

Tài liệu giới thiệu
Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 (Luật HKDDVN 2025) được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10 (ngày 10/12/2025) và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2026.

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH

1. Cơ sở chính trị

Việc ban hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật HKDDVN) là nhằm thể chế hóa các chủ trương, quan điểm chỉ đạo của Đảng, cụ thể như sau:

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

- Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường;

- Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn;

- Nghị quyết số 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước;

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

- Nghị quyết số 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;

- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia;

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

- Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới;

- Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân;

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.

2. Cơ sở pháp lý

- Hiến pháp năm 2013 tại khoản 3 Điều 51 quy định: “*Nhà nước khuyến khích, tạo điều kiện để doanh nhân, doanh nghiệp và cá nhân, tổ chức khác đầu tư, sản xuất, kinh doanh; phát triển bền vững các ngành kinh tế, góp phần xây dựng đất nước*”; Điều 52 quy định: “*Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế, điều tiết nền kinh tế trên cơ sở tôn trọng các quy luật thị trường; thực hiện phân công, phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bảo đảm tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân*”.

- Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 tại khoản 1 Điều 10 quy định: Quốc hội ban hành luật để quy định “*chính sách cơ bản về kinh tế, xã hội, văn hóa, giáo dục, khoa học, công nghệ, môi trường, tài chính, tiền tệ quốc gia, ngân sách nhà nước...*”.

- Nghị quyết số 190/2025/QH15 ngày 19/2/2025 của Quốc hội quy định về xử lý một số vấn đề liên quan đến sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, tại Điều 11 quy định “*Cơ quan, người có thẩm quyền phải ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn để xử lý các văn bản chịu sự tác động do sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, bảo đảm hoàn thành trước ngày 01 tháng 3 năm 2027*”.

3. Cơ sở thực tiễn

Luật HKDDVN số 66/2006/QH11 được thông qua tại kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XI¹. Sau 19 năm thi hành, Luật HKDDVN đã tạo lập hành lang pháp lý vững chắc, đưa ngành hàng không đạt chuẩn ICAO và khẳng định vị thế hàng đầu khu vực về năng lực giám sát an toàn. Những thành tựu này không chỉ giúp các hãng bay Việt Nam mở rộng thị trường quốc tế (chiếm trên 42% thị phần) mà còn thúc đẩy hạ tầng hiện đại, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội và liên kết vùng.

¹ Đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 45/2013/QH13, 61/2014/QH13, 16/2023/QH15, 18/2023/QH15, 49/2014/QH15, 81/2025/QH15

Tuy nhiên, trước những yêu cầu mới từ thực tiễn và hội nhập quốc tế, việc xây dựng Luật thay thế là cần thiết nhằm đảm bảo tính đồng bộ với hệ thống pháp luật trong nước và các công ước quốc tế trong việc nội luật hóa vai trò của Nhà chức trách hàng không; kiện toàn đội ngũ giám sát viên; hoàn thiện cơ chế điều tra tai nạn độc lập; đồng thời tích hợp các quy định về quản lý an toàn, bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu để hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.

II. Mục đích ban hành, quan điểm xây dựng Luật

1. Mục đích ban hành

Việc xây dựng Luật HKDDVN 2025 nhằm thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước, hoàn thiện cơ chế, chính sách trong lĩnh vực hàng không dân dụng; thực hiện cam kết của Việt Nam với cộng đồng quốc tế; tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng không dân dụng; khắc phục những vướng mắc, bất cập; đề xuất giải quyết các vấn đề mới, vấn đề phát sinh; khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập quốc tế, đảm bảo quốc phòng - an ninh trong kỷ nguyên mới - kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

2. Quan điểm xây dựng Luật

Việc xây dựng Luật HKDDVN 2025 được thực hiện trên các quan điểm sau đây:

1. Phù hợp với Hiến pháp, chủ trương chính sách của Đảng và pháp luật của Nhà nước.

2. Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

3. Kế thừa những ưu điểm của Luật HKDDVN, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển lĩnh vực hàng không dân dụng. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển hàng không của các nước tiên tiến trên thế giới.

