

BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý, THAM VẤN CHÍNH SÁCH CỦA LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM (THAY THẾ)

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2025, Bộ Xây dựng đã tổ chức lấy ý kiến, tham vấn/phản biện xã hội đối với Hồ sơ chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế)

1. Tổng số cơ quan, tổ chức, cá nhân đã gửi xin ý kiến, tham vấn/góp ý, phản biện xã hội và tổng số ý kiến nhận được:

Số lượng các cơ quan, đơn vị, bộ ngành, địa phương tham gia Hội nghị tham vấn: 42

Số lượng các cơ quan, đơn vị, bộ ngành, địa phương có ý kiến bằng văn bản: 12

2. Kết quả cụ thể như sau:

	CHÍNH SÁCH HOẶC NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý/THAM VẤN	NỘI DUNG GÓP Ý/ THAM VẤN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I	Hội nghị tham vấn chính sách			
1	Về sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung			
<i>1</i>	Về sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Hội đồng dân tộc (Bà Đinh Thị Phương Lan - Phó CT Hội đồng dân tộc)	1. Luật Ban hành VBQPPL năm 2025 quy định về bước lấy ý kiến tham vấn chính sách (là một bước rất quan trọng trong hoạt động lập pháp).	
			2. Nhất trí cao về sự cần thiết xây dựng Luật HKDDVN (thay thế).	
			3. Hồ sơ chính sách được chuẩn bị cẩn	

			thận, chu đáo, cách thức làm việc khoa học.	
			4. Đề nghị cân nhắc về tên gọi của Luật phù hợp với phạm vi điều chỉnh và các chính sách trong luật	Hiện nay, tên gọi của Luật đã phù hợp với phạm vi điều chỉnh và các chính sách trong hồ sơ chính sách. Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu, rà soát về tên gọi trong trường hợp quá trình xây dựng Luật có sự thay đổi về phạm vi điều chỉnh.
2	Về sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Ủy ban Quốc phòng, An ninh và Đối ngoại (Ông Nguyễn Quốc Hùng - Phó Chủ nhiệm)	1. Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN đã nêu đầy đủ căn cứ pháp lý, căn cứ thực tiễn, đánh giá tác động rất kỹ. Nội dung 5 chính sách lớn đã phù hợp.	
			2. Việc soạn thảo Luật phải lưu ý quan điểm: Luật, Bộ Luật chỉ quy định chung những vấn đề thuộc thẩm quyền của Quốc hội; các văn bản dưới luật quy định nội dung chi tiết, thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ ngành; cần rà soát các văn bản quy phạm pháp luật, tránh việc chồng chéo; không nên đưa các quy định làm phát sinh thủ tục hành chính.	Bộ Xây dựng tiếp thu và sẽ thực hiện trong quá trình xây dựng dự án Luật.
3	Về sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Tổng công ty Hàng không VNA (Ông Đỗ Anh Tuấn)	Thống nhất với đề xuất trong Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế);	
4	Về sự cần thiết xây	Tổng công ty Cảng	Cơ bản nhất trí với Báo cáo tổng kết	

	dựng chính sách và các vấn đề chung	Hàng không Việt Nam (ACV- Ông Trần Anh Vũ)	việc triển khai Luật HKDDVN	
2	Chính sách 1: hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không	Hội đồng dân tộc (Bà Đinh Thị Phương Lan - Phó CT Hội đồng dân tộc)	Nghiên cứu quy định về phát triển công nghiệp phụ trợ trong ngành hàng không dân dụng	Bộ Xây dựng tiếp thu, nghiên cứu đưa vào chính sách 1 và trong quá trình soạn thảo dự án Luật.
<i>2</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không	Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV- Ông Trần Anh Vũ)	Cần xem xét làm rõ trách nhiệm quản lý nhà nước của Cảng vụ hàng không, Thanh tra hàng không trong quá trình nghiên cứu sửa đổi Luật HKDD theo hướng phân rõ trách nhiệm, tránh chồng chéo, tinh gọn hiệu quả và nâng cao vai trò vị thế Nhà chức trách hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế).
3	Chính sách 2: hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Tổng công ty Quản lý bay VN (VATM- Ông Nguyễn Mạnh Kiên)	1. Bổ sung nội dung “kịp thời cập nhật, sửa đổi, bổ sung các văn bản, tài liệu, hướng dẫn của Điều ước quốc tế” theo yêu cầu của Điều 37 Công ước Chicago;	Bộ Xây dựng nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) trên nguyên tắc việc xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật phải đảm bảo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
			2. Kiến nghị các cơ quan có thẩm quyền xem xét bổ sung cơ chế tài chính đặc thù như giữ lại phần phí điều hành bay phù hợp để đảm bảo	Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu đề xuất trên nguyên tắc đảm bảo nguồn lực cho doanh nghiệp hoạt động hiệu quả, tái đầu tư cho sản xuất xuất kinh doanh để đảm bảo cung

			Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có đủ nguồn lực để duy trì và phát triển hệ thống bảo đảm hoạt động bay, bao gồm cả việc thu phí dịch vụ và các nguồn thu khác;	cấp dịch vụ an toàn, phù hợp với yêu cầu, chuẩn mực quốc tế phù hợp với các nguyên tắc quản lý của pháp luật phí, lệ phí và pháp luật về giá
			3. Kiến nghị cấu trúc của chương mới này gồm 4 thành phần như sau: <i>Chính sách, mục tiêu, nguồn lực (Safety policy and objectives); Quản lý rủi ro an toàn (Safety risk management); Đảm bảo an toàn (Safety assurance); Thúc đẩy an toàn (Safety promotion)</i> theo đúng yêu cầu của Annex 19 của ICAO về an toàn hàng không, đồng thời cần làm rõ trách nhiệm của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không trong việc xây dựng và triển khai hệ thống quản lý an toàn.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản hướng dẫn thi hành luật.
			4. Bổ sung nguyên tắc khai thác vùng trời có yếu tố “linh hoạt” (FUA) và việc khai thác vùng trời nhằm “tối ưu hóa” khai thác, thuận lợi cho các hoạt động bay, bảo đảm hài hòa giữa đảm bảo quốc phòng - an ninh và phát triển kinh tế - xã hội, phù hợp với quy định của Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung đã được nêu tại chính sách 2 và sẽ tiếp tục nghiên cứu trong quá trình soạn thảo.

