

TTĐT

**CHÍNH PHỦ**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: **852** /BC-CP

Hà Nội, ngày **02** tháng **10** năm **2025**

**BÁO CÁO**

**Tiếp thu, giải trình kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến  
thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp của Quốc hội về  
Dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế)**

|                                  |                         |
|----------------------------------|-------------------------|
| CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ |                         |
| <b>ĐẾN</b>                       | Giờ: <u>5</u>           |
|                                  | Ngày: <u>03/10/2025</u> |

Kính gửi: Quốc hội

Dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) được Chính phủ trình Quốc hội tại Tờ trình số 698/TTr-CP ngày 15/8/2025. Trên cơ sở Thông báo Kết luận số 3263/TB-VPQH ngày 5/9/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi) và Báo cáo số 935/BC-UBPLTP15 ngày 4/9/2025 của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp thẩm tra sơ bộ dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi), Chính phủ báo cáo Quốc hội nội dung tiếp thu, giải trình như sau:

**A. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH KẾT LUẬN CỦA ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI**

Chính phủ tiếp thu toàn bộ ý kiến Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và đã chỉnh lý dự thảo Luật như sau:

1. Về đề nghị nghiên cứu, rà soát phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật, bổ sung quy định nguyên tắc để tạo cơ sở pháp lý phát triển “*kinh tế không gian tầm thấp*”

Về nội dung này, Chính phủ tiếp thu ý kiến chỉnh lý phạm vi điều chỉnh theo hướng Luật này chỉ quy định về hoạt động hàng không dân dụng để đảm bảo không chồng lấn với phạm vi điều chỉnh của Luật Phòng không nhân dân. Đồng thời bổ sung quy định: (1) về áp dụng pháp luật (khoản 3 Điều 3) đối với các hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác được áp dụng quy định của Luật này để tạo hành lang pháp lý trước yêu cầu củng cố, tăng cường đầu tư trang bị phương tiện đảm bảo cho hoạt động của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước; (2) giao thẩm quyền Chính phủ căn cứ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước quy định việc áp dụng Luật này đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp, quy định việc áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này đối với tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác tại Việt Nam phục vụ mục đích công vụ (khoản 4 Điều 3); và bổ sung thêm chính sách “*nghiên cứu phát triển vận tải hàng không tầm thấp*” (khoản 5 Điều 5) để không tạo khoảng trống pháp lý, tạo cơ sở pháp lý phát triển “*kinh tế không gian tầm thấp*” thông qua hoạt động “*vận tải hàng không tầm thấp*” phục vụ các hoạt động kinh tế - xã hội, cứu nạn, cứu hộ, quốc phòng, an ninh.

2. Về đề nghị nghiên cứu, rà soát kỹ các quy định của dự thảo Luật để đảm bảo tính tương thích với các điều ước quốc tế, tính đồng bộ, thống nhất với hệ thống pháp luật. Trường hợp cần thiết phải quy định khác với các luật hiện hành để đáp ứng yêu cầu mới trong hoạt động hàng không dân dụng thì cần đề xuất sửa đổi quy định tại các luật có liên quan để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất (Điều 79, 157, 201...Luật Đất đai)

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, rà soát, chỉnh lý dự thảo Luật để đảm bảo tính tương thích với các điều ước quốc tế về hàng không dân dụng<sup>1</sup>; đồng thời bổ sung đề xuất sửa đổi quy định điểm e khoản 1 Điều 34, điểm đ khoản 1 Điều 157, điểm c khoản 1 Điều 201, Điều 208, khoản 9 Điều 260 Luật Đất đai để đảm bảo giải quyết những khó khăn vướng mắc đối với các hoạt động đầu tư, nâng cấp, cải tạo cảng hàng không, công trình cảng hàng không; tạo sự đồng bộ giữa các chính sách về đầu tư, xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không, quyền và nghĩa vụ của Nhà đầu tư, doanh nghiệp trong việc đầu tư xây dựng cảng hàng không; thu hút nguồn lực cho việc đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo, mở rộng, khai thác các công trình sử dụng vào mục đích lưỡng dụng tại cảng hàng không (*khoản 5 Điều 107*).

Đồng thời, đã tiếp tục chỉnh lý dự thảo Luật (*Điều 5, Điều 6, Điều 7*) để thể chế hóa các Nghị quyết của Bộ Chính trị<sup>2</sup> về thể chế nền tảng, tạo động lực mạnh mẽ đưa đất nước phát triển nhanh và bền vững trong kỷ nguyên mới.

### 3. Về đề nghị chỉnh lý một số quy định cụ thể của dự thảo Luật

3.1. Bổ sung giải thích từ ngữ đối với các thuật ngữ mang tính chuyên ngành

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý và bổ sung thêm một số thuật ngữ chuyên ngành<sup>3</sup> để đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu. Các thuật ngữ về hàng không chung, hàng không thương mại cũng đã được giải thích rõ ràng trong dự thảo Luật đảm bảo phù hợp với các định nghĩa của ICAO (*khoản 2, khoản 3 Điều 49*).

3.2. Rà soát kỹ, chỉnh lý các quy định của dự thảo Luật về đầu tư, khai thác cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không, nhất là các quy định về sử dụng tài sản công, sử dụng đất quốc phòng, an ninh để đầu tư xây dựng mới, nâng cấp mở rộng, bảo trì, khai thác công trình tại cảng hàng không

<sup>1</sup> Các Công ước: Công ước Chicago 1944 về hàng không dân dụng, Công ước Montreal 1999 về vận chuyển hàng không quốc tế, Công ước Gior ne vơ 1948 về công nhận các quyền đối với tàu bay, Công ước và Nghị định thư Cape Town, Công ước Tokyo 1963 về hành vi phạm tội trên tàu bay, Công ước Montreal 1971 về hành vi can thiệp bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng.

<sup>2</sup> Gồm: Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 về hội nhập quốc tế trong tình hình mới; Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới; Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 về phát triển kinh tế tư nhân.

<sup>3</sup> Bổ sung thuật ngữ: vận tải hàng không tầm thấp.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, rà soát, chỉnh lý Điều 30, 31, 32 dự thảo Luật để bảo đảm thống nhất với các quy định của Luật Đất đai, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, đồng thời đề xuất tại dự thảo Luật này sửa đổi, bổ sung một số điều khoản của Luật Đất đai để tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc hiện nay; tạo thuận lợi cho việc tăng cường đầu tư, quản lý, khai thác hiệu quả các cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không như đã báo cáo tại mục 2 của Báo cáo này.

**3.3.** Đề nghị nghiên cứu bổ sung các quy định cụ thể ưu đãi về đất đai, đầu tư, ngân sách nhà nước, thuế, giá liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng, kết cấu hạ tầng hàng không và các cơ chế, chính sách đặc thù khác nhằm huy động các nguồn lực ngoài Nhà nước đầu tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng theo chủ trương của Đảng, vừa phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội, tăng cường tiềm lực quốc phòng, an ninh, vừa bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý theo hướng: cụ thể hóa một số chính sách tại các điều khoản cụ thể của dự thảo Luật (*Điều 30, Điều 88, Điều 106*) để huy động nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng hàng không dân dụng, nâng cao hiệu quả hoạt động hàng không dân dụng; đồng thời để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật, dự thảo Luật đã bổ sung các quy định về miễn giảm tiền sử dụng, tiền thuê đất thông qua việc sửa đổi các quy định liên quan đến cảng hàng không tại Luật Đất đai như: Nhà nước miễn tiền thuê đất đối với quỹ đất chưa đầu tư xây dựng, đất để xây dựng sân bay, công trình khẩn nguy sân bay, đường giao thông nội cảng, khoản tiền thuê đất được giảm, hoàn trả cho chủ đầu tư thông qua việc khấu trừ vào tiền thuê đất mà chủ đầu tư phải nộp theo quy định của pháp luật về thu tiền thuê đất (*sửa đổi, bổ sung điểm đ khoản 1 Điều 157, Điều 208 Luật Đất đai*); cho phép doanh nghiệp hoạt động khoa học, công nghệ được hưởng ưu đãi đối với doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ (*Điều 7*). Các chính sách liên quan đến thuế, tín dụng quy định tại Điều 5 dự thảo Luật đối với hoạt động đầu tư, nghiên cứu, sản xuất, nhập khẩu, phân phối và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững, đầu tư xây dựng, vận hành hạ tầng nhiên liệu hàng không bền vững sẽ được Chính phủ nghiên cứu, tiếp thu, đề xuất trong quá trình sửa đổi các luật có liên quan đến thuế và tín dụng để đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật.

