phải được cấp nhân nhượng mà không được cơ quan có thẩm quyền cấp nhân nhượng theo quy định hoặc không thực hiện đúng nhân nhượng đã được cấp.	Điều 33 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 7. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân được cấp miễn trừ: a) Tuân thủ đầy đủ phạm vi, điều kiện, giới hạn, biện pháp giảm thiểu rủi ro và trách nhiệm báo cáo được ghi trong quyết định miễn trừ; b) Không chuyển giao, mở rộng hoặc áp dụng miễn trừ ngoài phạm vi, đối tượng, thời hạn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp;
e) Không có Chương trình đánh giá chất lượng được phê duyệt, không thực hiện kiểm tra chu kỳ theo Chương trình đánh giá chất lượng;		Điều 70 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 4. Chương trình đánh giá chất lượng hàng năm được giám đốc điều hành của tổ chức bảo dưỡng phê chuẩn bao gồm cả các bộ phận, lĩnh vực của hệ thống bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng, hệ thống an toàn, chất lượng tại tất cả các địa điểm trong phạm vi được phê chuẩn. Việc tổ chức đánh giá phải được thực hiện ở tất cả các khung thời gian hoạt động khác nhau, bao gồm cả ca đêm, nếu tổ chức có hoạt động bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng vào ban đêm.

		5. Chương trình đánh giá chất lượng hàng năm phải bảo đảm tất cả các yêu cầu áp dụng được kiểm tra trong chu kỳ không quá 12 tháng, b
g) Gian lận, giả mạo, cố ý cung cấp thông tin sai sự thật trong hồ sơ, tài liệu, dữ liệu liên quan đến việc đề nghị cấp, sửa đổi, bổ sung, duy trì giấy chứng nhận, giấy phép, năng định, quyết định phê chuẩn, giấy xác nhận, chấp thuận, công nhận;		Điều 32 Nghị định 223/2026/NĐ-CP b) Có hành vi gian lận, giả mạo, cố ý cung cấp thông tin sai sự thật trong hồ sơ, tài liệu, dữ liệu liên quan đến việc đề nghị cấp, sửa đổi, bổ sung, duy trì giấy chứng nhận, giấy phép, năng định, quyết định phê chuẩn, giấy xác nhận, chấp thuận, công nhận;
h) Không tổ chức điều tra, xác minh để khắc phục các sai lỗi, vi phạm trong tổ chức;		Điều 32 Nghị định 223/2026/NĐ-CP g) Không tổ chức điều tra, xác minh để khắc phục các sai lỗi, vi phạm trong tổ chức;
i) Không thực hiện đúng thời hạn việc khắc phục các nội dung không phù hợp, khuyến cáo an toàn hàng không theo quy định;		Điều 32 Nghị định 223/2026/NĐ-CP h) Cố ý không thực hiện biện pháp khắc phục trong thời hạn đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận; Điều 12 Thông tư 18/2026/TT-BXD 4. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng có trách nhiệm phối hợp, chấp hành hoạt động giám sát an toàn hàng không và thực hiện đầy đủ, đúng thời hạn việc khắc phục các nội dung không phù hợp, khuyến cáo an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam
k) Thực hiện không đúng trách nhiệm khi được cấp miễn trừ theo quy định;		Điều 33 Nghị định 223/2026/NĐ-CP 7. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân được cấp miễn trừ: a) Tuân thủ đầy đủ phạm vi, điều kiện, giới hạn, biện pháp giảm thiểu rủi ro và trách nhiệm báo cáo được ghi trong quyết định miễn trừ;

		b) Không chuyển giao, mở rộng hoặc áp dụng miễn trừ ngoài phạm vi, đối tượng, thời hạn đã được Cục Hàng không Việt Nam cấp; c) Báo cáo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam khi phát hiện rủi ro an toàn hàng không phát sinh dẫn đến việc áp dụng các biện pháp bảo đảm an toàn không còn phù hợp với miễn trừ đã được cấp; d) Chấm dứt ngay việc áp dụng miễn trừ khi hết thời hạn hiệu lực, khi bị đình chỉ, thu hồi hoặc khi không còn đáp ứng điều kiện miễn trừ; đ) Báo cáo Cục Hàng không Việt Nam khi việc miễn trừ không còn cần thiết và tổ chức, cá nhân áp dụng trở lại các quy định đã cấp miễn trừ.
l) Không bảo đảm đáp ứng các chính sách an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định;		Điều 6 Thông tư 18/2026/TT-BXD 3. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng có trách nhiệm bảo đảm đáp ứng các chính sách an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định tại khoản 1 Điều này
m) Không thực giám sát an toàn, giám sát chất lượng công việc theo quy định.	Chuyển từ điểm c khoản 1 Điều 17 Nghị định 162/2018/NĐ-CP	
2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không duy trì hệ thống quản lý an toàn theo đúng tài liệu được chấp thuận, phê duyệt;	a) Không duy trì hệ thống quản lý an toàn theo đúng tài liệu được chấp thuận, phê duyệt;	Điều 36 Thông tư 47/2026/TT-BXD 1. Doanh nghiệp phải thiết lập, duy trì và thực hiện hệ thống quản lý an toàn phù hợp với quy mô, tính chất và mức độ phức tạp của hoạt động cung cấp dịch vụ.
b) Không thiết lập , duy trì hệ thống chất lượng	b) Không duy trì hệ thống bảo đảm chất lượng	Điều 70 Nghị định 223/2026/NĐ-CP: 1.