			5. Bổ sung các quy định rõ ràng thẩm quyền và trách nhiệm giữa cấp/cơ quan có thẩm quyền, giữa các bộ quản lý chuyên ngành để đảm bảo an toàn bay, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng không ngày càng tăng, khai thác hiệu quả nguồn tài nguyên vùng trời, hài hòa giữa quốc phòng - an ninh và phát triển kinh tế - xã hội, tuân thủ quy định của Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản hướng dẫn thi hành luật.
			6. Cần thiết rà soát các quy định về dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và nhân viên hàng không phù hợp với thực tiễn quản lý.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản hướng dẫn thi hành luật.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Công ty cổ phần Hàng không Hải Âu (Ông Hà Tiến Dũng)	Thống nhất với Hồ sơ chính sách về tổ chức, khai thác vùng trời;	
4	Chính sách 4: hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay			
1	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Hội đồng dân tộc (Bà Đinh Thị Phương Lan - Phó CT Hội đồng dân tộc)	1. Đề nghị xem xét bổ sung quy định về quy hoạch phát triển khu vực phụ cận Cảng hàng không, sân bay;	Nội dung này đã được Bộ Xây dựng rà soát và thấy rằng: hiện nay, quy hoạch CHKSB bao gồm việc định hướng phát triển các công trình thuộc KCHT CHK, là các công trình phục vụ trực tiếp cho hoạt động của CHK được xác định bởi ranh giới CHK. Khu vực lân cận CHK là khu vực nằm ngoài ranh giới CHK, do chính

				quyền địa phương quản lý. Vì vậy, việc quy hoạch phát triển khu vực lân cận CHKSB sẽ thuộc thẩm quyền của chính quyền địa phương. Để bảo đảm việc quy hoạch phát triển khu vực lân cận CHKSB không ảnh hưởng đến hoạt động của CHKSB. Về vấn đề này, hệ thống pháp luật hiện nay đã quy định tại khoản 4 Điều 14 Luật Quy hoạch quy định thẩm quyền tổ chức lập quy hoạch: “4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập quy hoạch tỉnh.”; Điều 56 Luật HKDDVN quy định: “...3. Các ngành, địa phương khi lập quy hoạch hoặc lập dự án đầu tư xây dựng công trình có ảnh hưởng đến quy hoạch cảng hàng không, sân bay phải có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.”
			2. Nghiên cứu, đề xuất nguyên tắc cơ bản, đẩy mạnh xã hội hóa trong quản lý, quy hoạch phát triển cảng hàng không, sân bay đáp ứng nhu cầu của xã hội trong thời kì mới	Bộ Xây tiếp thu ý kiến và đã bổ sung định hướng xây dựng chính sách 4.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Tổng công ty Quản lý bay VN (VATM - Ông Nguyễn Mạnh Kiên)	Quy định thực hiện yêu cầu của Điều 28 Công ước Chicago về hàng không dân dụng quốc tế về <i>chính sách ưu tiên, thu hút đầu tư xây dựng, nâng cấp cảng hàng không, sân bay, các công trình kết cấu hạ tầng hàng</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung thu hút đầu tư đã được xây dựng trong nội dung chính sách 4.

			không, các hệ thống trang thiết bị cung cấp dịch vụ hàng không trong và ngoài cảng hàng không, sân bay để bảo đảm giao thông vận tải bằng đường hàng không phát triển an toàn, hiệu quả và đồng bộ phù hợp với các cam kết tại Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;	
3	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV- Ông Trần Anh Vũ)	1. Đề nghị quy định rõ về “Người khai thác sân bay” và “Doanh nghiệp cảng hàng không” theo hướng: <i>Người khai thác sân bay là tổ chức trực tiếp khai thác kết cấu hạ tầng sân bay do Doanh nghiệp Cảng hàng không tổ chức hoạt động, trừ các công trình và cơ sở bảo đảm hoạt động bay do doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay quản lý, khai thác và được Cục Hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận khai thác sân bay. Sân bay được quản lý, khai thác đồng bộ bởi một Người khai thác sân bay; bổ sung quy định về mối quan hệ giữa Doanh nghiệp cảng hàng không và Người khai thác sân bay, cụ thể: “Doanh nghiệp cảng là Người khai thác sân bay hoặc doanh nghiệp trực tiếp tổ chức, quản</i>	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung này đã có trong chính sách 4 và sẽ tiếp tục nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế), các văn bản hướng dẫn thi hành luật.

			<i>lý Người khai thác sân bay”;</i>	
			2. Đề nghị quy định cụ thể hơn về quyền, trách nhiệm của doanh nghiệp cảng trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay; đặc biệt là cần làm rõ thẩm quyền của doanh nghiệp cảng được quyền đầu tư xây dựng các công trình thiết yếu;	Bộ Xây dựng tiếp thu, nội dung này đã có trong chính sách 2 và sẽ tiếp tục nghiên cứu để đưa ra chính sách cụ thể trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản hướng dẫn thi hành luật.
			3. Bổ sung quy định về vai trò của doanh nghiệp cảng trong việc cấp giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không và việc tổ chức ký và giám sát thực hiện hợp đồng giao kết các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không, phi hàng không làm cơ sở cho việc triển khai các quy định cụ thể dưới luật về vấn đề này. Gắn việc cấp giấy phép hàng không phù hợp với kết cấu cơ sở hạ tầng CHK,SB;	Bộ Xây dựng tiếp thu, kiến nghị này đã có trong nội dung chính sách và sẽ tiếp tục nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản hướng dẫn thi hành luật.
			4. Cần khẳng định CHKSB thuộc kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia, liên quan đến quốc phòng, an ninh quốc gia, được Nhà nước trực tiếp quản lý; đồng thời cho phép đa dạng hóa sở hữu đối với các công trình tại CHK. Theo đó, giao Bộ XD lập, phê duyệt kế hoạch đầu tư phát triển, cải tạo, mở rộng CHKSB theo quy	Bộ Xây dựng tiếp thu, theo đó đã định hướng xây dựng cơ chế cho phép xây dựng, nâng cấp, mở rộng công trình theo quy hoạch trên tài sản quốc phòng, an ninh để khai thác lưỡng dụng. Nội dung kiến nghị sẽ được phân tích, đánh giá và lấy ý kiến trong bước soạn thảo chi tiết

			hoạch, bao gồm xác định nguồn vốn và phương thức đầu tư làm cơ sở triển khai kế hoạch.	
			5. Khuyến khích đầu tư nhiều thành phần kinh tế đầu tư cảng hàng không sân bay, quy định nguyên tắc đầu tư xây dựng CHKSB (xây dựng CHKSB mới hoặc công trình thuộc CHKSB) được thực hiện theo hai hình thức: Nhà nước đầu tư trực tiếp hoặc thông qua cơ chế nhượng quyền đầu tư, cụ thể:	Bộ Xây dựng tiếp thu, kiến nghị này đã có trong nội dung chính sách 4. Phương án cụ thể sẽ được phân tích, đánh giá và lấy ý kiến trong bước soạn thảo chi tiết.
			6. Quy định rõ cơ chế Nhà nước đầu tư trực tiếp từ nguồn vốn ngân sách hoặc có thể giao, hoặc nhượng quyền đầu tư cho doanh nghiệp cảng hàng không đang quản lý khai thác cảng hàng không sân bay hiện hữu.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến. Nội dung kiến nghị sẽ được nghiên cứu trong quá trình xây dựng dự án luật và văn bản quy định chi tiết
			7. Nghiên cứu quy định cho phép đối với CHK hiện hữu, ngoài việc lập kế hoạch đầu tư thì Doanh nghiệp cảng hàng không được thực hiện việc thuê tư vấn lập quy hoạch trình Bộ XD phê duyệt để đảm bảo đồng bộ, thống nhất trong việc quản lý khai thác phát triển CHK, SB, tạo tính chủ động cho doanh nghiệp cảng hàng không chủ động xây dựng kế hoạch đầu tư phát	Bộ Xây dựng tiếp thu, kiến nghị này sẽ nghiên cứu đề trong quá trình xây dựng dự án luật và các văn bản hướng dẫn.