**3.4.** Bổ sung các quy định về bảo vệ môi trường gắn với chuyển đổi năng lượng hàng không theo xu hướng chung của thế giới và các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia; sắp xếp các quy định về hệ thống thông tin và cơ sở dữ liệu hàng không bảo đảm tập trung, kết nối liên thông chặt chẽ; đồng thời, xác định rõ trách nhiệm của các chủ thể có liên quan trong việc xây dựng, quản lý các hệ thống, cơ sở dữ liệu này, bảo đảm các tiêu chuẩn, yêu cầu hội nhập quốc tế

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật như sau: một trong các nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng là bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu để phát triển bền vững (*khoản 4 Điều 4*), vì vậy để đảm bảo

nguyên tắc này, các cam kết quốc tế về môi trường trong lĩnh vực hàng không dân dụng, dự thảo Luật đã giao cấp có thẩm quyền ban hành kế hoạch thực hiện các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên về giảm phát thải, bù trừ carbon trong hàng không quốc tế và nhiên liệu hàng không bền vững theo quy định của pháp luật (Luật Điều ước quốc tế, Luật Thỏa thuận quốc tế) để đảm bảo thực hiện các cam kết quốc tế và xu hướng chung của thế giới (*khoản 3 Điều 9*); bổ sung, chỉnh lý các quy định về cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng (*Điều 8*) bảo đảm tập trung, kết nối liên thông chặt chẽ; đồng thời, xác định rõ trách nhiệm của các chủ thể có liên quan trong việc xây dựng, quản lý các hệ thống, cơ sở dữ liệu này, bảo đảm các tiêu chuẩn ICAO, yêu cầu hội nhập quốc tế (*Điều 85, Điều 86*).

**3.5. Làm rõ các quy định về bảo đảm năng lực quản lý, khai thác vùng trời, xây dựng, duy trì, phát triển và thực hiện hệ thống giám sát an toàn hàng không và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; về an ninh hàng không; về Nhà chức trách hàng không Việt Nam và Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam**

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật để đảm bảo việc tổ chức, phân loại vùng trời theo quy định của ICAO, quy định rõ các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích; các dịch vụ có ảnh hưởng đến an ninh, quốc phòng, chủ quyền quốc gia phải được thực hiện bởi doanh nghiệp Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ (dịch vụ quản lý không lưu, dịch vụ tin tức hàng không) (*Điều 40, khoản 2 Điều 47*); bổ sung các quy định để bảo đảm nguồn lực để nâng cao năng lực quản lý, khai thác vùng trời; xây dựng duy trì, phát triển, tổ chức thực hiện hệ thống giám sát an toàn hàng không, an ninh hàng không, tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay theo tiêu chuẩn ICAO (*Điều 5*) thông qua cơ chế thuê, trưng tập người lao động thực hiện nhiệm vụ giám sát viên an toàn hàng không, chế độ định mức đặc thù nhằm duy trì và phát triển đội ngũ giám sát viên đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn (*khoản 4 Điều 88*).

**4. Nghiên cứu bổ sung quy định chuyển tiếp về giải pháp xử lý những vấn đề tồn tại, vướng mắc đối với các trường hợp đã và đang triển khai đầu tư, khai thác xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không, bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của các bên có liên quan**

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, bổ sung điều khoản chuyển tiếp (*Điều 109*) để xử lý cho các công trình tại cảng hàng không dân dụng đã được cơ quan có thẩm quyền cho phép đầu tư, xây dựng trên đất quốc phòng, an ninh và tài sản công trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành,....

## **B. TIẾP THU, GIẢI TRÌNH BÁO CÁO THẨM TRA SƠ BỘ CỦA ỦY BAN PHÁP LUẬT VÀ TƯ PHÁP**

Chính phủ cơ bản tiếp thu toàn bộ ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp, chỉnh lý dự thảo Luật như sau:

**1. Về sự phù hợp của nội dung dự thảo Luật với các chủ trương, đường lối của Đảng: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung các quy định mang tính nguyên tắc tại điều luật dự kiến giao Chính phủ quy định chi tiết.**

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật theo hướng bổ

sung các quy định mang tính nguyên tắc tại các điều luật dự kiến giao Chính phủ quy định chi tiết (ví dụ: *Điều 22, Điều 82, Điều 89...*).

**2. Về phạm vi điều chỉnh:** đề nghị nghiên cứu, rà soát, làm rõ phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật với các quy định có liên quan của Luật Phòng không nhân dân để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ, tránh chồng chéo, trùng lặp; đề nghị giao Chính phủ quy định việc áp dụng Luật này đối với phương tiện bay không người lái, phương tiện bay khác nhằm bảo đảm quản lý chặt chẽ an toàn, an ninh hàng không, an ninh, quốc phòng, vừa tạo hành lang pháp lý thúc đẩy đổi mới sáng tạo, ứng dụng UAV trong đời sống kinh tế - xã hội và phù hợp với thông lệ quốc tế.

*Về nội dung này,* Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý phạm vi điều chỉnh: dự thảo Luật chỉ quy định về hoạt động hàng không dân dụng để đảm bảo không chồng lấn với phạm vi điều chỉnh của Luật Phòng không nhân dân; bổ sung quy định về giao Chính phủ quy định việc áp dụng Luật này đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp để điều tiết đến các hoạt động bay của tổ chức, cá nhân sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay khác thực hiện hoạt động vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng nhằm thúc đẩy đổi mới sáng tạo, ứng dụng UAV trong đời sống kinh tế - xã hội, phù hợp với thông lệ quốc tế (*khoản 4 Điều 3*).

**3. Về tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất với hệ thống pháp luật, tính tương thích với điều ước quốc tế liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh.**

**3.1.** Đề nghị rà soát quy định khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật để thống nhất với quy định tại khoản 3 Điều 8 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

*Về nội dung này,* Chính phủ xin báo cáo làm rõ như sau: hoạt động hàng không dân dụng mang tính đặc thù và tính quốc tế hóa cao cần được điều chỉnh bởi các quy định, cơ chế riêng, đặc thù của chuyên ngành nhằm đáp ứng quy định của các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, các tiêu chuẩn, yêu cầu của ICAO và thông lệ quốc tế. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng thì áp dụng quy định của Luật này để đảm bảo tính đặc thù và các yêu cầu của quốc tế.

**3.2.** Đề nghị rà soát, bám sát việc sửa đổi, bổ sung một số luật có liên quan dự kiến trình Quốc hội xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 10 (tháng 10/2025) để chỉnh lý cho phù hợp; trường hợp thật sự cần thiết phải quy định khác với luật hiện hành để đáp ứng yêu cầu hoạt động hàng không dân dụng thì phải bổ sung nội dung về sửa quy định tại luật có liên quan để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật.