4. Thúc đẩy hoạt động hàng không trên nguyên tắc an toàn - chất lượng - hiện đại - chuyên nghiệp - minh bạch. Phát triển hàng không dân dụng theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp. Tạo cơ chế thu hút các nguồn lực ngoài nhà nước, các doanh nghiệp tham gia đầu tư kinh doanh hàng không, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước.

5. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; tăng cường phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng; nâng cao hiệu quả chất lượng công tác phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực trong quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

6. Tạo đột phá trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu và phát triển

bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng.

III. BỐ CỤC, NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA LUẬT

1. Bố cục của Luật HKDDVN 2025

Thực hiện tinh thần đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, Luật HKDDVN 2025 chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc và những nội dung thuộc thẩm quyền Quốc hội, theo đó Luật được bố cục gồm 11 Chương và 107 Điều (giảm 95 điều), cụ thể như sau:

- Chương I: Quy định chung, gồm 12 Điều (từ Điều 01 đến Điều 12).
- Chương II: Tàu bay, gồm 15 Điều (từ Điều 13 đến Điều 27).
- Chương III: Cảng hàng không, gồm 11 Điều (từ Điều 28 đến Điều 38).
- Chương IV: Hoạt động bay, gồm 10 Điều (Điều 39 đến Điều 48).
- Chương V: Vận tải hàng không và hàng không chung, gồm 15 Điều (từ Điều 49 đến Điều 63).
- Chương VI: Trách nhiệm dân sự, gồm 03 Mục và 15 Điều (từ Điều 64 đến Điều 78).
- Chương VII: An toàn hàng không và sự cố, tai nạn tàu bay, gồm 02 Mục và 9 Điều (từ Điều 79 đến Điều 87).
- Chương VIII: Nhân viên hàng không, gồm 03 Điều (từ Điều 88 đến Điều 90).
- Chương IX: An ninh hàng không, gồm 08 Điều (từ Điều 91 đến Điều 98).
- Chương X: Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, gồm 05 Điều (từ Điều 99 đến Điều 103).
- Chương XI: Điều khoản thi hành 04 Điều (Điều 104 đến Điều 107).

2. Nội dung cơ bản Luật HKDDVN 2025

2.1. Phạm vi điều chỉnh

Luật này quy định về hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng, hàng không chung, an toàn hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng.

2.2. Nội dung cơ bản của Luật HKDDVN 2025

2.2.1. Các nội dung kế thừa

(1) Luật kế thừa phát triển các quy định đã được áp dụng ổn định, có hiệu quả, thực tiễn kiểm nghiệm tốt như: thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay; các khoản nợ ưu tiên; bắt giữ tàu bay; bảo hiểm bắt buộc, trách nhiệm bồi thường thiệt hại,nhằm đảm bảo thực hiện nghĩa vụ quốc gia thành viên của các điều ước quốc tế (Công ước Geneva 1948 về công nhận quốc tế các quyền đối với tàu bay,

Công ước Montreal 1999 về thống nhất các quy tắc vận chuyển hàng không quốc tế...).

(2) Một số quy định được kế thừa và sửa đổi, bổ sung nhằm thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước, phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, khắc phục những vướng mắc, bất cập, khơi thông các điểm nghẽn, tạo ra động lực mới cho sự phát triển của đất nước trong kỷ nguyên mới gồm: nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng, chính sách phát triển hàng không dân dụng, bảo vệ môi trường trong lĩnh vực hàng không dân dụng, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng, quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng, chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay và các quy định mang tính nguyên tắc về hàng không dân dụng.

2.2.2. Các nội dung bãi bỏ

(1) Bãi bỏ nội dung quy hoạch vùng thông báo bay tại Luật HKDDVN để phù hợp với thông lệ quốc tế, quy định của pháp luật về quy hoạch và thực tiễn hoạt động hàng không dân dụng.

(2) Không quy định các nội dung cụ thể, chi tiết, điều kiện, quy trình, thủ tục hành chính và phân công trách nhiệm các cơ quan thuộc Chính phủ để đáp ứng yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; Nghị quyết số 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; Kết luận số 119-KL/TW ngày 20/01/2025 của Bộ Chính trị về định hướng đổi mới, hoàn thiện quy trình xây dựng pháp luật và công văn số 48/CV-BCĐTKNQ18 ngày 03/5/2025 của Ban chỉ đạo về Tổng kết thực hiện Nghị quyết số 18-NQ/TW của Chính phủ.