			triển hệ thống kế cấu hạ tầng hàng không theo quy hoạch và yêu cầu phát triển của ngành.	
			8. Đề nghị Luật HKDDVN bổ sung quy định về sân bay dùng chung dân dụng, quốc phòng, cụ thể: <i>“Sân bay dùng chung dân dụng, quốc phòng là sân bay có khu vực, công trình thuộc khu bay được quy hoạch dùng chung phục vụ tàu bay dân dụng và tàu bay quân sự.</i> <i>Bộ XD, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an thống nhất cho phép thực hiện dự án đầu tư theo quy hoạch CHKSB được phê duyệt làm cơ sở cho việc bàn giao đất cho địa phương, cho Chủ đầu tư thuê đất. Việc điều chỉnh kế hoạch sử dụng đất quốc phòng sẽ được cập nhật vào kỳ điều chỉnh sớm nhất.</i> <i>Công trình dùng chung dân dụng, quốc phòng, công trình điều hành bay, công trình bảo đảm an ninh, an toàn hàng không được phép xây dựng trên đất quốc phòng theo quy hoạch mà không cần chuyển đổi đất quốc phòng sang đất dân dụng”.</i>	Bộ Xây dựng nghiên cứu, tiếp thu trong quá trình xây dựng dự án Luật và các văn bản quy định chi tiết. Đối với nội dung đề nghị bổ sung quy định về “<i>Công trình dùng chung dân dụng, quốc phòng, công trình điều hành bay, công trình bảo đảm an ninh, an toàn hàng không được phép xây dựng trên đất quốc phòng theo quy hoạch mà không cần chuyển đổi đất quốc phòng sang đất dân dụng</i>”: nội dung này thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đất đai, Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu và đề nghị cấp có thẩm quyền nêu xét thấy phù hợp.

4	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Công ty cổ phần Hàng không Hải Âu (Ông Hà Tiến Dũng)	Đề nghị xem xét cơ chế phù hợp trong quản lý bãi đáp, sân bay chuyên dùng; cơ chế về cấp phép bay và quản lý an toàn đối với hàng không chung.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế).
5	Chính sách 5: hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không			
1	Hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không	Tổng công ty Cảng Hàng không Việt Nam (ACV- Ông Trần Anh Vũ)	Đề nghị làm rõ thêm phạm vi điều chỉnh cũng như trách nhiệm về quản lý điều phối slot để khai thác tối đa hiệu quả slot, đem lại giá trị kinh tế, tài chính cao hơn trong quá trình hoạt động của CHK, SB.	Bộ Xây dựng tiếp thu, kiến nghị này sẽ nghiên cứu trong quá trình xây dựng dự án luật và các văn bản hướng dẫn.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không	Công ty cổ phần Hàng không Hải Âu (Ông Hà Tiến Dũng)	Đề nghị xem xét quy định về điều kiện kinh doanh đối với hàng không chung (vốn, giấy phép, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay);	Bộ xây dựng tiếp thu và sẽ nghiên cứu xem xét trong quá trình soạn thảo Luật HKDDVN (thay thế) và các văn bản thi hành Luật.
3	Hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không	Tổng công ty Hàng không VN - VNA (Ông Đỗ Anh Tuấn)	1. Đề nghị xem xét bỏ quy định về mức giá tối đa vận chuyển hàng không nhằm tăng tính chủ động cho doanh nghiệp;	Dịch vụ vận chuyển hành khách hàng không nội địa là một trong những dịch vụ thiết yếu, đáp ứng tiêu chí hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 21 Luật Giá và thuộc danh mục hàng hóa do Nhà nước định giá tối đa (Hiện chỉ có 06 hãng hàng không tham gia khai thác vận chuyển hành khách hàng không nội địa, trong đó thị phần chủ yếu thuộc về 02 hãng hàng không là Vietnam Airlines và Vietjet Air). Việc thay đổi cơ chế quản lý giá sẽ được các cơ

				quan nhà nước có thẩm quyền xem xét, tổng kết, đánh giá trên cơ sở các quy định của Luật Giá về nguyên tắc quản lý, điều tiết giá của nhà nước trong từng thời kỳ
			2. Đề nghị xem xét bổ sung quy định tại Luật HKDDVN về vai trò, quyền và nghĩa vụ của hãng hàng không quốc gia, có chính sách về ưu tiên slot với Hãng hàng không quốc gia.	Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu, xem xét nội dung này trong quá trình soạn thảo dự án Luật trên nguyên tắc phù hợp với thực tiễn và kinh nghiệm quản lý của các quốc gia trên thế giới. Hiện nay, thuật ngữ "hãng hàng không quốc gia" thường được hiểu là một sự công nhận chính trị và chiến lược. Các tiêu chí đánh giá, khái niệm hãng hàng không quốc gia cũng thay đổi theo sự phát triển của vận tải hàng không thế giới, sự phát triển của kinh tế-xã hội của từng quốc gia. - Đề xuất “chính sách về ưu tiên slot với hãng hàng không quốc gia” sẽ được xem xét ở góc độ văn bản hướng dẫn chi tiết Luật HKDDVN (thay thế). Bên cạnh đó, với sự mở rộng và phát triển của các cảng hàng không, sân bay Việt Nam trong giai đoạn tới, quy định về slot sẽ được nghiên cứu để không gây lãng phí, sử dụng hiệu quả năng lực của các cảng hàng không, sân bay.
II	Lấy ý kiến góp ý bằng văn bản			
1	Về sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung			