*Về nội dung này,* Chính phủ tiếp thu, bổ sung dự thảo Luật các sửa đổi liên quan đến đất cảng hàng không quy định tại Điều 79, Điều 157, Điều 208 Luật Đất đai để đảm bảo đầy đủ hành lang pháp lý cho việc giải quyết triệt để các mâu thuẫn, chồng chéo, vướng mắc trong quá trình đầu tư, xây dựng, nâng cấp

cải tạo trên đất quốc phòng, an ninh để khai thác, sử dụng lưỡng dụng, đảm bảo tính đồng bộ trong việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, thu hút nguồn lực cho đầu tư cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không (*khoản 5 Điều 107*). Đồng thời lược bỏ các quy định trùng lặp được quy định tại pháp luật hiện hành hoặc các dự thảo Luật được trình Quốc hội xem xét tại kỳ họp thứ 10.

**3.3.** Đề nghị nghiên cứu đánh giá cụ thể về mức độ tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan và quy định rõ hơn trong dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, hồ sơ dự án Luật HKDDVN đã có Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế liên quan đến dự thảo Luật, trong đó đã đánh giá cụ thể về mức độ tương thích của các điều ước quốc tế có liên quan (*Phụ lục 3 Báo cáo rà soát*); đồng thời đã chỉnh lý kỹ thuật một số nội dung của dự thảo Luật liên quan đến việc nội luật các điều ước quốc tế (*Điều 23, Điều 24, Điều 60, Điều 64, Điều 65*) để đảm bảo tính rõ ràng, dễ hiểu.

**3.4.** Rà soát kỹ các quy định của dự thảo Luật để đảm bảo yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo yêu cầu về quốc phòng, an ninh trong mọi tình huống.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu. Dự thảo Luật đã được rà soát, chỉnh lý để đảm bảo yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Mọi nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng, chính sách phát triển hàng không dân dụng trong dự thảo Luật đều được xây dựng trên nguyên tắc xuyên suốt: đảm bảo yêu cầu về quốc phòng, an ninh.

**4.** Về sự cần thiết, tính hợp lý của thủ tục hành chính; việc phân quyền, phân cấp; việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số, việc bảo đảm bình đẳng giới.

**4.1.** Việc cắt giảm thủ tục hành chính, cần cân nhắc kỹ lưỡng tác động của công tác quản lý nhà nước, bổ sung quy định về yêu cầu công khai giá dịch vụ trên nền tảng số, quy định lộ trình cụ thể số hóa áp dụng trí tuệ nhân tạo với các thủ tục hành chính.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu. Việc cắt giảm thủ tục hành chính được thực hiện trong quá trình xây dựng văn bản quy định chi tiết sẽ được thực hiện trên cơ sở đánh giá tác động thủ tục hành chính đối với người dân, doanh nghiệp và cả đối với công tác quản lý nhà nước nhằm đảm bảo tốt chức năng quản lý, điều hành của nhà nước; giảm bớt gánh nặng cho người dân, doanh nghiệp, tạo thuận lợi cho việc tiếp cận dịch vụ công và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Mặt khác, dự thảo Luật cũng đã được chỉnh lý để giao Chính phủ quy định giải pháp triển khai chuyển đổi số, ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, điều hành hoạt động hàng không dân dụng. Vì vậy, việc công khai hóa giá dịch vụ trên nền tảng, ứng dụng các công nghệ nhân tạo vào thủ tục hành chính tại sân bay sẽ được triển khai trong các văn bản dưới luật.

**4.2.** Đề nghị quy định rõ “*dịch vụ quản lý không lưu được thực hiện bởi doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ, tổng số cổ phần có quyền biểu quyết*” tại khoản 2 Điều 46 của dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý khoản 2 Điều 47. Theo đó, các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có mục đích quốc phòng, an ninh, an toàn hàng không, bảo vệ chủ quyền vùng trời quốc gia như: dịch vụ quản lý không lưu, dịch vụ tin tức hàng không phải được thực hiện bởi doanh nghiệp do Nhà nước 100% vốn điều lệ thực hiện.

**4.3.** Đề nghị không quy định ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không tại dự thảo Luật như quy định tại khoản 2 Điều 34.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu và xin báo cáo làm rõ như sau: hàng không dân dụng là lĩnh vực có đặc thù hoạt động cung cấp dịch vụ vượt qua biên giới quốc gia, phải tuân thủ các công ước và quy tắc quốc tế, gắn liền với các điều kiện, tiêu chuẩn và khuyến cáo của ICAO. Vì vậy, cần thiết phải quy định các ngành nghề kinh doanh có điều kiện trong dự thảo Luật để đảm bảo minh định rõ các loại hình kinh doanh phải tuân thủ điều kiện kinh doanh, tạo nền tảng cho việc thiết lập và duy trì các ngành nghề này ổn định từ cấp độ văn bản luật. Tiếp thu ý kiến thẩm tra sơ bộ, ý kiến tại cuộc họp thẩm tra sơ bộ, dự thảo Luật đã điều chỉnh khoản 2 Điều 33 để làm rõ việc kinh doanh dịch vụ khác quy định tại điểm c khoản 1 được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan để tạo sự linh hoạt cho Chính phủ trong việc bổ sung các quy định để quản lý các ngành nghề kinh doanh có điều kiện khi phát sinh mới.

**4.4.** Đề nghị bổ sung phân tích làm rõ hơn việc bảo đảm bình đẳng giới trong dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ xin báo cáo làm rõ như sau: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định về hoạt động hàng không dân dụng, không có quy định về giới, không có tác động về giới. Tuy nhiên, thực hiện đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, quá trình xây dựng chính sách, dự án Luật đã thực hiện việc đánh giá tác động về giới. Theo đó, dự thảo Luật đã được xây dựng trên nguyên tắc bình đẳng nam, nữ và không phân biệt đối xử về giới theo quy định của Luật Bình đẳng giới, đảm bảo quyền con người theo tinh thần của Hiến pháp.

**5.** Về trình tự, thủ tục xây dựng chính sách, soạn thảo Luật và ngôn ngữ, thể thức, kỹ thuật trình bày văn bản: đề nghị rà soát các quy định của dự thảo Luật để bảo đảm tính chính xác, phổ thông, diễn đạt rõ ràng, dễ hiểu theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, rà soát chỉnh lý dự thảo Luật để bảo đảm tính chính xác, phổ thông, diễn đạt rõ ràng, dễ hiểu.

**6.** Về một số nội dung cụ thể của dự thảo Luật

- *Về cảng hàng không*

6.1. Đề nghị làm rõ việc sử dụng đất quốc phòng, an ninh của nhà đầu tư, doanh nghiệp để thực hiện dự án đầu tư trong trường hợp này là hình thức nào; đề nghị nghiên cứu, rà soát lại quy định này để tránh vướng mắc khi triển khai thực hiện; trường hợp cần sửa đổi, bổ sung quy định của Luật Đất đai, đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo phối hợp với Cơ quan chủ trì soạn thảo dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai (dự kiến trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 10) để sửa đổi, bổ sung bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất. Đồng thời, làm rõ cơ chế, giải pháp và phương hướng xử lý đối với các trường hợp đã, đang triển khai đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không; quy định rõ “*cấp có thẩm quyền*” là cơ quan nào tại khoản 5 Điều 31 hoặc giao Chính phủ quy định để bảo đảm rõ ràng, dễ thực hiện; sửa cụm từ “*điều kiện hạn chế nhà đầu tư nước ngoài*” tại điểm đ khoản 1 Điều 31 thành “*ngành, nghề và điều kiện tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài*” cho phù hợp với quy định của Luật Đầu tư; đề nghị nghiên cứu cơ chế giám sát rủi ro PPP (như tranh chấp đất đai tại sân bay Long Thành); bổ sung quy định về tiêu chí chuyển đổi sân bay lưỡng dụng và giới hạn vốn đầu tư nước ngoài tối đa 49%, phù hợp với Luật Đầu tư.

