|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số: /BC-BGTVT | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2022* |

**Dự thảo xin ý kiến (ngày 30.6.2022)**

**BÁO CÁO TỔNG KẾT THI HÀNH**

**LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 được Quốc hội Khóa XI, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 29/6/2006, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2007 và được Quốc hội khóa XIII, kỳ họp thứ 8 sửa đổi, bổ sung một số Điều tại Luật số 61/2014/QH13. Sau 16 năm thực hiện Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 và Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (sau đây gọi tắt là Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật HKDDVN)) cho thấy hành lang pháp lý cho hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam đã được hoàn thiện, thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển lĩnh vực hàng không, đảm bảo vai trò và thế mạnh của lĩnh vực này đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; thể hiện tư duy mới trong hoạt động quản lý nhà nước; đảm bảo sự tham gia bình đẳng của các thành phần kinh tế, sự cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực hàng không dân dụng, bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của người tiêu dùng, nâng cao chất lượng dịch vụ; tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp ngành hàng không chủ động tham gia vào các hoạt động hàng không dân dụng quốc tế.

**Phần thứ nhất**

**KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN**

**LUẬT HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM**

**I. TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT HKDDVN**

**1. Tình hình xây dựng văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành**

Thực thi Luật HKDDVN, Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo nội dung được Luật giao. Đến nay, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật HKDDVN đã được ban hành gồm: 01 Pháp lệnh, 12 Nghị định của Chính phủ, 02 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 31 Thông tư thuộc thẩm quyền ban hành của các Bộ trưởng: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Bộ Thông tin truyền thông, Bộ Y tế *(Chi tiết tại Phụ lục 1 kèm theo báo cáo này).*

Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) hướng dẫn, triển khai thi hành Luật HKDDVN đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự, thủ tục và thẩm quyền ban hành; tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển hàng không dân dụng, góp phần thúc đẩy sự phát triển của ngành giao thông vận tải và công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

**2.** **Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật HKDDVN và các văn bản hướng dẫn**

Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật HKDDVN và các VBQPPL hướng dẫn thi hành được xác định là công tác trọng tâm, thường xuyên, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của các cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng nhằm bảo đảm an ninh, an toàn và hiệu quả trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

Các cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng đã phối hợp với các cơ quan thông tin đại chúng, cơ quan quản lý chuyên ngành triển khai có hiệu quả việc tuyên truyền, phổ biến các chính sách pháp luật về hàng không dân dụng kịp thời đến mọi đối tượng chịu tác động; thường xuyên cập nhật các VBQPPL mới ban hành trong lĩnh vực hàng không dân dụng trên Cổng thông tin điện tử; thực hiện công bố các thủ tục hành chính mới được ban hành; ban hành sổ tay hướng dẫn về nghiệp vụ an ninh hàng không, an toàn hàng không, bảo đảm hoạt động bay, quản lý và khai thác cảng hàng không, sân bay … để thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong việc tra cứu, tiếp cận thông tin một cách kịp thời. Nhiều hội nghị, hội thảo tuyên truyền phổ biến, lấy ý kiến, trao đổi nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện các VBQPPL về hàng không dân dụng với sự tham gia của các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không, các hiệp hội đã được triển khai thực hiện.

**3. Công tác cải cách hành chính**

Luật HKDDVN và các văn bản hướng dẫn đã góp phần thúc đẩy tiến trình cải cách hành chính về hàng không theo chủ trương của Chính phủ. Điều này đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, tạo điều kiện thuận lợi đối với hoạt động của doanh nghiệp và nhân dân.

Việc cắt giảm, nâng cao chất lượng thủ tục hành chính, nhất là các thủ tục hành chính liên quan đến người dân, doanh nghiệp; đơn giản hóa về trình tự, cách thức, hồ sơ, rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục; kiểm soát chặt chẽ việc ban hành mới các thủ tục hành chính theo hướng công khai, minh bạch; cắt giảm chi phí thực hiện thủ tục hành chính; tiếp nhận, xử lý nhanh các phản ảnh, kiến nghị của người dân và doanh nghiệp trong việc thực hiện thủ tục hành chính được thực hiện một cách thường xuyên, liên tục. Trong quá trình xây dựng mới các VBQPPL có các thủ tục hành chính, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiến hành đánh giá đầy đủ tác động của thủ tục hành chính về sự cần thiết, tính hợp hiến, hợp pháp và chi phí thực hiện. Tính từ năm 2014 đến nay, lĩnh vực hàng không dân dụng đã bãi bỏ 87/189 thủ tục hành chính, đơn giản hóa 72/189 thủ tục hành chính; triển khai dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 với 28 thủ tục hành chính; mức độ 3 với 27 thủ tục hành chính; mức độ 2 với 42 thủ tục hành chính.

**4. Công tác kiểm tra, theo dõi thi hành pháp luật và xử lý vi phạm**

Công tác kiểm tra việc thực hiện theo dõi thi hành pháp luật về hàng không dân dụng được thực hiện thường xuyên trên tất cả lĩnh vực: quản lý cảng hàng không sân bay; quản lý hoạt động bay; an toàn hàng không; an ninh hàng không; vận tải hàng không. Công tác thanh tra được tiến hành toàn diện, thường xuyên, ở mọi cấp, đối với mọi đối tượng quản lý, góp phần quan trọng vào việc nâng cao ý thức trách nhiệm tuân thủ pháp luật về hàng không, phát hiện sơ hở, thiếu sót của hệ thống nhằm khắc phục và phòng ngừa kịp thời, đặc biệt trong lĩnh vực an ninh, an toàn hàng không.

**II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CÁC QUY ĐỊNH CỦA LUẬT HKDDVN**

**A. An toàn hàng không**

**1. An toàn khai thác tàu bay**

Luật HKDDVN đã tạo cơ sở pháp lý cho việc thiết lập hệ thống quản lý và giám sát an toàn phù hợp với tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), chịu sự thanh tra, kiểm tra của ICAO và sự kiểm tra, đánh giá của Nhà chức trách hàng không nước ngoài. Công tác quản lý an toàn khai thác tàu bay hiện tại bao gồm: quản lý đăng ký quốc tịch, cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với 229 tàu bay; cấp và giám sát Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay cho 05 hãng hàng không và 06 hãng hàng không kinh doanh hàng không chung; quản lý cấp phép cho nhân viên hàng không thuộc các hãng hàng không, cơ sở bảo dưỡng và các cơ sở huấn luyện hàng không.

Các thành tố liên quan trực tiếp trong hệ thống quản lý an toàn như hệ thống tổ chức, tài liệu quy trình quản lý an toàn, nguồn nhân lực, hệ thống công cụ phục vụ công tác quản lý đã được hoàn thiện và nâng lên một tầm cao mới. Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng chuyên ngành đã trao quyền chủ động cho Cục HKVN thực hiện vai trò điều tiết của nhà nước đối với sự chuyển dịch nguồn nhân lực của các hãng hàng không để đảm bảo an toàn trong hoạt động hàng không dân dụng, duy trì sự phát triển bền vững của toàn ngành. Bộ Giao thông vận tải đã giao cơ quan này tích cực chủ động đào tạo nguồn nhân lực giám sát viên an toàn hàng không trong các lĩnh vực, đặc biệt là nguồn nhân lực giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay theo các đề án đào tạo giám sát viên bay được Bộ GTVT phê duyệt; tích cực triển khai thực hiện hướng tới mục tiêu đến năm 2025 đạt 50% và 2030 đạt trên 75% số lượng giám sát viên bay chuyên trách là công chức để đảm bảo năng lực giám sát an toàn bay theo tiêu chuẩn quốc tế, tạo điều kiện cho các hãng hàng không có thể tiếp cận không hạn chế tới các thị trường Bắc Mỹ và Châu Âu, nơi có các tiêu chuẩn cao về an toàn khai thác tàu bay. Qua các đợt thanh tra an toàn (ICVM) của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và đánh giá của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA), cộng đồng Hàng không quốc tế đánh giá rất cao chất lượng công tác quản lý nhà nước của Nhà chức trách hàng không Việt Nam. FAA đã công nhận năng lực giám sát an toàn hàng không mức 1 (CAT 1) cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam; được cộng đồng quốc tế đánh giá là một trong những quốc gia đứng đầu khu vực về năng lực giám sát, quản lý an toàn hàng không.

**2. Quản lý hoạt động bay**

Thực hiện Luật HKDDVN, công tác quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng đã được triển khai toàn diện và ngày càng hoàn thiện hơn trên nhiều mặt, cụ thể như sau:

- Khu vực cung cấp dịch vụ quản lý không lưu (ATS) hiện nay bao gồm: 02 khu vực kiểm soát đường dài do 02 Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm nhiệm (ACC HAN, ACC HCM), trong đó ACC Hà Nội có 04 phân khu và ACC Hồ Chí Minh có 05 phân khu; 04 khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất, Cam Ranh; 22 khu vực kiểm soát tại sân bay tại 22 cảng hàng không. Trong vùng trời Việt Nam, hiện đang tổ chức 35 đường hàng không nội địa và 35 đường hàng không quốc tế; trên 300 phương thức bay theo công nghệ truyền thống (đi, đến, tiếp cận hạ cánh, bay chờ) kèm tiêu chuẩn khai thác thời tiết tối thiểu cho 22 sân bay; các phương thức bay trên đường bay Tổ chức điều chỉnh lại khu vực trách nhiệm trong vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm bảo cân bằng năng lực điều hành bay và an toàn ứng phó không lưu; thiết lập khu vực kiểm soát tiếp cận nâng cao năng lực điều hành bay và khu vực hoạt động hàng không chung đáp ứng nhu cầu của xã hội; thiết lập mạng đường bay RNAV5/RNAV2 trục Bắc - Nam (ở tốp có mật độ bay cao thứ 2 thế giới) và các đường bay kết nối nâng cao năng lực thông qua và an toàn, thuận lợi cho hoạt động bay; áp dụng thành công các phương thức bay theo công nghệ dẫn đường theo tính năng mới (PBN) và phương thức điều hành bay sử dụng kỹ thuật giám sát tự động mới nâng cao năng lực thông qua của vùng trời và sân bay, khắc phục hạn chế tình trạng tắc nghẽn và bay chờ nhất là tại các cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng và Cam Ranh.

* Dây chuyền cung ứng dịch vụ không lưu, khí tượng và thông báo tin tức hàng không thống nhất trong toàn ngành. Duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

- Hệ thống cơ sở điều hành bay được duy trì đảm bảo liên tục 24/24 giờ. Tổ chức đảm bảo hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay về tầm phủ sóng, độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác ở mức cao cho tất cả vùng trời sân bay và vùng FIR do Việt Nam quản lý, điều hành. Chủ động và từng bước chuyển đổi thành công sang các hệ thống công nghệ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) mới theo lộ trình của ICAO. Không để xảy ra tai nạn tàu bay và sự cố nghiêm trọng (loại B) trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay; khắc phục và nâng cao chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO từ 38% lên trên 70%, đảm bảo chất lượng cao dịch vụ điều hành bay trên biển Đông.

- Duy trì và nâng cao chất lượng công tác phối hợp quản lý, điều hành bay với các cơ quan quân sự liên quan; tham gia tích cực trong việc theo dõi các mục tiêu lạ trên biển Đông và phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến an ninh vùng trời và bảo vệ biển đảo. Duy trì và tăng cường công tác phối hợp về quản lý hoạt động bay với ICAO khu vực và hàng không dân dụng các nước liên quan.

- Đã và đang đầu tư các trạm phát sóng VHF, trạm giám sát ADS - B, trạm thông tin vệ tinh VSAT trên các đảo Trường Sa Lớn, Song Tử Tây, Côn Sơn. Các trạm radar và VHF đặt tại bán đảo Sơn Trà đã phủ sóng toàn bộ vùng trời quần đảo Hoàng Sa.

- Củng cố và nâng cao năng lực của các cơ sở tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng về nhân lực, phương tiện và trang thiết bị, quy trình và đào tạo huấn luyện. Tổ chức ứng phó các sự cố kỹ thuật tàu bay tuyệt đối an toàn; tham gia có hiệu quả trong việc tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị gặp nạn; đảm bảo xây dựng kế hoạch và thực hiện hiệu quả, chất lượng các cuộc diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn.

**B. Bảo đảm an ninh hàng không**

Việc thực thi hệ thống pháp luật bảo đảm an ninh hàng không, bảo vệ hoạt động hàng không dân dụng, đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp, trực tiếp góp phần bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự an toàn xã hội tại các địa bàn hoạt động hàng không dân dụng.

Trên cơ sở các nguyên tắc như: bảo đảm sự phát triển bền vững và hội nhập quốc tế của ngành hàng không; phù hợp với vị trí, vai trò của ngành trong nền kinh tế quốc dân; gắn nhiệm vụ phát triển ngành hàng không với nhiệm vụ an ninh quốc phòng; chống “*diễn biến hòa bình*”; bảo đảm an ninh hàng không gắn chặt với thế trận quốc phòng toàn dân, thế trận an ninh nhân dân; tham gia tích cực vào hệ thống bảo đảm an ninh hàng không của thế giới, trong những năm qua, công tác bảo đảm an ninh hàng không đã thiết lập được hệ thống bảo đảm an ninh hàng không vững chắc, không để xảy ra những vụ việc nghiêm trọng uy hiếp an ninh hàng không, đảm bảo an toàn cho các chuyến bay, hành khách, đặc biệt là các chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang và mọi hoạt động tại cảng hàng không, sân bay; bảo vệ giữ gìn tốt tài sản, trang thiết bị và các cơ sở vật chất tại cảng hàng không, sân bay, cơ sở bảo đảm hoạt động bay.

Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không hiện nay tại các cảng hàng không, sân bay khoảng 3.700 người (tính đến hết tháng 02/2022) do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) quản lý, được chia làm 03 loại: nhân viên an ninh kiểm soát, nhân viên an ninh cơ động và nhân viên an ninh soi chiếu.Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không bao gồm các cán bộ tham mưu của các đơn vị và nhân viên kiểm soát an ninh hàng không trực tiếp thực hiện các biện pháp đảm bảo an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay, duy trì trật tự tại cảng hàng không, sân bay và xử lý các vụ việc vi phạm an ninh, đối phó ban đầu khi xảy ra can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng. Ngoài ra, một số doanh nghiệp có tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không gồm: Công ty TNHH MTV Kỹ thuật máy bay; Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam; Công ty Vietstar Airlines, Công ty VASCO.

**C. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay**

**1. Công tác đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay**

Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay trong thời gian qua đã bám sát quy hoạch tổng thể phát triển cảng hàng không, sân bay . Theo số liệu thống kê, giai đoạn 2010 - 2020 tổng nguồn vốn đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không khoảng 113.558 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư này được phân bổ để hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không cho 22 cảng hàng không, sân bay, trong đó có 10 cảng hàng không quốc tế[[1]](#footnote-1) và 12 cảng hàng không nội địa[[2]](#footnote-2). Các cảng hàng không, sân bay được đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp theo quy hoạch nhằm nâng cao năng lực khai thác và bảo đảm an ninh, an toàn, đồng thời phục vụ nhu cầu an ninh quốc phòng. Trong số 22 cảng hàng không tại Việt Nam, ACV được giao quản lý, khai thác 21 CHK; riêng CHKQT Vân Đồn đã được đầu tư theo phương thức đối tác công tư với loại hợp đồng BOT[[3]](#footnote-3).

Có thể thấy, hạ tầng các cảng hàng không đã được đầu tư, nâng cấp theo quy hoạch được duyệt với nhiều công trình lớn hoàn thành đưa vào khai thác như: xây mới cảng hàng không quốc tế Phú Quốc; nâng cấp mở rộng toàn bộ cảng hàng không quốc tế Cần Thơ; mở rộng nhà ga và khu bay tại cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng; các công trình khu hàng không dân dụng Tuy Hòa, Phù Cát, Cát Bi... Việc đầu tư, phát triển 22 cảng hàng không, sân bay theo hướng hiện đại, đồng bộ ngoài việc đáp ứng được tốc độ tăng trưởng của ngành vận tải hàng không trong thời gian qua, cũng đã góp phần tích cực trong việc đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội của địa phương; thực hiện liên kết vùng, liên kết quốc tế; đưa Việt Nam tiệm cần dần với mục tiêu trở thành quốc gia phát triển có thu nhập cao.

**2. Công tác quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

Đặc điểm chung của hệ thống cảng hàng không, sân bay của Việt Nam là hạ tầng của khu bay được sử dụng chung cho các hoạt động dân dụng và quân sự (đặc biệt là hệ thống đường cất hạ cánh, đường lăn); một số sân bay có vị trí quân sự quan trọng như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Thọ Xuân, Phù Cát, Cam Ranh. Tổng diện tích đất của các cảng hàng không, sân bay khoảng 12.000 ha trong đó diện tích đất dành cho hàng không dân dụng khoảng 4.120 ha, diện tích dành cho quân sự và dùng chung giữa hàng không dân dụng và quân sự khoảng 7.880 ha. Trong thời gian qua tại các cảng hàng không, sân bay đã có những hoạt động hiệp đồng chặt chẽ giữa hàng không dân dụng và quân sự để đảm bảo tốt nhiệm vụ huấn luyện và sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc.

Trong quá trình khai thác, các cảng hàng không đã xây dựng và ký quy chế phối hợp hiệp đồng với các đơn vị quân đội đóng quân tại các cảng hàng không; ký quy chế phối hợp với lực lượng công an, quân đội tại địa phương; tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn để nâng cao hiệu quả công tác phối hợp, hiệp đồng giữa các đơn vị nhằm phục vụ tốt hoạt động khai thác hàng không dân dụng.

**D. Vận tải hàng không**

**1**. **Hoạt động vận tải**

***1.1. Kinh doanh vận chuyển hàng không***

Hiện có 05 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, Pacific Airlines, VietJet Air, Bamboo Airways và Vietravel Airlines khai thác thị trường vận tải hàng không Việt Nam. Các hãng hàng không này khai thác 62 đường bay nội địa, được thiết kế theo kết cấu “trục - nan” với các đường bay đi, đến các địa phương tỏa ra từ 03 thành phố lớn của 03 miền là Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. Hồ Chí Minh. Hệ thống đường bay trục Hà Nội - Đà Nẵng - Tp. Hồ Chí Minh luôn được các hãng hàng không xác định là xương sống cho hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác với tần suất cao, chiếm tỷ lệ 42,4% tổng lượng vận chuyển của thị trường nội địa. Bên cạnh đó, mạng đường bay liên vùng đã phát triển thêm các đường bay kết nối trực tiếp các cảng hàng không địa phương với nhau như: Buôn Mê Thuột, Cát Bi, Vinh, Cam Ranh, Phú Bài, Liên Khương, Pleiku. Vietnam Airlines, Pacific Airlines, VietJet Air, Bamboo Airways và 70 hãng hàng không nước ngoài khai thác hơn 150 đường bay quốc tế thường lệ và thuê chuyến thường lệ. Mạng đường bay quốc tế kết nối 09 cảng hàng không quốc tế của Việt Nam là Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn, Liên Khương, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Cần Thơ và tới 25 quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới, từ các khu vực tại Châu Á gồm Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Nam Á, Trung Á, Trung Đông tới các quốc gia Châu Âu, Châu Phi, Bắc Mỹ và Úc. Năng lực cạnh tranh của các hãng hàng không của Việt Nam ngày càng được nâng cao thông qua việc không ngừng nâng cao chất dịch vụ. Các hãng hàng không Việt Nam không ngừng mở rộng hoạt động khai thác các đường bay quốc tế, điều này đã giúp duy trì thị phần vận chuyển quốc tế luôn đạt trên 42%.

Năm 2019, tổng thị trường vận tải hàng không Việt Nam đạt 79 triệu khách, tăng 13,1% so năm 2018 và 1,25 triệu tấn hàng hóa, tăng 3,3% so năm 2018. Sản lượng thông qua các cảng hàng không, sân bay Việt Nam năm 2019 đạt hơn 116,5 triệu hành khách và 1,5 nghìn tấn hàng hóa tăng tương ứng 12,7% về hành khách và 2,2% về hàng hóa so với năm 2018. Tháng 02/2020, dịch Covid-19 bắt đầu bùng phát tại các nước trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng đã ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của các hãng hàng không. Đến thời điểm tháng 10/2021, chỉ còn khoảng 30 hãng hàng không nước ngoài từ các nước Đông Bắc Á, Đông Nam Á, Trung Đông và Pháp khai thác các chuyến bay chở hàng hóa, chuyên gia nước ngoài, thợ kỹ thuật... đi/đến Việt Nam.

Năm 2020, tổng thị trường hành khách đạt hơn 36 triệu khách và 1 triệu tấn hàng hóa, giảm tương ứng 54,1% về hành khách và 13,8% về hàng hóa so với năm 2019, trong đó vận chuyển quốc tế đạt hơn 7 triệu khách và 900 tấn hàng hóa, giảm tương ứng 82,7% về hành khách và 10% về hàng hóa so với năm 2019; 29 triệu khách và 184 tấn hàng hóa nội địa, giảm tương ứng 22% về hành khách và 28,4% về hàng hóa so với năm 2019.