theo quy định;	theo quy định;	Tổ chức bảo dưỡng phải thiết lập và duy trì hệ thống đảm bảo chất lượng, được mô tả trong tài liệu Quy trình tổ chức bảo dưỡng nhằm bảo đảm việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng, quản lý bảo dưỡng đáp ứng các tiêu chuẩn áp dụng và duy trì sự tuân thủ liên tục đối với các quy định hiện hành. Điều 685 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm thiết lập và duy trì hệ thống quản lý chất lượng phù hợp với quy mô và tính chất hoạt động khai thác và chương trình đánh giá chất lượng nhằm bảo đảm mọi hoạt động khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện và các hoạt động liên quan được an toàn, hiệu quả. Điều 748 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và duy trì hệ thống quản lý chất lượng có chức năng giám sát sự tuân thủ đối với quy định của pháp luật Việt Nam về tàu bay và khai thác tàu bay và các quy trình hoạt động của người khai thác tàu bay. 3. Chương trình đánh giá chất lượng hàng năm phải phù hợp với quy mô hoạt động và phạm vi khai thác của người khai thác tàu bay và phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:
c) Không thiết lập, duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay, chương trình quản lý tiêu thụ nhiên liệu theo quy định;	c) Không thực hiện phân tích dữ liệu bay, chương trình đánh giá an toàn khai thác bay, chương trình đánh giá khoang khách theo quy định;	Điều 749 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay có 04 máy bay trở lên có trọng lượng cất cánh tối đa lớn hơn 27.000 kg phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay.

		Điều 750 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải thiết lập và duy trì chương trình quản lý tiêu thụ nhiên liệu nhằm bảo đảm việc lập kế hoạch nhiên liệu cho chuyến bay và quản lý nhiên liệu trong khi bay được thực hiện đầy đủ theo quy định tại Chương V Phần X của Bộ Quy chế này.
d) Không xây dựng các kế hoạch, biện pháp nhằm triển khai, thực hiện Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định;		Điều 8 Thông tư 18/2026/TT-BXD 3. Các tổ chức, cá nhân hoạt động trong hàng không dân dụng có trách nhiệm xây dựng các kế hoạch, biện pháp nhằm triển khai, thực hiện Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.
đ) Không nạp cơ sở dữ liệu hàng không hiện hành lên tàu bay theo quy định;		Điều 756 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 2. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo: b) Việc phân phối, cập nhật và nạp kịp thời cơ sở dữ liệu hàng không hiện hành lên tàu bay theo chu kỳ hiệu lực của cơ sở dữ liệu hàng không; trường hợp cơ sở dữ liệu không quy định thời hạn hiệu lực thì việc phân phối, cập nhật và nạp dữ liệu phải được thực hiện theo quy trình trong tài liệu hướng dẫn khai thác.
e) Sử dụng thông tin khí tượng từ các nguồn không đúng quy định;		Điều 758 Thông tư 51/2026/TT-BXD: 1. Người khai thác tàu bay phải đảm bảo việc thu thập và sử dụng thông tin khí tượng sau đây phù hợp với hoạt động khai thác dự kiến. Trường hợp hoạt động khai thác tại Việt Nam, các thông tin khí tượng phải được thu thập từ nguồn thông tin khí tượng hàng không do cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không được cấp phép theo quy định của Nghị định về quản lý hoạt động bay cung cấp. Trường hợp hoạt động khai thác ngoài lãnh thổ