Về nội dung này, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý điểm đ khoản 1 Điều 30 thành “*ngành, nghề và điều kiện tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài*”; về việc sử dụng thuật ngữ “*cấp có thẩm quyền*” tại Điều 30 dự thảo Luật nhằm đảm bảo tính đồng bộ với quy định về công trình lưỡng dụng tại Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự; việc cơ quan nào là cấp có thẩm quyền sẽ được Chính phủ quy định chi tiết để đảm bảo phù hợp với từng chủ thể trong hoạt động đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, bảo trì, khai thác công trình vào mục đích lưỡng dụng tại cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh. Đồng thời, tiếp thu ý kiến thẩm tra sơ bộ, dự thảo Luật đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 201 Luật Đất đai để đồng bộ với quy định của khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật theo hướng: *bổ sung đối tượng được sử dụng đất quốc phòng, an ninh kết hợp với hoạt động lao động sản xuất, xây dựng kinh tế cho phép doanh nghiệp, nhà đầu tư xây dựng công trình trên đất quốc phòng, an ninh mà không phải chuyển quyền sử dụng đất* nhằm giải quyết các hạn chế, tồn tại, vướng mắc trong nhiều năm qua, đồng thời để thu hút đa dạng nguồn lực đầu tư khai thác hiệu quả đất đai tại các cảng hàng không. Điểm a khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật quy định “*không phải chuyển quyền sử dụng đất*” (vẫn là đất quốc phòng, an ninh) khi đầu tư xây dựng trên đất quốc phòng vào mục đích lưỡng dụng tại cảng hàng không nên không làm thay đổi quyền sử dụng đất cảng hàng không, không mâu thuẫn với quy định tại khoản 3 Điều 201 Luật Đất đai và đảm bảo đồng bộ với hệ thống pháp luật chuyên ngành khác (Luật Quản lý, sử dụng tài sản công).

Để đảm bảo tính đồng bộ trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng; trao quyền chủ động cho Nhà đầu tư, doanh nghiệp trong việc tổ chức đầu tư các công trình tại cảng hàng không; phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế và nâng cao hiệu quả khai thác cảng hàng không; đảm bảo quyền và nghĩa vụ của Nhà đầu tư, doanh nghiệp cảng quy định tại điểm a khoản 1 Điều 34; đảm bảo việc huy



động nguồn lực xã hội cho đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không, dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung quy định về quản lý đất cảng hàng không (Điều 208 Luật Đất đai) theo hướng: (1) cho phép nhà đầu tư cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không thuê đất đối với phần diện tích đất còn lại của cảng hàng không sau khi Nhà nước đã bố trí quỹ đất, giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân, đất xây dựng công trình do Nhà nước sở hữu; doanh nghiệp được cho thuê lại đất với hình thức trả tiền thuê đất hằng năm; (2) Nhà nước miễn tiền thuê đất đối với quỹ đất chưa đầu tư, xây dựng; đất để xây dựng sân bay, công trình khẩn nguy sân bay, đường giao thông nội cảng; khoản tiền thuê đất được giảm, hoàn trả cho chủ đầu tư thông qua việc khấu trừ vào tiền thuê đất mà chủ đầu tư phải nộp theo quy định của pháp luật về thu tiền thuê đất (điểm d khoản 5 Điều 107).

Đồng thời, tiếp thu ý kiến của cơ quan thẩm tra, dự thảo Luật đã bổ sung quy định chuyển tiếp đối với các trường hợp đã, đang triển khai đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh để đảm bảo tháo gỡ triệt để các vướng mắc hiện nay (Điều 109).

Ngoài ra, Chính phủ xin được báo cáo làm rõ một số nội dung sau:

+ Việc giải phóng mặt bằng đất tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành theo quy hoạch được Quốc hội phê duyệt tách nội dung thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành thành dự án thành phần tại Nghị quyết số 38/2017/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2017; phê duyệt riêng Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư Cảng hàng không quốc tế Long Thành tại Nghị quyết số 53/2017/QH14 ngày 24/11/2017 và do UBND tỉnh Đồng Nai thực hiện. Việc giao đất, cho thuê đất tại Cảng hàng không quốc tế Long Thành được thực hiện theo quy định của Luật Đất đai năm 2024, Nghị định số 102/2024/NĐ-CP. Theo đó khi xác định được chủ đầu tư của từng công trình thì chủ đầu tư thực hiện thủ tục giao đất, cho thuê đất. Đến nay việc giao đất, cho thuê đất tại Cảng Hàng không quốc tế Long Thành chưa có vướng mắc phát sinh.

+ Kinh doanh cảng hàng không theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và pháp luật về đầu tư hiện hành, là ngành nghề kinh doanh có điều kiện và được Chính phủ quy định giới hạn vốn đầu tư nước ngoài 30% để đảm bảo an ninh, an toàn cho lĩnh vực này. Việc tăng mức giới hạn vốn đầu tư nước ngoài tối đa đến 49% sẽ được Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, đánh giá trên cơ sở các yếu tố về an ninh, quốc phòng, kinh tế, xã hội và thực tiễn quản lý để khuyến khích các nguồn lực tham gia hoạt động hàng không dân dụng khi quy định chi tiết các nội dung được dự thảo Luật giao.

Về cơ chế giám sát rủi ro PPP: dự thảo Luật chỉ quy định các nội dung mang tính nguyên tắc về hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không, bổ sung một số quy định mang tính chất đặc thù đối với các hoạt động đầu tư xây dựng trên các công trình hàng không được sử dụng vào mục đích khai thác lưỡng dụng; thể chế hóa Nghị quyết số 68-NQ/BCT về kinh tế tư nhân tại Điều 31 dự

thảo Luật để cho phép huy động nguồn lực xã hội trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không bằng nguồn vốn ngoài nhà nước theo phương thức đối tác công tư hoặc theo hình thức đầu tư kinh doanh. Dự thảo Luật không điều tiết cụ thể đến các hoạt động đầu tư kinh doanh theo phương thức đối tác công tư. Như vậy, các hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không theo hình thức đối tác công tư sẽ phải tuân thủ theo quy định của pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công tư trong đó bao gồm cả các cơ chế giám sát rủi ro.

**6.2. Đề nghị:** (i) nghiên cứu lại quy định tại khoản 3 Điều 32, vì việc điều chỉnh dự án là trong giai đoạn đang thực hiện đầu tư; đối với dự án đã hoàn thành, đưa vào vận hành, khai thác, khi cần mở rộng, nâng cấp thì phải lập dự án đầu tư mới; (ii) xem xét việc sử dụng thuật ngữ “*nhà đầu tư hiện hữu*”, vì pháp luật về đầu tư không sử dụng thuật ngữ này (thuật ngữ này hiện được sử dụng tại Luật Chứng khoán để chỉ các nhà đầu tư của quỹ đóng); (iii) làm rõ ngân sách nhà nước hỗ trợ cho nhà đầu tư tại khoản 4 Điều 32 là ngân sách trung ương hay ngân sách địa phương và đây có phải nhiệm vụ chi “*đầu tư và hỗ trợ vốn cho các tổ chức kinh tế*” được quy định tại Luật Ngân sách nhà nước để tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện; đồng thời, đề nghị bổ sung trường hợp được hỗ trợ là dự án tại “*địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn*”; (iv) đề nghị sửa điểm b khoản 2 Điều 32 theo hướng khi hết thời hạn hoạt động của dự án mà nhà đầu tư có nhu cầu tiếp tục thực hiện dự án và đáp ứng điều kiện theo quy định của pháp luật thì được xem xét gia hạn thời hạn hoạt động của dự án; trường hợp không gia hạn thời gian hoạt động của dự án, nhà đầu tư cảng hàng không chuyển giao không bồi hoàn cho Nhà nước toàn bộ tài sản hình thành từ dự án. Việc bổ sung quy định về gia hạn thời hạn hoạt động của dự án cũng thống nhất với quy định tại khoản 4 Điều 48 của Luật Đầu tư.