Năm 2021, tổng thị trường đạt 15,54 triệu khách và 1,31 triệu tấn hàng hóa, giảm 57,2% về hành khách nhưng tăng 20,8% về hàng hóa so với năm 2020. Vận chuyển quốc tế đạt 530 nghìn khách giảm 92,7% và 1,157 triệu tấn hàng hóa tăng 28,5%% so với năm 2020; vận chuyển nội địa đạt 15 triệu khách và 151,9 nghìn tấn hàng hóa, giảm tương ứng 48,3% về hành khách và 17,4% về hàng hóa so với năm 2020.

Từ ngày 15/02/2022, hoạt động vận chuyển hàng không quốc tế đi/đến Việt Nam đã được khôi phục như giai đoạn trước dịch COVID-19. Cho đến nay, Việt Nam đã khôi phục lại đường bay tới trên 20 quốc gia, vùng lãnh thổ truyền thống trước dịch Covid-19 như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Hồng Công, Đài Loan, Singapore, Thái Lan, Campuchia, Malaysia, Philippines, Lào, Quatar, Thổ Nhĩ Kỳ, các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất (UAE), Pháp, Đức, Anh, Nga, Úc, Hoa Kỳ... Dự kiến các thị trường sẽ tiếp tục được khôi phục cũng như tăng dần tần suất đường bay khai thác. Đối với thị trường nội địa, sau khi hoạt động vận chuyển hàng không nội địa được dỡ bỏ các hạn chế về tần suất vào giai đoạn cuối 2021, đầu 2022, cho đến nay, các hãng hàng không Việt Nam đã khai thác trở lại gần 60 đường bay nội địa với trung bình tổng số chuyến bay nội địa thực hiện hàng ngày từ 700 - 800 chuyến bay. Quý I/2022, tổng thị trường vận chuyển hàng không ước đạt 6,82 triệu lượt hành khách giảm 10,5% so với cùng kỳ 2021 (quốc tế: 321,1 nghìn khách tăng 176,2%, nội địa: 6,5 triệu khách giảm 12,5%)…

***2.2. Hoạt động hàng không chung***

Hoạt động hàng không chung cũng đang được phát triển ngày càng đa dạng, phong phú nhiều loại hình khai thác. Đến thời điểm hiện tại, Bộ Giao thông vận tải đã cấp 06 Giấy phép kinh doanh hàng không chung cho các Công ty CPHK Hải Âu, Hành Tinh Xanh, Bầu Trời Xanh, Lưỡng dụng Ngôi sao việt, Tổng công ty Trực thăng Việt Nam và Công ty TNHH Sun Air và 04 Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại cho Công ty CPHK Vietjet, Hải Âu, Công ty TNHH HAV Aviation và Công ty TNHH Trường hàng không New Zeland. Trong bối cảnh dịch Covid-19 tác động các quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới làm cho nhu cầu đi lại bằng đường hàng không thường lệ của các tổ chức, cá nhân Việt Nam, nước ngoài giảm và thay vào đó là sử dụng các tàu bay tư nhân tăng mạnh nhằm mục đích tránh lây nhiễm Covid-19. Thói quen sử dụng tàu bay cá nhân dần được hình thành và nhu cầu tiếp tục tăng. Để đáp ứng nhu cầu này các doanh nghiệp đã liên tục nhập khẩu tàu bay, nâng tổng số tàu bay lên hơn 45 tàu, tăng 8 tàu bay so với thời điểm trước dịch Covid-19.

Loại hình cung cấp dịch vụ hàng không chung cũng dần được đa dạng hóa với khởi điểm chủ yếu phục vụ mục đích thăm quan, ngắm cảnh, chụp ảnh, khảo sát địa chất, bay dầu khí đi kèm với bảo vệ an ninh quốc phòng thì đến nay các dịch vụ này dần chuyển sang phục vụ cho các chuyến bay tư nhân, du lịch, công vụ và đào tạo, huấn luyện phi công. Các loại hình phương tiện bay trong hoạt động hàng không chung cũng dần được mở ra một cách đa dạng theo sự phát triển của khoa học công nghệ, của thị trường với các loại hình dịch vụ như bay trực thăng (Bell 505 của Tổng công ty Trực thăng Việt Nam), bay thủy phi cơ (công ty CPHK Hải Âu). Với những phương tiện mang tính lưỡng dụng như thủy phi cơ có phạm vi hoạt động không chỉ ở trên bầu trời mà còn cả ở dưới mặt nước, hoạt động của loại hình này bước đầu đã có sự phối hợp chặt chẽ của các cơ quan quản lý về hàng hải, đường thủy nội địa để đảm bảo an ninh, an toàn trong các lĩnh vực tương ứng.

**2. Công tác quản lý giá, phí dịch vụ hàng không, chất lượng dịch vụ hàng không**

a) Việc quản lý giá, phí dịch vụ hàng không đã được điều tiết trong Luật HKDDVN với mục tiêu đảm bảo cơ chế để cho các doanh nghiệp hàng không phát triển, cạnh tranh công bằng, lành mạnh, bảo đảm lợi ích cho người tiêu dùng, đảm bảo sự quản lý, điều tiết của nhà nước đối với một số dịch vụ chuyên ngành hàng không dân dụng. Do đó, trong thời gian triển khai thực hiện luật, công tác này luôn được quan tâm, theo dõi sát sao và được thực hiện thông qua các chính sách về giá dịch vụ, phí, lệ phí chuyên ngành hàng không đảm bảo tuân thủ quy định của pháp luật về giá, pháp luật về phí, khuyến cáo của ICAO cùng các chính sách giá có lợi cho người tiêu dùng, hài hoà lợi ích giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, góp phần tăng thu ngân sách và đảm bảo nguồn chi cho các hoạt động quản lý nhà nước trong đó có hoạt động giám sát an toàn hàng không dân dụng.

Từ cuối năm 2020 khi đại dịch Covid bùng phát, Bộ GTVT đã triển khai ban hành theo thẩm quyền và kiến nghị cơ quan có thẩm quyền ban hành kịp thời các quy định, chính sách điều hành nhằm tháo gỡ khó khăn cho các đối tượng chịu ảnh hưởng của dịch bệnh như: giảm giá dịch vụ chuyên ngành hàng không; miễn giảm, giãn hoãn nộp các loại thuế, phí, lệ phí; tiếp tục cơ cấu lại thời hạn trả nợ vay, miễn giảm lãi suất, tháo gỡ các khó khăn về vốn cho các doanh nghiệp…

b) Chất lượng dịch vụ ngành hàng không ngày càng được cải thiện, đặc biệt chất lượng công tác dịch vụ vận chuyển hành khách được nâng cao và tiệm cần dần với chất lượng dịch vụ quốc tế. Tháng 6/2021, Tổ chức skytrax - tổ chức đánh giá độc lập về xếp hạng vận tải hàng không đã xếp hạng Vietnam airlines đạt cấp chứng chỉ 5 sao của Việt Nam và xếp hạng thứ 9 của thế giới về an toàn phòng chống dịch Covid - 19. Với kết quả xếp hạng này, Vietnam Airlines đã khẳng định chất lượng dịch vụ sánh ngang với các hãng như Qatar Airways, Korean Air, ANA, Japan Airlines... Bên cạnh đó, Bamboo Arways cũng là hãng hàng không tư nhân tiên phong công khai mục tiêu đạt chuẩn 5 sao quốc tế.

Như vậy, ngoài việc phân định chất lượng dịch vụ theo phân khúc thị trường và theo yêu cầu chất lượng dịch vụ các hãng hàng không với chiến lược phát triển của mình đều hướng tới việc đổi mới chất lượng dịch vụ để thu hút khách hàng. Điều này đã tạo nên sự cạnh tranh trong chất lượng dịch vụ giữa các hãng hàng không với nhau.

**3. Quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay**

Phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay chủ yếu là các phương tiện phục vụ trực tiếp cho hoạt động khai thác tàu bay, có tính đặc thù cao, phần lớn phương tiện không thể và không được phép lưu thông trên các tuyến đường giao thông công cộng ngoài cảng hàng không. Công tác quản lý Nhà nước về phương tiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng trong thời gian qua đã được tăng cường thực hiện, cơ quan quản lý chuyên ngành hàng không dân dụng và cơ quan quản lý nhà nước về đăng kiểm đã có sự phối hợp tích cực trong việc quản lý các phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay, từ việc kiểm định phương tiện cho đến việc quản lý, theo dõi hệ thống tài liệu kỹ thuật, bảo trì, bảo dưỡng của phương tiện.

Các phương tiện phục vụ mặt đất được đầu tư, mua sắm và ngày càng được hiện đại hoá, hầu hết là các phương tiện nhập khẩu từ các quốc gia tiên tiến trên thế giới. Các phương tiện mặt đất tại các cảng hàng không không chỉ đảm bảo khai thác cho tất cả các tàu bay hiện đại của Airbus và Boeing hiện nay mà còn đảm bảo tuân thủ các quy định nghiêm ngặt về khí thải, bảo vệ môi trường, góp phần hướng đến đạt mục tiêu về quản lý khí thải tại cảng hàng không, sân bay theo lộ trình đã đăng ký với ICAO.

**Đ. Công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng**

**1. Quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng**

***a) Cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng***

Hoạt động hàng không dân dụng được tổ chức, vận hành trong một hệ thống thống nhất, đồng bộ và chịu sự quản lý nhà nước về hàng không dân dụng của Bộ GTVT và Nhà chức trách hàng không (Cục HKVN) - cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý chuyên ngành hàng không dân dụng trực thuộc Bộ Giao thông vận tải nhằm đảm bảo nguyên tắc: tôn trọng độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không; bảo đảm yêu cầu quốc phòng, an ninh và khai thác có hiệu quả tiềm năng về hàng không phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Cục HKVN là cơ quan trực tiếp thực thi nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không theo quy định của pháp luật và Điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Thẩm quyền, chức năng nhiệm vụ của Nhà chức trách hàng không Việt Nam đã được ghi nhận trong Điều 9 Luật HKDDVN, Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 08 năm 2015 của Chính phủ, đã dần tiệm cận với mô hình chung về cơ quan quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng của các quốc gia thành viên Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). Với vai trò Nhà chức trách hàng không, Cục HKVN đã thiết lập hệ thống giám sát bảo đảm an toàn hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế, trực tiếp chỉ đạo, chỉ huy xử lý các tình huống uy hiếp an toàn, an ninh hàng không, sự cố hàng không, ứng phó ban đầu với các hành vi khủng bố, can thiệp bất hợp pháp, các tình huống cấp thiết; thực hiện các biện pháp khẩn cấp bao gồm cả việc đình chỉ chuyến bay và hoạt động của phương tiện, thiết bị, nhân viên hàng không để bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; tổ chức sử dụng vùng trời, thiết lập đường hàng không, xây dựng phương thức bay, chịu trách nhiệm trước cộng đồng quốc tế về bảo đảm việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, đồng thời việc cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay gắn liền với công tác quản lý và bảo vệ vùng trời quốc gia của Bộ Quốc phòng.

Bên cạnh đó, khoản 1 Điều 59 Luật HKDDVN quy định: Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật. Cảng vụ hàng không được trao quyền thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay; với vai trò kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định của pháp luật về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay, trong thời gian qua, các Cảng vụ hàng không đã thể hiện rõ vai trò, vị trí và thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, bảo đảm việc tuân thủ các quy định của pháp luật trong hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay.

***b) Hợp tác quốc tế***

Hiện tại Việt Nam đã ký chính thức 69 hiệp định hàng không song phương; gia nhập 28 các điều ước quốc tế đa phương về hàng không dân dụng *(chi tiết tại Phụ lục 2 kèm theo);* sẽ tích cực tham gia vào việc xây dựng thị trường hàng không thống nhất ASEAN (ASAM), đàm phán xây dựng các Hiệp định vận tải hàng không đa phương theo hướng tự do hóa giữa ASEAN và các nước đối tác như Trung Quốc, EU, Nhật Bản, Hàn Quốc, New Zealand... Tiếp tục hỗ trợ các bạn Lào và Campuchia trong lĩnh vực giám sát an toàn hàng không; tiếp tục thúc đẩy hợp tác với các nước có thế mạnh về hàng không như Pháp, Hà Lan, Nhật Bản, Hoa Kỳ thông qua các thỏa thuận hợp tác kỹ thuật. Đặc biệt, năm 2014 Việt Nam đã trở thành thành viên của Công ước về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động và Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với trang thiết bị tàu bay (Công ước, Nghị định thư Cape Town năm 2001), năm 2018 trở thành thành viên Công ước Montreal về thống nhất một số quy tắc đối với vận chuyển bằng đường hàng không quốc tế (Công ước Montreal 1999).

Việc ký kết các hiệp định, thỏa thuận hàng không song phương và đa phương đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động khai thác, mở rộng thị trường của các hãng hàng không Việt Nam, đem lại vị thế cho Việt Nam trên trường quốc tế, mang lại những giá trị thương mại tích cực cho hoạt động hàng không dân dụng nói riêng và giá trị thương mại cho nền kinh tế Việt Nam nói chung.

***c) Ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số và bảo vệ môi trường***

Lĩnh vực hàng không là một lĩnh vực đặc thù ứng dụng nhiều thành quả của khoa học, công nghệ trên cơ sở đáp ứng chuẩn mực cao của tiêu chuẩn quốc tế với mục tiêu bảo đảm an toàn, an ninh hàng không. Việc ứng dụng các sản phẩm khoa học công nghệ như: hệ thống đèn hiệu sân bay, hệ thống giám sát phụ thuộc tự động (ADS-B), hệ thống xử lý điện văn không lưu (AMHS)... Hệ thống tự động quản lý không lưu (ATM), hệ thống tích hợp xử lý kế hoạch bay và dữ liệu bay, hệ thống xử lý điện văn không lưu (AMHS), các hệ thống SIM công nghệ 3D phục vụ công tác huấn luyện, đào tạo đã nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ của các công tác điều hành hoạt động bay. Các hệ thống Hệ thống đặt vé giữ chỗ toàn cầu (Galileo, Amadeus), hệ thống làm thủ tục hành khách (Sabres) của các hãng hàng không, hệ thống thông tin hành khách trước chuyến bay (APIS) tại các Cảng vụ hàng không, hệ thống CUTE (Common Use Terminal Equipment) làm thủ tục hành khách tại các cảng hàng không đã góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm thời gian và chi phí đi lại cho hành khách.

Ngoài các hoạt động ứng dụng khoa học công nghệ vào các hoạt động hàng không, công tác chuyển đổi số của ngành đã và đang được thực hiện theo lộ trình quy định tại Quyết định số 794/QĐ-TTg ngày 3/6/2020. Theo đó, ngành hàng không đang tập trung phát triển hạ tầng số, nền tảng số thông qua một số hoạt động như: sử dụng phần mềm CASORT để cung cấp, quản lý thông tin tàu bay, phi công; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu phương tiện, người điều khiển phưng tiện hàng không và kết cấu hạ tầng giao thông hàng không; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu chuyên ngành hàng không để cho phép sử dụng các thông tin vào mục đích quản lý nhà nước, đảm bảo việc vận hành các hoạt động hàng không một cách kịp thời, chính xác, đồng bộ… Các hoạt động quản lý chuyến bay chuyên cơ, an ninh hàng không, quản lý, điều phối giờ cất/hạ cánh của các hàng không, sân bay đều đã được thực hiện thông qua hệ thống phần mềm bảo đảm an ninh, an toàn hệ thống mạng.

Công tác bảo vệ môi trường lĩnh vực hàng không dân dụng hơn 15 năm qua đã góp phần thực hiện phát triển bền vững, thân thiện với môi trường và nâng cao hình ảnh, vị thế của ngành hàng không Việt Nam và đạt được những thành tựu cơ bản như: triển khai có hiệu quả “Kế hoạch hành động quốc gia về giảm ô nhiễm CO2 trong hoạt động hàng không dân dụng”; xây dựng hệ thống giám sát tiếng ồn và xây dựng bản đồ tiếng ồn tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp về Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu của Chính phủ và các Nghị quyết của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) liên quan đến bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu; triển khai thực hiện các cam kết tại COP26 trong việc đạt mức phát thải ròng bằng 0. Theo đó, đối với hàng không quốc tế, lĩnh vực hàng không VN sẽ thực hiện các quy định COP26 theo hướng dẫn của ICAO, đối với hàng không quốc nội lĩnh vực hàng không sẽ tuân thủ theo các quy định của Chính phủ. Để đạt được cam kết này, hàng không sẽ phải đứng trước thách thức vừa phải từng bước giảm lượng khí thải, vừa phải thực hiện các tăng trưởng về vận chuyển hàng không khi yêu cầu đi lai thông qua phương thức này ngày càng tăng. Do đó, việc nghiên cứu chuyển đổi năng lượng để đật được mức ròng bằng không là một thách thức mới trong việc áp dụng khoa học công nghệ về năng lượng và môi trường của lĩnh vực hàng không dân dụng.

***d) Công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm***

Công tác thanh tra, xử phạt vi phạm hành chính có vai trò quan trọng góp phần tăng cường, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước lĩnh vực hàng không dân dụng. Công tác thanh tra tập trung vào lĩnh vực an ninh, an toàn hàng không, chiếm tỷ trọng lớn (hơn 40%). Bên cạnh đó, công tác thanh tra về chất lượng dịch vụ cũng là lĩnh vực nhận được quan tâm, chỉ đạo, nhất là vấn đề chậm, hủy chuyến. Qua công tác thanh tra, kiểm tra chuyên ngành, đã kiến nghị sửa đổi một số nội dung trong Luật HKDDVN, Luật Thanh tra, Luật Xử lý vi phạm hành chính, sửa đổi các nghị định, thông tư, tiêu chuẩn...; phát hiện nhiều tồn tại, hạn chế yêu cầu khắc phục và xử lý các sai phạm đúng theo quy định, giữ nghiêm kỷ cương, pháp chế xã hội chủ nghĩa.

Công tác xử lý chồng chéo trong hoạt động thanh tra, kiểm tra đã được chú trọng và triển khai thực hiện thông qua quy chế xử lý chồng chéo, góp phần hạn chế việc chồng chéo và thực hiện nghiêm Chỉ thị số 20/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc chấn chỉnh hoạt động thanh tra, kiểm tra đối với doanh nghiệp.

Công tác xử lý vi phạm hành chính được thực hiện kịp thời, công minh, đúng đối tượng và hành vi vi phạm và theo đúng trình tự, thủ tục quy định của pháp luật, không để xảy ra khiếu nại, tố cáo. Các đoàn thanh tra, kiểm tra đã phát hiện nhiều thiếu sót, tồn tại của các đơn vị tham gia hoạt động hàng không dân dụng; một số sơ hở trong cơ chế quản lý; các phản ánh, kiến nghị, yêu cầu các tổ chức, cá nhân khắc phục kịp thời những tồn tại, thiếu sót trong hoạt động. Trong giai đoạn từ năm 2015 đến hết năm 2021, cơ quan chuyên môn về hàng không dân dụng đã tiến hành 101 cuộc thanh tra trong đó có 97 cuộc thanh tra chuyên ngành, 04 cuộc thanh tra hành chính; ban hành 2.333 quyết định xử phạt vi phạm hành chính với số tiền xử phạt là 18.530.000.000 đồng. Các quyết định xử phạt đúng trình tự, thủ tục, không phát sinh khiếu nại về quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

**2. Công tác quản lý nhà nước về quy hoạch**

***a) Quy hoạch cảng hàng không, sân bay***

Công tác quy hoạch đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay, được xác định là một trong những động lực cho tăng trưởng và phát triển kinh tế của địa phương cũng như của lĩnh vực hàng không. Việc xác định, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch được thực hiện nhằm đảm bảo đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hoá thông qua cảng hàng không, đồng thời thu hút nguồn lực và kịp thời đầu tư xây dựng, nâng cấp các cảng hàng không. Năm 1997 Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch số 911/1997/QĐ-TTg phát triển hệ thống sân bay toàn quốc gồm 34 sân bay chính và 18 sân bay dịch vụ. Năm 2009, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 21/QĐ-TTg phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến 2020 và định hướng đến năm 2030. Năm 2018, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 236/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn năm 2020, định hướng năm 2030 với mục tiêu đến năm 2020 khai thác hệ thống 23 cảng hàng không, sân bay, đến năm 2030 khai thác hệ thống 28 cảng hàng không, sân bay. Hiện các cảng hàng không đã và đang được rà soát để cập nhật quy hoạch, dự kiến năm 2022 - 2023 sẽ cơ bản hoàn thành việc rà soát, cập nhật quy hoạch các cảng hàng không tỷ lệ 1/2000 theo QĐ số 236/QĐ-TTg. Việc lập quy hoạch cảng hàng không, sân bay đều tính đến yêu cầu đảm bảo quốc phòng an ninh nhằm đảm bảo mọi chủng loại tàu bay của quân sự có thể sử dụng được kết cấu hạ tầng tại cảng hàng không, sân bay trên toàn quốc.