1	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Quốc phòng (CV số 2201/BQP- TM ngày 25/4/2025)	Thống nhất với Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế)	
2	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Y tế (CV số 2450/BYT-PC ngày 24/4/2025)	1. Nhất trí về sự cần thiết, nội dung thuyết minh về cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý và cơ sở thực tiễn thuộc Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN nhằm hoàn thiện khung pháp lý về quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng trong bối cảnh mới, bảo đảm thực hiện đầy đủ các quy định của điều ước, thỏa thuận quốc tế mà VN là thành viên và các khuyến cáo của ICAO.	
			2. Các tài liệu thuộc Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN đã được quy định đúng theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025, chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà và hướng dẫn chuyên môn của Bộ Tư pháp.	
3	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Tư pháp (CV số 2191/BTP-PLQT ngày 23/4/2025)	1. Bộ Tư pháp nhận thấy về cơ bản đề xuất chính sách vẫn giữ nguyên 05 chính sách của hồ sơ Đề nghị xây dựng Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2024. Trong đó, đối với	

			Chính sách 3 (hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không) đã có lựa chọn giải pháp. Do đó, Bộ Tư pháp không có ý kiến thêm.	
			2. Về hồ sơ, trình tự, thủ tục xây dựng chính sách, Bộ Tư pháp đề nghị thực hiện theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025.	Bộ Xây dựng tiếp thu và rà soát toàn bộ hồ sơ theo đúng quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025.
4	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Nội vụ (CV số 1790/BNV-PC ngày 26/4/2025)	1. Cơ bản thống nhất với 05 nhóm chính sách được đề xuất.	
			2. Đề nghị tiếp tục rà soát để bảo đảm tính thống nhất, tránh chồng chéo, đặc biệt đối với các nội dung liên quan đến phân định thẩm quyền giữa Trung ương và địa phương. Đồng thời, cần quán triệt thực hiện nghiêm Kết luận số 119- KL/TW ngày 20/01/2025 của Bộ Chính trị về việc “phân định rõ thẩm quyền lập pháp và thẩm quyền lập quy, luật chỉ quy định những vấn đề thuộc thẩm quyền Quốc hội, không luật hóa các nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của văn bản dưới luật”.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và sẽ tiếp tục thực hiện trong quá trình soạn thảo dự án Luật.
			3. Thống nhất chủ trương phân cấp,	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và sẽ tiếp tục

			phân quyền nhưng cần xác định rõ điều kiện thực hiện, gắn với kiểm tra, giám sát, làm rõ trách nhiệm giữa Trung ương và địa phương trong quy hoạch, cấp phép, đảm bảo an ninh – an toàn hàng không. Do vậy, đề nghị đánh giá kỹ về điều kiện bảo đảm tính khả thi cho việc tổ chức thực hiện các chính sách khi được thông qua.	thực hiện trong quá trình soạn thảo dự án Luật.
			4. Đề nghị rà soát, hoàn thiện các quy định liên quan đến nguồn nhân lực và tổ chức bộ máy trong ngành hàng không theo hướng bảo đảm tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả, phù hợp với Nghị quyết số 18-NQ/TW và quy định pháp luật hiện hành, không lập thêm tổ chức trung gian, không tăng biên chế bất hợp lý.	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và sẽ tiếp tục thực hiện trong quá trình soạn thảo dự án Luật
5	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Dân tộc và Tôn giáo (CV số 409/BDTTG-PC ngày 22/4/2025)	Nhất trí với dự thảo Hồ sơ.	
6	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Khoa học và công nghệ (CV số 1081/BKHCN-PC ngày 24/4/2025)	Nhất trí với nội dung cơ bản của 05 chính sách đề xuất tại dự thảo hồ sơ chính sách Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).	
7	Sự cần thiết xây	Bộ Văn hóa, Thể	Nhất trí với Hồ sơ chính sách xây	

	dựng chính sách và các vấn đề chung	thao và Du lịch (CV số 1846/BVHTTDL-PC ngày 28/4/2025)	dụng Luật HKDDVN (thay thế)	
8	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	Đề nghị bổ sung vào Tờ trình, Báo cáo đánh giá tác động chính sách các thông tin, số liệu, căn cứ pháp lý, thực tiễn hiện nay để đánh giá về các nội dung sau đây: a) Quy định của pháp luật hiện hành về hoạt động của tàu bay và cơ chế quản lý đối với hoạt động của tàu bay công vụ, bao gồm tàu bay quân sự, tàu bay chuyên dụng của các lực lượng chức năng của nước ta và thực tiễn hiện nay. b) Cơ chế quản lý đối với hoạt động của tàu bay tư nhân tại Việt Nam trong thời gian tới. c) Cơ chế quản lý, sử dụng sân bay lưỡng dụng trong xu hướng các nước trên thế giới đang áp dụng và thực trạng hiện nay tại Việt Nam.	Bộ Xây dựng tiếp thu như sau: Công ước Chicago chỉ áp dụng cho tàu bay dân dụng, không áp dụng cho tàu bay công vụ (Điều 3). Annex 4 của Công ước Chicago đề cập đến "State Aircraft" (tàu bay công vụ: tàu bay sử dụng cho mục đích quân sự, hải quan và cảnh sát) trong phạm vi các nguyên tắc chung, cụ thể tàu bay công vụ không sử dụng cho mục đích dân dụng, chịu sự quản lý riêng của từng quốc gia, không chịu sự điều chỉnh đầy đủ của Công ước Chicago và các Phụ lục (Annexes) như tàu bay dân dụng. Trên cơ sở các quy định tại Công ước Chicago, Luật HKDDVN hiện hành quy định tàu bay công vụ, tàu bay quân sự và tàu bay chuyên dụng của các lực lượng chức năng không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật HKDDVN năm 2006 (sửa đổi, bổ sung năm 2014), trừ một số trường hợp cụ thể được Luật quy định. Như vậy, về cơ sở pháp lý Luật HKDDVN đã điều tiết các hoạt động hàng không khác có liên quan đến hàng không dân dụng trong đó bao gồm cả trường hợp tàu bay công vụ được

				dùng vào mục đích dân dụng hoặc những trường hợp khác được Luật HKDDVN quy định (Điều 1 Luật HKDDVN). Tiếp thu ý kiến trên, trên cơ sở đề xuất cụ thể của Bộ Công an, Bộ Xây dựng sẽ tổng hợp đưa vào dự án Luật HKDDVN một số nội dung, nguyên tắc cơ bản trong việc quản lý các hoạt động này và giao Chính phủ hoặc Bộ chuyên ngành xây dựng các văn bản quy định chi tiết liên quan đến tàu bay và hoạt động khai thác tàu bay công vụ.
9	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Công thương (CV số 3093/BCT-PC ngày 29/4/2025)	Bộ Công thương nhất trí với nội dung 05 chính sách do Bộ Xây dựng đề xuất trong Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN.	
10	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Thanh tra Chính phủ (CV số 731/TTrCP-V.I ngày 28/4/2025)	1. Hồ sơ chính sách xây dựng Luật HKDDVN (thay thế) đã được cập nhật, bổ sung, hoàn thiện trên cơ sở các nội dung của Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật HKDDVN (sửa đổi) đã được Bộ TP thẩm định và trình CP tại phiên họp tháng 2/2024...Đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu, tiếp thu các quy định của pháp luật mới, bảo đảm quy định pháp luật về hàng không dân dụng đồng bộ, thống nhất với các quy định pháp luật có liên quan	Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát để đảm bảo Hồ sơ chính sách Luật HKDDVN (thay thế) đồng bộ, thống nhất với các quy định của pháp luật có liên quan.