**Về nội dung này,** Chính phủ đã tiếp thu chỉnh lý Điều 31 dự thảo Luật về việc lập dự án đầu tư mới, không sử dụng thuật ngữ “*nhà đầu tư hiện hữu*” để thống nhất với pháp luật về đầu tư, bỏ quy định nhà nước hỗ trợ một phần vốn đầu tư phát triển từ ngân sách nhà nước và vốn tín dụng ưu đãi đối với các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng hàng không tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn để tránh trùng lặp (*quy định này sẽ được thực hiện theo pháp luật về ngân sách, pháp luật về tín dụng mà không quy định trong dự thảo Luật*). Đồng thời chỉnh lý điểm b khoản 2 Điều 31 theo hướng nhà đầu tư chuyển giao toàn bộ tài sản hình thành từ dự án cho Nhà nước sau khi hết thời hạn hoạt động của dự án trên cơ sở tính giá trị bồi hoàn bằng giá trị còn lại trên sổ sách của tài sản đã đầu tư tại thời điểm chuyển giao theo quy định của Chính phủ để đảm bảo quyền lợi và lợi ích hợp pháp của Nhà đầu tư.

**6.3. Đề nghị rà soát lại việc sử dụng thuật ngữ,** bảo đảm chính xác với nội dung cần điều chỉnh, như: (i) tại khoản 1 không phải là “*nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện*” mà phải là “*nhà đầu tư cảng hàng không đầu tư*”; (ii) quy định “*doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp cảng hoặc nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện*” tại khoản 2 cũng chưa thực sự chính xác, vì các tổ chức này được giao quản lý, sử dụng vốn nhà nước để thực hiện đầu tư khi đó là chủ đầu tư; (iii) Trong trường hợp nhà đầu tư cảng

hàng không đầu tư xây dựng thì khi bàn giao công trình cho Nhà nước, nhà đầu tư phải được thanh toán hoàn trả giá trị công trình đã đầu tư xây dựng, tuy nhiên khoản 3 Điều 33 chưa có quy định này.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 32 dự thảo Luật, đồng thời xin báo cáo làm rõ như sau: công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không bao gồm 02 chủ thể thực hiện đầu tư: doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay hoặc doanh nghiệp cảng. Các công trình này cần sự đầu tư đồng bộ gắn liền với kết cấu hạ tầng tổng thể của cảng hàng không, do đó cần được xác định rõ đối tượng là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp cảng hoặc nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện tại Luật để đảm bảo tính rõ ràng trong công tác triển khai thực hiện. Trên thực tế hiện nay doanh nghiệp cảng hàng không có thể do Nhà nước đầu tư hoặc do nhà đầu tư tư nhân đầu tư, do đó điều khoản này không chỉ điều chỉnh nguồn vốn nhà nước.

**6.4.** Đề nghị nghiên cứu để cắt giảm một số thủ tục đầu tư, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp theo đúng chủ trương của Đảng và Nhà nước.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, bổ sung quy định về việc sửa đổi cơ chế quản lý đất cảng hàng không tại Điều 208 Luật Đất đai trong dự thảo Luật theo hướng cho phép nhà đầu tư cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không thuê đất đối với phần diện tích đất còn lại và được cho thuê lại đất với hình thức trả tiền thuê đất hằng năm để trao quyền chủ động trong việc tổ chức đầu tư các công trình tại cảng hàng không theo quy hoạch nhằm phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế và nâng cao hiệu quả khai thác cảng hàng không theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 34 dự thảo Luật. Và sẽ tiếp tục nghiên cứu, chỉnh lý quy định về các trường hợp không phải chấp thuận chủ trương đầu tư trong dự thảo Luật Đầu tư để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

**- Về an toàn hàng không, điều tra sự cố, tai nạn tàu bay**

**6.5.** Đề nghị trong quá trình triển khai thi hành Luật, Chính phủ cần ban hành hoặc chỉ đạo Bộ Xây dựng ban hành hướng dẫn cụ thể về việc xây dựng, quản lý hệ thống này để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ và khả thi.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, bổ sung quy định giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, khả thi, phù hợp với quy định của ICAO (Phụ ước 19) tại khoản 3 Điều 83 dự thảo Luật; bổ sung quy định giao Nhà chức trách hàng không Việt Nam giám sát việc triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn hàng không đối với hệ thống quản lý an toàn hàng không của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hàng không dân dụng tại khoản 3 Điều 84 dự thảo Luật.

**6.6.** Đề nghị nghiên cứu, rà soát quy định tại Điều 84 của dự thảo Luật bảo đảm phù hợp với các tiêu chuẩn của ICAO theo nguyên tắc: (i) dữ liệu an toàn hàng không chỉ được hoặc chỉ sử dụng với mục đích chính để phục vụ mục đích an toàn hàng không; (ii) khi dữ liệu được chuyển giao cho cơ quan tiến hành tố

tụng chỉ được thực hiện theo thủ tục tố tụng và theo quy định của Luật Dữ liệu, Luật Bảo vệ dữ liệu cá nhân; (iii) ngoài mục đích tố tụng, trước khi chuyển giao thông tin cho bên thứ ba theo quy định thì Hệ thống dữ liệu an toàn hàng không phải áp dụng biện pháp kỹ thuật phù hợp (như ẩn danh hoá các thông tin liên quan đến cá nhân, tổ chức liên quan) để bảo đảm tính khách quan, bảo vệ các chủ thể có liên quan.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý Điều 85 theo hướng thông tin của các tổ chức, cá nhân báo cáo và các dữ liệu an toàn hàng không được bảo vệ, mã hóa trước khi chia sẻ cho bên thứ ba theo quy định; khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền tiến hành tố tụng, phải chuyển giao dữ liệu an toàn hàng không theo thủ tục tố tụng và quy định của pháp luật về dữ liệu cá nhân.

6.7. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về lưu trữ và trao đổi dữ liệu theo chuẩn quốc tế ICAO ADREP/ECCAIRS (hoặc tiêu chuẩn tương đương do ICAO công nhận); đồng thời, trong quá trình triển khai thực hiện, Chính phủ hoặc Bộ Xây dựng cần ban hành quy chế kỹ thuật để hướng dẫn về định dạng trường dữ liệu tối thiểu, mã hoá lưu trữ, nhật ký kiểm toán hàng không, kỹ thuật thay thế thông tin nhận dạng cá nhân và thủ tục trao đổi dữ liệu xuyên biên giới; bảo đảm phù hợp với quy định pháp luật về dữ liệu, bảo vệ dữ liệu cá nhân.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý Điều 86 dự thảo Luật theo hướng giao trách nhiệm cho Nhà chức trách hàng không là đầu mối tiếp nhận, lưu trữ dữ liệu, thông tin an toàn hàng không (*khoản 2 Điều 86*); đồng thời bổ sung quy định việc trao đổi, chia sẻ thông tin an toàn hàng không được thực hiện theo quy định, hướng dẫn của ICAO (*khoản 2, khoản 4 Điều 85*).