		Việt Nam, thông tin khí tượng phải được thu thập từ nguồn thông tin khí tượng hàng không chính thức của quốc gia liên quan.
g) Không thực hiện nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro an toàn hàng không theo quy định;	d) Không thực hiện nhận diện, đánh giá rủi ro hoặc không thực hiện các biện pháp giảm thiểu rủi ro, phòng ngừa sự cố, tai nạn;	Điều 11 Thông tư 18/2026/TT-BXD 4. Việc nhận diện mối nguy, đánh giá rủi ro an toàn hàng không theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều này bao gồm các nội dung sau: a) Nhận diện các mối nguy; b) Thiết lập danh mục các mối nguy; c) Phân tích hậu quả và đánh giá rủi ro của các mối nguy; d) Xác định các biện pháp ngăn ngừa hoặc giảm thiểu rủi ro hàng không; đ) Đánh giá hiệu quả các biện pháp kiểm soát, giảm thiểu rủi ro hàng không. 6. Các tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 1 Điều 9 có trách nhiệm thực hiện các yêu cầu tại khoản 4 Điều này và báo cáo Cục Hàng không Việt Nam định kỳ hàng quý, kiến nghị các biện pháp để cải thiện và nâng cao an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.
h) Không bảo vệ dữ liệu và thông tin an toàn hàng không theo quy định;		Điều 21 Nghị định 221/2026/NĐ-CP Các hãng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, doanh nghiệp kinh doanh cảng hàng không và các tổ chức, cá nhân liên quan có trách nhiệm: 1. Tạo lập, cung cấp, cập nhật, quản lý và lưu trữ dữ liệu phát sinh trong quá trình hoạt động của mình theo quy định của pháp luật. 2. Bảo đảm dữ liệu đầy đủ, chính xác, kịp thời và toàn vẹn, đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không

		Việt Nam. 3. Thực hiện kết nối, chia sẻ dữ liệu và cung cấp dữ liệu phục vụ việc xây dựng, duy trì cơ sở dữ liệu hàng không dân dụng thông qua hệ thống thông tin theo yêu cầu quản lý nhà nước. 4. Chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với dữ liệu do mình tạo lập, quản lý, cung cấp và chia sẻ; thực hiện nghĩa vụ về bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng và bí mật nhà nước theo quy định. 5. Các cơ quan, đơn vị quản lý dữ liệu có trách nhiệm bảo đảm và chịu trách nhiệm về sự tồn tại, tính đầy đủ, chính xác, kịp thời của dữ liệu thuộc phạm vi quản lý thông qua dữ liệu điện tử và hệ thống thông tin. Điều 15 Thông tư 18/2026/TT-BXD 6. Tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng không dân dụng thu thập, quản lý, cung cấp, chia sẻ dữ liệu, thông tin an toàn có trách nhiệm thực hiện các yêu cầu của Điều này và tuân thủ các quy định về bảo vệ dữ liệu cá nhân, bảo vệ bí mật nhà nước và quy định khác của pháp luật
i) Không thực hiện phổ biến, trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không theo quy định;		Điều 16 Thông tư 18/2026/TT-BXD 2. Tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam có trách nhiệm: a) Thiết lập và duy trì cơ chế thu thập, ghi nhận, phân tích, lưu giữ, bảo mật dữ liệu, thông tin an toàn trong phạm vi hoạt động của mình; b) Kịp thời chia sẻ, cung cấp các dữ liệu, thông tin an toàn hàng không thuộc phạm vi trách nhiệm của tổ chức theo yêu cầu

		của Cục Hàng không Việt Nam; chịu trách nhiệm bảo đảm tính chính xác, tính hợp pháp của dữ liệu, thông tin cung cấp; c) Kịp thời phổ biến trong tổ chức các thông tin, khuyến cáo an toàn do Cục Hàng không Việt Nam ban hành, các thông tin an toàn nội bộ của tổ chức và các thông tin an toàn có liên quan đến tổ chức
	đ) Mức độ an toàn chấp nhận được (ALOS) không được cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn theo quy định;	Bỏ vì văn bản pháp luật mới không quy định về nội dung này
k) Không triển khai thu thập, phân tích, theo dõi và thực hiện các biện pháp nhằm đáp ứng các chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam theo quy định;		Điều 10 Thông tư 18/2026/TT-BXD 4. Trên cơ sở Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 1 Điều 9 Chương trình này có trách nhiệm: a) Triển khai thu thập, phân tích, theo dõi và thực hiện các biện pháp nhằm đáp ứng các chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam được quy định tại Phụ lục II ban hành kèm theo Thông tư này.
l) Không xây dựng, triển khai bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không theo quy định;		Điều 10 Thông tư 18/2026/TT-BXD 4. Trên cơ sở Bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 1 Điều 9 Chương trình này có trách nhiệm: b) Xây dựng, triển khai bộ chỉ số thực hiện an toàn hàng không và chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của riêng tổ chức, cá nhân phù hợp với các mục tiêu an toàn hàng không dân dụng Việt Nam, Kế hoạch an toàn hàng không dân dụng Việt Nam và các chỉ số thực hiện an toàn