(3) Bãi bỏ quy định về tạm giữ tàu bay, khám xét tàu bay. Việc tạm giữ tàu bay, khám xét tàu bay được áp dụng theo pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.

(4) Bãi bỏ quy định về tổ chức, cá nhân Việt Nam phải đăng ký các quyền đối với tàu bay để đảm bảo quyền đăng ký là quyền chủ động của tổ chức, cá nhân nhằm xác lập quyền và nghĩa vụ của các bên, tạo ra hiệu lực đối kháng với người thứ ba, đồng thời bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp trong trường hợp phát sinh tranh chấp dân sự. Việc lựa chọn đăng ký theo ý chí của các bên phù hợp với quy định của Công ước Geneva, Công ước và Nghị định thư Cape Town, quy định của Bộ luật Dân sự.

(5) Không quy định kinh doanh dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. Tuy nhiên, Luật HKDDVN 2025 tiếp tục kế thừa quy định của Luật HKDDVN về xác định dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích, gắn với yêu cầu về an toàn khai thác theo tiêu chuẩn, quy định của ICAO² và trách nhiệm bảo đảm chủ quyền vùng trời, quốc phòng, an ninh quốc

² Điều 28 Công ước Chicago năm 1944 xác lập nguyên tắc trách nhiệm của quốc gia trong việc thiết lập và tiêu chuẩn hóa các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Theo đó, việc vận hành hệ thống trang thiết bị, kỹ thuật và các cơ sở cung cấp dịch vụ

gia, đồng thời giao Nhà chức trách hàng không thực hiện quản lý, giám sát việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong phạm vi vùng thông báo bay mà quốc gia được ICAO giao quản lý thông qua các quy định về bảo đảm an toàn (giấy phép đủ điều kiện khai thác đối với: hệ thống thiết bị kỹ thuật, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay).

2.2.3. Các nội dung sửa đổi

(1) Sửa đổi quy định về Nhà chức trách hàng không và Nhà chức trách an ninh hàng không để phân định rõ thẩm quyền trong công tác quản lý nhà nước, đảm bảo yêu cầu của Công ước Chicago trong việc quốc gia thành viên phải công bố cơ quan đầu mối, cơ quan chịu trách nhiệm thực hiện các nhiệm vụ về an toàn, an ninh hàng không.

(2) Sửa đổi quy định liên quan quản lý, khai thác tàu bay và xuất khẩu tàu bay để đảm bảo tuân thủ điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp hàng không Việt Nam tiếp cận được các nguồn tín dụng trong hoạt động thuê mua tàu bay.

(3) Sửa đổi các quy định về nhân viên hàng không để phù hợp với quy định của Bộ luật Lao động và cách thức vận hành thị trường lao động hàng không trên thế giới, đảm bảo tính chủ động, linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động theo nhu cầu, kế hoạch phát triển của doanh nghiệp, tối ưu hóa công tác tuyển chọn, sử dụng lao động.

(4) Sửa đổi quy định về tổ chức, sử dụng và khai thác vùng trời, về quản lý hoạt động bay theo nguyên tắc linh hoạt, tối ưu hóa khai thác hiệu quả vùng trời phục vụ hàng không dân dụng, đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin, tuân thủ quy định của Công ước Chicago.

(5) Sửa đổi các nội dung liên quan đến vận chuyển hàng không, nghĩa vụ của người vận chuyển đối với hành khách nhằm làm rõ trách nhiệm của người vận chuyển, tạo cơ sở pháp lý để bảo vệ quyền lợi của hành khách khi tham gia vận chuyển; làm rõ phạm vi điều chỉnh, trách nhiệm quản lý, điều phối slot góp phần giảm tình trạng chậm chuyến, hủy chuyến, nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ hành khách, đảm bảo điều hòa liên tục, hiệu quả năng lực của các cảng hàng không, nhu cầu của các hãng hàng không trong hoạt động vận chuyển.