6.8. Nghiên cứu, bổ sung, làm rõ quy định tại Điều 85 của dự thảo Luật để bảo đảm phù hợp với Công ước Chicago và hướng dẫn của ICAO; đồng thời, quy định trong dự thảo Luật để bảo đảm phù hợp với quy định của pháp luật về dữ liệu, bảo vệ dữ liệu cá nhân, nhất là việc đánh giá tác động xử lý dữ liệu cá nhân, chuyển dữ liệu cá nhân xuyên biên giới, đánh giá rủi ro xử lý dữ liệu cốt lõi, dữ liệu quan trọng.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý các quy định tại Điều 85 (*Hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không*), Điều 86 (*Trách nhiệm trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không*) dự thảo Luật. Theo đó, dữ liệu an toàn hàng không phải được thu thập, tổng hợp, phân tích, đánh giá, phân loại, lưu trữ theo hướng dẫn của ICAO; các thông tin an toàn hàng không phải được đánh giá, xử lý từ hệ thống dữ liệu an toàn hàng không và được sử dụng với mục đích chính duy trì, nâng cao an toàn hàng không và là một bộ phận của cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng; thông tin an toàn, dữ liệu an toàn được thu thập từ hệ thống báo cáo an toàn và các tổ chức, cá nhân báo cáo phải được bảo vệ. Các thông tin liên quan đến cá nhân, tổ chức phải được ẩn danh trước khi chia sẻ. Việc xử lý dữ liệu cá nhân, chuyển dữ liệu cá nhân xuyên biên giới sẽ được thực hiện theo quy định của Luật Dữ liệu và Luật Bảo vệ dữ liệu cá nhân.

6.9. Đề nghị nghiên cứu, quy định cụ thể hình thức tuyển dụng, thuê, trưng dụng giám sát viên an toàn hàng không trong dự thảo Luật, trường hợp cần có quy định đặc thù trong tuyển dụng, quản lý giám sát viên an toàn hàng không thì phải quy định ngay trong dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, bổ sung quy định tại khoản 4, khoản 5 Điều 88 dự thảo Luật để tạo hành lang pháp lý cho phép Nhà chức trách hàng không Việt Nam được thuê cá nhân, thuê hoặc trưng tập người lao động đủ điều kiện làm giám sát viên an toàn hàng không trong trường hợp không đủ nguồn lực để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không. Việc thuê, trưng tập giám sát viên an toàn hàng không được thực hiện theo phương thức thỏa thuận giữa Nhà chức trách hàng không Việt Nam với cá nhân, doanh nghiệp và không phải thực hiện việc đấu thầu. Đồng thời dự thảo Luật quy định cho phép Nhà chức trách hàng không Việt Nam được bố trí kinh phí từ nguồn ngân sách nhà nước để thuê giám sát viên an toàn theo định mức đặc thù và bảo đảm kinh phí hoạt động của giám sát viên an toàn hàng không được thuê, trưng tập; người sử dụng lao động trả lương đối với giám sát viên an toàn hàng không được Nhà chức trách hàng không Việt Nam trưng tập.

6.10. Đề nghị làm rõ “*trách nhiệm hỗ trợ, tạo điều kiện*” của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hàng không quy định tại khoản 4 Điều 87 dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý quy định tại khoản 7 Điều 88 dự thảo Luật. Theo đó dự thảo Luật không quy định về “*trách nhiệm*”, chỉ quy định “*Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hàng không hỗ trợ về kinh phí, cơ sở vật chất để thực hiện đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm cho công chức làm giám sát viên an toàn hàng không*”. Quy định này được bổ sung trên cơ sở nguồn lực hiện nay cho hoạt động đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm chiếm một phần lớn kinh phí trong hoạt động của Nhà chức trách hàng không, hơn nữa hoạt động này là hoạt động bắt buộc nhằm mang lại môi trường an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng theo các yêu cầu, tiêu chuẩn của ICAO và đã mang lại hiệu quả lớn cho hoạt động kinh doanh, phát triển của doanh nghiệp. Vì vậy, việc cho phép doanh nghiệp được hỗ trợ nguồn lực cho đội ngũ giám sát viên nâng cao chất lượng hoạt động này là cần thiết để đảm bảo lợi ích của doanh nghiệp và nâng cao vai trò của doanh nghiệp trong hoạt động bảo đảm an toàn hàng không.

6.11. Đề nghị nghiên cứu, làm rõ phạm vi, nhiệm vụ, quyền hạn của giám sát viên an toàn hàng không với cơ quan điều tra tai nạn tàu bay, nhất là trong trường hợp có sự giao thoa giữa việc vi phạm quy định về an toàn hàng không gây sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, bổ sung quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của giám sát viên an toàn hàng không tại khoản 3 Điều 88 dự thảo Luật, chỉnh lý quy định về tổ chức điều tra tai nạn tàu bay tại Điều 90 dự thảo Luật. Theo đó, giám sát viên an toàn hàng không có quyền kiểm tra, giám sát việc chấp hành quy định của pháp luật về an toàn hàng không dân dụng; đình

chỉ thực hiện chuyến bay, hoạt động của tổ chức, cá nhân và phương tiện khi phát hiện vi phạm quy định về an toàn hàng không hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn, điều kiện kỹ thuật an toàn hàng không trong phạm vi, lĩnh vực được giao; kiến nghị áp dụng biện pháp xử lý, khắc phục những vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng; kiến nghị xử phạt vi phạm hành chính. Các quyền của giám sát viên an toàn hàng không là khác biệt về **thời điểm và mục tiêu** so với hoạt động điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay quy định tại Điều 90 dự thảo Luật. Việc điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay nhằm xác định nguyên nhân dẫn đến sự cố, tai nạn tàu bay để kịp thời có giải pháp, biện pháp phòng ngừa, không để xảy ra sự cố, tai nạn trong tương lai, không nhằm mục đích truy cứu trách nhiệm pháp lý đối với cá nhân, tổ chức liên quan. Việc điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được thực hiện độc lập với hoạt động giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam vì vậy không có sự giao thoa về trách nhiệm và phạm vi công việc trong hoạt động điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay và hoạt động giám sát an toàn hàng không.

**6.12.** Đề nghị làm rõ thẩm quyền, vai trò, trách nhiệm của các chủ thể quy định tại khoản 4, khoản 5 Điều 88 của dự thảo Luật về việc cung cấp hồ sơ và công bố các thông tin liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay phải tuân thủ theo quy định và trách nhiệm thông báo kịp thời tin tức về sự cố, tai nạn tàu bay và bảo vệ chứng cứ để bảo đảm thống nhất với quy định tại Điều 84 của dự thảo Luật; xác định rõ vị trí pháp lý, chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay quy định tại Điều 89 của dự thảo Luật để bảo đảm rõ ràng, độc lập với các cơ quan điều tra theo quy định của pháp luật về tổ chức cơ quan điều tra hình sự.

*Về nội dung này,* Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý khoản 4 Điều 90 dự thảo Luật: việc thông báo, cung cấp hồ sơ và công bố các thông tin liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được thực hiện theo hướng dẫn của ICAO để phân định rõ với việc cung cấp thông tin về cung cấp, xử lý dữ liệu an toàn hàng không quy định tại Điều 85 dự thảo Luật. Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung một số thông tin làm rõ như sau: theo quy định tại Phụ ước 13, cơ quan điều tra an toàn sự cố, tai nạn tàu bay độc lập với Nhà chức trách hàng không và Nhà chức trách an ninh hàng không. Theo quy định của Phụ lục 13 Công ước Chicago, việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được thực hiện độc lập nhằm xác định nguyên nhân sự cố, tai nạn tàu bay và áp dụng các biện pháp phòng ngừa sự cố, tai nạn trong tương lai, không nhằm mục đích truy cứu trách nhiệm đối với cá nhân, tổ chức liên quan, không phải hoạt động tố tụng hình sự<sup>4</sup>.