		hàng không dân dụng Việt Nam theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam
m) Không theo dõi, đánh giá mức độ thực hiện an toàn hàng không theo quy định;		Điều 11 Thông tư 18/2026/TT-BXD 3. Việc theo dõi, đánh giá mức độ thực hiện an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân được thực hiện như sau: a) Căn cứ vào Giá trị tham chiếu và phương pháp thống kê theo tiêu chuẩn của ICAO để xác định các ngưỡng cảnh báo cho từng chỉ số thực hiện an toàn hàng không; b) Định kỳ thu thập, tổng hợp và phân tích dữ liệu để nhận diện các biến động bất thường hoặc các xu hướng tiêu cực so với ngưỡng cảnh báo và chỉ tiêu an toàn hàng không đã xác lập; c) Trường hợp chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của chỉ số thực hiện an toàn hàng không chạm hoặc vượt ngưỡng cảnh báo, tổ chức, cá nhân phải đánh giá rủi ro, xác định nguyên nhân và triển khai ngay các biện pháp can thiệp, giảm thiểu rủi ro phù hợp; d) Đối với các chỉ số thực hiện an toàn hàng không phản ánh kết quả an toàn có nguy cơ gây ra các sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay, chỉ tiêu thực hiện an toàn hàng không của các chỉ số thực hiện an toàn hàng không này có thể được xác định trực tiếp không căn cứ vào Giá trị tham chiếu nhằm bảo đảm kiểm soát rủi ro kịp thời.
n) Không thiết lập, triển khai hệ thống báo cáo sự cố an toàn hàng không theo quy định.	e) Không thiết lập hệ thống báo cáo an toàn theo quy định.	Điều 35. Nghị định 221/2026/NĐ-CP 3. Các tổ chức có liên quan sau đây phải thiết lập hệ thống báo cáo sự cố an toàn

		hàng không và báo cáo các sự cố an toàn cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam: a) Người khai thác tàu bay; b) Người khai thác cảng hàng không; c) Tổ chức bảo dưỡng tàu bay, trang thiết bị tàu bay; d) Tổ chức thiết kế, sản xuất tàu bay, động cơ, cánh quạt và trang thiết bị tàu bay; đ) Cơ sở đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay; e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; g) Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; h) Các tổ chức khác theo quy định của Phụ ước 19 của Công ước Chicago. Điều 18 Thông tư số 18/2026/TT-BXD: 2. Các tổ chức, cá nhân sau đây phải thiết lập hệ thống báo cáo an toàn hàng không tới Cục Hàng không Việt Nam: a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay; b) Người khai thác tàu bay; c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; đ) Người khai thác cảng hàng không; bãi cất, hạ cánh; e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; g) Tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam có liên quan trực
--	--	---

		tiếp đến sự cố an toàn hàng không xảy ra tại Việt Nam. 3. Hình thức báo cáo an toàn hàng không của tổ chức, cá nhân có thể ở dạng bản giấy, dạng điện tử hoặc dạng số.
3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	3. Phạt tiền từ 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đến 60.000.000 đồng (sáu mươi triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không có tài liệu Hệ thống quản lý an toàn được chấp thuận theo quy định;	a) Không có tài liệu về hệ thống quản lý an toàn hàng không được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt hoặc chấp thuận theo quy định;	Điều 81 Luật HKDDVN: 2. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng, triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn hàng không bao gồm: a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay; b) Người khai thác tàu bay; c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; đ) Người khai thác cảng hàng không; e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không. Điều 29 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 2. Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn của các tổ chức quy định tại khoản 1 Điều này phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, trừ hệ thống quản lý an toàn của doanh nghiệp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.
b) Không triển khai hệ thống quản lý an toàn hàng không theo quy định.	b) Không tổ chức hệ thống quản lý an toàn hàng không theo quy định.	Điều 81 Luật HKDDVN: 1. Hệ thống quản lý an toàn hàng không là hệ thống các phương thức để quản lý an toàn hàng không do tổ chức, cá nhân xây dựng, bao gồm cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm

		vụ, chính sách, quy trình thực hiện, được thiết lập trên cơ sở Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam. Điều 29 Nghị định 221/2026/NĐ-CP: 1. Các tổ chức, cá nhân được quy định tại Điều 81 <u>Luật Hàng không dân dụng Việt Nam</u> có trách nhiệm xây dựng và triển khai hệ thống quản lý an toàn, phải đáp ứng các yêu cầu sau đây: Điều 9. Thông tư 18/2026/TT-BXD 1. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng, triển khai thực hiện Hệ thống quản lý an toàn hàng không bao gồm:
Điều 31. Vi phạm quy định về điều tra sự cố, tai nạn hàng không	Điều 30. Vi phạm quy định về điều tra sự cố, tai nạn hàng không	
1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 5.000.000 đồng đối với hành vi	1. Phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
	a) Không giao nộp chứng cứ về sự cố, tai nạn cho cơ quan có thẩm quyền khi có yêu cầu;	
không bảo vệ chứng cứ, hiện trường liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.	b) Không bảo vệ tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn, các thiết bị, các vật trên tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn theo quy định.	Điều 87 Luật HKDDVN: 4. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm .. bảo vệ chứng cứ. Việc thông báo và cung cấp hồ sơ liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được thực hiện theo hướng dẫn của ICAO. Điều 71 Nghị định 221/2026/NĐ-CP 2. Trường hợp sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay xảy ra tại khu vực cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không chịu trách nhiệm chủ trì, phối hợp với đơn vị tại cảng hàng không, bảo vệ hiện trường theo quy định tại Điều này và Kế hoạch khẩn nguy của cảng hàng không. 3. Tổ chức, cá nhân không được phép thay đổi hiện trường khi chưa được sự