(6) Sửa đổi quy định về hoạt động hàng không chung, hàng không chuyên dùng và vận chuyển hàng không thương mại để phù hợp với phân loại của Công ước Chicago, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các hoạt động hàng không chung, phát triển mạnh việc khai thác vùng trời tầm thấp, phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

bảo đảm hoạt động bay (như trung tâm kiểm soát đường dài, trung tâm kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát không lưu, các trạm thông tin, dẫn đường, giám sát và các công trình liên quan khác) phải đáp ứng yêu cầu an toàn theo quy định của ICAO.

- Phụ ước 11 về dịch vụ không lưu (Air Traffic services) và Phụ ước 19 quản lý an toàn (Safety management) của ICAO đã nêu rõ Quốc gia có trách nhiệm: Xác định các khu vực vùng trời được cung cấp dịch vụ không lưu trên cơ sở các trang thiết bị hạ tầng, nhân lực, và quy trình phù hợp với các tiêu chuẩn ICAO, đảm bảo an ninh, an toàn hoạt động bay trong phạm vi vùng thông báo bay được giao quản lý.

(7) Sửa đổi quy định về quy hoạch cảng hàng không để phù hợp với thực tiễn hoạt động quy hoạch cảng hàng không, đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật về quy hoạch, đảm bảo tính khả thi đồng thời bổ sung quy định chuyển tiếp đối với các quy hoạch đã được phê duyệt, đang triển khai thực hiện để tránh ảnh hưởng đến hoạt động quản lý quy hoạch của nhà nước trong lĩnh vực hàng không.

(8) Sửa đổi, bổ sung quy định liên quan đến đất cảng hàng không tại Luật Đất đai nhằm đảm bảo tính đồng bộ với Luật HKDDVN 2025 về chính sách đầu tư, xây dựng và quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp. Theo đó, Luật xác lập rõ các hình thức sử dụng đất, bổ sung quy định cho phép nhà đầu tư được cho thuê lại quyền sử dụng đất theo hình thức trả tiền hằng năm; đồng thời quy định cụ thể việc sử dụng đất quốc phòng, an ninh phục vụ mục đích lưỡng dụng. Những sửa đổi này nhằm tháo gỡ vướng mắc trong hoạt động đầu tư, nâng cấp kết cấu hạ tầng cảng hàng không theo quy hoạch và thu hút nguồn lực xã hội hóa thông qua các cơ chế về cho thuê lại đất, miễn, giảm tiền sử dụng đất.

2.2.4. Các nội dung bổ sung

(1) Bổ sung các quy định về người đứng đầu của Nhà chức trách hàng không, giám sát viên hàng không, thẩm quyền áp dụng miễn trừ của Nhà chức trách hàng không, ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn của quốc tế nhằm thực hiện yêu cầu của ICAO, quy định của Công ước Chicago.

(2) Bổ sung quy định về quản lý đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam để góp phần phát triển ngành hàng không minh bạch, hiệu quả, bền vững, bảo đảm an toàn, an ninh hàng không; phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch, kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; phù hợp với năng lực giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không.

(3) Bổ sung quy định về đầu tư xây dựng, khai thác cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không để đảm bảo thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng tại Nghị quyết 12-NQ/TW ngày 03/6/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về tiếp tục cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước; Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 4/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân và chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ. Việc sửa đổi, bổ sung quy định này tạo điều kiện thuận lợi cho các thành phần kinh tế tham gia bình đẳng vào hoạt động đầu tư xây dựng, khai thác cảng hàng không; khắc phục những hạn chế, bất cập, vướng mắc phát sinh trong thực tiễn, đặc biệt là các vướng mắc trong hoạt động đầu tư xây dựng tại cảng hàng không dùng chung có hoạt động khai thác lưỡng dụng giữa quốc phòng, an ninh và dân dụng. Các quy định này cho phép thúc đẩy hoạt động đầu tư kết cấu hạ tầng tại cảng hàng không, phát triển cảng theo mô hình tiên tiến, hiện đại của các quốc gia trên thế giới; đảm bảo nguyên tắc Nhà nước thống nhất sở hữu các công trình hạ tầng quan trọng; nhà đầu tư quản lý, vận hành, khai thác các công trình, dự án kết cấu hạ tầng; đáp ứng các mục tiêu về quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia, toàn vẹn lãnh thổ.