#### ***- Về an ninh hàng không***

**6.13.** Đề nghị nghiên cứu để nội luật hóa các quy định của Công ước Chicago về trách nhiệm, nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách an ninh hàng không để đáp ứng yêu cầu của ICAO; làm rõ vị trí pháp lý, hình thức tuyển dụng,

<sup>4</sup> Mục 5.4.1 Chương 5 Phụ ước 13 của Công ước Chicago

thuê, trung dụng giám sát viên an ninh hàng không quy định tại Điều 98 của dự thảo Luật.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, các quy định về an ninh hàng không được xây dựng trên cơ sở nội luật các quy định của Công ước Chicago về trách nhiệm, nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách an ninh hàng không; các quy định về vị trí pháp lý, hình thức tuyển dụng, thuê, trung dụng giám sát viên an ninh hàng không sẽ được nghiên cứu, làm rõ trong các văn bản quy định chi tiết về an ninh hàng không.

## **7. Về một số nội dung khác**

**7.1. Đề nghị:** (1) rà soát lại quy định tại Điều 6 và Điều 7 của dự thảo Luật đề lược bỏ các quy định đã được luật hiện hành quy định, bảo đảm tính thống nhất, khả thi; (2) xác định rõ các tiêu chí, lộ trình, phạm vi áp dụng cụ thể để bảo đảm tính khả thi, hiệu quả trong quá trình triển khai trong thực tiễn đối với quy định tại khoản 3 Điều 6; (3) làm rõ đối tượng, phạm vi áp dụng ưu đãi, cơ chế hỗ trợ cụ thể, rõ ràng, chặt chẽ và bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật; (4) nghiên cứu, đề xuất các nội dung nhằm tăng cường hoạt động chuyển giao công nghệ, góp phần thúc đẩy hiệu quả hoạt động nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, phát triển khoa học, công nghệ, công nghiệp hàng không.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý Điều 6, Điều 7 dự thảo Luật theo hướng lược bỏ các quy định trùng lặp với Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp; lộ trình, giải pháp triển khai chuyển đổi số, ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, điều hành hoạt động hàng không dân dụng được thực hiện theo chiến lược, kế hoạch thực hiện để phù hợp với thực tiễn và yêu cầu quản lý nhà nước trong từng thời kỳ phát triển kinh tế - xã hội, khoa học công nghệ, phù hợp với xu hướng phát triển hàng không quốc tế; rà soát sửa đổi danh mục công nghiệp hàng không nhằm xác định rõ cơ chế hỗ trợ để đảm bảo tính khả thi.

**7.2. Về cấp phép bay:** đề nghị làm rõ hơn tính tương thích của quy định này với Công ước Chicago.

*Về nội dung này*, Chính phủ xin báo cáo làm rõ như sau: quy định cấp phép bay được kế thừa từ khoản 2 Điều 81 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam hiện hành, theo đó, hoạt động của tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam (bao gồm bay vào, bay qua và hạ cánh không nhằm mục đích thương mại) phải được các cơ quan có thẩm quyền (Bộ Ngoại giao, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải - nay là Bộ Xây dựng) cấp phép bay để bảo đảm công tác quản lý vùng trời, an ninh quốc phòng, an toàn hàng không. Mặc dù Điều 5 của Công ước Chicago 1944 quy định tàu bay không tham gia vào các dịch vụ hàng không quốc tế theo lịch trình, sẽ có quyền, với điều kiện tuân thủ các điều khoản của Công ước này thực hiện các chuyến bay vào lãnh thổ hoặc bay qua lãnh thổ mà không dừng lại, và dừng lại vì mục đích không liên quan đến vận chuyển thì không cần phải xin phép trước. Tuy nhiên cũng theo quy định của Điều 5 Công ước, các chuyến bay này phải tuân thủ nghĩa vụ chung về quyền tài phán quốc gia đối với vùng trời

(chủ quyền tuyệt đối vùng trời của mình) quy định tại Điều 1 của Công ước; và vì lý do an toàn của chuyến bay, mỗi Quốc gia ký kết có quyền buộc tàu bay bay theo các đường quy định. Để thực hiện việc này, các quốc gia áp dụng việc cấp phép bay để yêu cầu các chuyến bay được thực hiện trên đường hàng không đã được thiết lập và công bố, phù hợp với các quy tắc bay quốc tế (ICAO SARPs, Annex 2 - Rules of the Air). Thực tiễn cho thấy phần lớn các quốc gia trên thế giới đều quy định các chuyến bay vào, bay qua, bao gồm cả chuyến bay thường lệ, không thường lệ đều phải được cấp phép trước khi thực hiện chuyến bay nhằm đảm bảo các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn cho tàu bay. Ví dụ: Trung Quốc, Hàn Quốc yêu cầu nộp đơn trước ít nhất 48 giờ trước giờ khởi hành; Các nước trong ASEAN (Thái Lan, Indonesia, Malaysia) đều yêu cầu phải có phép bay đối với các chuyến bay vào, bay qua. Vì vậy quy định về cấp phép bay của dự thảo Luật là phù hợp với các nguyên tắc cơ bản của Công ước và thông lệ quốc tế.

**7.3. Về giải quyết tranh chấp:** đề nghị làm rõ lý do bỏ “*địa điểm kinh doanh chính tại Việt Nam*”.

**Về nội dung này,** Chính phủ tiếp thu, làm rõ như sau: Luật Doanh nghiệp hiện nay không sử dụng thuật ngữ “*địa điểm kinh doanh chính*”, chỉ sử dụng thuật ngữ “*trụ sở chính*”. Vì vậy, để thuận lợi cho việc áp dụng pháp luật, đảm bảo tính đồng bộ trong hệ thống pháp luật Điều 73 dự thảo Luật đã sử dụng thuật ngữ này.

**7.4. Về khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển:** đề nghị giữ quy định về khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển như quy định của Luật Hàng không dân dụng hiện hành.

**Về nội dung này,** Chính phủ tiếp thu, bổ sung các quy định về khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển vào Điều 69 dự thảo Luật trên cơ sở chuyển hóa các quy định tại Điều 170 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam hiện hành về thời hạn khiếu nại, đảm bảo phù hợp với Công ước Montreal.

**7.5. Về Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không:** đề nghị làm rõ quy định trên của dự thảo Luật có thay đổi mô hình tổ chức của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, từ cơ quan thuộc Bộ hiện nay thành cơ quan thuộc Chính phủ không; đồng thời làm rõ thêm quy định như dự thảo Luật có đáp ứng theo yêu cầu của ICAO.

**Về nội dung này,** Chính phủ tiếp thu và xin báo cáo làm rõ như sau: quy định của dự thảo Luật về Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam không làm thay đổi mô hình hiện nay của các cơ quan này (*các cơ quan này thuộc cơ cấu tổ chức của Bộ quản lý chuyên ngành (Bộ Công an, Bộ Xây dựng)*). Tuy nhiên, để tránh cách hiểu có thay đổi về cơ cấu tổ chức, dự thảo Luật đã được chỉnh lý để làm rõ mô hình tổ chức tại khoản 1 Điều 103, khoản 1 Điều 104. Các quy định này quy định về địa vị pháp lý, nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách về an ninh hàng không Việt Nam, Nhà chức trách về an ninh hàng không Việt Nam trong văn bản luật theo quy định của ICAO.