		đồng ý của Người phụ trách điều tra.
2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	2. Phạt tiền từ 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đến 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đối với một trong các hành vi vi phạm sau đây:	
a) Không thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay;	a) Không báo cáo về sự cố, tai nạn hàng không theo quy định;	Điều 12 Luật HKDDVN: 16. ... không thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay... Điều 87 Luật HKDDVN: 4. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thông báo kịp thời thông tin về sự cố, tai nạn tàu bay và bảo vệ chứng cứ.
b) Làm sai lệch thông tin, làm hư hỏng hoặc phá hủy các thiết bị kiểm tra và các bằng chứng khác liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay.	b) Hủy hoại, làm sai lệch thông tin, làm hư hỏng thiết bị cần kiểm tra và các bằng chứng khác liên quan đến sự cố hoặc tai nạn hàng không.	Điều 12 Luật HKDDVN: 16. làm sai lệch thông tin, làm hư hỏng hoặc phá hủy các thiết bị kiểm tra và các bằng chứng khác liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay.
3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với hành vi che giấu về sự cố, tai nạn tàu bay.	3. Phạt tiền từ 10.000.000 đồng (mười triệu đồng) đến 20.000.000 đồng (hai mươi triệu đồng) đối với hành vi che giấu sự cố, tai nạn hàng không.	Điều 12 Luật HKDDVN: 16. Cố ý che giấu,....
	4. Phạt tiền từ 30.000.000 đồng (ba mươi triệu đồng) đến 40.000.000 đồng (bốn mươi triệu đồng) đối với hành vi không tổ chức điều tra, bình giảng, đánh giá nguyên nhân của các sự cố, tai nạn theo quy định.	Bỏ hành vi này
4. Hình thức xử phạt bổ sung:	5. [77] Hình thức xử phạt bổ sung:	
Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm b khoản 2 và khoản 3 Điều này.	Tước quyền sử dụng giấy phép từ 01 tháng đến 03 tháng đối với nhân viên hàng không vi phạm quy định tại điểm b khoản 2 và khoản 3 Điều này.	
Chương III THẨM QUYỀN VÀ THỦ TỤC XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG	Chương III THẨM QUYỀN VÀ THỦ TỤC XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG	
Điều 32. Thẩm quyền của Thanh tra	Điều 31. [78] Thẩm quyền của Thanh tra	
1. Thanh tra viên Thanh tra Bộ Công an, Thanh	1. Thanh tra viên Thanh tra Bộ Công an, Thanh	

tra Hàng không Việt Nam trong thời hạn thanh tra có quyền:	tra Hàng không Việt Nam trong thời hạn thanh tra có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 10.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 10.000.000 đồng;	
c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt quy định tại điểm b khoản này.	c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt quy định tại điểm b khoản này.	
2. Trưởng đoàn thanh tra của Thanh tra Hàng không Việt Nam, Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Công an cấp tỉnh trong thời hạn thanh tra có quyền:	2. Trưởng đoàn thanh tra của Thanh tra Hàng không Việt Nam, Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Công an cấp tỉnh trong thời hạn thanh tra có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	
c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
d) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	d) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
3. Chánh Thanh tra Hàng không Việt Nam; Chánh Thanh tra Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Chánh Thanh tra Công an cấp tỉnh có quyền:	3. Chánh Thanh tra Hàng không Việt Nam; Chánh Thanh tra Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Chánh Thanh tra Công an cấp tỉnh có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 80.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 80.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
4. Chánh Thanh tra Bộ Công an; Trưởng đoàn thanh tra do Chánh Thanh tra Bộ Công an thành lập trong thời hạn thanh tra có quyền:	4. Chánh Thanh tra Bộ Công an; Trưởng đoàn thanh tra do Chánh Thanh tra Bộ Công an thành lập trong thời hạn thanh tra có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn	

hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
Điều 33. Thẩm quyền của thủ trưởng cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước	Điều 31a.[79] Thẩm quyền của thủ trưởng cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước	
1. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam, Cục trưởng Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng, Cục trưởng Cục Giám định nhà nước về chất lượng công trình xây dựng, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam có quyền:	1. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
	2. Trưởng đoàn kiểm tra do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam thành lập trong thời hạn kiểm tra có quyền:	
	a) Phạt cảnh cáo;	
	b) Phạt tiền đến 80.000.000 đồng;	
	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
2. Trưởng đoàn kiểm tra do Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Bộ Công an thành lập trong thời hạn kiểm tra có quyền xử phạt vi phạm hành chính	3. Trưởng đoàn kiểm tra do Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Bộ Công an thành lập trong thời hạn kiểm tra có quyền xử phạt vi phạm hành chính theo	