Trên cơ sở triển khai thực hiện quy hoạch, hệ thống mạng cảng hàng không trên toàn quốc đã hoạt động hiệu quả,, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng đường hàng không tại các địa phương nói riêng và cả nước nói chung, đảm bảo phù hợp quy hoạch phát triển của địa phương, mang lại hiệu quả lớn trong việc đưa Việt Nam trở thành thị trường hàng không phát triển nhanh thứ nhì thế giới

***b) Quy hoạch vùng thông báo bay***

FIR là vùng trời có kích thước xác định, gồm vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia (vùng trời ngoài vùng lãnh hải). Khoản 2 Điều 95 Luật HKDDVN quy định việc “quy hoạch vùng thông báo bay” (FIR) là một trong các nội dung của việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay. Tuy nhiên, do liên quan đến yếu tố quốc tế đối với vấn đề giao quyền quản lý điều hành FIR đối với vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia, nên hiện nay công tác này chủ yếu được thúc đẩy trên cơ sở cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

**Phần thứ hai**

**CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI**

**THI HÀNH LUẬT HKDDVN**

**I. Các tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thi hành Luật HKDDVN**

**A. An toàn hàng không**

**1. Nguyên tắc về quản lý an toàn hàng không**

Một trong những nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng là vấn đề bảo đảm an toàn hàng không. Tuy nhiên với thực trạng hoạt động hàng không hiện nay cho thấy mức độ phức tạp trong hệ thống vận tải hàng không toàn cầu ngày càng gia tăng, đòi hỏi phải có sự tương tác giữa các hoạt động hàng không dân dụng, giữa vấn đề an toàn khai thác tàu bay với an toàn hoạt động khai thác cảng hàng không, sân bay. Do đó, các quốc gia trên thế giới đang ngày càng tích cực hoàn thiện nền tảng của chiến lực chủ động tích cực dựa trên việc thực thi Chương trình an toàn quốc gia - nhằm gia tăng sự bền vững, ổn định của các yếu tố cấu thành nên một hệ thống giảm tải các rủi ro an toàn, đảm bảo sự vững mạnh về năng lực giám sát an toàn hàng không của quốc gia.

Theo yêu cầu của Annex 19 - Công ước Chicago về cải thiện năng lực quản lý an toàn thì cần thiết cấu trúc lại các quy định về an toàn dựa trên các nguyên tắc hiện có để đảm bảo Phụ ước 19 được thực hiện hiệu quả hơn. Các nội dung cần thiết bổ sung hiện nay gồm:

+ Nâng cao các quy định về Chương trình an toàn quốc gia lĩnh vực hàng không dân dụng (SSP) trong đó tích hợp với 08 yếu tố trọng yếu (CEs) của Hệ thống giám sát an toàn quốc gia (luật pháp và quy định; cơ cấu tổ chức và giám sát an toàn; giấy phép nhân viên; khai thác tàu bay; điều kiện an toàn của tàu bay; điều tra tai nạn và sự cố).

+ Nâng cao các quy định về Hệ thống quản lý an toàn (SMS) để đảm bảo hiệu quả triển khai, trong đó bao gồm việc mở rộng áp dụng SMS đối với các tổ chức thiết kế, chế tạo động cơ.

+ Nâng cao các quy định đối với việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và các nguồn dữ liệu, thông tin liên quan.

Mặc dù hiện nay nội dung này đã được điều chỉnh ở các văn bản dưới luật, các chỉ dẫn thực hiện của Nhà chức trách hàng không nhưng hiện tại các văn bản này đều chưa đảm bảo triển khai đầy đủ các quy định của Công ước Chicago đồng thời chưa đảm bảo quy mô của hệ thống an toàn quốc gia. Vì vậy các nguyên tắc về quản lý an toàn hàng không cần được nghiên cứu, bổ sung để đảm bảo tính đầy đủ, toàn diện nhằm cho phép xây dựng sự vững mạnh về năng lực giám sát an toàn hàng không của quốc gia.

**2. An toàn khai thác tàu bay**

Theo quy định tại khoản 1 Điều 13 Luật HKDDVN khái niệmtàu bay được chia làm 02 nhóm bao gồm: nhóm 1: tàu bay, trực thăng; nhóm 2: tàu lượn, khí cầu, các thiết bị bay khác (tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ). Theo đó, các loại tàu bay theo khái niệm này này đều phải được đăng ký quốc tịch. Đồng thời khoản 1 Điều 17 Luật HKDDVN quy định tàu bay chỉ được khai thác trong vùng trời Việt Nam phải có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận. Tuy nhiên, hiện nay, hệ thống quản lý về đăng ký quốc tịch, đăng ký các quyền đối với tàu bay hiện hành được điều chỉnh bởi Nghị định số 68/2015/NĐ-CP và Nghị định số 07/2019/NĐ-CP của Chính phủ về đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay đều cho thấy từ cơ chế đến thực tiễn quản lý việc đăng ký quốc tịch chỉ áp dụng cho tàu bay là máy bay và trực thăng liên quan đến kinh doanh vận tải hàng không, hoạt động hàng không chung, không điều chỉnh đến tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ.

Tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ đã được quy định tại Nghị định số 36/2008/NĐ-CP, Nghị định số 79/2011/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ, trong đó chủ yếu điều chỉnh đến vấn đề cấp phép bay, điều hành bay do Bộ Quốc phòng thực hiện. Năm 2014, đối tượng này đã được bổ sung vào Luật HKDDVN năm 2014 và khoản 2 Điều 21 của Luật đã giao thẩm quyền cho Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại hình tàu bay này. Tuy nhiên, hành lang pháp lý cho việc đăng ký quốc tịch, cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với loại hình tàu bay này còn chưa rõ ràng. Trong khi đó, cùng với sự phát triển của khoa học, công nghệ những năm gần đây, loại hình phương tiện này phát triển rất nhanh chóng và đa dạng. Bên cạnh các lợi ích mang lại, loại hình phương tiện này cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ ảnh hưởng đến an ninh, trật tự an toàn xã hội và an toàn hàng không. Do đó, ngày 15/01/2020, Thủ tướng Chính phủ đã có Chỉ thị số 02/CT-TTg về việc tăng cường biện pháp quản lý, giám sát đối với tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ và giao các cơ quan có liên quan có trách nhiệm quản lý điều kiện của người điều khiển và cấp phép bay; đăng ký chủ sở hữu và điều kiện xuất nhập khẩu… Vì vậy để đảm bảo hành lang pháp lý cho việc quản lý hoạt động này tránh các nguy cơ gây mất trật tự, an toàn xã hội, an ninh quốc gia, các vấn đề liên quan đến tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ cần được rà soát, đánh giá để thể chế đầy đủ thành luật cho phù hợp với thực tiễn phát sinh.

**3. Hoạt động bay**

***a) Quản lý hoạt động bay***

Theo quy định của điểm e khoản 1 Điều 12 Luật HKDDVN các hành vi bị nghiêm cấm trong quản lý hoạt động bay gồm: làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin, điều hành bay, các trang bị, thiết bị khác tại cảng hàng không, sân bay hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại khu bay. Tuy nhiên, chưa có quy định về các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng đối với hệ thống, thiết bị phục vụ điều hành bay nằm ngoài cảng hàng không, sân bay làm cơ sở cho các cơ quan có thẩm quyền xác định chế tài xử lý các hành vi vi phạm ảnh hưởng đến hoạt động bay.

***b) Việc tổ chức, sử dụng vùng trời***

Theo quy định tại khoản 1 Điều 79 Luật HKDDVN việc tổ chức, sử dụng vùng trời phải đảm bảo các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn cho tàu bay. Trên cơ sở quy định này, các khu vực dành riêng cho hoạt động hàng không chung đã được thiết lập trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Quốc Phòng (Cục Tác chiến, Quân chủng phòng không - không quân) nhằm phục vụ cho mục đích khai thác hàng không chung. Tuy nhiên, trong quá trình hoạt động khai thác vẫn còn vướng mắc trong cơ chế phối hợp, quản lý điều hành bay giữa hàng không dân dụng và quân sự. Vì vậy, ngoài nguyên tắc bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn cần bổ sung thêm các nguyên tắc để đảm bảo hài hòa trong việc điều phối, sử dụng vùng trời một cách linh hoạt, tạo điều kiện và môi trường phát triển cho hoạt động hàng không dân dụng - đặc biệt là loại hoạt động hàng không chung đang dần phát triển thời gian gần đây. Ngoài ra, thẩm quyền của các cơ quan quản lý Nhà nước về hoạt động bay (Bộ Quốc phòng, Bộ GTVT) cần được điều chỉnh để phân định rõ công tác quản lý hoạt động bay quân sự - dân dụng.

***c) Việc quản lý chướng ngại vật***

Khoản 2 Điều 92 Luật HKDDVN đã phân định trách nhiệm quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không giữa Bộ GTVT và Bộ Quốc phòng.... Đồng thời khoản 5 Điều 92 của Luật quy định, khi cấp phép xây dựng công trình tại các khu vực quy định tại Khoản 2 Điều này, cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng phải tuân thủ quy định liên quan về độ cao công trình xây dựng liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Tuy nhiên, Luật chưa quy định và gắn trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc phối hợp quản lý công tác quản lý chướng ngại vật với công tác cấp phép xây dựng ở các khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, do đó thực tế triển khai thực hiện công tác quản lý chướng ngại vật, nhất là khâu công bố và phối hợp về độ cao công trình xây dựng khi quy hoạch, cấp phép xây dựng rất khó khăn.

***d) Quản lý luồng không lưu (ATFM)***

ATFM được thiết lập góp phần đảm bảo luồng không lưu an toàn, điều hòa, hiệu quả bằng cách tối ưu hóa năng lực hiện có. Hoạt động ATFM được ICAO và một số tổ chức hàng không khác định nghĩa là một thành phần của hoạt động quản lý không lưu. Hoạt động ATFM tại Việt Nam đóng vai trò là hoạt động quản lý, phân phối, điều tiết mật độ, lưu lượng hoạt động bay tại Việt Nam và cả các chuyến bay quốc tế có hoạt động đi, đến sân bay, bay qua vùng trời do Việt Nam quản lý nhằm đảm bảo an toàn, thông suốt, nâng cao hiệu quả khai thác các luồng không lưu không vượt quá năng lực tiếp thu của hệ thống vùng trời, sân bay. Hiện nay nội dung về ATFM đã được đề cập tại Nghị định số 125/2015/NĐ - CP về bảo đảm hoạt động bay, nhưng chưa được quy định trong Luật HKDD, do vậy để đảm bảo thực hiện chặt chẽ về pháp lý, loại hình này cần thiết phải được bổ sung vào Luật để tạo cơ sở pháp lý cho công tác quản lý luồng không lưu, góp phần hỗ trợ hiệu quả hoạt động vận tải hàng không.

**4. Quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay**

Việc quản lý và cấp phép phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay là cần thiết để đảm bảo an toàn khai thác cảng hàng không, sân bay. Tuy nhiên, hiện nay các quy định về việc quản lý phương tiện như quy định về kiểm định phương tiện, quy định về quản lý hệ thống tài liệu kỹ thuật, bảo trì, bảo dưỡng ... đang được quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật. Vì vậy cần nghiên cứu để đưa quy định về quản lý phương tiện hoạt động thường xuyên tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay vào Luật HKDDVN để tạo cơ sở pháp lý trong việc quản lý và cấp phép hoạt động cho các phương tiện tại cảng hàng không, sân bay.

**5. Quản lý nhân viên hàng không**

Hiện nay, trên thị trường lao động thế giới, đối tượng phi công được cung cấp chủ yếu qua các công ty cung ứng lao động chuyên biệt. Việc sử dụng nhân viên hàng không thông qua loại hình cung ứng lao động trong lĩnh vực này có các lợi thế như: có nguồn ứng viên, có mạng lưới hoạt động rộng pham vi toàn cầu; dễ đáp ứng khả năng tuyển dụng phi công theo số lượng yêu cầu; có bộ máy, đội ngũ chuyên nghiệp trong việc tuyển lao động nhiều quốc tịch và thành thạo các thủ tục liên quan: giấy phép lao động, visa, thẻ cư trú và các thủ tục hành chính khác giúp tối ưu hóa công tác tuyển chọn và sử dụng lao động tiết kiệm thời gian, chi phí; có kinh nghiệm và năng lực trong việc giải quyết tranh chấp, mâu thuẫn trong quá trình thực hiện hợp đồng theo pháp luật áp dụng.

Tuy nhiên, khoản 2 Điều 68 Luật HKDDVN quy định nhân viên hàng không phải được giao kết hợp đồng bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động. Trong khi đó, khoản 2 Điều 10 Bộ luật Lao động năm 2019 lại cho phép người lao động trực tiếp liên hệ với người sử dụng lao động hoặc thông qua tổ chức dịch vụ việc làm để tìm kiếm việc làm theo nguyện vọng, khả năng, trình độ nghề nghiệp và sức khỏe của mình; khoản 1 Điều 11 cho phép người sử dụng lao động có quyền trực tiếp hoặc thông qua tổ chức dịch vụ việc làm, doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động để tuyển dụng lao động theo nhu cầu của người sử dụng lao động. Như vậy có thể thấy, thực tiễn thị trường lao động hàng không dân dụng và trên cơ sở pháp lý về quan hệ lao động **-** việc làm của Bộ luật Lao động đã cho phép người sử dụng lao động có thể sử dụng lao động thông qua các hình thức khác như tổ chức dịch vụ việc làm hoặc thông qua doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động. Do đó việc quy định nhân viên hàng không phải được giao kết hợp đồng bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động trong Luật HKDDVN là không còn phù hợp, giảm sự chủ động của doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động nhất là trong việc tìm kiếm và sử dụng lao động đặc thù (phi công). Điều này sẽ làm làm ảnh hưởng đến công tác an toàn bay trong hoạt động hàng không dân dụng.

Nhân viên hàng không là đối tượng có ảnh hưởng trực tiếp đến dây chuyền bảo đảm an ninh, an toàn hàng không dân dụng. Do đó, khoản 1 Điều 68, Điều 69 Luật HKDDVN quy định nhân viên hàng không phải có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp còn hiệu lực khi thực thi công việc. Với cơ chế quản lý, kiểm soát của nhà nước thông qua việc cấp giấy phép, năng định, chất lượng của đội ngũ nhân viên hàng không thời gian qua luôn được duy trì, bảo đảm. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai thi hành luật cho thấy một số bất cập sau:

- Đối với chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không thì cơ chế quản lý nhà nước tham gia thông qua việc cấp chứng chỉ chuyên môn là không cần thiết do đây làtài liệu thể hiện việc nhân viên hàng không có đủ chuyên môn, nghiệp vụ gắn với vị trí công việc do người sử dụng lao động đánh giá và bố trí thực hiện nhiệm vụ*.* Bên cạnh đó, trong quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh và cung ứng dịch vụ, người sử dụng lao động tự mình hoặc thông qua cơ chế trung gian chủ động kiểm soát, duy trì chất lượng của người lao động. Vì vậy, việc lý nhà nước trực tiếp tham gia cấp chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không cần phải được xem xét để trao quyền chủ động và tự chịu trách nhiệm cho doanh nghiệp.

- Khoản 2 Điều 69 Luật HKDDVN quy định thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không, kiểm soát viên không lưu phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe nhưng lại chưa quy đinh yêu cầu về sức khỏe là một điều kiện để được cấp giấy phép nhân viên hàng không theo quy định của ICAO.

- Việc quy định nhân viên hàng không khi làm việc phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn chưa hoàn toàn hợp lý đối với mọi đối tượng vì tính chất công việc của các nhân viên hàng không là khác nhau: thợ máy kỹ thuật, nhân viên làm việc tại cảng hàng không, sân bay trong khi đó thành viên tổ bay với tính chất công việc của mình luôn chuyển dịch mọi địa điểm.

**6. Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay**

Điểm d khoản 2a Điều 9 Luật HKDDVN quy định Nhà chức trách hàng không có nhiệm vụ, quyền hạn tổng hợp, phân tích và đánh giá báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay; kiểm tra, giám sát việc khắc phục sự cố, tai nạn tàu bay và thực hiện biện pháp phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay; điều tra sự cố, tai nạn tàu bay. Tuy nhiên, từ năm 2016, Tổ chức ICAO đã yêu cầu các quốc gia thành viên tổ chức và duy trì các cơ quan điều tra tai nạn hàng không độc lập với nhà chức trách hàng không dân dụng (Annex 13). Điều này nhằm mục đích đảm bảo rằng các cuộc điều tra tai nạn được tiến hành một cách khách quan, độc lập nhằm duy trì một hệ thống giao thông an toàn và đáng tin cậy.

**B. An ninh hàng không**

**1.** **Cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không và lực lượng kiểm soát an ninh hàng không**

Việc cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không đang được quy định tại khoản 3 Điều 64 và khoản 1 Điều 195 Luật HKDDVN. Theo đó, doanh nghiệp cảng hàng không có quyền và nghĩa vụ tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, đồng thời lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không trong phạm vi trách nhiệm. Ở cấp độ văn bản VBQPPL dưới luật, dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không được xác định là dịch vụ công ích (khoản 3 Điều 3 Nghị định số 92/2015/NĐ-CP về an ninh hàng không). Theo quy định của khoản 1 Điều 3 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP của Chính phủ quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên thì dịch vụ công ích thuộc “sản phẩm, dịch vụ công” và là sản phẩm, dịch vụ thiết yếu đối với đời sống kinh tế - xã hội của đất nước, cộng đồng dân cư hoặc bảo đảm quốc phòng, an ninh mà Nhà nước phải tổ chức thực hiện. Các quy định này sẽ không trở thành hạn chế, vướng mắc khi áp dụng với mô hình doanh nghiệp cảng trước đây khi chỉ có duy nhất một doanh nghiệp cảng hàng không là doanh nghiệp nhà nước*.*

Tuy nhiên, với các thay đổi liên quan đến đối tượng doanh nghiệp cảng hàng không thời gian qua như:

(1) Các doanh nghiệp cảng hàng không tại thời điểm hiện tại đều là doanh nghiệp cổ phần hoặc doanh nghiệp tư nhân;

(2) Doanh nghiệp cảng hàng không không còn là doanh nghiệp độc quyền được điều tiết bởi sự quản lý của nhà nước (do xuất hiện thêm đối tượng doanh nghiệp cảng hàng không như mô hình Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn, Cảng hàng không Phan Thiết, Cảng hàng không Quảng trị,...);

(3) Thay đổi cơ quan chủ quản của doanh nghiệp cảng hàng không từ Bộ Giao thông vận tải sang Uỷ ban Quản lý vốn nhà nước,..;

Các yếu tố trên đòi hỏi vấn đề cung cấp dịch vụ an ninh hàng không, vấn đề lực lượng kiểm soát an ninh hàng không tại Luật HKDDVN cần phải có sự điều chỉnh để làm rõ phạm vi, trách nhiệm tổ chức và thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, trách nhiệm tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không của: Bộ GTVT, các doanh nghiệp ngành hàng không, các tổ chức liên quan khác.

**2. Trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của doanh nghiệp cảng hàng không và người khai thác cảng hàng không**

Chương VIII về Bảo đảm an ninh hàng không quy định trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay. Trên thực tế hiện nay, doanh nghiệp cảng hàng không là Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP (ACV) nắm giữ, quyết định, tổ chức mọi nguồn lực bảo đảm an ninh hàng không đối với 21 cảng hàng không, sân bay do ACV quản lý; nhưng chủ thể chịu trách nhiệm trước pháp luật về xây dựng, thực hiện Chương trình an ninh hàng không tại 21 các cảng hàng không, sân bay lại do 21 chi nhánh của ACV- người khai thác cảng thực hiện. Do đó, cần làm rõ trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của doanh nghiệp cảng hàng không và người khai thác cảng hàng không, sân bay để làm rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong việc bảo đảm an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

**3. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay**

Khoản 3 Điều 48 Luật HKDDVN có quy định thẩm quyền của UBND cấp tỉnh, thành phố trong việc chủ trì, phối hợp với các cơ quan đảm bảo thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không và áp dụng các biện pháp để quản lý khu vực lân cận. Tuy nhiên quy định này chưa chi tiết và cũng chưa có quy định giao Chính phủ quy định chi tiết. Điều này phát sinh một số khó khăn, vướng mắc trong công tác phối hợp như: phối hợp kiểm soát đèn cường độ cao; phối hợp trong kiểm soát chim, động vật hoang dã tại khu vực lân cận và kiểm soát môi trường sống của chim, động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay. Hơn nữa, việc triển khai thực hiện nguyên tắc 04 tại chỗ (phương án đối phó tại chỗ; lực lượng tại chỗ; trang thiết bị tại chỗ; hậu cần tại chỗ) trong bảo đảm an ninh hàng không tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả.

Hiện nay, trong số 22 cảng hàng không, sân bay đang khai thác hàng không dân dụng, chỉ có 02 cảng hàng không quốc tế (Nội Bài và Tân Sơn Nhất) có Đồn Công an tại khu vực lân cận cảng để bảo đảm an ninh, trật tự, sẵn sàng xử lý vụ việc vi phạm. Các cảng hàng không còn lại không có lực lượng công an thường trực (trừ lực lượng công an cửa khẩu ở cảng quốc tế); do đó, khi có vụ việc vi phạm, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không hoặc Cảng vụ hàng không phải liên hệ, thông báo đến công an địa phương. Tình thế này dẫn đến nhiều trường hợp lực lượng công an chưa có mặt kịp thời để ngăn chặn, xử lý hiệu quả vụ việc vi phạm. Luật HKDDVN chưa có quy định thể hiện rõ trách nhiệm của lực lượng công an trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, sẵn sàng xử lý vụ việc vi phạm tại khu vực lân cận cảng hàng không sân bay. Vì vậy, cần thiết phải bổ sung nội dung này vào Luật HKDDVN và việc quy định chi tiết sẽ do Chính phủ quy định.

**C. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

**1. Đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay**

a) Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng. Bộ Giao thông vận tải quản lý, giám sát việc đầu tư xây dựng, bảo trì, sửa chữa, duy trì đủ điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay. Bộ Xây dựng trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan thực hiện quản lý chất lượng xây dựng công trình dân dụng tại cảng hàng không, sân bay.