			2. Đề nghị rà soát, bổ sung, cập nhật và chuyển hóa các tiêu chí của ICAO, các tổ chức hàng không khác trên thế giới (FAA, EASA...) vào dự thảo Luật HKDDVN, nhất là công tác quản lý nhà nước về chuyên ngành hàng không dân dụng, về an toàn hàng không, về an ninh hàng không, về cảng hàng không sân bay... để đảm bảo thực hiện các nội dung cam kết quốc tế và hoạt động thương mại đã ký kết liên quan đến hàng không dân dụng VN.	Bộ Xây dựng tiếp thu. Hồ sơ chính sách được xây dựng trên cơ sở cập nhật quy định của các Điều ước về hàng không dân dụng mà Việt Nam là tham gia, đảm bảo thực hiện các nội dung cam kết quốc tế về công tác quản lý nhà nước về chuyên ngành hàng không dân dụng, về an toàn hàng không, về an ninh hàng không
11	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Tài chính (CV số 5917/BTC-ĐT ngày 05/5/2025)	Đề nghị cơ quan chủ trì xây dựng Luật rà soát, bổ sung Tờ trình Chính phủ một số nội dung sau: - (i) làm rõ hơn về phạm vi điều chỉnh của dự án Luật, đảm bảo không mâu thuẫn, chồng chéo với pháp luật có liên quan;	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu, giải trình như sau: - (i) Bộ Xây dựng đã thực hiện rà soát về phạm vi điều chỉnh của dự án Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế), theo đó, Hồ sơ chính sách kế thừa các quy định về phạm vi điều chỉnh của của Luật Hàng không dân dụng 2006 (sửa đổi, bổ sung 2014): luật này chỉ điều chỉnh hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, sân bay, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận chuyển hàng không, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự,

			hoạt động hàng không chung và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân. Vì vậy, phạm vi điều chỉnh của Luật này không chồng chéo, mâu thuẫn với quy định pháp luật có liên quan. - (ii) Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và nêu cụ thể các khó khăn, vướng mắc tại Báo cáo tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Quá trình rà soát cho thấy có trên 60% điều khoản của Luật HKDDVN cần phải sửa đổi, bổ sung. Việc sửa đổi, bổ sung các quy định trong Hồ sơ chính sách luật tập trung ở nội tại 05 chính sách của Luật HKDDVN (thay thế). Tiếp thu ý kiến Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng sẽ rà soát, đánh giá sự cần thiết phải sửa đổi, bổ sung các quy định còn chưa rõ tại các Luật khác có liên quan (nếu có) trong quá trình soạn thảo dự án luật để đảm bảo sự đồng bộ trong phạm vi điều chỉnh, quản lý của từng luật cụ thể. - (iii) Bộ Xây dựng tiếp thu và đã thực hiện rà soát, cập nhật cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý và các chính sách trong Hồ sơ (ví dụ: cập nhật Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị...). - (iv) Bộ Xây dựng tiếp thu, rà soát và hoàn thiện Hồ sơ chính sách theo các yêu cầu tại Nghị quyết số 26/NQ-CP về phiên
--	--	--	---

			chủ trương, chính sách liên quan đến lĩnh vực hàng không... - (iv) Bổ sung, làm rõ việc thực hiện các nội dung, chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 26/NQ-CP về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024¹.	họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024, nội dung cụ thể đã được nêu tại mục IV (Quá trình xây dựng chính sách) và mục VI (Những nội dung bổ sung mới so với hồ sơ chính sách gửi thẩm định) trong Tờ trình và đưa vào từng chính sách cụ thể trong toàn bộ hồ sơ chính sách.
			2. Dự thảo Báo cáo đã xác định những vướng mắc, bất cập tại các quy định pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, đề nghị cơ quan chủ trì xây dựng Luật nêu rõ các Điều, khoản cụ thể trong các Luật, Nghị định...đang vướng mắc, bất cập cần phải sửa đổi, bổ sung, thay thế bởi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	Bộ Xây dựng tiếp thu và nêu cụ thể một số bất cập tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách, Báo cáo tổng kết (ví dụ: sự chưa thống nhất, đồng bộ giữa tên gọi về quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành giữa Luật HKDDVN và Luật Quy hoạch (khoản 2 Điều 56 Luật HKDDVN là “quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay”; mục 18 Phụ lục II Luật Quy hoạch là “quy hoạch cảng hàng không, sân bay”....).
12	Sự cần thiết xây dựng chính sách và các vấn đề chung	Bộ Nông nghiệp và Môi trường (CV số 1271/BNNMT-PC ngày 05/5/2025)	1. Đối với Báo cáo Tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo đánh giá chi tiết việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý hoạt động	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã làm rõ hơn trong Báo cáo tổng kết nội dung quản lý, giám sát, đánh giá dịch vụ khí tượng hàng không. Theo đó, hoạt động này đã tuân thủ quy định của pháp luật hiện hành (pháp

¹- Nội dung chính sách cần đưa ra đầy đủ các giải pháp tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc về cơ chế, chính sách để thu hút nguồn lực tham gia đầu tư, khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay.

- Xác định rõ những khó khăn, vướng mắc từ quy định của pháp luật và thực tiễn thi hành, đề xuất các chính sách nhằm giải quyết các khó khăn, vướng mắc, phát triển ngành hàng không Việt Nam hiện đại, góp phần phát triển kinh tế - xã hội theo đúng chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước;

			bay đối với việc cung cấp dịch vụ khí tượng được quy định tại Điều 95 và 99 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; đồng thời nghiên cứu bổ sung đánh giá việc chấp hành các quy định của pháp luật đối với hoạt động hàng không có liên quan đến công tác khí tượng tại các pháp luật khác có liên quan.	luật về hàng không dân dụng và pháp luật về khí tượng thủy văn) và các yêu cầu của quốc tế trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không. Đợt Thanh sát của ICAO tháng 5 năm 2024 vừa qua dịch vụ khí tượng hàng không được đánh giá với kết quả rất cao so với mặt bằng chung của Thế giới. Các tổ chức được cấp phép cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không cơ bản tuân thủ các yêu cầu về năng lực, trang thiết bị, hệ thống truyền phát thông tin và quy trình khai thác.
			2. Tại Bảng thuyết minh quy phạm hoá chính sách của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế) đã đề xuất bổ sung một số quy định liên quan đến “Phát triển khoa học công nghệ, chuyển đổi số; bảo vệ môi trường và chuyển đổi năng lượng xanh”, theo đó, tại Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế liên quan đến chính sách xây dựng Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế), đề nghị xem xét bổ sung một số nội dung có liên quan như:	Bộ Xây dựng đã tiếp thu, cập nhật vào cơ sở chính trị của Tờ trình và Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế liên quan đến chính sách xây dựng Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (thay thế).

			- Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường với mục tiêu “Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta trên cơ sở hỗ trợ tài chính và công nghệ của các nước và tổ chức quốc tế. Phát triển thị trường trao đổi tín chỉ các-bon trong nước và tham gia thị trường các-bon toàn cầu”. - Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với mục tiêu “Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường ở mức 15% vào năm 2030, lên mức 20% vào năm 2045”. - Cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) về “xây dựng và triển khai các biện pháp giảm phát thải	
--	--	--	--	--

			khí nhà kính mạnh mẽ bằng nguồn lực của chính mình, cùng với sự hợp tác và hỗ trợ của cộng đồng quốc tế, nhất là các nước phát triển cả về tài chính và chuyển giao công nghệ, trong đó có thực hiện các cơ chế theo Thỏa thuận Paris, để đạt mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050”.	
2	Chính sách 1: hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	1. Đề nghị rà soát tổng thể nội dung các chính sách xây dựng Luật và trong quá trình xây dựng Luật cần có nội dung, quy định bảo đảm phân định rõ ràng, cụ thể các nội dung, nhiệm vụ, hoạt động, trách nhiệm của Bộ Công an trong việc quản lý, bảo đảm an ninh hàng không và trách nhiệm của Bộ Xây dựng trong việc quản lý, bảo đảm an toàn hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã làm rõ trong chính sách 1 việc phân định nhiệm vụ an ninh hàng không, nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng không của Bộ Xây dựng và Bộ Công an. Quá trình xây dựng dự án Luật các nội dung này sẽ được quy định chi tiết tại nội dung của Điều quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.
			2. Hiện nay, nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không đã được Bộ Công an tiếp nhận và triển khai thực hiện, Do đó, đề nghị bổ sung vào dự thảo Tờ trình, bản thuyết minh, dự thảo luật mô hình quản lý nhà nước về hàng không dân dụng do Chính phủ thống nhất quản lý, Bộ Xây dựng chỉ đạo Nhà chức trách an toàn hàng không,	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã làm rõ trong Tờ trình, bản thuyết minh nội dung này trong chính sách 1 về việc phân định nhiệm vụ bảo đảm an ninh hàng không và nhiệm vụ an toàn hàng không của Bộ Xây dựng và Bộ Công an. Các nội dung quy định chi tiết sẽ được Bộ Xây dựng phối hợp với Bộ Công an nghiên cứu, chỉnh lý trong quá trình xây dựng dự án Luật.

			Bộ Công an chỉ đạo Nhà chức trách an ninh hàng không	
			3. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giám sát, chỉ đạo, điều hành công tác bảo đảm an ninh hàng không, trong đó tập trung xây dựng cơ chế khai thác các ứng dụng của thẻ Căn cước công dân gắn chip trong hoạt động xác thực khách hàng.	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã làm rõ trong chính sách 1 về việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, giám sát, chỉ đạo, điều hành công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không. Trên cơ sở đó, các văn bản quy định chi tiết luật sẽ cụ thể hóa nội dung này.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng	Bộ Tài chính (CV số 5917/BTC-ĐT ngày 05/5/2025)	Theo quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam hiện hành chỉ quy định cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương, Bộ Xây dựng đối với Cảng hàng không sân bay dân dụng hoặc ưu tiên dân dụng, Bộ Quốc phòng đối với cảng hàng không, sân bay quân sự hoặc ưu tiên quân sự, chưa có quy định ở địa phương. Thực tiễn giai đoạn gần đây, Thủ tướng Chính phủ cho phép một số địa phương đã tham gia vào việc đầu tư cảng hàng không, sân bay; đồng thời, thực hiện chủ trương sắp xếp lại địa giới các đơn vị hành chính, sáp nhập các địa phương từ 63 tỉnh/thành phố thành 34 tỉnh/thành phố; chính quyền các địa phương cần được nâng cao	Bộ Xây dựng tiếp thu bổ sung vào chính sách 4 trách nhiệm của các bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp và sẽ nghiên cứu để cụ thể hóa trong quá trình soạn thảo dự án Luật về trách nhiệm quản lý nhà nước của địa phương trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay

			năng lực để có cơ sở thực hiện các hoạt động đầu tư, quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không tại CHK, sân bay trong thời gian tới. Do đó, cần bổ sung quy định về cơ quan quản lý nhà nước về hàng không tại địa phương (UBND cấp tỉnh).	
3	Chính sách 2: hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Quốc phòng (CV số 2201/BQP- TM ngày 25/4/2025)	Đề nghị tiếp tục phối hợp với Bộ QP trong việc xây dựng Luật HKDDVN bảo đảm kết hợp chặt chẽ nhiệm vụ quân sự quốc phòng, công tác quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay với sự phát triển của ngành HKDDVN, góp phần phát triển KT-XH, hội nhập quốc tế và bảo đảm AN-QP	Bộ Xây dựng tiếp thu và sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Bộ Quốc phòng để xây dựng dự án Luật đảm bảo tính khả thi.
	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	Ngày 01/3/2021, Bộ trưởng Bộ Công an đã ban hành Quyết định số 1255/QĐ-BCA quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy của Trung đoàn Không quân Công an nhân dân thuộc Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 98/QĐ-TTg ngày 17/9/2024 phê duyệt chủ trương đầu tư sân bay Gia Bình; hiện nay, dự án sân bay Gia	Bộ Xây dựng tiếp thu vào nội dung chính sách 2 các quy định về quản lý, điều hành bay hoạt động bay hỗn hợp khi có các hoạt động bay quân sự, công vụ, chuyên dụng của lực lượng cảnh sát cơ động; bổ sung các quy định liên quan đến việc thiết lập và khai thác vùng trời, khu vực bay, thẩm quyền cấp phép bay đối với các hoạt động bay chuyên dụng khác ngoài quy định hiện hành tại Điều 81 Luật HKDDVN để đảm bảo bao quát hết các hoạt động phát sinh

		Bình đang được đề xuất điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án từ sân bay thành cảng hàng không lưỡng dụng. Do đó, đề nghị rà soát, bổ sung vào các chính sách xây dựng Luật để làm cơ sở bổ sung, quy định trong dự thảo Luật Hàng không dân dụng (thay thế) các nội dung sau đây: - Hoạt động bay của tàu bay công vụ, trong đó có tàu bay chuyên dụng của lực lượng Không quân Công an nhân dân. - Thẩm quyền của Bộ Công an trong việc quản lý, khai thác vùng trời phục vụ hoạt động bay. - Thiết lập và khai thác vùng trời sân bay, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không. - Trường hợp tàu bay VN, tàu bay nước ngoài thực hiện chuyến bay quốc tế cất cánh, hạ cánh tại sân bay, cảng hàng không do Bộ Công an quản lý - Cấp phép bay đối với các tàu bay chuyên dụng do Bộ Công an quản lý. - Quy định thông báo với Bộ Công an về khu vực nguy hiểm về chướng ngại vật hàng không.	trên thực tiễn trong đó có hoạt động của sân bay Gia Bình và Trung đoàn không quân Công an nhân dân dân; bổ sung vào chính sách 4 quy định về phân định trách nhiệm quản lý chướng ngại vật, cơ chế phối hợp của các bộ, ngành đại phương trong quản lý chướng ngại vật. Các nội dung chi tiết sẽ được Bộ Xây dựng tổng hợp trên cơ sở ý kiến cụ thể của Bộ Công an trong quá trình xây dựng dự án Luật và các văn bản quy định chi tiết.
--	--	---	---

			- Phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và bay quân sự. - Quy định quản lý và giới hạn bề mặt chương ngại vật hàng không đối với các công trình liên quan đến bề mặt chương ngại vật hàng không.	
4	Chính sách 3: hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	Đề nghị bổ sung các nội dung sau tại Chính sách số 3 dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách về hoàn thiện khung pháp lý về an ninh hàng không: a) Thống nhất nội hàm khái niệm an ninh hàng không là một bộ phận của an ninh quốc gia. b) Bộ Công an là cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không và tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không. c) Quy định về các biện pháp kiểm soát an ninh hàng không; lực lượng kiểm soát an ninh hàng không; đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị và phương tiện bảo đảm an ninh hàng không; kinh phí bảo đảm an ninh hàng không; trách nhiệm của tổ chức, cá	Bộ Xây dựng tiếp thu và đã làm rõ trong chính sách 3 và sẽ tổng hợp chi tiết trong dự án Luật trên cơ sở đề xuất cụ thể của Bộ Công an về các nội dung này để đảm bảo phù hợp với nội dung, mô hình tổ chức của Bộ Công an. Đối với quy định xây dựng quy trình, hướng dẫn để sử dụng ứng dụng định danh điện tử quốc gia VNEID trong quá trình xác thực hành khách, bảo đảm quy định hiệu quả, an toàn. Đây là nội dung thuộc chính sách 1 về ứng dụng công nghệ thông tin đã được Bộ Xây dựng tiếp thu đưa vào trên cơ sở ý kiến góp ý của Bộ Công an. Việc xây dựng quy trình, hướng dẫn sử dụng VNEID trong quá trình xác thực hành khách sẽ được chi tiết ở văn bản dưới luật.

			nhân liên quan trong công tác bảo đảm an ninh hàng không do Bộ Công an chủ trì thực hiện. d) Rà soát mức độ nội luật hóa đối với các tiêu chí của ICAO. đ) Quy định về việc phối hợp với Bộ Công an trong công tác bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay. g) Xây dựng quy trình, hướng dẫn để sử dụng ứng dụng định danh điện tử quốc gia VNEID trong quá trình xác thực hành khách, bảo đảm quy định hiệu quả, an toàn.	
5	Chính sách 4: hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	1. Đề nghị bổ sung các nội dung thực hiện giải pháp như sau: a) Sửa đổi, bổ sung quy định về cảng hàng không nội địa khai thác chuyên bay quốc tế như: tiêu chuẩn của cảng hàng không nội địa được phép khai thác chuyên bay quốc tế, cơ quan chủ trì quyết định, cơ quan phối hợp. b) Quy định vai trò, vị trí, trách nhiệm, thẩm quyền của các cơ quan, đơn vị	Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung vào nội dung chính sách 4 về trách nhiệm, thẩm quyền lập quy hoạch, khai thác, sử dụng sân bay chuyên dùng; nghiên cứu bổ sung quy định về khu vực, điểm đến, điểm đón đối với các phương tiện bay khác khi thực hiện hoạt động thương mại hoặc sử dụng cho các hoạt động của cơ quan, tổ chức khác. Quá trình xây dựng dự án Luật, Bộ Xây dựng sẽ phối hợp với Bộ Công an để quy định chi tiết nội dung này đảm bảo

			trong việc lập quy hoạch, khai thác, sử dụng sân bay chuyên dùng. c) Bổ sung cơ chế dành cho khu vực, điểm đến, điểm đón đối với các tàu bay không người lái, phương tiện bay khác (phương tiện bay) khi thực hiện các hoạt động vận tải thương mại hoặc sử dụng cho các hoạt động của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp.	phù hợp với phạm vi điều chỉnh và tính khả thi trên thực tiễn.
			2. Đề nghị quy định về quản lý, sử dụng công trình an ninh, đất an ninh.	Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung vào chính sách 4 về nghiên cứu bổ sung quy định về quản lý, sử dụng công trình an ninh, đất an ninh trong hoạt động hàng không dân dụng. Nội dung chi tiết sẽ được Bộ Xây dựng tổng hợp trong dự án Luật và các văn bản quy định chi tiết trên cơ sở ý kiến đề xuất cụ thể của Bộ Công an.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Bộ Tài chính (CV số 5917/BTC-ĐT ngày 05/5/2025)	1. Trong thời gian vừa qua, vướng mắc về pháp lý, cản trở doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế không được phép tham gia cải tạo, mở rộng công trình lưỡng dụng tại các cảng hàng không, sân bay do quốc phòng quản lý chủ yếu liên quan đến Luật Quản lý, sử dụng tài sản công ² ; không	Bộ Xây dựng đã tiếp thu chỉnh lý chính sách 4 để đảm bảo tính tổng thể và tính hình thực tế. Ngoài ra, qua rà soát hệ thống pháp luật, Bộ Xây dựng thấy rằng: - Khoản 2 Điều 54 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công đã được sửa đổi tại Điểm a

2

- Điểm b khoản 1 Điều 64 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định công trình chiến đấu (trong trường hợp này là đường cất hạ cánh của quân sự) là tài sản đặc biệt.