theo quy định tại khoản 1 Điều này.	quy định tại khoản 1 Điều này.	
Điều 34. Thẩm quyền Cảng vụ hàng không	Điều 32.[80] Thẩm quyền Cảng vụ hàng không	
1. Trưởng đại diện Cảng vụ hàng không có quyền:	1. Trưởng đại diện Cảng vụ hàng không có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 25.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 25.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
2. Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền:	2. Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
3. Giám đốc Cảng vụ hàng không, Trưởng đại diện Cảng vụ hàng không có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không đối với các hành vi vi phạm hành chính xảy ra tại cảng hàng không thuộc quyền quản lý và hành vi vi phạm hành chính xảy ra trên tàu bay, trừ hành vi vi phạm quy định về an ninh hàng không, do người chỉ huy tàu bay chuyển giao.		
Điều 35. Thẩm quyền của Chủ tịch Ủy ban	Điều 33.[81] Thẩm quyền của Chủ tịch Ủy ban	

nhân dân	nhân dân	
1. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã có quyền:	1. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
2. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có quyền:	2. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
Điều 36. Thẩm quyền của Công an nhân dân	Điều 34.[82] Thẩm quyền của Công an nhân dân	Rà soát và điều chỉnh lại trên cơ sở quy định hành vi vi phạm hành chính về an ninh hàng không
1. Chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ có quyền:	1. Chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 10.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 10.000.000 đồng;	
c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này.	c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này.	
2. Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp đại đội có quyền:	2. Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp đại đội có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 20.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 20.000.000 đồng;	
c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành	c) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành	

chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	
d) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại các điểm c và đ khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	d) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại các điểm c và đ khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
3. Trưởng đồn Công an, Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp tiểu đoàn, Trưởng trạm, Đội trưởng có quyền:	3. Trưởng đồn Công an, Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp tiểu đoàn, Trưởng trạm, Đội trưởng có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 30.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 30.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 02 lần mức tiền phạt được quy định tại điểm b khoản này;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại các điểm c và đ khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại các điểm c và đ khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
4. Trưởng Công an cấp xã có quyền:	4. Trưởng Công an cấp xã có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 50.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
5. Trưởng Công an cửa khẩu Cảng hàng không quốc tế; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát giao thông; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Quản lý xuất nhập cảnh; Trưởng phòng	5. Trưởng Công an cửa khẩu Cảng hàng không quốc tế; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát giao thông; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Quản lý xuất nhập cảnh; Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động	

nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát điều tra tội phạm về ma túy; Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp trung đoàn; Trưởng phòng Công an cấp tỉnh có quyền:	cấp trung đoàn; Trưởng phòng Công an cấp tỉnh gồm: Trưởng phòng Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Trưởng phòng Cảnh sát điều tra tội phạm về trật tự xã hội, Trưởng phòng Cảnh sát giao thông, Trưởng phòng Cảnh sát cơ động, Trưởng phòng Cảnh sát điều tra tội phạm về tham nhũng, kinh tế, buôn lậu, môi trường, Trưởng phòng Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Trưởng phòng Cảnh sát cơ động, Chánh Văn phòng Cơ quan Cảnh sát điều tra Công an cấp tỉnh có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 80.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 80.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
6. Trưởng phòng Quản lý xuất nhập cảnh thuộc Công an cấp tỉnh có thẩm quyền xử phạt theo quy định tại khoản 5 Điều này.	6. Trưởng phòng Quản lý xuất nhập cảnh thuộc Công an cấp tỉnh có thẩm quyền xử phạt theo quy định tại khoản 5 Điều này.	
7. Giám đốc Công an cấp tỉnh có quyền:	7. Giám đốc Công an cấp tỉnh có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
e) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	e) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
8. Cục trưởng Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Cục trưởng Cục Cảnh sát điều tra tội phạm về trật tự xã hội, Cục trưởng Cục Cảnh sát giao thông, Cục trưởng Cục Cảnh sát	8. Cục trưởng Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Cục trưởng Cục Cảnh sát điều tra tội phạm về trật tự xã hội, Cục trưởng Cục Cảnh sát giao thông, Cục trưởng Cục Cảnh sát	

phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Cục trưởng Cục Cảnh sát phòng, chống tội phạm về môi trường, Cục trưởng Cục An ninh nội địa, Tư lệnh Cảnh sát cơ động, Chánh Văn phòng Cơ quan Cảnh sát điều tra Bộ Công an có quyền:	phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Cục trưởng Cục Cảnh sát phòng, chống tội phạm về môi trường, Cục trưởng Cục An ninh nội địa, Tư lệnh Cảnh sát cơ động, Chánh Văn phòng Cơ quan Cảnh sát điều tra Bộ Công an có quyền:	
a) Phạt cảnh cáo;	a) Phạt cảnh cáo;	
b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	b) Phạt tiền đến 100.000.000 đồng;	
c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	c) Tước quyền sử dụng giấy phép có thời hạn hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn;	
d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	d) Tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính;	
đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	đ) Áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả quy định tại khoản 3 Điều 4 Nghị định này.	
9. Cục trưởng Cục Quản lý xuất nhập cảnh có thẩm quyền xử phạt theo quy định tại khoản 8 Điều này.	9. Cục trưởng Cục Quản lý xuất nhập cảnh có thẩm quyền xử phạt theo quy định tại khoản 8 Điều này.	
10. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính của Công an nhân dân có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm hành chính được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 9, điểm a khoản 1, các điểm a, đ khoản 3 Điều 10, điểm b khoản 1, các điểm a, b, c khoản 2 Điều 11, các điểm d, đ, e, g khoản 1, các điểm a, d khoản 2 Điều 12, khoản 1, các điểm a, b, c, i, k, l, n, o, p khoản 2, các điểm a, b, c, d, đ, e, g, h, i, k, l, m, q, s khoản 3, các điểm a, đ khoản 4, các điểm a, b, c, d, g, h khoản 5 Điều 13, điểm a khoản 1, điểm a khoản 2 Điều 14, khoản 1, các điểm a, b, đ khoản 3, các điểm a, c khoản 4, điểm a khoản 5 Điều 17, khoản 1, các điểm a, b khoản 2, các điểm	10. Lực lượng Công an nhân dân có quyền xử phạt đối với các vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng được quy định tại điểm a khoản 1 Điều 8; điểm b khoản 4, khoản 6 Điều 10; điểm a, b, c khoản 1, khoản 2, điểm a, b, c, d, đ, l khoản 3 Điều 11; điểm a khoản 1, điểm a khoản 2 Điều 12, Điều 14, điểm a, c, e, h khoản 4, điểm a, c, d, đ, e, g khoản 5, điểm a, b khoản 6 Điều 16, Điều 25, Điều 26 và Điều 27 của Nghị định này.	

a, b, d khoản 3 Điều 21, điểm h khoản 4 Điều 25, Điều 26, 27, 28, khoản 1, các điểm a, b, c, d khoản 2, các điểm a, b, c, đ, e khoản 3, điểm a khoản 4 Điều 29 về phòng, chống cháy nổ tại cảng hàng không và khoản 1, điểm b khoản 2 Điều 31 Nghị định này.		
	Điều 35.[83] <i>(được bãi bỏ);</i>	
	Điều 36.[84] Áp dụng Nghị định xử phạt khác	
	1. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính; áp dụng hình thức xử phạt chính, hình thức xử phạt bổ sung; áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả đối với hành vi vi phạm hành chính quy định tại Nghị định này và các hành vi vi phạm hành chính xảy ra trong lĩnh vực hàng không dân dụng được quy định trong các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính về giá, phí, lệ phí, hóa đơn; hoạt động xây dựng, sản xuất vật liệu xây dựng, quản lý công trình hạ tầng kỹ thuật, kinh doanh bất động sản, quản lý, phát triển nhà; an ninh, trật tự, an toàn xã hội; phòng, chống tệ nạn xã hội; phòng, chống bạo lực gia đình; bưu chính, viễn thông, tần số vô tuyến điện, công nghệ thông tin và giao dịch điện tử; hoạt động thương mại, sản xuất, buôn bán hàng giả, hàng cấm và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng; giáo dục nghề nghiệp; bảo vệ môi trường; tài nguyên nước và khoáng sản; y tế.	
	2. Nguyên tắc xác định và phân định thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính và áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả tuân theo Điều 52 Luật Xử lý vi phạm hành chính được sửa đổi, bổ sung tại Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý	