Tuy nhiên, quá trình triển khai thực hiện đã cho thấy có những vướng mắc nhất định giữa hệ thống luật hàng không dân dụng và hệ thống pháp luật về xây dựng về các nội dung quản lý chất lượng công trình khi hàng không có những nét đặc thù riêng cả về quản lý đất đai lẫn công tác bảo trì, vận hành khai thác, cấp giấy phép xây dựng. Đặc biệt là thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư các công trình hạng mục công trình khi Luật Đầu tư chỉ quy định 02 cấp thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư là Thủ tướng Chính phủ và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Điều này đã dẫn đến sự lúng túng trong việc có phải thực hiện hay không việc phê duyệt chủ trương đầu tư, chủ thể phê duyệt chủ trương đầu tư đối với việc đầu tư, xây dựng các hạng mục, công trình trong cảng hàng không, sân bay; sự trùng lặp và chồng chéo trong công tác quản lý nhà nước đối với việc cấp giấy phép thành lập hãng hàng không vận chuyển hàng khách trong Luật HKDDVN với việc cấp giấy phép chủ trương đầu tư thành lập hãng hàng không vận chuyển hành khách trong Luật Đầu tư dẫn đến cùng một chủ thể thực hiện nhưng Thủ tướng Chính phủ phải chấp thuận 02 lần mới có thể đi vào hoạt động; hoặc việc xây dựng công trình tạm để xử lý cho một tình huống cấp bách về an ninh an toàn hàng không nếu thực hiện theo quy định của Luật xây dựng về xây dựng công trình tạm thì sẽ không đáp ứng được các đặc thù của ngành hàng không…

b) Hiện trạng quản lý, khai thác và đầu tư đối với 21 cảng hàng không cho thấy:

+ Các công trình, hạ tầng kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay thuộc công trình thiết yếu của cảng hàng không do Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) - doanh nghiệp công ích 100% vốn nhà nước chịu trách nhiệm đầu tư, phát triển.

+ Các công trình đường cất hạ cánh, đường lăn và một số công trình thuộc khu bay: trước năm 2016, ACV chịu trách nhiệm đầu tư, phát triển. Sau khi ACV thực hiện cổ phần hóa (01/4/2016), Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm đầu tư; một số đường cất hạ cánh, đường lăn do Bộ Quốc phòng[[4]](#footnote-4) đầu tư và một số đường cất hạ cánh, đường lăn do địa phương[[5]](#footnote-5) đầu tư.

+ Các công trình hạ tầng thiết yếu còn lại (sân đỗ, nhà ga hành khách, công trình hạ tầng kỹ thuật chung của cảng CHK…): do người khai thác cảng đầu tư.

+ Các công trình dịch vụ hàng không và phi hàng không[[6]](#footnote-6): do các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đầu tư, phát triển.

Điều này cho thấy đã có sự phân định về sở hữu trong tài sản kết cấu hạ tầng cảng hàng không sân bay. Theo đó, nhà nước sở hữu các công trình kết cấu có mức đầu tư, chi phí quản lý, khai thác, bảo trì lớn như: đường cất hạ cánh, đường lăn, các công trình khu bay. Việc đầu tư, quản lý khối tài sản này chưa được quy định trong Luật HKDDVN. Tuy nhiên, khối tài sản này hiện nay đang được nhà nước giao cho doanh nghiệp quản lý theo quy định của Luật Quản lý tài sản công (Điều 99), Nghị định số 44/2018/NĐ-CP (khoản 1 Điều 27). Quá trình thực hiện đã cho thấy một số bất cập trong việc điều tiết kịp thời nguồn vốn để giải quyết các nhu cầu cấp bách về nâng cấp, cải tạo, sửa chữa, mở rộng công trình khi tần suất, tải trọng khai thác đường cất hạ cánh, đường lăn ngày càng cao và bối cảnh ngân sách nhà nước bị hạn chế bởi cả trình tự, thủ tục lẫn nguồn vốn thực hiện; cơ chế cho phép sử dụng nguồn vốn của doanh nghiệp để thực hiện việc đầu tư, cải tạo các công trình thuộc sở hữu nhà nước cũng cần phải được nghiên cứu, xem xét để thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng không.

Hiện nay các cảng hàng không, sân bay đều được sử dụng cho cả mục đích quân sự và dân sự, điều này dẫn đến hiện trạng một số đường cất hạ cánh, đường lăn tại các CHK Thọ Xuân, Chu Lai, Tuy Hòa, Phù Cát là tài sản công do Bộ Quốc phòng quản lý không được đầu tư, xây dựng kịp thời để khắc phục các vấn đề liên quan đến việc mở rộng quy mô của đường cất hạ cánh, đường lăn. Do đó, cần có cơ chế cho phép các cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng hoặc doanh nghiệp cảng hàng không được đầu tư trên tài sản hoặc đất do Bộ Quốc phòng quản lý.

Với hiện trạng quản lý, khai thác, đầu tư công trình trên cho thấy công trình khu bay tại phần lớn các cảng hàng không do Nhà nước trực tiếp quản lý. Như vậy với hình thức đầu tư công, việc đầu tư nâng cấp, cải tạo, bảo trì sửa chữa thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương; ngân sách địa phương bị hạn chế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước (trừ trường hợp cấp thiết theo quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước). Việc đầu tư theo phương thức PPP đối với cảng hàng không hình thành mới không gặp khó khăn, vướng mắc lớn nhưng đối với cảng hàng không hiện hữu, việc đầu tư theo phương thức PPP trong trường hợp hình thành nhà khai thác cảng mới tương đối phức tạp.

c) Hiện nay, một số cảng hàng không, sân bay được huy động nguồn vốn xã hội theo phương thức đầu tư đối tác công tư, tuy nhiên qua triển khai cho thấy: hiệu quả tài chính của các cảng hàng không mới thường không đảm bảo để hoàn vốn cho nhà đầu tư do đó lĩnh vực này thiếu đi sự hấp dẫn trong việc thu hút đầu tư nếu không có sự hỗ trợ, chia sẻ từ phía nhà nước; nhiều cảng hàng không, sân bay đóng vai trò quan trọng về mặt địa chính trị, an ninh quốc phòng, ảnh hưởng đến chủ quyền quốc gia, do đó việc huy động vốn đối với các cảng hàng không, sân bay này phải cân nhắc đến nhiều yếu tố. Trong đó yếu tố về an ninh - quốc phòng là yếu tố khó định lượng nhất. Do đó, đối với việc huy động vốn xã hội cho đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay cần phải được nghiên cứu, phân loại và làm rõ các yếu tố ảnh hưởng đến an ninh quốc phòng. Mặt khác cảng cảng hàng không, sân bay hiện nay đều cơ bản do ACV quản lý, khai thác, việc kêu gọi nguồn vốn xã hội hóa cũng cần phải nghiên cứu kỹ lưỡng để không ảnh hưởng đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của ACV, việc xử lý tài sản của ACV tại các cảng hàng không để bảo toàn vốn nhà nước trong doanh nghiệp này.

**2. Quản lý sân bay chuyên dùng**

Sân bay chuyên dùng thuộc khái niệm cảng hàng không, sân bay. Theo quy định của Luật HKDDVN (khoản 6 Điều 49), Bộ Quốc phòng là cơ quan có thẩm quyền đóng, mở sân bay chuyên dùng theo các quy định của Chính phủ về điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng. Điều 50 Luật HKDDVN giao Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy chứng nhận đăng ký và Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay mà không loại trừ hoặc tách biệt việc cấp các loại giấy chứng nhận đăng ký và Giấy chứng nhận khai thác sân bay chuyên dùng.

Theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 10 Nghị định số 42/2016/NĐ-CP của Chính phủ một trong những điều kiện để đóng, mở sân bay chuyên dùng là: chủ sở hữu sân bay đã được cấp Giấy chứng nhận và Giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng đối với sân bay đề nghị mở phục vụ mục đích thường xuyên hoạt động bay thương mại. Đồng thời tại khoản 4 Điều 20 Nghị định số 42/2016/NĐ-CP, Chính phủ giao thẩm quyền cho Bộ Quốc phòng ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng, an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường; chỉ đạo kiểm tra việc tổ chức bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của sân bay chuyên dùng.

Như vậy để có thể cấp được Giấy chứng nhận và Giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng theo quy định tại Điều 50 Luật HKDDVN cơ quan cấp giấy phép phải kiểm tra, đánh giá theo các tiêu chuẩn, điều kiện của một sân bay chuyên dùng. Tuy nhiên, qua rà soát cho thấy các tiêu chuẩn kỹ thuật xây dựng và quản lý kết cấu hạ tầng an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường của sân bay chuyên dùng vẫn chưa đầy đủ (*nội dung này đề nghị Bộ Quốc phòng bổ sung, cập nhật thêm*), điều này dẫn đến Giấy chứng nhận, Giấy đăng ký khai thác sân bay chuyên dùng được cấp dựa trên các yêu cầu, chuẩn mực chung của cảng hàng không, sân bay. Trong khi đó, các yếu tố của sân bay chuyên dùng đặc biệt là các bãi đáp trực thăng trên dàn khoan là khác biệt và không thể đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 2 Điều 50, khoản 1 Điều 51 của Luật HKDDVN.

**3. Công bố cảng hàng không và các thủ tục hành chính có liên quan**

- Theo hướng dẫn của ICAO thì cảng hàng không chỉ có 02 loại là cảng hàng không phục vụ các chuyến bay nội địa và cảng hàng không phục vụ các chuyến bay quốc tế. Khi phục vụ các chuyến bay quốc tế thì phải có các quy trình hải quan, xuất nhập cảnh, y tế, kiểm dịch và các thủ tục khác có liên quan, đồng thời phải công bố trên AIP (Tập thông báo tin tức hàng không).

Hiện nay, Điều 47 Luật HKDDVN chỉ nêu 02 khái niệm là cảng hàng không quốc tế và cảng hàng không nội địa. Ngoài ra khoản 2 Điều 80 quy định cho các chuyến bay quốc tế được hạ cánh, cất cánh tại cảng hàng không nội địa khi có sự thống nhất giữa Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng. Luật HKDDVN chưa quy định cơ quan có thẩm quyền trong việc công bố chuyển đổi cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế khi cảng hàng không nội địa đã đáp ứng các yêu cầu theo quy định của pháp luật. Ngoài ra, với sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế - du lịch hiện nay, Việt Nam là một trong các điểm đến thu hút rất đông khách quốc tế đến từ các quốc gia khác, do đó, đã hình thành nên một số cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế. Vì vậy để đảm bảo an ninh, an toàn các hoạt động của cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế đòi hỏi phải có cơ sở pháp lý từ Luật HKDDVN.

- Theo quy định của Luật HKDDVN, Cảng hàng không, sân bay phải được đăng ký vào Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay (Điều 50), Cảng hàng không, sân bay đang xây dựng được đăng ký tạm thời vào Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay (Điều 52). Tuy nhiên, quá trình triển khai thực hiện cho thấy mục tiêu cấp Giấy chứng nhận đăng ký Cảng hàng không, sân bay, Giấy chứng nhận đăng ký Cảng hàng không, sân bay đang xây dựng và mục tiêu lập Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay (khoản 2 Điều 55) là chưa rõ ràng vì các yêu cầu về quản lý, tài liệu thể hiện chi tiết về hạ tầng, quy trình khai thác đều được quy định trong thủ tục cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay (Điều 51). Điều này sẽ gây sự trùng lặp về nội dung, thông tin, hồ sơ trong việc cấp Giấy phép của 02 thủ tục này với thủ tục cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay cũng như trùng lặp các thông tin trong thủ tục lập Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay. Hơn nữa, qua rà soát các quy định của quốc tế, ICAO đều không có quy định về các thủ tục hành chính này. Do đó, để tránh trùng lặp về mục tiêu quản lý, tránh các thủ tục hành chính trùng lắp và gây lãng phí về thời gian cho doanh nghiệp, nội dung này cần phải được nghiên cứu, rà soát để bãi bỏ.

**4. Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay**

***a) Địa vị pháp lý***

Hiện nay, trong Luật HKDDVN tồn tại 2 khái niệm “doanh nghiệp cảng hàng không” và “người khai thác cảng hàng không, sân bay”, tuy nhiên Luật chỉ điều tiết về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không. Trong khi đó, các văn bản hướng dẫn thi hành đều có các quy định về chủ thể là người khai thác cảng hàng không, sân bay. Tuy nhiên, mối quan hệ giữa hai chủ thể này chưa được làm rõ trong hệ thống VBQPPL về hàng không dân dụng. Doanh nghiệp cảng hàng không có quyền và trách nhiệm theo quy định tại Luật Doanh nghiệp và các VBQPPL luật liên quan. Trong khi đó, Luật chưa quy định rõ địa vị pháp lý của chủ thể này nhưng các VBQPPL dưới luật lại quy định trách nhiệm, nghĩa vụ của chủ thể này trong việc khai thác, bảo đảm an toàn cảng hàng không, sân bay. Vì vậy việc đưa ra 02 khái niệm như trên, hiện nay cần có sự minh định hơn về mục tiêu quản lý, tính độc lập về mặt chủ thể pháp luật giữa doanh nghiệp cảng hàng không và người khai thác cảng hàng không, sân bay, đặc biệt cần xác định vai trò của người khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO, mối quan hệ giữa người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cảng hàng không.

***b) Phạm vi quyền và nghĩa vụ***

Theo quy định tại Điều 64 Luật HKDDVN, doanh nghiệp cảng hàng không được hình thành để kinh doanh một cảng hàng không nhất định thì mọi dịch vụ theo khoản 3 Điều 64 của Luật sẽ do doanh nghiệp cảng hàng không cung cấp (dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không, dịch vụ hàng không, các dịch vụ công cộng khác tại cảng hàng không, sân bay) khi đáp ứng các quy định về quản lý. Đây là nghĩa vụ đồng thời là quyền của doanh nghiệp. Việc này đồng nghĩa với việc doanh nghiệp cảng có thể trực tiếp hoặc nhượng quyền cung cấp các dịch vụ theo quy định tại khoản 1 Điều 66 Luật. Như vậy, chủ thể trước pháp luật đối với các dịch vụ được cung cấp là doanh nghiệp cảng chứ không phải là các đơn vị cung cấp theo dạng out-sourcing (dịch vụ thuê ngoài).

Tuy nhiên, quá trình cấp giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không thì lại không thể hiện được vai trò này của doanh nghiệp cảng mà theo hướng sau khi đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không được cấp giấy phép thì doanh nghiệp cảng bắt buộc phải ký nhượng quyền theo quy định của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP. Hơn nữa, do tính chất đặc thù của cảng hàng không, sân bay, với nhiều yếu tố mang tính độc quyền tự nhiên về kinh doanh dịch vụ, cần phải có sự can thiệp của Nhà nước đối với doanh nghiệp cảng hàng không để không gây phương hại đến lợi ích công cộng. Do đó, việc quy định tỷ lệ % vốn thuộc sở hữu nhà nước chiếm đa số là một trong các biện pháp để bảo đảm cho sự can thiệp của Nhà nước trong lĩnh vực này. Tuy nhiên, cần tính đến các tiêu chí tỷ lệ vốn này đối với các cảng hàng không, sân bay cụ thể (có ý nghĩa quan trọng về quốc phòng an ninh, kinh tế xã hội cho phù hợp).

Ngoài ra khoản 2 Điều 64 của Luật quy định doanh nghiệp cảng được quyền lập kế hoạch đầu tư các công trình tại cảng hàng không, sân bay, tuy nhiên không quy định thẩm quyền phê duyệt kế hoạch này. Trong khi đó, việc đầu tư, xây dựng các công trình tại cảng hàng không, sân bay của doanh nghiệp cảng ngoài việc phải được xem xét trên cơ sở phù hợp với quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay còn phải đảm bảo không ảnh hưởng đến quy hoạch, kế hoạch đầu tư các công trình của các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp khác, các đơn vị cung cấp dịch vụ trong cảng hàng không, sân bay. Vì vậy cần thiết phải có các quy định rõ ràng về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng trong việc lập kế hoạch, đầu tư xây dựng các công trình để đảm bảo tính khả thi của kế hoạch và cho phép thực hiện việc xã hội hóa các nguồn vốn đầu tư trong trường hợp doanh nghiệp cảng không đủ nguồn lực để triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay.

***c) Về phạm vi cung cấp dịch vụ hàng không***

Hiện nay, khái niệm “dịch vụ hàng không” (Điều 11) và “dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay” (Điều 65, 66) đều được sử dụng trong Luật HKDDVN. Nếu điểm a khoản 1 Điều 11 quy định rõ “dịch vụ hàng không” là dịch vụ liên quan trực tiếp đến khai thác tàu bay, khai thác vận chuyển hàng không và hoạt động bay thì tại Điều 65, Điều 66 Luật HKDDVN lại sử dụng thuật ngữ “dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay”, tức là đối tượng này lại được mở rộng cho tất cả các dịch vụ hàng không được cung cấp tại cảng hàng không, sân bay mà không còn giới hạn như khái niệm ban đầu tại điểm a khoản 1 Điều 11; đồng thời khoản 4 Điều 65 lại giao trách nhiệm cho Chính phủ quy định danh mục dịch vụ hàng không. Các quy định này dẫn đến: (*1*) sự chưa rõ ràng về cơ sở pháp lý để Nhà nước công nhận và quản lý các dịch vụ hàng không hoạt động ngoài cảng hàng không, sân bay như dịch vụ các kho hàng không kéo dài, city air terminal - sân bay thành phố, in town checkin - thủ tục check in ngoài sân bay; (*2*) đặt ra vấn đề doanh nghiệp, hãng hàng không thực hiện cung cấp dịch vụ cho chính mình và không kinh doanh có cần thiết phải được cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không hay không? (*3*) làm nảy sinh mối quan hệ giữa Giấy phép kinh doanh cảng hàng không và Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cảng hàng không. Về cơ bản hai loại giấy phép này có các nội dung trùng lặp, vì vậy, cần thiết phải rà soát và xác định lại mối tương quan giữa các khái niệm và các thủ tục hành chính liên quan đến dịch vụ hàng không để loại bỏ sự trùng lặp, chồng chéo trong việc tự cung cấp dịch vụ (các hãng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, doanh nghiệp cảng hàng không) hoặc thỏa thuận với đơn vị khác về việc cung cấp các dịch vụ hàng không với điều kiện dịch vụ cung cấp phải đạt tiêu chuẩn, quy chuẩn theo quy định của pháp luật. Điều này cũng cho phép cắt giảm điều kiện kinh doanh vì hiện nay, điểm b khoản 2 Điều 65 Luật HKDDVN đang quy định “doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không” phải có tổ chức bộ máy bảo đảm việc cung ứng các dịch vụ liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không tại cảng hàng không, sân bay để cho phép các doanh nghiệp thuê lại toàn bộ hoặc thuê lại một phần bộ cơ sở vật chất, bộ máy của các doanh nghiệp đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền (Cục HKVN) công nhận.

**D. Vận chuyển hàng không**

**1. Quản lý giá dịch vụ hàng không**

Khoản 3 Điều 11 Luật HKDDVN quy định toàn bộ dịch vụ hàng không đều thuộc danh mục Nhà nước định giá. Trong đó, những dịch vụ hàng không do Nhà nước quy định mức giá cụ thể đã được quy định danh mục chi tiết trong luật, những dịch vụ hàng không khác sẽ do Bộ Giao thông vận tải quy định để phù hợp với thực tiễn quản lý phát sinh. Ngoài ra, việc quy định giá dịch vụ chuyên ngành hàng không cũng đã được điều tiết tại khoản 3 Điều 19 Luật giá (được sửa đổi, bổ sung tại Điều 2 Luật Hàng không dân dụng VN năm 2014). Theo định hướng xây dựng Luật Giá hiện nay, Luật Giá được xác định là *“ Luật chuyên ngành có giá trị pháp lý cao nhất trong lĩnh vực giá, điều chỉnh toản diện các hoạt động về quản lý giá, thẩm định giá. Được ưu tiên vận dụng trong trường hợp xung đột pháp luật liên quan đến lĩnh vực giá*”. Vì vậy, danh mục giá dich vụ hàng không quy định tại Luật HKDDVN cần được nghiên cứu, xem xét để đảm bảo tính thống nhất với định hướng sửa đổi của Luật Giá trong đó sẽ phân tích để có điều chỉnh phù hợp về giá dịch vụ phi hàng không và giá dịch vụ vận chuyển hàng không:

***a) Giá dịch vụ phi hàng không***

Khoản 4 Điều 11 Luật HKDDVN quy định giá dịch vụ phi hàng không bao gồm: giá cho thuê mặt bằng, giá dịch vụ thiết yếu tại cảng hàng không sân bay và giá dịch vụ phi hàng không khác tại cảng hàng không sân bay và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định khung giá dịch vụ cho thuê mặt bằng và giá dịch vụ thiết yếu tại cảng hàng không. Tuy nhiên, để tạo sự chủ động, linh hoạt của doanh nghiệp việc điều tiết của nhà nước đối với giá dịch vụ phí hàng không cần được nghiên cứu, điều tiết lại cho phù hợp với sự phát triển của nên kinh tế t hị trường.