7.6. Về giá dịch vụ, phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không: đề nghị nghiên cứu quy định này để bảo đảm tính phù hợp và thống nhất của hệ thống pháp luật, theo đó, có thể quy định theo hướng: tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công được giữ lại một phần hoặc toàn bộ phí thu được để thực hiện việc cung cấp dịch vụ, bao gồm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, bảo đảm hoạt động thường xuyên và đầu tư phát triển, phần còn lại (nếu có) nộp ngân sách nhà nước.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu, chỉnh lý dự thảo. Theo đó Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam, đơn vị sự nghiệp công lập và tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực hàng không dân dụng được giữ lại toàn bộ phí thu được để thực hiện việc cung cấp dịch vụ, bao gồm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, bảo đảm hoạt động thường xuyên và đầu tư phát triển. Đồng thời, cho phép Nhà chức trách hàng không Việt Nam/Nhà chức trách an ninh hàng không được hưởng hỗ trợ hằng tháng tối đa bằng 80% mức lương theo hệ số lương hiện hưởng (không bao gồm phụ cấp) từ nguồn phí để lại để tăng cường sự chủ động của Nhà chức trách hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ công ích trong việc thiết lập, tổ chức, duy trì nguồn lực giám sát viên, hệ thống giám sát an toàn hàng không, đổi mới công nghệ, đầu tư nâng cấp trang thiết bị phù hợp với yêu cầu của thị trường, tiêu chuẩn, hướng dẫn thực hành của ICAO.

8. Về một số nội dung khác: đề nghị rà soát, bám sát các nội dung dự kiến được sửa đổi, bổ sung Luật Đất đai tại Kỳ họp thứ 10; bổ sung quy định để xử lý những tồn tại, hạn chế, vướng mắc trong thực tiễn trước khi Luật này có hiệu lực thi hành; rà soát, chỉnh lý lại quy định tại Điều 29 của dự thảo Luật để bảo đảm phù hợp, đáp ứng yêu cầu công tác quản lý, phân bổ slot; làm rõ trách nhiệm quản lý về an ninh hàng không là Bộ Công an; làm rõ các khái niệm liên quan tại Điều 97 về lực lượng kiểm soát an ninh hàng không, Điều 98 về giám sát viên an ninh hàng không, Điều 103 về Nhà chức trách an ninh hàng không để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất; bổ sung quy định về phối hợp giữa Ủy ban nhân dân các cấp với cơ quan có thẩm quyền hoặc đơn vị khai thác, quản lý bay trong việc cấp phép xây dựng, lắp đặt ở khu vực lân cận cảng hàng không, nhất là những vật thể mới nằm ngoài danh mục đã công bố; đề nghị nâng độ tuổi yêu cầu cần phải có người lớn đi cùng đối với trẻ em tham gia giao thông đường hàng không; đề nghị rà soát các nội dung liên quan đến đào tạo, bồi dưỡng nhân lực ngành hàng không (các điều 7, 83, 87, 90, 101...) bảo đảm thống nhất với quy định của dự án Luật Giáo dục nghề nghiệp đang được sửa đổi, trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 10; quy định cụ thể đối tượng phải được cấp chứng chỉ chuyên môn tại tổ chức đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không tại Điều 90 hoặc giao Chính phủ quy định chi tiết; quy định cụ thể nhân viên hàng không gồm những đối tượng nào, các chương trình đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ chuyên môn cho nhân viên hàng không; các điều kiện để kinh doanh đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không... để tạo thuận lợi cho công tác quản lý và áp dụng trong thực tế; bổ sung quy định về nguyên tắc, trách nhiệm phối hợp của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay với các cơ quan chức năng

của Việt Nam, đồng thời quy định chi tiết hơn nội dung này; đề nghị bỏ quy định tại khoản 4 Điều 21 của dự thảo Luật giao Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn các Tòa án thực hiện trách nhiệm hợp tác và trợ giúp quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này.

*Về nội dung này*, Chính phủ tiếp thu toàn bộ ý kiến và sửa đổi, bổ sung dự thảo Luật như sau: bổ sung quy định về giao đất, cho thuê đất, miễn giảm tiền sử dụng đất cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không (*khoản 5 Điều 107*); bổ sung quy định chuyển tiếp để xử lý các tồn tại, vướng mắc trong thực tiễn trước khi Luật này có hiệu lực thi hành (*Điều 109*); bổ sung nguyên tắc điều phối giờ đi đến tại cảng hàng không (*Điều 37*); bổ sung quy định về trách nhiệm phối hợp của Cơ quan điều tra tai nạn tàu bay với các cơ quan chức năng của Việt Nam (*khoản 2 Điều 90*).. Ngoài ra, do dự thảo Luật được soạn thảo theo nguyên tắc: *Luật điều chỉnh các nội dung về kiến tạo phát triển chỉ quy định những vấn đề khung, những vấn đề có tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội, còn những vấn đề thực tiễn thường xuyên biến động thì giao Chính phủ, Bộ, ngành, địa phương quy định để bảo đảm linh hoạt, phù hợp với thực tiễn* của Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, vì vậy một số đề nghị liên quan đến cụ thể hóa các trách nhiệm về quản lý an ninh hàng không, cơ chế phối hợp giữa Ủy ban nhân dân các cấp với cơ quan có thẩm quyền trong việc quản lý chương ngại vật; bổ sung quy định về đào tạo, bồi dưỡng nhân lực ngành hàng không, quy định cụ thể về nhân viên hàng không, việc phối hợp của cơ quan điều tra tai nạn tàu bay với các cơ quan chức năng khác của Việt Nam sẽ được Chính phủ nghiên cứu, tiếp thu đưa vào các văn bản hướng dẫn Luật.

Đối với đề nghị nâng cao độ tuổi yêu cầu cần phải có người lớn đi cùng với trẻ em tham gia đường hàng không, xin được báo cáo làm rõ như sau: quy định 722f của IATA (Passenger Services Conference Resolutions Manual (PSCRM) - IATA Resolution 722f quy định cụ thể như sau: (1) INF (Infant): < 2 tuổi, phải đi cùng người lớn; (2) CHD (Child): 2-11 tuổi, có ghế riêng, nhưng thường vẫn yêu cầu đi kèm người lớn trừ khi đăng ký dịch vụ UM (Unaccompanied Minor); (3) ADT (Adult): ≥ 12 tuổi, có thể đi một mình, nhưng tùy hãng hàng không có thể yêu cầu hoặc khuyến nghị dùng dịch vụ UM. Vì vậy, độ tuổi để bố trí chỗ ngồi riêng trên tàu bay của dự thảo Luật được xây dựng trên cơ sở hướng dẫn của IATA (Tổ chức vận tải hàng không quốc tế) và các quốc gia trên thế giới để đảm bảo phù hợp với thông lệ quốc tế.

Trên đây là báo cáo của Chính phủ về việc tiếp thu, giải trình Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến thẩm tra sơ bộ dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sửa đổi) của Ủy ban Pháp luật và Tư pháp./.

*Xin gửi kèm theo Báo cáo này các tài liệu:*

*(1) Tờ trình dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế);*

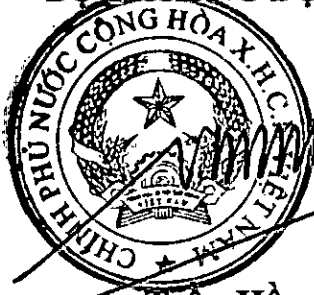
*(2) Tờ trình tóm tắt dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế);*

*(3) Dự thảo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế);*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật và Tư pháp;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Bộ Xây dựng;
- VPCP: BTCN, các PCN;
- Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT;
- Các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NN, NC;
- Lưu: VT, CN (02).

**TM. CHÍNH PHỦ**  
**TU. THỦ TƯỚNG**  
**BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG**



**Trần Hồng Minh**