(4) Bổ sung các quy định quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng hàng không nhằm phát huy chức năng lưỡng dụng của cảng hàng không, sân bay thông qua các quy định như: việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không bảo đảm các yêu cầu về quản lý, khai thác các công trình lưỡng dụng; sân bay thuộc cảng hàng không được khai thác lưỡng dụng; tạo hành lang pháp lý để bổ sung nguồn lực đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng, khai thác có hiệu quả cảng hàng không chuyên dùng, sân bay lưỡng dụng, khẳng định nguyên tắc “*tăng cường quốc phòng, an ninh, bảo vệ vững chắc Tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa là nhiệm vụ chiến lược, trọng yếu, thường xuyên*”, phù hợp với nhu cầu khai thác thực tế hiện nay, nâng cao hiệu quả, hiệu lực quản lý nhà nước về cảng hàng không, tối đa hóa tiềm năng khai thác của cảng hàng không.

(5) Bổ sung quy định về điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay độc lập và tách biệt với hoạt động giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không theo quy định của Annex 13. Điều này nhằm bảo đảm rằng các cuộc điều tra an toàn sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được tiến hành một cách khách quan, độc lập để duy trì hệ thống an toàn và đáng tin cậy.

(6) Bổ sung Chương mới về hệ thống quản lý an toàn hàng không để đảm bảo yêu cầu tại Điều 28 Công ước Chicago và Phụ ước 19 của ICAO về an toàn hàng không trong việc các quốc gia thành viên phải cam kết bảo đảm phương tiện, trang thiết bị không lưu, hệ thống tiêu chuẩn trong công tác đảm bảo hoạt động bay và phải đảm bảo các yếu tố cấu thành cho hệ thống an toàn hàng không, hệ thống kiểm soát rủi ro nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia, giảm thiểu rủi ro gây mất an toàn hàng không.

(7) Bổ sung quy định thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu phải được đánh giá sức khỏe tại cơ sở y tế đủ điều kiện và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ đề phù hợp với quy định của ICAO.

(8) Bổ sung quy định về cơ sở dữ liệu ngành hàng không dân dụng nhằm khai thác có hiệu quả cơ sở dữ liệu quốc gia và ứng dụng công nghệ thông tin, nâng cao hiệu quả trong hoạt động quản lý nhà nước chuyên ngành.

(9) Bổ sung quy định cụ thể hóa quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế được quy định tại Công ước và Nghị định thư Cape Town. Việc cụ thể hóa quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế quy định tại Luật cho phép làm rõ thẩm quyền, cơ chế phối hợp của các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến việc xử lý các tranh chấp quốc tế về quyền lợi quốc tế đối với tàu bay. Đảm bảo tuân thủ nghĩa vụ của quốc gia thành viên khi Việt Nam tham gia Công ước và Nghị định thư Cape Town.

(10) Bổ sung quy định về nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ và phát triển công nghiệp hàng không để nâng cao năng lực sản xuất nội địa và chủ động về công nghệ, thực hiện về chủ trương của Đảng về đẩy mạnh nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số và

phát triển công nghiệp hàng không theo tinh thần Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường và 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.

(11) Bổ sung quy định cho phép Nhà chức trách hàng không, Nhà chức trách an ninh hàng không và các tổ chức cung cấp dịch vụ công được giữ lại một phần hoặc toàn bộ phí thu được theo quy định của Chính phủ. Nguồn kinh phí này được sử dụng để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển và hiện đại hóa hệ thống giám sát theo tiêu chuẩn ICAO; đồng thời đảm bảo nguồn lực duy trì cơ chế đặc thù cho đội ngũ nhân sự thực hiện nhiệm vụ an toàn, an ninh hàng không. Việc luật hóa cơ chế này nhằm đảm bảo tính độc lập và nguồn tài chính ổn định cho Nhà chức trách trong vai trò trung tâm về thiết lập tiêu chuẩn, cấp phép và giám sát tuân thủ theo các nguyên tắc của Công ước Chicago (Doc 9082) về đảm bảo đủ nguồn lực cho Nhà chức trách, kế thừa hiệu quả thực tiễn từ cơ chế đặc thù đã triển khai từ năm 2012. Đây là giải pháp then chốt để thu hút nhân lực trình độ cao, đáp ứng kinh nghiệm quốc tế và khẳng định cam kết của Việt Nam đối với cộng đồng hàng không toàn cầu trong việc bảo đảm tuyệt đối an toàn, an ninh hàng không.