***b) Giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa***

Luật HKDDVN 2006 quy định giá cước vận chuyển hàng không nội địa do hãng hàng không quyết định trong khung giá do Bộ Tài chính quyết định. Tuy nhiên, đến năm 2012, chính sách quản lý giá cước vận chuyển hàng không nội địa đã được thu hẹp lại theo quy định của Điều 19 Luật giá. Theo đó, Nhà nước chỉ quy định khung giá đối với dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa tuyến độc quyền. Tuy nhiên, sau 02 năm thực hiện cho thấy, việc chỉ quy định khung giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa tuyến độc quyền là không phù hợp và nhà nước cần điều chỉnh ở một mức vĩ mô hơn, do đó Điều 116 Luật HKDDVN và điểm b khoản 3 Điều 19 Luật Giá đã được sửa đổi, bổ sung để cho phép hãng hàng không quyết định giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa (bao gồm vận chuyển hành khách và vận chuyển hàng hóa) trong khung giá do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định và thực hiện kê khai giá. Trên thực tế những năm qua, các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết nội dung này chỉ quy định mức giá tối đa hoặc gần đây nhất tại Thông tư số 17/2019/TT-BGTVT quy định “ khung giá dịch vụ vận chuyển hành khác trên đường bay nội địa có dải giá từ 0 (không) đồng đến mức tối đa của từng nhóm cự ly bay” đối với giá dịch vụ vận chuyển hành khách và không định giá đối với dịch vụ vận chuyển hàng hóa.

Tuy nhiên, hiện nay, thị trường vận chuyển hàng không nội địa Việt Nam có sự tham gia khai thác của 06 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, Pacific Airlines, Vietjet Air, Bamboo Airways, Viettravel Airlines và Vasco. Với sự tham gia của ngày càng nhiều các hãng hàng không, thị trường vận chuyển nội địa đã có tính cạnh tranh rất cao với nhiều mức độ cung cấp chất lượng dịch vụ theo điều tiết của thị trường. Hơn nữa, dịch vụ vận chuyển hàng không là loại “hàng hóa, dịch vụ theo mùa vụ”, không thể lưu kho. Tùy thuộc nhu cầu đi lại của hành khách, kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng không thường có mùa cao điểm, mùa thấp điểm; chuyến bay có giờ bay phù hợp sẽ có nhiều hành khách mua vé, thậm chí sẵn sàng trả giá cao có thể mua được vé sát giờ bay, điều kiện linh hoạt, chất lượng dịch vụ cao theo nhu cầu của khách hàng và ngược lại những chuyến bay muộn, bay ban đêm thường ít hành khách. Do vậy, việc các hãng hàng không đưa ra nhiều dải giá phù hợp theo từng chuyến bay, thời gian bay của từng thời vụ là cần thiết. Đối với những chuyến bay mùa thấp điểm, giờ bay muộn, thường có giá vé phù hợp nhằm khuyến khích, kích cầu hành khách nhằm lấp đầy chỗ trống trên tàu bay. Với những yếu tố đặc thù này của dịch vụ vận chuyển hàng không, cần thiết cần xác định lại vai trò, sự tham gia điều tiết giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa của Nhà nước để đảm bảo tính chủ động, linh hoạt trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và bảo vệ quyền lợi của hành khách.

***c) Chất lượng dịch vụ hàng không***

Chất lượng dịch vụ hàng không trong những năm qua đã có những chuyển biến nhất định về mặt chất lượng dịch vụ, tiệm cận đầy đủ với các chế định được quy định trong các công ước quốc tế về vận chuyển hàng không. Tuy nhiên, bên cạnh những mặt đạt được này, vẫn còn có các hiện tượng chậm chuyến kéo dài, hủy chuyến vì các lý do khách quan và chủ quan và những ứng xử chưa hợp lý của các hãng hàng không trong việc thực hiện các nghĩa vụ về bồi thường ứng trước không hoàn lại gây bức xúc cho khách hàng. Về mặt hàng lang pháp lý, quyền và nghĩa vụ của hãng hàng không, các đơn vị cung cấp dịch vụ đã được quy định rõ trong Chương VI Luật HKDDVN trong đó đã bao gồm các trách nhiệm của người vận chuyển đối với việc chậm chuyến kéo dài, việc hủy chuyến. Tuy nhiên, để đảm bảo thực thi các nghĩa vụ của người vận chuyển, cần nghiên cứu bổ sung thêm các nguyên tắc khẳng định vai trò quan trọng của vấn đề chất lượng dịch vụ hàng không tại Luật và các chế tài kiểm tra, giám sát, các khuyến cáo từ phía cơ quan nhà nước đối với việc cung cấp và thực hiện nghĩa vụ vận chuyển của các hãng hàng không để đảm bảo lợi ích hài hòa giữa người vận chuyển và người được vận chuyển.

**2. Văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài**

Theo quy định tại Điều 123, 124, 125 Luật HKDDVN thì Bộ Giao thông vận tải là cơ quan được Luật HKDDVN giao thẩm quyền cấp giấy phép thành lập Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam. Việc cấp các loại giấy phép này để các hãng hàng không nước ngoài có thể thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại, bán vé trên lãnh thổ Việt Nam cũng như hỗ trợ hoạt động khai thác của chính các hãng theo các hiệp định hàng không song phương, đa phương mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia. Bên cạnh việc chấp hành các quy định của pháp luật hàng không dân dụng, các hiệp định hàng không liên quan thì các văn phòng này phải chấp hành các quy định của hệ thống pháp luật khác về thương mại, lao động, thuế, quản lý trật tự xã hội,…. Điều này có thể dẫn đến việc chồng chéo, trùng lặp và gây phát sinh các thủ tục hành chính không cần thiết, do đó hoạt động quản lý nhà nước này cần phải được nghiên cứu để cắt bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết và được điều chỉnh tại nhiều hệ thống văn bản pháp luật..

**3. Quản lý đội tàu bay khai thác tại Việt Nam**

Hiện nay, công tác quản lý việc mua, thuê tàu bay và kế hoạch phát triển đội đội bay của các hãng hàng không Việt Nam đang được quy định tại các Điều: 13, 28, 35, 36, 37, 38, 39 Luật HKDDVN và các VBQPPL dưới luật. Trong thực tế, các tàu bay khai thác tại Việt Nam được hãng hàng không Việt Nam và cá nhân đưa vào Việt Nam dưới các hình thức: thuê, bao gồm thuê có tổ bay (thuê ướt) và không có tổ bay (thuê khô); mua và thuê lại (sale and lease back): tổ chức, cá nhân mua tàu bay của nhà sản xuất, bán cho bên thứ ba (các đơn vị cho vay tiền mua) và thuê lại theo hình thức thuê khô; và mua (sở hữu).

Đối với việc mua tàu bay, theo quy định của Nghị định số 110/2011/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý hoạt động thuê, mua tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư và dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư tàu bay thì hãng hàng không Vietnam Airlines và Pacific Airlines phải được Bộ GTVT (trước đây) và Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước (hiện nay) quyết định đầu tư sau khi có ý kiến đồng ý về mặt chủ trương của Thủ tướng Chính phủ. Điều này đồng nghĩa với việc mua tàu bay của các hãng hàng không này phải được cấp có thẩm quyền quyết định. Nội dung quản lý này chỉ điều chỉnh việc quản lý, sử dụng vốn nhà nước trong các hãng hàng không có vốn nhà nước mà chưa thể hiện sự quản lý nhà nước ở góc độ chuyên ngành hàng không đối với việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không. Quy định của Nghị định số 110/2011/NĐ-CP này không áp dụng đối với việc mua tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam không có vốn nhà nước như VietJet Air, Bamboo Airways và Viettravel.

Về kế hoạch phát triển đội tàu bay, theo quy định của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP, Nghị định số 89/2019/NĐ-CP, Thông tư số 81/2014/TT-BGTVT và Thông tư số 21/2020/TT-BGTVT, các hãng hàng không đều phải xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay và báo cáo Nhà chức trách hàng không VN để biết. Trong khuôn khổ của hệ thống pháp luật hiện tại và thực tiễn nhu cầu mua, sử dụng tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam, việc mua (sở hữu) tàu bay của của các hãng hàng không Việt Nam có vốn tư nhân chưa có cơ chế kiểm soát; Luật HKDDVN chưa quy định thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không về việc quản lý hoạt động đội tàu bay khai thác tại Việt Nam, bao gồm cả việc mua tàu bay. Điều này dẫn đến việc các hãng hàng không ký những đơn hàng mua tàu bay lớn mà cơ quan quản lý nhà nước không có vai trò, tiếng nói trong việc định hướng phát triển đội tàu bay cho phù hợp với năng lực kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay và khả năng giám sát an toàn tàu bay, đồng thời giảm cơ hội, lợi thế đàm phán của Việt Nam trong các gói đàm phán song phương chung của quốc gia với các quốc gia đối tác.

Theo báo cáo của các hãng hàng không Việt Nam, đến năm 2020, đội tàu bay của Vietnam Airlines (bao gồm cả VASCO) là 120 tàu, Pacific Ailines là 30 tàu, VietJet Air là 100 tàu và Bamboo Airways là 60 tàu. Nhằm thực hiện mục tiêu này, các hãng hàng không như VietJet Air và Bamboo Airways đều đã có những hợp đồng, thỏa thuận mua tàu bay với Boeing và Airbus (trong đó VietJet đã ký với Airbus, Boeing sẽ mua 350 tàu bay các loại B737 MAX và A321 Neo cho giai đoạn đến 2030; Bamboo Airways ký hợp đồng mua 10 tàu bay B787-9 và thỏa thuận mua 20 tàu bay B787). Với mục đích thay thế tàu bay cũ trên 10 năm tuổi và bổ sung nhu cầu phát triển đội tàu bay đến 135 chiếc vào năm 2025, Vietnam Airlines cũng có kế hoạch đầu tư mua 50 tàu bay thân hẹp (A320/321 hoặc B737 MAX8/9/10) cho giai đoạn 2021-2025.

Đội tàu bay và kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam đến năm 2025 được xây dựng dựa trên cơ sở tính toán nhu cầu tăng trưởng của thị trường, nhu cầu và mục tiêu phát triển của từng hãng. Các kế hoạch phát triển đội tàu bay đều có tính toán đến khả năng đáp ứng của hạ tầng cảng hàng không Việt Nam, nguồn nhân lực đặc thù cũng như khả năng giám sát an toàn khai thác tàu bay của Nhà chức trách hàng không. Tuy nhiên do các hãng hàng không, các nhà đầu tư mới chỉ tính toán, xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay theo góc độ riêng của từng đơn vị mà chưa có cái nhìn tổng thể về sự phát triển của ngành hàng không. Bên cạnh đó, hạ tầng cảng hàng không Việt Nam, đặc biệt tại một số cảng hàng không quốc tế như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh đang hoạt động vượt quá công suất thiết kế

Để phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không một cách hiệu quả, bền vững, đảm bảo an toàn, an ninh hàng không cũng như phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch phát triển ngành hàng không, kết cấu hạ tầng cảng hàng không, năng lực giám sát an toàn hàng không cần có cơ chế quản lý toàn bộ đội tàu bay khai thác tại Việt Nam (bao gồm hoạt động mua tàu bay của các hãng hàng không).

**4. Điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay**

Theo quy định tại Điều 53 Luật HKDDVN, công tác điều phối giờ cất cánh, hạ cánh (slot) tại cảng hàng không, sân bay chỉ áp dụng đối với các chuyến bay thực hiện vận chuyển hàng không thường lệ. Về thực tiễn của Việt Nam hiện nay cũng như các nước trên thế giới, trong khi các cảng hàng không, sân bay ngày càng bận rộn, nguy cơ tắc nghẽn, gây chậm chuyến ngày càng lớn do các cảng hàng không tiếp nhận các loại hình chuyến bay ngày càng đa dạng (không những các chuyến bay thường lệ, mà còn các chuyến bay không thường lệ và các chuyến bay dân dụng khác). Do vậy, quy định này của Luật HKDDVN cần được sửa đổi, bổ sung theo hướng tất cả các chuyến bay dân dụng đi, đến cảng hàng không, sân bay phải được điều phối slot để đảm bảo hoạt động khai thác tại các cảng hàng không, sân bay được điều hòa, ổn định.

Mặt khác, do vai trò quan trọng của công tác điều phối slot, cần nghiên cứu, xem xét, sửa đổi, bổ sung Điều 113 (thủ tục cấp quyền vận chuyển hàng không) của Luật theo hướng các hãng hàng không phải có xác nhận slot tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam trong bộ hồ sơ đề nghị cấp quyền vận chuyển hàng không, trừ trường hợp hãng hàng không là hãng tiếp thị (marketing) trong chuyến bay liên danh (code-share). Quy định này đảm bảo cho việc hãng hàng không chỉ có thể mở bán các chuyến bay khai thác trực tiếp (operating) khi có slot, qua đó tăng cường công tác bảo vệ quyền lợi hành khách, tránh việc các hãng hàng không đã mở bán các chuyến bay khi chưa có slot, mở bán nhiều hơn slot được xác nhận và việc khai thác không đúng với slot mở bán.

Ngoài ra, thuật ngữ “giờ cất, hạ cánh” tại Điều 53 của Luật HKDDVN cần phải điều chỉnh thành “giờ đi, đến” để phù hợp với thông lệ quốc tế và tránh nhầm lẫn giữa thời gian đi và đến của chuyến bay với thời gian hạ cánh và cất cánh trên đường hạ cất cánh.

**Đ. Công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng**

**1. Về nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng**

***a) Vai trò của Cảng vụ hàng không***

Hiện nay, Cảng vụ hàng không đang thực hiện vai trò quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay trong việc kiểm tra, giám sát các hoạt động tại cảng hàng không sân bay như: quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng hàng không, sân bay; tiêu chuẩn an toàn hàng không, an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay; khai thác vận chuyển hàng không, đóng mở cảng hàng không, sân bay; quản lý việc xây dựng các công trình trên mặt đất, mặt nước, dưới lòng đất tại cảng hàng không, sân bay theo đúng quy hoạch và dự án đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, quản lý toàn bộ diện tích đất cảng hàng không, sân bay được giao để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; kiểm tra, giám sát việc sử dụng đất cảng hàng không, sân bay… Tuy nhiên vai trò của Cảng vụ hàng không trên thực tế bị hạn chế bởi nguồn lực, cơ cấu tổ chức, các cơ chế để thực thi, cụ thể như: hiện nay Cảng vụ mới được giao biên chế sự nghiệp, do đó việc triển khai các hoạt động công vụ trên địa bàn gặp khó khăn do thiếu đội ngũ công chức đặc biệt là việc hình thành cơ cấu tổ chức thanh tra chuyên ngành do không có công chức để bổ nhiệm. Hơn nữa với các yêu cầu về kỹ năng, kinh nghiệp chuyên sâu trong lĩnh vực hàng không nhưng chế độ, thu nhập của nhân viên Cảng vụ được coi là thấp hơn rất nhiều so với mặt bằng các đơn vị khác trong ngành cũng là một yếu tố hạn chế nguồn lực của Cảng vụ, nhất là trong việc hình thành nên các đội ngũ giám sát viên an toàn hàng không theo yêu cầu nhiệm vụ và khuyến cáo của ICAO. Việc triển khai các kế hoạch thanh tra. Do đó, để đảm bảo vai trò cánh tay nối dài của Nhà chức trách hàng không tại cảng hàng không, sân bay, cần nghiên cứu, để bổ sung thêm một số cơ chế để nâng cao năng lực, vai trò của Cảng vụ hàng không.

***b) Đội ngũ giám sát viên***

Điểm d khoản 2a Điều 9 Luật HKDDVN đề cập đến đối tượng “giám sát viên” với tiêu chuẩn do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. Tuy nhiên, Luật HKDDVN chưa làm rõ địa vị pháp lý của “giám sát viên”, chưa phân định được vai trò “giám sát viên” trong việc thực hiện chức năng của cơ quan quản lý Nhà nước bao gồm cả nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, giám sát.

Theo quy định của quốc tế, chức năng và bộ máy của Nhà chức trách hàng không đòi hỏi phải đảm bảo để thực hiện tốt nhiệm vụ giám sát an toàn hàng không. Chức năng này được thực hiện bởi đội ngũ nhân viên có trình độ theo tiêu chuẩn quy định tại tài liệu (Doc) 9734 (Part A) của ICAO. Đây là một trong những nội dung được ICAO - ICVM, FAA kiểm tra, đánh giá trong các đợt đánh giá năng lực giám sát an toàn hàng không, sự tuân thủ các Phụ ước của Công ước Chicago 1944 về Hàng không dân dụng quốc tế của Nhà chức trách hàng không Việt Nam. Hiện nay, tại Việt Nam, hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng đã xác định giám sát viên phải là người có đủ các tiêu chuẩn (kinh nghiệm, trình độ, kỹ năng) và phải được Nhà chức trách hàng không VN bổ nhiệm làm giám sát viên mới được phép thực hiện các công việc nhất định thuộc về chức năng giám sát. Trong quá trình triển khai thi hành quy định này cho thấy các giám sát viên từ đội ngũ công chức của Nhà chức trách hàng không là mô hình hoàn hảo nhất để thực hiện chức năng giám sát. Tuy nhiên, điều này là rất khó khăn để thực hiện do các hạn chế về vị trí việc làm quy định tại Nghị định số 161/2018/NĐ-CP, kinh phí để đào tạo, duy trì chất lượng đội ngũ giám sát viên rất cao, cần phải có cơ chế đặc thù riêng. Do đó, mặc dù Nghị định số 66/2015/NĐ-CP và Quyết định số 51/2016/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ cho phép Nhà chức trách hàng không VN được áp dụng cơ chế tài chính đặc thù để thuê giám sát viên an toàn bay, giám sát viên an toàn đủ điều kiện bay của tàu bay làm việc thường xuyên thông qua quan hệ lao động nhưng vẫn chưa thể giải quyết được các xung đột về mặt quyền năng cũng như tính độc lập của giám sát viên - người thay mặt Nhà chức trách hàng không thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát việc đảm bảo an ninh hàng không, an toàn bay, an toàn đủ điều kiện bay của các hãng hàng không. Vì vậy, vấn đề giám sát viên trong Luật HKDDVN cần phải được nghiên cứu để khắc phục các tồn tại hiện nay, đảm bảo tuân thủ đúng quy định của quốc tế.

***c) Quản lý tiếng ồn***

Tại Annex 16, Volume 1 cho rằng vấn đề tiếng ồn máy bay đang trở nên vô cùng nghiêm trọng ở gần các cảng hàng không, sân bay, gây ra sự phản ứng của cộng đồng dân cư sinh sống xung quanh. Mặc dù các nhà sản xuất động cơ tàu bay đã có những cố gắng trong việc giảm tiếng ồn tại nguồn, tuy nhiên, tiếng ồn tàu bay vẫn gây ra những phản ứng đáng kể từ cộng đồng dân cư đối với các sân bay dù lớn hay nhỏ, tiếp tục trở thành một thách thức đối với các cảng hàng không, sân bay. Annex 16, Vol 1 yêu cầu phải các quốc gia cần ban hành các quy trình giảm thiểu tiếng ồn trong quá trình hoạt động của máy bay, bao gồm việc xác định vấn đề tiếng ồn tại sân bay và các biện pháp khác nhau để giảm tiếng ồn thông qua việc thực hiện bốn yếu tố: giảm tiếng ồn tại nguồn; kế hoạch quản lý và sử dụng đất; các quy trình thực hiện giảm tiếng ồn; hạn chế tàu bay hoạt động.

Mặt khác, cùng với sự phát triển của cơ sở hạ tầng sân bay, năng lực hoạt động và sự gia tăng hàng năm về số lượng tàu bay, trong giai đoạn hiện nay đã xuất hiện những kiến nghị của dân cư xung quanh khu vực cảng hàng không, sân bay về việc cần phải xây dựng chính sách tiếng ồn cho người dân bị ảnh hưởng. Các cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng đã nhận được các ý kiến về việc giải quyết khiếu kiện của người dân sống khu vực lân cận Cảng hàng không quốc tế Nội Bài. Các yêu cầu này đều đề xuất có chính sách đền bù cho dân cư, những người bị ảnh hưởng từ tiếng ồn tàu bay. Do đó, vấn đề đặt ra cho công tác quản lý nhà nước cho Nhà chức trách hàng không là thực hiện việc giám sát, đánh giá và đưa ra những hoạt động giảm thải tiếng ồn cũng như nghiên cứu, đề xuất các mức độ hỗ trợ cho dân cư khu vực phụ cận cảng hàng không, sân bay.

***d) Quản lý khí thải***

Tháng 7 năm 2018, ICAO đã ban hành Phụ ước 16, Vol 4 theo đó các quốc gia thành viên phải tuân thủ các yêu cầu về báo cáo dữ liệu cho ICAO, thực hiện cơ chế bù đắp cacbon đối với các chuyến bay quốc tế, do vậy các hãng hàng không của Việt Nam phải tuân thủ các quy định của ICAO. Quy định đã tác động trực tiếp đến người khai thác tàu bay, đồng thời đòi hỏi trách nhiệm của các quốc gia thành viên trong chương trình giảm phát thải toàn cầu. Với các yêu cầu của Phụ ước 16, đòi hỏi phải có các quy định về cơ chế giảm và bù đắp các-bon đối với vận chuyển hàng không quốc tế, quy định rõ thẩm quyền, trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng trong việc thực hiện kế hoạch ứng phó với biến đổi khí hậu của ngành hàng không.