			liên quan đến pháp luật chung về đầu tư, xây dựng như nhận định của Bộ Xây dựng nêu tại chính sách 4. Vì vậy, đề nghị Bộ Xây dựng rà soát, chỉnh sửa lại nội dung đánh giá tại chính sách này cho phù hợp tình hình thực tế.	Khoản 11 Điều 5 Luật số 56/2024/QH15 sửa đổi một số Điều của nhiều Luật (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025) đã cho phép “<i>sử dụng đất quốc phòng, an ninh kết hợp với hoạt động lao động sản xuất, xây dựng kinh tế, sử dụng công trình lưỡng dụng theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự</i>”. - Khoản 1 Điều 201 Luật Đất đai cho phép 03 đơn vị/đối tượng được sử dụng đất quốc phòng, an ninh kết hợp với hoạt động lao động sản xuất, xây dựng kinh tế gồm: (1) đơn vị công an, (2) đơn vị sự nghiệp công lập hoặc (3) doanh nghiệp nhà nước trực thuộc Bộ Công an. Tuy nhiên, hệ thống pháp luật hiện hành chưa có quy định riêng cho trường hợp cho phép tổ chức, doanh nghiệp hàng không dân dụng được khai thác, đầu tư, nâng cấp công trình trên đất quốc phòng, an ninh để phục vụ mục đích lưỡng dụng. Vì vậy quá trình soạn thảo Luật, Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu để bổ sung các quy định về đầu tư mở rộng, nâng cấp, cải tạo công trình hàng không nhằm khai thác lưỡng dụng để
--	--	--	---	--

				đáp ứng chủ trương, đường lối của Đảng trong việc huy động mọi nguồn lực để đầu tư kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay nói riêng.
			2. Việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do nhà nước đầu tư, quản lý tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện thông qua các phương thức theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công như: tự khai khác, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác và phương thức khác theo quy định của pháp luật...Theo đó, nếu áp dụng theo quy định của Tổ chức Hàng không quốc tế (ICAO) thì tại mỗi CHK, sân bay chỉ áp dụng được phương thức tự khai thác là chưa đảm bảo tính cạnh tranh, chưa khai thác hết nguồn lực của xã hội, ảnh hưởng đến hiệu quả sử dụng của tài sản. Do vậy, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo thể chế rõ các quy định của ICAO về Nhà khai thác cảng để có cơ sở pháp lý thực hiện việc quản lý, khai thác tại các CHK, sân bay đảm bảo khai thác hết nguồn lực của xã hội.	Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến và sẽ nghiên cứu phương án phân cấp, phân quyền mạnh mẽ giữa Trung ương, địa phương trong lĩnh vực đầu tư kết cấu hạ tầng cảng hàng không, các quy định của ICAO để chi tiết, cụ thể theo đúng định hướng, chủ trương, đường lối, nghị quyết của Đảng và các cấp trong quá trình xây dựng dự thảo Luật.

			3. Nghiên cứu, đề xuất các chính sách và giải pháp thực hiện để tạo thuận lợi thu hút các nguồn lực đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay và phát triển ngành công nghiệp hàng không đồng bộ, hiện đại; quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng; quyền sở hữu, quản lý, vận hành, khai thác công trình, dự án; quản lý, sử dụng hiệu quả, phát huy tính lưỡng dụng của sân bay; định giá tài sản kết cấu hạ tầng cảng hàng không; cơ chế sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng thuộc sở hữu Nhà nước để phát triển dự án kết cấu hạ tầng cảng hàng không...; phát triển ngành hàng không cạnh tranh lành mạnh, bền vững và hiệu quả theo đúng chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 26/NQ-CP về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024.	Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung tại chính sách 4 - hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay. Các nội dung chi tiết mang tính giải pháp để thu hút nguồn lực, quản lý, vận hành và sử dụng hiệu quả kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay sẽ được hoàn thiện trong quá trình xây dựng dự thảo Luật.
3	Hoàn thiện khung pháp lý về cảng hàng không, sân bay	Bộ Nông nghiệp và Môi trường (CV số 1271/BNNMT-PC ngày 05/5/2025)	Trong quá trình hoàn thiện khung chính sách pháp lý về cảng hàng không, sân bay tại các tài liệu nêu trong hồ sơ, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu thêm các quy định của pháp luật về đất đai để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất, cụ thể:	Bộ Xây dựng đã tiếp thu, chỉnh lý các tài liệu trong hồ sơ về thuật ngữ đất quốc phòng, an ninh. Quá trình xây dựng dự thảo Luật, Bộ Xây dựng sẽ tiếp tục rà soát để dự thảo Luật HKDDVN (thay thế) đồng bộ, thống nhất với các quy định của Luật

			- Điều 9 Luật Đất đai năm 2024, không có loại đất quân sự mà chỉ có đất sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh (hoặc đất quốc phòng, đất an ninh), do vậy đề nghị rà soát các tài liệu có trong hồ sơ, đảm bảo tính thống nhất. - Điều 208 và khoản 9 Điều 260 Luật Đất đai năm 2024; các quy định tại Điều 96 và khoản 13 Điều 112 Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai về đất sử dụng cho cảng hàng không, sân bay dân dụng và các quy định chuyển tiếp đối với một số trường hợp đất sử dụng cho cảng hàng không, sân bay dân dụng để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống chính sách, pháp luật.	Đất đai, đặc biệt là các nội dung về đất sử dụng cho cảng hàng không, sân bay.
6	Chính sách 5: hoàn thiện khung pháp lý về vận chuyển hàng không			
<i>1</i>	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Công an (Cv số 1797/BCA- V03 ngày 29/4/2025)	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về cơ chế, chính sách khuyến khích, thúc đẩy ứng dụng máy bay không người lái trong việc vận tải và các hoạt động bay thương mại trong việc phát triển kinh tế, xã hội và phục vụ đời sống nhân dân.	Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung hồ sơ chính sách. Tuy nhiên, do đề xuất này thuộc về cơ chế, chính sách chung trong việc ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động vận tải nên nội dung này được bổ sung vào chính sách 1, chính sách 5. Việc cụ thể hóa chính sách sẽ được nghiên

				cứu trên cơ sở ý kiến của Bộ Công an trong quá trình xây dựng dự án Luật và các văn bản quy định chi tiết.
2	Hoàn thiện khung pháp lý về an toàn hàng không	Bộ Tài chính (CV số 5917/BTC-ĐT ngày 05/5/2025)	Việc định hướng, điều tiết kế hoạch phát triển đội tàu bay phải bảo đảm khả năng, năng lực đáp ứng của hệ thống cảng hàng không, sân bay theo quy hoạch đã được phê duyệt, trong đó có việc bố trí sân đỗ tàu bay. Do vậy, đề nghị cân nhắc việc định hướng, điều tiết, điều chỉnh, thay đổi quy mô, kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng phù hợp với điều kiện, tình hình của thị trường và hoạt động của ngành hàng không.	Bộ Xây dựng tiếp thu và sẽ xây dựng cơ chế để các hãng hàng không chủ động, linh hoạt trong việc phát triển đội tàu bay, thay đổi quy mô cho phù hợp với điều kiện, tình hình của thị trường và hoạt động của ngành hàng không trong quá trình xây dựng dự án Luật.