(12) Bổ sung quy định về áp dụng pháp luật đối với hoạt động hàng không dân dụng của lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước khác và hoạt động vận tải hàng không tầm thấp, 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. Quy định này nhằm làm rõ phạm vi áp dụng Luật HKDDVN 2025 đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp, hoạt động của tàu bay thuộc lực lượng vũ trang và các cơ quan nhà nước phục vụ mục đích công vụ; thiết lập khung pháp lý linh hoạt để quản lý các loại hình phương tiện và hoạt động bay đặc thù theo yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội; đáp ứng yêu cầu tăng cường trang bị phương tiện hiện đại cho lực lượng vũ trang; chủ động đón đầu xu hướng vận tải hàng không tầm thấp trong các hoạt động sản xuất và dịch vụ hiện đại ngày càng phổ biến.

IV. CÁC ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM THỰC HIỆN

Nguồn lực để triển khai, thực hiện có hiệu quả Luật HKDDVN 2025 về cơ bản tập trung ở các lực lượng thực hiện chức năng quản lý, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành, không làm phát sinh các yêu cầu mới về nguồn lực tài chính, nhân lực so với thực tiễn hiện nay không làm phát sinh đầu mối tổ chức và biên chế (người hưởng lương từ ngân sách nhà nước) theo yêu cầu của Nghị quyết số 18-NQ/TW.

Dựa trên điều kiện thực tiễn và lộ trình triển khai thi hành Luật, nguồn lực

thực hiện về cơ bản sẽ tiếp tục kế thừa và tối ưu hóa hệ thống cơ sở vật chất, nền tảng công nghệ và đội ngũ nhân lực hiện có. Bên cạnh nguồn kinh phí từ ngân sách nhà nước được ưu tiên cho các nhiệm vụ trọng điểm, có thể sử dụng các nguồn tài chính hợp pháp khác theo quy định của pháp luật để triển khai thi hành Luật. Việc kết hợp giữa nguồn lực nhà nước và sự tham gia của các thành phần kinh tế không chỉ đảm bảo tính bền vững trong thực thi chính sách mà còn tạo điều kiện để hiện đại hóa hạ tầng và nâng cao năng lực quản lý ngành hàng không trong tình hình mới.

V. DỰ BÁO TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH, NHỮNG VẤN ĐỀ NGƯỜI DÂN CẦN LƯU Ý

1. Dự báo tác động chính sách đến người dân và xã hội

Việc ban hành Luật HKDDVN 2025 dự kiến sẽ tạo ra những chuyển biến tích cực và sâu rộng đối với người dân cũng như cộng đồng doanh nghiệp. Cụ thể:

- Tạo ra bước đột phá trong việc tối ưu hóa nguồn lực thông qua việc xác lập hành lang pháp lý minh bạch, làm rõ quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng trong quá trình đầu tư. Các quy định của Luật giúp giải phóng các nguồn lực tài chính, các rào cản trong hoạt động đầu tư cảng hàng không. Việc chuẩn hóa các quy định về đầu tư, nâng cấp và cải tạo công trình tại cảng hàng không đóng vai trò quyết định giúp doanh nghiệp chủ động kế hoạch kinh doanh. Đồng thời, cơ chế này đảm bảo sự gắn kết chặt chẽ với quy hoạch chi tiết, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng quỹ đất cảng hàng không và khơi thông dòng vốn đầu tư xã hội hóa, giảm áp lực cho ngân sách nhà nước.