	vi phạm hành chính năm 2020 và năm 2025.	
Điều 37. Lập biên bản vi phạm hành chính	Điều 37.[85] Lập biên bản vi phạm hành chính	
1. Những người có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng bao gồm:	1. Những người có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng bao gồm:	
a) Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính thuộc lĩnh vực quản lý, phạm vi và nội dung cuộc thanh tra, kiểm tra;	a) Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính thuộc lĩnh vực quản lý, phạm vi và nội dung cuộc thanh tra, kiểm tra;	
b) Thành viên đoàn kiểm tra khi tiến hành kiểm tra có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính thuộc phạm vi và nội dung cuộc kiểm tra;	b) Thành viên đoàn kiểm tra khi tiến hành thanh tra có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính thuộc phạm vi và nội dung cuộc kiểm tra;	
e) Người thuộc lực lượng Công an nhân dân đang thi hành công vụ, nhiệm vụ;	c) Người thuộc lực lượng Công an nhân dân đang thi hành công vụ, nhiệm vụ;	
b) Công chức, viên chức thuộc cơ quan mà người đứng đầu có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính khi thực hiện nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, giám sát xử lý vi phạm hoặc thi hành nhiệm vụ công vụ hoặc được giao lập biên bản vi phạm hành chính;	d) Công chức, viên chức thuộc cơ quan mà người đứng đầu có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính khi thực hiện nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm hoặc thi hành nhiệm vụ công vụ;	
c) Người chỉ huy tàu bay, thành viên tổ bay được người chỉ huy tàu bay giao lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính xảy ra trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam khi tàu bay đang bay.	đ) Người chỉ huy tàu bay, thành viên tổ bay được người chỉ huy tàu bay giao lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính xảy ra trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam khi tàu bay đang bay.	
2. Người chỉ huy tàu bay trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam có trách nhiệm tổ chức lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính xảy ra trên tàu bay đang bay hoặc bàn giao Người chỉ huy tàu bay bàn giao các vụ việc vi phạm hành chính trên tàu bay cho cơ quan quản lý nhà nước nơi tàu bay hạ cánh để lập biên bản xử phạt vi phạm hành	2. Người chỉ huy tàu bay trên tàu bay mang quốc tịch Việt Nam có trách nhiệm tổ chức lập biên bản vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm hành chính xảy ra trên tàu bay đang bay. Người chỉ huy tàu bay bàn giao các vụ việc vi phạm hành chính trên tàu bay cho các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền như sau:	

chính có thẩm quyền như sau:		
a) Đối với vụ việc vi phạm về bảo đảm trật tự, an ninh hàng không bàn giao cho cơ quan an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay nơi tàu bay hạ cánh;	a) Đối với vụ việc vi phạm về bảo đảm trật tự, an ninh hàng không bàn giao cho cơ quan an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay nơi tàu bay hạ cánh;	
b) Các vụ việc vi phạm khác ngoài vụ việc quy định tại điểm a khoản này bàn giao cho Cảng vụ hàng không nơi tàu bay hạ cánh.	b) Các vụ việc vi phạm khác ngoài vụ việc quy định tại điểm a khoản này bàn giao cho Cảng vụ hàng không nơi tàu bay hạ cánh.	
Điều 38. Thu, nộp tiền phạt	Điều 38. Thu, nộp tiền phạt	
1. Việc thu, nộp tiền phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng thực hiện theo quy định của pháp luật xử lý vi phạm hành chính và pháp luật ngân sách.	1. Việc thu, nộp tiền phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng thực hiện theo quy định của pháp luật xử lý vi phạm hành chính và pháp luật ngân sách.	
2. Cá nhân vi phạm hành chính sau khi đã làm thủ tục cấp thẻ lên tàu bay được nộp tiền phạt cho Cảng vụ hàng không hoặc đại diện Cảng vụ hàng không.	2. Cá nhân vi phạm hành chính sau khi đã làm thủ tục cấp thẻ lên tàu bay được nộp tiền phạt cho Cảng vụ hàng không hoặc đại diện Cảng vụ hàng không.	
3. Cá nhân, tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính phải gửi biên lai hoặc tài liệu chứng minh đã nộp tiền phạt cho người ra quyết định xử phạt vi phạm hành chính.		Luật Xử lý vi phạm hành chính và các văn bản quy định chi tiết quy định người đã ra quyết định xử phạt vi phạm hành chính phải cưỡng chế nếu cá nhân, tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính không chấp hành quyết định xử phạt. Tuy nhiên, các văn bản pháp luật không quy định về trách nhiệm gửi thông tin về việc đã nộp tiền xử phạt VPHC, do đó không có cơ sở để quyết định cưỡng chế.
Chương IV ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH	Chương IV ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH^[86]	
	Điều 39.^[87] (được bãi bỏ)	
Điều 39. Hiệu lực thi hành	Điều 40. Hiệu lực thi hành^[88]	
Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày.... tháng ... năm 2026 và bãi bỏ các điều... Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30 tháng 11 năm 2018 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không	1. Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 15 tháng 01 năm 2019 và thay thế Nghị định số 147/2013/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2013 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.	

dân dụng được sửa đổi, bổ sung tại khoản... Nghị định 123/2021/NĐ-CP ngày và Nghị định số 17/2026/NĐ-CP ngày.....		
	2. Các văn bản được dẫn chiếu tại Nghị định này nếu có sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng theo các văn bản được sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.	
Điều 40. Tổ chức thực hiện	Điều 41. Tổ chức thực hiện [89]	
1. Bộ trưởng Bộ Xây dựng có trách nhiệm tổ chức thực hiện Nghị định này.	1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm tổ chức thực hiện Nghị định này.	
2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.	2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.	