Ngoài ra với các cam kết COP26 của Việt Nam trong lĩnh vực hàng không dân dụng cũng đã đặt ra các yêu cầu mới về sử dụng năng lượng sạch cho các phương tiện thuộc lĩnh vực hàng không dân dụng để đạt tới chỉ số phát thải bằng 0. Điều này đòi hỏi phải đảm bảo khung chính sách cho việc phát triển và sử dụng các phương tiện có tính năng công nghệ mới, hiện đại, tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng nhiên liệu sạch cũng như cần phải rà soát lại các quy định về quản lý, sử dụng nhiên liệu hàng không đảm bảo cam kết của Việt Nam cũng như đảm bảo các yêu cầu về an ninh năng lượng.

**2. Công tác quản lý nhà nước về quy hoạch**

***a) Quy hoạch cảng hàng không, sân bay***

Việc triển khai thực hiện công tác quy hoạch cảng hàng không, sân bay đang được thực hiện theo quy định của Điều 56 Luật HKDDVN, Nghị định số 05/2021/NĐ-CP và hệ thống pháp luật về quy hoạch. Quá trình triển khai cho thấy việc phân loại quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành giữa Luật HKDDVN và Luật Quy hoạch chưa đồng bộ về mặt tên gọi, do đó dẫn đến khó khăn vướng mắc trong việc triển khai thực hiện. Nếu như quy định tại khoản 2 Điều 56 Luật HKDDVN là “*quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay*” thì mục 18 Phụ lục II Luật Quy hoạch là “*quy hoạch cảng hàng không, sân bay*”. Điều này dẫn đến có ý kiến cho rằng nếu thực thi theo Luật Quy hoạch thì quy hoạch cảng hàng không, sân bay được lập cho tổng thể 01 cảng hàng không, sân bay mà không phải thực hiện chi tiết từng cụm công trình trong cảng hàng không, sân bay như yêu cầu của Luật HKDDVN.

Hơn nữa căn cứ các khái niệm về cảng hàng không, sân bay đang được điều chỉnh tại Luật HKDDVN thì việc xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc có thể sẽ bao gồm cả các sân bay chuyên dùng. Tuy nhiên, khoản 2 Điều 56 Luật HKDDVN chỉ giao trách nhiệm cho Bộ GTGVT lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc, quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay trừ sân bay chuyên dùng. Trong khi đó, Bộ Quốc phòng là cơ quan quyết định đóng, mở cảng hàng không, sân bay chuyên dùng. Điều này dẫn đến việc không rõ ràng trong việc triển khai thực hiện các quy định của Luật Quy hoạch nói chung và Luật HKDDVN nói riêng. Do đó, các quy định về quy hoạch trong Luật HKDDVN cần phải được phân định và điều chỉnh lại để đảm bảo tính chính xác, tính thống nhất về cả thuật ngữ lẫn nội dung trách nhiệm triển khai thực hiện công tác lập quy hoạch.

***b) Quy hoạch vùng thông báo bay***

Khoản 2 Điều 95 Luật HKDDVN quy định việc “quy hoạch vùng thông báo bay” (FIR) là một trong các nội dung của việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay và mục19 Phụ lục II Luật quy hoạch quy định “ quy hoạch vùng thông báo bay” là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành. Tuy nhiên thời gian qua cho thấy, quy định về quy hoạch đối tượng này trong Luật HKDD VN và Luật Quy hoạch chưa mang tính thực tiễn bởi đặc tính của FIR là vùng trời có kích thước xác định, gồm vùng trời thuộc chủ quyền và vùng trời không thuộc chủ quyền quốc gia (vùng trời ngoài vùng lãnh hải). Quốc gia được giao quyền quản lý điều hành FIR có trách nhiệm cung cấp các dịch vụ bảo đảm an toàn cho hoạt động bay, thông thường bao gồm dịch vụ không lưu (điều hành bay, thông báo bay, báo động và tư vấn không lưu), dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát, khí tượng, thông báo tin tức hàng không và tìm kiếm cứu nạn. Trong đó, dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động là yêu cầu tối thiểu phải được cung cấp. Ranh giới FIR mang tính khai thác kỹ thuật và chỉ phục vụ cho hoạt động hàng không dân dụng và số lượng FIR cần phải hạn chế ở mức ít nhất. Ranh giới FIR phải phù hợp với biên giới quốc gia (nếu không có thỏa thuận uỷ quyền nào khác), không phụ thuộc đường ranh giới vùng đặc quyền kinh tế hoặc vùng thềm lục địa hay bất kỳ một đường nào khác. Việc thiết lập FIR trên biển quốc tế (High seas) phải được xác định trên cơ sở Thỏa thuận không vận khu vực liên quan. Do đó quy định về “*quy hoạch vùng thông báo bay*” cần phải được nghiên cứu xem xét lại để phù hợp với tính chất quản lý cũng như các yêu cầu của quốc tế đối với hoạt động này.

**3. Thẩm quyền quy định về các trường hợp ngoại lệ**

Quy định về thẩm quyền cấp ngoại lệ, miễn trừ là một nội dung cần thiết cho phép Nhà chức trách hàng không xử lý các tình huống trong hoạt động hàng không dân dụng không đáp ứng được các quy định hiện hành mà không làm gián đoạn hoạt động, tất cả vì lợi ích công cộng và lợi ích chung của cộng đồng nhưng vẫn đảm bảo nguyên tắc an toàn dựa trên các giải pháp xử lý tình huống được chấp nhận sau quy trình đánh giá rủi ro. Hiện nay, để đảm bảo các yêu cầu cấp thiết về an toàn tàu bay, một số văn bản dưới luật cũng đã giao thẩm quyền xử lý các trường hợp ngoại lệ (Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ban hành Bộ Quy chế an toàn hàng không trong lĩnh vực khai thác tàu bay). Tuy nhiên, thẩm quyền này cần được ghi nhận trong luật để đảm bảo cơ sở pháp lý cho việc triển khai thực hiện một cách hiệu quả, đảm bảo lợi ích của cộng đồng.

**II. Nguyên nhân**

Các tồn tại, bất cập nêu trên xuất phát từ các nguyên nhân khách quan và chủ quan sau:

**1. Nguyên nhân khách quan**

- Cùng với sự phát triển của nền kinh tế là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông, số lượng và quy mô của các doanh nghiệp tham gia hoạt động hàng không và nhu cầu đi lại của người dân. Điều này dẫn đến sự thiếu hụt về nhân lực đặc thù hàng không (phi công, nhân viên kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay…), gây áp lực lên hạ tầng cảng hàng không và phần nào lên công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

- Cùng với sự tăng trưởng về sản lượng vận tải hành khách qua các năm, mặc dù tỷ lệ các chuyến bay chậm hủy được cải thiện theo các năm tuy nhiên về mặt tuyệt đối, số lượng các chuyến bay bị chậm, bị hủy của các hãng hàng không Việt Nam cũng tăng lên. Thêm vào đó, với việc khai thác quá công suất các cảng hàng không, việc đảm bảo quyền lợi của hành khách khi sử dụng dịch vụ vận tải hàng không, dịch vụ trên địa bàn cảng hàng không đôi lúc còn gặp khó khăn.

- Ý thức của người dân còn hạn chế cùng với các thói quen, tập quán tùy tiện dẫn tới nhiều vi phạm làm ảnh hưởng đến công tác quản lý, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng.

- Nguồn lực thực hiện việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay rất lớn, cơ chế đầu tư chưa rõ ràng, tiềm ẩn nhiều rủi ro cho nhà đầu tư, do đó, việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng tronh lĩnh vực hàng không dân dụng chưa cao.

- Các hệ thống pháp luật có liên quan cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách.

**2. Nguyên nhân chủ quan**

- Các quy định của hệ thống VBQPPL trong lĩnh vực hàng không dân dụng chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý hàng không dân dụng.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

- Công tác dự báo về xu thế phát triển của hàng không dân dụng tại một số thời điểm còn chưa sát với tình hình phát triển mạnh mẽ của thị trường hàng không trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu rộng.

- Công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng đôi lúc còn chưa chủ động để đáp ứng được yêu cầu quản lý, chưa theo kịp nhu cầu thị trường. Nguồn lực cho công tác này còn thiếu, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng không ở mức cao và hạ tầng ngành hàng không chưa đảm bảo với đòi hỏi của nhu cầu phát triển.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng hàng không trong toàn quốc là rất lớn. Ngân sách nhà nước giành cho công tác đào tạo phát triển nhân lực còn hạn chế, chưa đảm bảo chế độ đãi ngộ và thu hút các nhân lực có năng lực theo tiêu chuẩn của ICAO.

- Tính chất của công tác bảo đảm an ninh đòi hỏi cần có sự tập trung, thống nhất cao, đồng thời cần phải nhanh chóng kịp thời trong chỉ đạo, chỉ huy, điều hành từ nhà chức trách hàng không, nhất là trong việc ứng phó, xử lý khi xảy ra can thiệp bất hợp pháp tại cảng hàng không, sân bay hay trên chuyến bay. Việc tổ chức chủ quản của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không là nhiều doanh nghiệp cổ phần hiện nay dẫn đến yêu cầu tập trung, thống nhất và nhanh chóng kịp thời không đáp ứng được.

**Phần thứ ba**

**ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT HKDDVN**

**I. Quan điểm, mục tiêu**

Việc sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN hướng tới bảo đảm các mục tiêu chính như sau:

1. Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển hàng không dân dụng.

2. Đảm bảo sự tương thích với Công ước quốc tế về Hàng không dân dụng năm 1948 và các Điều ước quốc tế về hàng không dân dụng mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thành viên.

3. Phát huy những ưu điểm của Luật HKDDVN, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực hàng không dân dụng. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của hàng không các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

4. Phát triển hàng không dân dụng theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh hàng không, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay theo hướng hiện đại, hiệu quả theo chiến lược, quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

5. Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động hàng không. Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng không; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động hàng không dân dụng.

6. Thúc đẩy hoạt động vận tải hàng không theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải hàng không, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

7. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng không theo Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 15/7/2021; tăng cường công tác phân cấp, phân quyền đảm bảo huy động mọi nguồn lực cho sự phát triển của các hoạt động về hàng không, dân dụng. Cải tiến và ứng dụng khoa học công nghệ, nâng cấp cơ sở hạ tầng về công nghệ thông tin và cơ sở dữ liệu

8. 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.

**II. Định hướng sửa đổi, bổ sung**

**A. An toàn hàng không**

**1. Quản lý an toàn hàng không**

Để đảm bảo các yêu cầu của Annex 19 - Công ước Chicago về Chương trình an toàn hàng không quốc gia, gia tăng sự bền vững, ổn định các yếu tố cấu thành cho hệ thống giảm tải các rủi ro an toàn, đảm bảo sự vững mạnh về năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia, cần bổ sung các quy định cụ thể về quản lý an toàn hệ thống tại Luật HKDDVN để đáp ứng các yêu cầu của ICAO với 08 yếu tố trọng yếu về hệ thống giám sát an toàn hàng không quốc gia.

**2. An toàn khai thác tàu bay**

Trước các yêu cầu thực tế về sự phát triển mạnh mẽ, đa dạng của các loại hình phương tiện bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ, yêu cầu của Chỉ thị số 02/CT-TTg cần nghiên cứu, bổ sung các quy định liên quan đến tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ để phù hợp với thực tiễn phát sinh; phân định rõ thẩm quyền quản lý trong vấn đề quản lý tiêu chuẩn đủ điều kiện bay đối với các hoạt động của phương tiện bay siêu nhẹ và tàu bay không người lái; làm rõ đối tượng cấp giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay theo hướng loại trừ tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ hoặc phân định rõ trách nhiệm quản lý của cơ quan chủ quản đối với từng loại hình tàu bay*.*

**3. Về hoạt động bay**

a) Để đảm bảo tính toàn diện trong việc quản lý hoạt động bay, Luật HKDDVN sẽ bổ sung vào điểm e, khoản 1 Điều 12 - Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng hành vi *“Làm hư hỏng hệ thống tín hiệu trang bị, thiết bị, đài trạm thông tin, điều hành bay, các trng bị, thiết bị khác tại cảng hàng không, sân bay, các hệ thống, thiết bị phục vụ điều hành bay nằm ngoài cảng hàng không, sân bay”.*

b) Để giải quyết các vướng mắc trong cơ chế phối hợp, quản lý điều hành bay giữa hàng không dân dụng và quân sự:

- Sửa đổi khoản 2 và khoản 3 Điều 79 - việc tổ chức, sử dụng vùng trời theo hướng:

+ Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quyết định việc thiết lập và khai thác vùng trời sân bay quân sự, vùng trời sân bay dùng chung dân dụng và quân sự; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc thiết lập và khai thác đường hàng không.

+ Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng quyết định việc thiết lập và khai thác vùng trời sân bay, quản lý vùng trời có hoạt động hàng không chung; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc thiết lập và khai thác đường hàng không.

- Bổ sung điểm c vào Khoản 2 Điều 91 nội dung: *“Phối hợp quản lý, điều hành bay hoạt động bay hỗn hợp; khi có hoạt động của quân sự ảnh hưởng đến hoạt động hàng không dân dụng”.*

c) Ngoài việc phân định trách nhiệm quản lý chướng ngại vật như Luật HKDDVN đã quy định, để đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện và gắn trách nhiệm của địa phương trong việc quản lý, cấp phép đầu tư xây dựng vùng lân cận cảng hàng không, sân bay sẽ sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 92 theo hướng: Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải *và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương* quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không*. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có cảng hàng không, sân bay chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; kiểm tra giám sát thực hiện và cưỡng chế khi xảy ra vi phạm****.***

d) Nhằm thực hiện hiệu quả hoạt động của hệ thống luồng không lưu - ATFM trong việc phân phối, điều tiết mật độ, lưu lượng hoạt động bay và cả các chuyến bay quốc tế qua vùng trời do Việt Nam quản lý sẽ bổ sung thêm loại hình "*quản lý luồng không lưu****"*** vào Luật để làm cơ sở pháp lý trong việc thực hiện, điều phối hệ thống luồng không lưu.

**4. Quản lý phương tiện trong cảng hàng không, sân bay**

Nghiên cứu để quản lý phương tiện hoạt động thường xuyên tại khu vực hạn chế cảng hàng không, sân bay để đảm bảo an toàn hoạt động hàng không dân dung theo hướng: quy định các phương tiện hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay phải được kiểm định và phải thiết lập tài liệu kỹ thuật của phương tiện để quản lý và kiểm tra, giám sát.

**5. Quản lý nhân viên hàng không**

a) Khắc phục sự chưa đồng bộ giữa quy định về hợp đồng lao động trong Luật HKDDVN với Bộ luật Lao động và phù hợp với thực tiễn quản lý thị trường lao động nhận viên hàng không quốc tế theo hướng: sửa đổi quy định về việc nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động tại khoản 2 Điều 68 Luật HKDDVN để đảm bảo tính chủ động và linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao đồng theo nhu cầu và kế hoạch phát triển của doanh nghiệp.

b) Khắc phục các bất cập trong công tác quản lý nhân viên hàng không thông qua giấy phép, chứng chỉ chuyên môn bằng cách sửa đổi Điều 68, Điều 69, Điều 70 của Luật theo hướng:

- Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không tiếp tục quản lý, kiểm soát việc sát hạch, cấp giấy phép nhân viên hàng không. Nhân viên hàng không chỉ được cấp giấy phép khi được đào tạo tại cơ sở đào tạo được cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không cho phép hoặc công nhận.

- Trao quyền chủ động cho người sử dụng lao động trực tiếp đánh giá chuyên môn của người lao động của mình (nhân viên hàng không) thông qua việc cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT.

- Làm rõ yêu cầu về sức khỏe là một điều kiện để được cấp giấy phép nhân viên hàng không theo ICAO đối với các đối tượng nhân viên hàng không như: thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không và kiểm soát viên không lưu.

- Sửa đổi quy định việc nhân viên hàng không khi làm việc phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn cho phù hợp với vị trí, yêu cầu của công tác chuyên môn.

**6. Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay**

Tiếp tục kế thừa quy định mang tính ổn định của Luật HKDDVN và bổ sung trách nhiệm của Chính phủ quy định chi tiết về thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay tại khoản 3 Điều 106 Luật HKDDVN; đảm bảo vai trò của cơ quan điều tra tai nạn hàng không độc lập với vai trò của Nhà chức trách hàng không.

**B. An ninh hàng không**

Cùng với diễn biến phức tạp của hoạt động khủng bố nhằm vào hàng không dân dụng và để phù hợp với xu hướng xã hội hóa, cổ phần hóa các doanh nghiệp hàng không, đa dạng hóa các doanh nghiệp cảng hàng không; tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, bình đẳng, mở rộng thu hút vốn từ mọi nguồn lực theo quy định của pháp luật, đồng thời bảo đảm kết hợp chặt chẽ việc phát triển kinh tế với giữ vững an ninh, quốc phòng, phù hợp thông lệ quốc tế, các quy định về an ninh hàng không phải đảm bảo nguyên tắc “*độc lập, thống nhất, chuyên nghiệp, Đảng lãnh đạo, không có yếu tố nước ngoài*”. Vì vậy việc sửa đổi, bổ sung các quy định về bảo đảm an ninh hàng không trong Luật HKDDVN cần được thực hiện trên các quan điểm:

- Bảo đảm an ninh hàng không là trách nhiệm của quốc gia. Nhà nước chịu trách nhiệm với cộng đồng quốc tế với việc thiết lập hệ thống bảo đảm an ninh hàng không, chỉ định các cơ quan nhà nước thực hiện vai trò Nhà chức trách quốc gia về an ninh hàng không để giám sát an ninh hàng không; hệ thống cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không phải đáp ứng yêu cầu và tiêu chuẩn chung của ICAO và các điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia.

- Bảo đảm an ninh hàng không gắn chặt với thế trận quốc phòng toàn dân, thế trận an ninh nhân dân; là nhiệm vụ quan trọng của Nhà nước, Chính phủ và ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

- Bảo đảm sự phát triển bền vững và hội nhập quốc tế của ngành hàng không; phù hợp với vị trí, vai trò của ngành trong nền kinh tế quốc dân.

- Gắn nhiệm vụ phát triển ngành hàng không với nhiệm vụ an ninh quốc phòng; chống “diễn biến hòa bình", "bạo loạn lật đổ”; bảo đảm hạ tầng hàng không là lực lượng dự bị quốc phòng, an ninh.

- Tham gia tích cực vào hệ thống bảo đảm an ninh hàng không của thế giới.

- Đẩy mạnh thực hiện phân cấp, ủy quyền theo nguyên tắc 4 tại chỗ: phương án đối phó tại chỗ; lực lượng tại chỗ; trang thiết bị tại chỗ; hậu cần tại chỗ.

- Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không vừa thực hiện nhiệm vụ bảo vệ tại chỗ đối với hạ tầng hàng không vừa cung cấp dịch vụ kiểm soát an ninh hàng không.

Trên các quan điểm này, Luật HKDDVN sẽ tiếp tục kế thừa và làm rõ các quy định của Luật HKDDVN về công tác bảo đảm ANHK, tổ chức lực lượng kiểm soát ANHK như sau:

**1**. Giữ nguyên mô hình về bảo đảm an ninh, trật tự tại các cảng hàng không hiện nay (Điều 191) để bảo đảm nguyên tắc phù hợp thông lệ và luật pháp quốc tế. Đảm bảo dây chuyền hoạt động của hàng không dân dụng nhiều quy trình và nhiều đối tượng tham gia nhưng có sự liên quan chặt chẽ và thống nhất, chịu sự điều chỉnh của hệ thống pháp luật quốc tế trên cơ sở hài hòa với đặc điểm của từng quốc gia. Đảm bảo mối liên kết trực tiếp, rộng rãi này cũng như các yêu cầu, tiêu chuẩn chung của ICAO, thông lệ quốc tế. Việc sửa đổi bổ sung các quy định sẽ tập trung vào các tiêu chuẩn chung nhất, thuần túy về dịch vụ nhằm dung hòa các khác biệt về văn hóa, tập quán và đặc biệt là thể chế chính trị giữa các quốc gia, vùng lãnh thổ, thực thể kinh tế; giảm áp lực tâm lý cho hành khách đi tàu bay, tiện lợi cho hoạt động hàng không; thống nhất, đơn giản hóa các thủ tục đảm bảo một tiếng nói chung làm tiền đề thiết lập các quy trình, tiêu chuẩn trong cung cấp dịch vụ ANHK; đáp ứng các tiêu chí trong quá trình thanh sát của ICAO.

**2**. Làm rõ trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng (tại Điều 64), đảm bảo tương thích với hệ thống quy định của pháp luật về cung cấp dịch vụ công ích bảo đảm ANHK *(bỏ quy định về việc “tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không” của doanh nghiệp cảng hàng không)*;

**3**. Làm rõ khái niệm “lực lượng kiểm soát ANHK”, đảm bảo việc định nghĩa thể hiện được sự hình thành, chức năng, nhiệm vụ, yêu cầu, đặc điểm của lực lượng kiểm soát ANHK (khoản 1 Điều 195); đảm bảo nguyên tắc độc lập, thống nhất, chuyên nghiệp, đảm bảo sự lãnh đạo tập trung. Tiếp tục kế thừa và làm rõ quy định “Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được Bộ GTVT chỉ đạo tổ chức thưc hiện…”. Trên cơ sở đó sẽ điều tiết lại mô hình tổ chức lực lượng kiểm soát an ninh hàng không sẽ do nhà nước nắm giữ và ghi nhận chủ thể “doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không” tồn tại trong hệ thống các chủ thể cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không (Điều 196, Điều 197).

**4**. Sửa đổi, bổ sung Điều 48 theo hướng bổ sung trách nhiệm của UBND các cấp trong việc chủ trì, phối hợp trong việc kiểm soát đèn chiếu sáng cường độ cao; kiểm soát chim, động vật hoang dã tại khu vực lân cận và kiểm soát môi trường sống của chim, động vật hoang dã tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; bổ sung thêm quy định để thể hiện vai trò của Bộ Công an trong việc duy trì nhiệm vụ tại công trình hàng không là công trình trọng điểm liên quan đến an ninh quốc gia; bổ sung quy định Bộ Quốc phòng và Bộ Công an bố trí lực lượng sẵn sàng đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng (việc quy định chi tiết sẽ do Chính phủ quy định).

**C. Đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay**

**1. Về đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay**

Để đảm bảo hành lang pháp lý rõ ràng, minh bạch, xác định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong hoạt động đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay, tạo cơ chế thu hút nguồn vốn xã hội trong việc đầu tư vào các tài sản kết cấu hạ tầng do nhà nước nắm giữ, việc sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN sẽ hướng tới việc:

- Nghiên cứu để bổ sung các quy định mang tính đặc thù trong việc quản lý đầu tư, xây dựng cảng hàng không, sân bay để khắc phục các khó khăn bất cập trong thực thi; cơ chế để thu hút các nguồn lực đầu tư vào cảng hàng không, sân bay, vào các loại hình giao thông kết nối một cách hiệu quả.

- Nghiên cứu để bổ sung quy định về quản lý tài sản dùng chung giữa dân sự và quân sự vì các tài sản này có tính chất là tài sản nhà nước trong mọi trường hợp. Đối với tài sản dùng chung có tần suất khai thác cho hàng không dân dụng là chủ yếu sẽ giao cho cơ quan quản lý chuyên ngành hàng không quản lý sẽ tạo thuận lợi trong quá trình đầu tư, cải tạo, mở rộng và bảo trì, sửa chữa, bảo đảm đáp ứng khả năng khai thác dân dụng và quân sự. Trong trường hợp quốc phòng, an ninh, khẩn nguy cứu trợ, toàn bộ tài sản dùng chung do quốc phòng quản lý, khai thác; việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng khu bay do nhà nước đầu tư được giao cho doanh nghiệp cảng hàng không quản lý, khai thác, bảo trì, sửa chữa để bảo đảm đồng bộ, không phát sinh bộ máy quản lý, đảm bảo tính đặc thù.

- Rà soát, đánh giá quy định pháp luật về định giá thẩm định giá tài sản kết cấu hạ tầng, đặc biệt là kết cấu hạ tầng cảng hàng không tham gia dự án theo quy định của pháp luật về giá, pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công để ban hành các quy định về định giá tài sản tham gia góp vốn phù hợp với đặc thù của kết cấu hạ tầng cảng hàng không để thu hút doanh nghiệp đầu tư, xây dựng vào cảng hàng không, sân bay.

- Tạo cơ chế cho việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay theo phương thức xã hội hóa nguồn lực thực hiện với các nguyên tắc hỗ trợ, chia sẻ của nhà nước trong các dự án đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là phân loại và làm rõ các yếu tố an ninh - quốc phòng của cảng hàng không, sân bay; làm rõ vai trò, trách nhiệm đầu tư, xây dựng của doanh nghiệp cảng hàng không đang nắm quyền chi phối trong cảng hàng không, sân bay.

- Nghiên cứu, rà soát các quy định để cho phép tổ chức, cá nhân được đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không dùng chung dân dụng và quân sự trên đất và tài sản do quốc phòng quản lý.

- Nghiên cứu để quy định về thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Bộ trưởng Bộ GTVT đối với các công trình thiết yếu của cảng hàng không (trừ các công trình đầu tư xây dựng mới thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ theo quy định tại Điều 31 Luật Đầu tư); trình tự, thủ tục để Bộ GTVT chấp thuận chủ trương đầu tư các công trình thiết yếu của cảng hàng không.

- Nghiên cứu để quy định về hình thức đầu tư, cách thức lựa chọn nhà đầu tư nhượng quyền đầu tư, khai thác công trình kết cấu hạ tầng cảng hàng không thuộc tài sản công của Nhà nước.

- Nghiên cứu để cho phép ngân sách địa phương tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng cảng hàng không, cho phép doanh nghiệp nhà nước tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng khu bay; nghiên cứ để quy định về phương án đầu tư theo phương thức PPP trong trường hợp hình thành nhà khai thác cảng hàng không mới.

**2. Sân bay chuyên dùng**

Để giải quyết các tồn tại, vướng mắc đối với việc quản lý sân bay chuyên dùng, Luật HKDDVN cần:

- Bổ sung các quy định về quản lý hoạt động sân bay chuyên dùng tại Điều 47, Điều 49 Luật HKDDVN và giao Chính phủ quy định điều chỉnh các quan hệ xã hội mới phát sinh, có nhiều vấn đề liên quan đến quốc phòng, an ninh, trật tự an toàn xã hội liên quan đến sân bay chuyên dùng.

- Sửa đổi, bổ sung Chương IX của Luật HKDDVN về hàng không chung để phù hợp với yêu cầu của ICAO; quy định về hoạt động hàng không chung tại các sân bay chuyên dùng (bao gồm các quy định về quản lý hoạt động tại sân bay chuyên dùng, quản lý hoạt động bay hàng không chung); quy định cụ thể, rõ ràng về thẩm quyền quản lý sân bay chuyên dùng và quản lý hoạt động khai thác sân bay chuyên dùng.

- Làm rõ phạm vi quản lý các sân bay chuyên dùng như các bãi đáp trực thăng trên tàu tại khu vực biển chủ quyền của Việt Nam.

**3. Công bố cảng hàng không và các thủ tục hành chính có liên quan**

a) Để đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của từng địa phương, đáp ứng nhu cầu vận tải quốc tế các loại hình cảng hàng không cần được nghiên cứu theo hướng:

- Sửa đổi Điều 80, bổ sung quy định tại Điều 47 để làm rõ hơn việc cảng hàng không nội địa có hoạt động bay quốc tế.

- Bổ sung Điều 47 để đưa ra tiêu chí cho phép chuyển cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế khi cảng hàng không có quy trình khai thác phục vụ các chuyến bay quốc tế đi và đến; cảng hàng không đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê chuẩn vùng trời, đường bay và phương thức bay phục vụ khai thác các chuyến bay quốc tế; cảng hàng không đã được bố trí quy trình thủ tục hải quan, xuất nhập cảnh, y tế, kiểm dịch.

- Bổ sung Điều 47 để đưa ra tiêu chí cho phép cảng hàng không nội địa được khai thác các chuyến bay quốc tế với mục đích cụ thể như: khảo sát, đánh giá thị trường về vận chuyển hàng không quốc tế; các chuyến bay y tế, nhân đạo; các chuyến bay phục vụ quốc phòng, an ninh, ngoại giao.

- Quy định thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ GTVT trong việc công bố cảng hàng không nội địa thành cảng hàng không quốc tế khi đủ điều kiện

b) Để khắc phục các yếu tố chồng chéo, trùng lặp, cắt giảm thủ tục hành chính trong việc Cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, đăng ký cảng hàng không đang xây dựng, lập Sổ đăng bạ cảng hàng không, cần:

- Nghiên cứu bãi bỏ Điều 50, 52 về đăng ký Cảng hàng không, sân bay, khoản 2 Điều 55 về lập Sổ đăng bạ cảng hàng không để đơn giản hoá thủ tục hành chính, phù hợp với thông lệ quốc tế;

- Rà soát đồng bộ các quy định về trách nhiệm, quyền của doanh nghiệp cảng, người khai thác cảng trong Điều 51.

**4.** **Doanh nghiệp cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay**

a)Để làm rõ vai trò doanh nghiệp cảng, ngươi khai thác cảng hàng không, sân bay Luật HKDDVN cần bổ sung quy định cụ thể về người khai thác cảng hàng không, sân bay, mối quan hệ giữa doanh nghiệp cảng và người khai thác cảng hàng không, sân bay để phù hợp với quy định của pháp luật doanh nghiệp và mô hình khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của ICAO.

b)Với việc minh định rõ ràng quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không trong việc cung cấp dịch vụ, trong việc đầu tư, quản lý, khai thác cảng hàng không, Luật HKDDVN cần:

- Sửa đổi, bổ sung Điều 64 để quy định cụ thể hơn về quyền và 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.

- Quy định cụ thể hơn về quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp cảng theo hướng tổ chức cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay. Trường hợp doanh nghiệp cảng chưa tổ chức cung cấp dịch vụ hoặc chưa có kế hoạch mở rộng việc cung cấp dịch vụ theo nhu cầu phát triển của cảng hàng không, sân bay, Nhà nước sẽ cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không cho các đơn vị khác khi đơn vị có nhu cầu nhằm đáp ứng sự phát triển chung về vận tải hàng không tại cảng hàng không, sân bay đó.

c)Để nâng cao chất lượng dịch vụ hàng không, đáp ứng nhu cầu thực tiễn trong việc mở rộng phạm vi cung cấp dịch vụ hàng không, Luật HKDDVN cần:

- Bổ sung quy định cụ thể doanh nghiệp có trụ sở, cơ sở sản xuất ngoài cảng hàng không, sân bay nhưng khi vận chuyển vào cảng hàng không, sân bay hoặc có dây chuyền liên quan trực tiếp đến an ninh, an toàn tại cảng hàng không vẫn phải có giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không.

- Sửa đổi, bổ sung quy định hãng hàng không được tự cung cấp dịch vụ mà không cần giấy phép; nhà nước chỉ quản lý bằng tiêu chuẩn, yêu cầu.

- Nghiên cứu rà soát các quy định về điều kiện cung cấp dịch vụ hàng không để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, cắt bỏ các thủ tục hành chính không cần thiết.

**D. Vận chuyển hàng không**

**1. Về quản lý giá dịch vụ hàng không**

a) Giá dịch vụ hàng không cần được nhà nước điều tiết như thế nào, mức độ điều tiết ra sao để đảm bảo tính quy luật của nền kinh kế thị trường, đảm bảo hài hòa lợi ích giữa nhà nước, doanh nghiệp và người dân là vấn đề cần được nghiên cứu trong quá trình sửa đổi Luật HKDDVN, Luật Giá. Theo đó, nội dung này cần được:

- Rà soát, sửa đổi danh mục dịch vụ hàng hóa do nhà nước định giá đảm bảo đồng bộ với các quy định của pháp luật về giá và phí, phù hợp với thực tiễn phát sinh.

- Nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung đối với chính sách quản lý giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa theo hướng Nhà nước quy định mức tối đa giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa và không định giá đối với dịch vụ vận chuyển hàng hóa nội địa.

b)Để nâng cao chất lượng dịch vụ hàng không đảm bảo quyền lợi của khách hàng, các quy định về quyền và nghĩa vụ của người vận chuyển sẽ được rà soát lại để đáp ứng yêu cầu thực tế và bổ sung thêm các nguyên tắc ở Luật và các quy định dưới luật về đánh giá chất lượng dịch vụ, các chế tài kiểm tra, giám sát đối với các hãng hàng không có tỷ lệ chậm chuyến, hủy chuyến cao, các hãng hàng không được đánh giá có chất lượng dịch vụ kém gây ra các phản ứng tiêu cực cho khách hàng.

**2. Văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài**

Để tránh chồng chéo, trùng lặp về mục tiêu quản lý giữa hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng, pháp luật về thương mại, pháp luật về doanh nghiệp, thể chế hóa chủ trương tại Nghị quyết số 99/NQ-CP ngày 24/6/2020 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp quản lý nhà nước theo ngành, lĩnh vực, Luật HKDDVN sẽ thực hiện bãi bỏ quy định về điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài. Theo đó, các Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài sẽ được cấp Giấy phép thành lập và quản lý hoạt động bởi Sở Công thương của các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

**3. Quản lý đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam**

Việc phát triển đội tàu bay không chỉ là vấn đề liên quan đến sự phát triển của doanh nghiệp vận chuyển mà còn liên quan đến năng lực giám sát an toàn, vấn đề an ninh kinh tế toàn cầu, sự đáp ứng của kêt cấu hạ tầng cảng hàng không sân bay, do đó, cần sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN để:

- Bổ sung cơ chế quản lý toàn bộ đội tàu bay khai thác tại Việt Nam, bao gồm hoạt động mua tàu bay của các hãng hàng không để phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không một cách có hiệu quả, bền vững, bảo đảm an toàn, an ninh hàng không cũng như phù hợp với nhu cầu thị trường, quy hoạch phát triển ngành hàng không, kết cấu hạ tầng hàng không, năng lực giám sát an toàn hàng của cơ quan nhà nước;

- Làm rõ hơn trách nhiệm của các hãng hàng không trong việc xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay, báo cáo Nhà chức trách hàng không; bổ sung quy định tương ứng về trách nhiệm của nhà chức trách hàng không về việc thông báo, cảnh báo về khả năng đáp ứng của cơ sở hạ tầng, năng lực giám sát an toàn khai thác tàu bày để các hãng hàng không có căn cứ rà soát, và chủ động thực hiện kế hoạch của mình.

**4. Điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay**

Việc điều phố giờ cất cánh, hạ cánh không chỉ là vấn đề giảm tải sức ép lên hạ tầng kết cấu cảng hàng không sân bay, mà còn liên quan đến chất lượng dịch vụ vận chuyển trong việc chậm và hủy chuyến, ảnh hưởng đến quyền lợi của khách hàng, do đó, để đảm bảo sự chủ động trong công tác điều phối, Luật HKDDVN cần phải sửa để giao trách nhiệm quy định chi tiết về quy trình, thủ tục điều phối, đồng thời sửa đổi các thuật ngữ như *“chuyến bay thực hiện vận chuyển hàng không thường lệ”* thành *“các chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng” và* thuật ngữ *“giờ cất, hạ cánh”* tại Điều 53 của Luật HKDD Việt Nam thành *“giờ đi, đến”* tại Điều 53 để phù hợp với thông lệ quốc tế đồng thời sửa đổi một tài liệu mà hãng hàng không phải nộp để được cấp quyền vận chuyển hàng không (tại điểm c khoản 1 Điều 113), từ *“báo cáo về đường bay và kế hoạch khai thác dự kiến”* thành *“Báo cáo về đường bay và kế hoạch khai thác dự kiến, bao gồm xác nhận giờ hạ cánh, cất cánh tại cảng hàng hàng không, sân bay Việt Nam liên quan.”.*

Ngoài ra, đối với hoạt động vận tải, Luật HKDDVN cũng sẽ nghiên cứu để bổ sung làm rõ thêm các quy định cụ thể về chuyến bay thường lệ và không thường lệ để đảm bảo phù hợp với tình hình thực tiễn hiện nay.

**Đ. Công tác quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng**

**1. Nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng**

a)Vai trò quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay, đặc biệt là vai trò của Cảng vụ hàng không là yếu tố quan trọng trong việc kiểm tra, giám sát thực thi các quy định về an toàn, an ninh hàng không. Do đó, để tăng cường năng lực kiểm tra, giám sát cho Cảng vụ Luật HKDDVN sẽ sửa đổiĐiều 60 theo hướng làm rõ mô hình, chức năng nhiệm vụ của Cảng vụ, đồng thời bổ sung thêm một số quyền và nghĩa vụ trong công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng để thực thi trách nhiệm của mình..

b) Để đảm bảo thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát việc bảo đảm an ninh hàng không, an toàn bay, an toàn đủ điều kiện bay, an toàn cảng hàng không, sân bay, khắc phục các vấn đề khó khăn trong bổ sung và duy trì nguồn lực các vấn đề về giám sát viên sẽ được Luật HKDDV sửa đổi theo hướng:

- Trường hợp đội ngũ công chức của cơ quan quản lý chuyên ngành đủ để thực hiện nhiệm vụ, thì giám sát viên do Nhà chức trách hàng không bổ nhiệm.

- Trường hợp đội ngũ công chức của cơ quan quản lý chuyên ngành không đủ số lượng để thực hiện nhiệm vụ, cần có cơ chế cho phép Nhà chức trách hàng không chỉ định, sử dụng hoặc giao nhiệm vụ giám sát viên là lao động của doanh nghiệp có đủ năng lực để thực hiện; tuy nhiên để thực hiện được phương án này phải có cơ chế quản lý đối tượng này hết sức chặt chẽ để tránh các xung đột: lợi ích giữa đối tượng được giám sát và người được trao quyền thực hiện việc giám sát, xung đột về việc thực hiện chức năng của người lao động trong doanh nghiệp với việc thực hiện vai trò của người giám sát khi được cơ quan nhà nước trao thẩm quyền.

c) Trước yêu cầu của nền công nghệ 4.0 và xu hướng chuyển đổi số trong các hoạt động quản lý nhà nước, Luật HKDDVN sẽ được sửa đổi để bổ sung các quy định về áp dụng khoa học công nghệ trong quản lý, phát triển ngành hàng không dân dụng, các quy định về chuyển đổi số để đáp ứng yêu cầu của Quyết định số 749/QĐ-TTg về chuyển đổi số quốc gia nhằm chủ động tham gia cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4.

d) Việc quản lý môi trường không chỉ ảnh hưởng đến các chỉ số quốc gia về môi trường mà còn ảnh hưởng đến việc thực thi các công ước quốc tế trong lĩnh vực này, do đó, để phù hợp với Annex16, Phụ ước 16 công ước Chicago, COP26, Luật HKDDVN sẽ sửa đổi, bổ sung theo hướng:

- Bổ sung khoản 3 và khoản 4 vào Điều 7, Điều 54 Luật HKDDVN theo hướng giao trách nhiệm để xây dựng và thực hiện các hành động ứng phó với biến đổi khí hậu đảm bảo giảm thiệt hại về kinh tế và môi trường định hướng phát triển bền vững theo điều ước quốc tế mà Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;

- Bổ sung khung pháp lý cho việc thực hiện các giải pháp giảm tiếng ồn tại khu vực cảng và khu vực lân cận cảng hàng không sân bay để thực hiện chính sách tiếng ồn, hạn chế ảnh hưởng đến sức khỏe cộng đồng dân cư xung quanh khu vực cảng hàng không, sân bay.

- Rà soát, bổ sung khung pháp lý cho việc quản lý, sử dụng nhiên liệu hàng không; bổ sung các quy định về mức khí thải của phương tiện; khung pháp lý cho việc chuyển đổi năng lượng hàng không để thực hiện các cam kết của Chính phủ đối với COP26.

**2. Công tác quản lý nhà nước về quy hoạch**

Công tác quy hoạch giữ vai trò quan trọng trong việc phát triển ngành hàng không dân dụng. Để đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật về quy hoạch, đảm bảo tính khả thi trên thực tế, Luật HKDDVN sẽ:

- Sửa Điều 56: “Quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay” thành “quy hoạch cảng hàng không, sân bay” để đảm bảo tính thống nhất giữa hai luật HKDDVN và Luật Quy hoạch.

- Làm rõ phạm vi "quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc" theo hướng chỉ lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không, không bao gồm các sân bay chuyên dùng.

- Bỏ nội dung “quy hoạch vùng thông báo bay” tại Khoản 2 Điều 95 để phù hợp với thực tiễn quản lý.

**3. Thẩm quyền quy định về các trường hợp ngoại lệ, miễn trừ**

Trên thực tế các trường hợp khẩn cấp, nguy bách đều cần được các quy định về miễn trừ, ngoại lệ để cho phép quyết định hoặc thực hiện các hoạt động nhằm hạn chế các hậu quả có thể xảy ra trong các trường hợp này, do đó Luật HKDDVN cần bổ sung quy định về thẩm quyền quy định các trường hợp ngoại lệ, miễn trừ nhằm tạo cơ sở pháp lý cho phép Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện để Nhà chức trách hàng không phê chuẩn hoặc áp dụng các trường hợp miễn trừ trong quá trình thực hiện nhiệm vụ để duy trì hoạt động đồng bộ của dây chuyền vận chuyển hàng không, bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không . Nội dung bổ sung dự kiến vào khoản 2a Điều 9 như sau: *“Phê chuẩn, áp dụng các ngoại lệ, miễn trừ theo điều kiện do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định”.*

**Phụ lục 1**

**DANH MỤC VBQPPL HƯỚNG DẪN THI HÀNH LUẬT HKDDVN**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên loại**  **VBQPPL** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành VBQPPL** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm**  **có hiệu lực** |
| **A** | **Pháp lệnh** |  |  |  |
| 1 |  | 11/2010/UBTVQH12  16/3/2010 | Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu bay | 01/01/2011 |
| **B** | **Nghị định** |  |  |  |
| 1 |  | 75/2007/NĐ-CP  09/5/2007 | Nghị định của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay | 16/06/2007 |
| 2 |  | 36/2008/NĐ-CP  28/3/2008 | Nghị định của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ | 09/04/2009 |
|  | 79/2011/NĐ-CP  05/9/2011 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ và Nghị định số 58/2010/NĐ-CP ngày 01/06/2010 của chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật dân quân tự vệ | 22/10/2011 |
| 3 |  | 02/2012/NĐ-CP  11/01/2012 | Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Pháp lệnh thủ tục bắt giữ tàu bay; thủ tục xử lý tàu bay bị bỏ | 24/02/2012 |
| 4 |  | 30/2013/NĐ-CP  08/4/2013 | Nghị định của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/06/2013 |
| 5 |  | 66/2015/NĐ-CP  12/8/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định về nhà chức trách hàng không | 01/10/2015 |
| 6 |  | 68/2015/NĐ-CP  18/8/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay | 15/10/2015 |
|  | 07/2019/NĐ-CP  23/01/2019 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2015/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2015 của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay | 11/03/2019 |
| 7 |  | 92/2015/NĐ-CP  13/10/2015 | Nghị định của Chính phủ về an ninh hàng không | 27/11/2015 |
| 8 |  | 125/2015/NĐ-CP  04/12/2015 | Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay | 26/01/2016 |
| 9 |  | 32/2016/NĐ-CP  06/5/2016 | Nghị định của Chính phủ về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam | 26/6/2016 |
| 10 |  | 42/2016/NĐ-CP  15/5/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng | 01/7/2016 |
| 11 |  | 97/2020/NĐ-CP  26/8/2020 | Nghị định của Chính phủ về tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại củangười vận chuyển trong vận chuyển bằng đường hàng không | 15/10/2020 |
| 12 |  | 05/2021/NĐ-CP  25/01/2021 | Nghị định của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay | 10/3/2021 |
|  | **Quyết định của Thủ tướng Chính phủ** |  |  |  |
| 1 |  | 16/2017/QĐ-TTg  16/5/2017 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng | 01/7/2017 |
|  | 01/2019/QĐ-TTg  05/9/2019 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/5/2017 ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng | 05/3/2019 |
| 2 |  | 18/2020/QĐ-TTg  10/6/2020 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ thiết lập khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đối với tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ | 10/6/2020 |
|  | **Thông tư** |  |  |  |
| 1 |  | 01/2011/TT-BGTVT  27/01/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 28/01/2012 |
|  | 41/2015/TT-BGTVT  12/8/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều trong Phần 12 và Phần 14 của Bộ Quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải | 01/10/2015 |
|  | 03/2016/TT-BGTVT  31/3/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số [01/2011/TT-BGTVT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=01/2011/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 15/5/2016 |
|  | 21/2017/TT-BGTVT  30/6/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số [03/2016/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=03/2016/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [01/2011/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=01/2011/TT-BGTVT&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 01/9/2017 |
| 2 |  | 42/2011/TT-BGTVT  01/6/2011 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện chế độ thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc thù trong ngành hàng không | 16/07/2011 |
| 3 |  | 01/2012/TTLT-BTTTT-BGTVT  24/2/2012 | Thông tư liên tịch của Bộ Thông tin truyền thông và Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn việc quản lý, cấp giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện đối với đài vô tuyến điện sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ di động hàng không, nghiệp vụ vô tuyến dẫn đường hàng không | 01/05/2012 |
| 4 |  | 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT  05/11/2012 | Thông tư liên tịch 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế, Bộ Giao thông vận tải về việc quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không và điều kiện đối với cơ sở y tế thực hiện việc khám sức khỏe cho nhân viên hàng không | 22/12/2012 |
| 5 |  | 53/2012/TT-BGTVT  25/12/2012 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng | 01/03/2013 |
| 6 |  | 46/2013/TT-BGTVT  25/11/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện chế độ kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không | 01/02/2014 |
| 7 |  | 36/2014/TT-BGTVT  29/8/2014 | Thông tư của trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không | 01/12/2014 |
|  | 27/2017/TT-BGTVT  25/8/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2014/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chất lượng dịch vụ hành khách tại cảng hàng không và Thông tư số 14/2015/TT-BGTVT ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không | 01/11/2017 |
| 8 |  | 60/2014/TT-BTC  12/5/2014 | Thông tư hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng hội phí tham gia Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) | 10/7/2014 |
| 9 |  | 81/2014/TT-BGTVT  30/12/2014 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/3/2015 |
|  | 21/2020/TT-BGTVT  28/9/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số [81/2014/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-81-2014-tt-bgtvt-van-chuyen-hang-khong-hoat-dong-hang-khong-dan-dung-263383.aspx) ngày 30 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư số [14/2015/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-14-2015-tt-bgtvt-boi-thuong-ung-truoc-khong-hoan-lai-van-chuyen-hanh-khach-hang-khong-274068.aspx) ngày 27 tháng 4 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư số [33/2016/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-33-2016-tt-bgtvt-bao-cao-hoat-dong-bao-cao-so-lieu-nganh-hang-khong-dan-dung-viet-nam-332854.aspx) ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam | 15/11/2020 |
| 10 |  | 14/2015/TT-BGTVT  27/4/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không | 01/7/2015 |
| 11 |  | 18/2015/TT-BGTVT  14/5/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không | 01/7/2015 |
| 12 |  | 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT  12/02/2015 | Thông tư liên tịch số 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT ngày 12/02/2015 của Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn quản lý, sử dụng và quyết toán kinh phí chi thường xuyên từ ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm an ninh hàng không dân dụng | 01/4/2015 |
| 13 |  | 36 /2015/TT-BGTVT  24/7/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về quản lý giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa và giá dịch vụ chuyên ngành hàng không | 01/10/2015 |
|  | 07/2017/TT-BGTVT  14/3/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2015/TT-BGTVT ngày 24 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về quản lý giá dịch vụ vận chuyển hàng không nội địa và giá dịch vụ chuyên ngành hàng không | 27/4/2017 |
| 14 |  | 33/2016/TT-BGTVT  15/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam | 01/01/2017 |
| 15 |  | 194/2016/TT-BTC  08/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí hải quan và lệ phí ra, vào cảng hàng không, sân bay đối với chuyến bay của nước ngoài đến các Cảng hàng không Việt Nam | 01/01/2017 |
| 16 |  | 247/2016/TT-BTC  11/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay | 01/01/2017 |
|  | 27/2019/TT-BTC  14/5/2019 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 246/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí kiểm tra, đánh giá, cấp giấy chứng nhận quốc tế về an ninh tàu biển và Thông tư số 247/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay. | 01/7/2019 |
| 17 |  | 19/2017/TT-BGTVT  06/6/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay | 01/8/2017 |
|  | 09/2020/TT-BGTVT 23/4/2020 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay | 15/6/2020 |
| 18 |  | 32/2021/TT-BGTVT  14/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 6 tháng 6 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay. | 02/02/2022 |
| 19 |  | 43/2017/TT-BGTVT  16/11/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện an ninh hàng không | 15/01/2018 |
| 20 |  | 10/2018/TT-BGTVT  14/3/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không | 10/5/2018 |
|  | 35/2021/TT-BGTVT  17/12/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 3 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhân viên hàng không, đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không. | 02/02/2022 |
| 21 |  | 56/2018/TT-BGTVT  11/12/2018 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay | 30/01/2019 |
| 22 |  | 13/2019/TT-BGTVT  29/3/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam | 01/6/2019 |
| 23 |  | 41/2020/TT-BGTVT  31/12/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số [13/2019/TT-BGTVT](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/thong-tu-13-2019-tt-bgtvt-huong-dan-chuong-trinh-an-ninh-hang-khong-410654.aspx) ngày 29 tháng 3 năm 2019 quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam | 15/3/2021 |
| 24 |  | 17/2019/TT-BGTVT  03/5/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định khung giá dịch vụ vận chuyển hành khách trên các đường bay nội địa | 01/7/2019 |
| 25 |  | 193/2016/TT-BTC  08/11/2016 | Thông tư của Bộ Tài chính về việc quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí trong lĩnh vực hàng không | 01/01/2017 |
| 26 |  | 53/2019/TT-BGTVT  31/12/2019 | Thông tư quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam | 15/3/2020 |
| 27 |  | 19/2020/TT-BGTVT  01/9/2020 | Thông tư quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam từ ngày 01/3/2020 đến hết ngày 30/9/2020 | 20/10/2020 |
| 28 |  | 22/2020/TT-BGTVT  28/9/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải khí CO2 từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng | 01/01/2021 |
| 29 |  | 28/2020/TT-BGTVT  29/10/2020 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực hàng không | 15/12/2020 |
| 30 |  | 21/2021/TT-BGTVT  26/9/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định mức giá, khung giá một số dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam từ ngày 01 tháng 01 năm 2021 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021 | 26/9/2021 |
| 31 |  | 29/2021/TT-BGTVT  30/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về quản lý khai thác cảng hàng không, sân bay | 15/01/2022 |

**Phụ lục 2**

**DANH MỤC VBQPPL LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG HKDDVN**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên loại**  **VBQPPL** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành VBQPPL** | **Tên gọi của VBQPPL/Trích yếu nội dung của VBQPPL** | **Thời điểm**  **có hiệu lực** |
| **A** | **Nghị định** |  |  |  |
|  |  | 27/2011/NĐ-CP  09/04/2011 | Nghị định của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không | 15/04/2014 |
|  |  | 110/2011/NĐ-CP  05/12/2011 | Nghị định về quản lý hoạt động thuê, mua tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư và dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư tàu bay | 01/02/2012 |
|  |  | 07/2012/NĐ-CP  09/02/2012 | Nghị định của Chính phủ vể cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động thanh tra chuyên ngành | 05/04/2012 |
|  |  | 75/2013/NĐ-CP  15/07/2013 | Nghị định của Chính phủ sửa đổi Nghị định 27/2011/NĐ-CP ngày 09/04/2011 của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không | 01/09/2013 |
|  |  | 92/2016/NĐ-CP  01/7/2016 | Nghị định của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực HKDD | 01/7/2016 |
|  |  | 102/2017/NĐ-CP  01/9/2017 | Nghị định của Chính phủ về đăng ký biện pháp bảo đảm | 15/10/2017 |
|  |  | 44/2018/NĐ-CP  13/3/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không | 13/3/2018 |
|  |  | 162/2018/NĐ-CP  30/11/2018 | Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/01/2019 |
|  |  | 89/2019/NĐ-CP  15/11/2019 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [92/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-92-2016-nd-cp-nganh-nghe-kinh-doanh-co-dieu-kien-hang-khong-dan-dung-315470.aspx) ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng và Nghị định số [30/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-30-2013-nd-cp-kinh-doanh-van-chuyen-hang-khong-hoat-dong-hang-khong-181043.aspx) ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Chính phủ về kinh doanh vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung | 01/01/2020 |
|  |  | 96/2021/NĐ-CP  02/11/2021 | Nghị định của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang | 02/11/2021 |
| **D** | **Quyết định của Thủ tướng Chính phủ** | |  |  |
|  |  | 33/2012/QĐ-TTg  06/8/2012 | Quyết định của Thủ tướng chính phủ ban hành Quy chế Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng | 01/10/2012 |
|  |  | 51/2016/QĐ-TTg  29/11/2016 | Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về một số cơ chế tài chính đặc thù đối với Cục Hàng không Việt Nam | 15/01/2017 |
| **E** | **Thông tư** |  |  |  |
|  |  | 38/2009/TT-BLĐTBXH  16/11/2009 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Lao động – thương binh – xã hội hướng dẫn thực hiện chế độ thưởng an toàn đối với cán bộ, công chức, viên chức của Cảng vụ hàng không | 01/01/2009 |
|  |  | 28/2010/TT-BGTVT  13/9/2010 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ | 28/10/2010 |
|  |  | 75/2010/TT-BTC  17/5/2010 | Thông tư của Bộ Tài chính về việc lập dự toán, thanh toán, quyết toán ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm, bảo vệ chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam | 01/07/2010 |
|  |  | 33/2013/TT-BGTVT  15/10/2013 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về nhiệm vụ, quyền hạn, tổ chức của Thanh tra Cục Hàng không Việt Nam | 01/12/2013 |
|  |  | 60/2014/TT-BTC  12/5/2014 | Thông tư hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng hội phí tham gia Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) | 10/7/2014 |
|  |  | 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT  12/02/2015 | Thông tư liên tịch số 21/2015/TTLT-BTC-BGTVT ngày 12/02/2015 của Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn quản lý, sử dụng và quyết toán kinh phí chi thường xuyên từ ngân sách nhà nước cho công tác bảo đảm an ninh hàng không dân dụng | 01/4/2015 |
|  |  | 53/2015/TT-BGTVT  15/8/2015 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT quy định chi tiết công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ | 01/12/2015 |
|  |  | 85/2015/TT-BGTVT  31/12/2015 | Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hàng không | 01/3/2016 |
|  |  | 07/2016/TTLT-BGTVT-BCA-BQP  08/4/2016 | Thông tư liên tịch của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và Bộ Quốc phòng về phối hợp trao đổi, xử lý thông tin trong công tác đảm bảo an ninh, an toàn hàng không dân dụng | 01/6/2015 |
|  |  | 22/2016/TT-BGTVT  01/9/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý hoạt động bay của thủy phi cơ, sân bay chuyên dùng trên mặt nước, bãi cất, hạ cánh trên mặt nước | 01/11/2016 |
|  |  | 47/2016/TT-BGTVT  30/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục, phù hiệu, cấp hiệu và biển hiệu của công chức, viên chức và nhân viên Cảng vụ hàng không | 01/5/2017 |
|  |  | 48/2016/TT-BGTVT  30/12/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo trì công trình hàng không | 01/3/2017 |
|  |  | 63/2016/TTLT-BTC-BGTVT  20/4/2016 | Thông tư liên tịch của Bộ trưởng Bộ Tài chính và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn việc cung cấp thông tin, phối hợp xây dựng cơ sở hạ tầng; phối hợp kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, hành lý của hành khách xuất cảnh, nhập cảnh tại cửa khẩu cảng biển, cảng thủy nội địa, cửa khẩu ga đường sắt liên vận quốc tế, cảng hàng không | 08/6/2016 |
|  |  | 194/2016/TT-BTC  08/11/2016 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp phí hải quan và lệ phí ra, vào cảng hàng không, sân bay đối với chuyến bay của nước ngoài đến các Cảng hàng không Việt Nam | 01/01/2017 |
|  |  | 11/2017/TT-BGTVT  05/4/2017 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trang phục của cán bộ, công chức, viên chức Cục Hàng không Việt Nam | 01/6/2017 |
|  |  | 04/2018/TT-BGTVT  23/01/2018 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không | 15/4/2018 |
|  |  | 34/2018/TT-BGTVT  28/5/2018 | Thông tư của Bộ Giao thông vận tải quy định mẫu biên bản, mẫu quyết định sử dụng để xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng | 15/7/2018 |
|  |  | 01/2019/TT-BTP  17/01/2019 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Tư pháp hướng dẫn một số nội dung về đăng ký biện pháp bảo đảm bằng tàu bay, tàu biển | 03/3/2019 |
|  |  | 56/2019/TT-BGTVT  31/12/2019 | Thông tư quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo chất lượng thực hiện và chế độ, quy trình bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không | 25/02/2020 |
|  |  | 11/2020/TT-BGTVT  21/5/2020 | Thông tư quy định mã số, tiêu chuẩn chức danh nghề nghiệp và xếp lương viên chức Cảng vụ hàng không | 01/8/2020 |
|  |  | 20/2021/TT-BGTVT  22/9/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chế phối hợp giữa doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng hàng khôngvới cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không | 10/11/2021 |
|  |  | 23/2021/TT-BGTVT  5/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn về lập, phê duyệt, công bố danh mục dự án; phương pháp, tiêu chuẩn đánh giá hồ sơ dự thầu và đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư các công trình dịch vụ chuyên ngành hàng không tại cảng hàng không, sân bay. | 25/12/2021 |
|  |  | 24/2021/TT-BGTVT  22/11/2021 | Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý, bảo trì công trình hàng không. | 15/01/2022 |

**Phụ lục 3**

**DANH MỤC CÁC ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ ĐA PHƯƠNG VỀ HKDD**

**MÀ VIỆT NAM ĐÃ GIA NHẬP**

**Hệ thống Điều ước Chi-ca-go**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1. | Công ước về HKDD quốc tế - Chicago, 07/12/44 | 13/03/80 | 12/04/80 |  |
| 2 | Nghị định thư về giá trị pháp lý ngang nhau của văn bản CƯ về HKDD quốc tế bằng 3 thứ tiếng.  *Buenos Aires, 24/9/68* |  | 12/04/80 |  |
| 3. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều khoản cuối cùng, văn bản tiếng Nga)  *Montreal, 30/09/77* | 01/5/00 | 01/5/00 |  |
| 4. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 83bis)  *Montreal, 06/10/80* | 07/02/96 | 20/06/97 |  |
| 5. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 56)  *Montreal, 06/10/89* | 11/12/96 | 18/4/05 |  |
| 6. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 56)  *Montreal, 06/10/16* | 03/8/18 |  |  |
| 7. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 50a)  *Montreal, 26/10/90* | 11/12/96 | 28/11/02 |  |
| 8. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 50a)  *Montreal, 06/10/16* | 03/8/18 |  |  |
| 9. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 3bis)  *Montreal, 10/5/1984* | 3/2/99 | 3/2/99 |  |
| 10. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 45; Điều 48a, 49e và 61)  *Montreal, 14/6/1954* | 3/2/99 | 3/2/99 |  |
| 11. | Nghị định sửa đổi CƯ Chicago (điều khoản cuối cùng, bản tiếng A rập)  *Montreal, 29/9/1995* | 17/01/00 | - |  |
| 12. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (điều khoản cuối cùng, bản tiếng Trung quốc)  *Montreal, 1/10/1998* | 17/01/00 | - |  |
| 13. | Nghị định thư về giá trị pháp lý của văn bản Công ước Chicago bằng 4 thứ tiếng (bản tiếng Nga)  *Montreal, 30/9/1977* | 20/9/83 | 17/8/99 |  |
| 14. | Nghị định thư về giá trị pháp lý của văn bản Công ước Chicago bằng 5 thứ tiếng (bản tiếng A rập).  *Montreal, 29/9/1995* | 1/5/00 | - |  |
| 15. | Nghị định thư sửa đổi Công ước Chicago (Điều 48a)  *Montreal, 15/9/1962* | 3/2/99 | 3/2/99 |  |
| 16. | Nghị định thư sửa đổi CƯ Chicago (Điều 93bis) | 3/2/99 | 3/2/99 |  |
| 17. | Nghị định thư sửa đổi Công ước Chicago (Điều 45)  *Montreal, 14/6/1954* | 3/2/99 | 3/2/99 |  |

**Hệ thống Điều ước Vác-sa-va**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1. | CƯ thống nhất một số quy tắc về vận chuyển HK quốc tế  *Warsaw, 12/10/29* | 11/10/82 | 09/01/83 |  |
| 2. | Nghị định thư bổ sung CƯ Warsaw năm 1929.  *Lahague, 28/9/55* | 11/10/82 | 09/01/83 |  |

**Hệ thống Điều ước về an ninh hàng không**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1. | CƯ về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tầu bay  *Tokyo, 14/09/63* | 10/10/79 | 08/01/80 | Bảo lưu khoản 1 Điều 24 |
| 2. | Công ước nhằm ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tầu bay.  *La-hay, 16/12/70* | 17/09/79 | 17/10/79 | Bảo lưu khoản 1 Điều 12 |
| 3. | Công ước nhằm ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn của HKDD.  *Montreal, 23/09/71* | 17/09/79 | 17/10/79 |  |
| 4. | Nghị định thư nhằm ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng HK phục vụ HKDD quốc tế bổ sung CƯ Montreal năm 1971  *Montreal, 24/2/1988* | 25/8/99 | 24/9/99 |  |

**Điều ước khác**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên điều ước** | **Ngày gia nhập** | **Ngày có hiệu lực** | **Ghi chú** |
| 1. | Công ước về công nhận quốc tế các quyền đối với tầu bay  *Geneve, 19/06/48* | 18/06/97 | 16/09/97 |  |
| 2. | Hiệp định chương trình quốc tế COSPAS-SARSAT  *Paris, 1/7/88* | 27/5/02 | 27/5/02 |  |
| 3. | Công ước Thống nhất một số quy tắc đối với vận chuyển quốc tế bằng đường hàng không  *Montreal, 28/5/1999* | 27/9/18 | 26/11/18 |  |
| 4. | Công ước về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động  *Cape Town, 16/11/01* | 17/9/14 | 01/01/15 |  |
| 5. | Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với trang thiết bị tàu bay  *Cape Town, 16/11/01* | 17/9/14 | 01/01/15 |  |

1. Nội Bài, Vân Đồn, Cát Bi, Vinh, Phú Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Cần Thơ, Phú Quốc. [↑](#footnote-ref-1)
2. Điện Biên, Thọ Xuân, Đồng Hới, Chu Lai, Pleiku, Phù Cát, Tuy Hòa, Buôn Ma Thuột, Liên KHương, Rạch Giá, Cà Mau, Côn Đảo, [↑](#footnote-ref-2)
3. Nhà đầu tư là Công ty Cổ phần Tập đoàn Mặt trời (Sungroup). [↑](#footnote-ref-3)
4. Thọ Xuân, Chu Lai, Tuy Hòa, Phù Cát. [↑](#footnote-ref-4)
5. Cát Bi, Cam Ranh. [↑](#footnote-ref-5)
6. Các công trình phục vụ mặt đất, các cơ sở cung cấp dịch vụ hàng hóa, suất ăn hàng không, xăng dầu, bảo dưỡng sửa chữa tàu bay, khu logistics hàng không… [↑](#footnote-ref-6)