- Tạo môi trường kinh doanh ổn định thông qua việc hoàn thiện các quy định về hạ tầng cảng hàng không, vận tải hàng không, đồng thời xác lập rõ quyền, nghĩa vụ của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Những quy định này tạo điều kiện thuận lợi để các hãng hàng không tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng dịch vụ, giúp doanh nghiệp chủ động trong việc xây dựng chiến lược kinh doanh và tổ chức mạng lưới hoạt vận chuyển hàng không. Sự rõ ràng về khung pháp lý cùng sự tham gia đa dạng của các thành phần kinh tế là yếu tố quan trọng hỗ trợ thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh, giúp các doanh nghiệp hàng không Việt Nam từng bước hội nhập và củng cố vị thế trong chuỗi cung ứng hàng không dân dụng quốc tế.

- Bảo đảm quyền lợi của hành khách thông qua các quy định cụ thể về chất lượng dịch vụ vận chuyển và trách nhiệm của các bên liên quan. Việc hoàn thiện khung pháp lý về nghĩa vụ của hãng hàng không trong các trường hợp chậm, hủy chuyến và các quy định về bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng trong lĩnh vực hàng không giúp người dân yên tâm hơn khi sử dụng dịch vụ. Đồng thời, việc minh bạch hóa các quy trình an toàn, an ninh và chuẩn hóa các điều khoản hợp đồng vận chuyển tạo điều kiện để hành khách thực hiện đúng quyền và nghĩa vụ của mình, góp phần xây dựng văn hóa giao thông hàng không văn minh. Các chính sách về hỗ trợ đối tượng ưu tiên và đơn giản hóa thủ tục tại cảng hàng

không giúp người dân tiết kiệm thời gian và tiếp cận dịch vụ hàng không một cách thuận tiện, bình đẳng hơn.

- Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước, xác lập rõ ràng phạm vi trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý nhà nước. Việc luật hóa cơ chế tài chính đặc thù cho Nhà chức trách hàng không và Nhà chức trách an ninh hàng không không chỉ đảm bảo tính độc lập về nguồn lực mà còn tạo nền tảng vững chắc để tăng cường hiệu lực, hiệu quả trong công tác giám sát an toàn và an ninh hàng không, đảm bảo Việt Nam tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn quốc tế của ICAO. Qua đó, phát huy tối đa vai trò kiến tạo của Nhà nước, vừa đáp ứng linh hoạt các yêu cầu thực tiễn của ngành hàng không trong giai đoạn hội nhập sâu rộng.

2. Những vấn đề người dân cần lưu ý khi thực hiện

Luật HKDDVN 2025 được xây dựng theo hướng quy định các vấn đề khung và mang tính nguyên tắc, thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Đối với các nội dung có tính biến động cao Luật giao Chính phủ, Bộ Xây dựng và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định chi tiết nhằm bảo đảm sự linh hoạt, phù hợp với thực tiễn và các tiêu chuẩn quốc tế. Do đó, trong quá trình nghiên cứu và thực thi, người dân, doanh nghiệp cần xem xét đầy đủ, đồng bộ cả quy định của Luật và các văn bản hướng dẫn thi hành. Việc cập nhật thường xuyên các quy định này là điều kiện để đảm bảo quyền lợi và thực hiện đúng nghĩa vụ, tuân thủ các yêu cầu về an ninh, an toàn hàng không dân dụng

VI. TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT

Để Luật HKDDVN 2025 (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2026) được triển khai có hiệu quả, Chính phủ, Bộ Xây dựng và các Bộ ngành liên quan đang tập trung nguồn lực triển khai đồng bộ các hoạt động gồm:

- Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật: Chính phủ, các Bộ, ngành theo thẩm quyền ban hành đầy đủ các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật, đảm bảo có hiệu lực đồng thời với hiệu lực thi hành của Luật.

- Tuyên truyền, phổ biến Luật và văn bản hướng dẫn thi hành: cơ quan chủ trì soạn thảo xây dựng nội dung, tổ chức tuyên truyền, phổ biến các quy định của Luật và các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện; các bộ, ngành, địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến, hướng dẫn triển khai các quy định chi tiết thi hành Luật.

- Giám sát, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật: thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật.