

BẢN SO SÁNH, THUYẾT MINH DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY

VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH	DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY	THUYẾT MINH
II. Nghị định số 125/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ về Quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay		
NGHỊ ĐỊNH QUY ĐỊNH CHI TIẾT VỀ QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY	NGHỊ ĐỊNH VỀ HOẠT ĐỘNG BAY	
<i>Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;</i> <i>Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006;</i> <i>Căn cứ Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21 tháng 11 năm 2014;</i> <i>Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,</i> <i>Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay.</i>	<i>Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 18 tháng 02 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 16 tháng 6 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 10 tháng 12 năm 2025;</i> <i>Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Xây dựng;</i> <i>Chính phủ ban hành Nghị định quy định về hoạt động bay.</i>	Bổ sung, cập nhật các căn cứ theo Quy phạm pháp luật hiện hành.
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh Nghị định này quy định chi tiết về tổ chức, sử dụng vùng trời; cấp phép bay; phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay và quản lý hoạt động bay đặc biệt tại Việt Nam.	Điều 1. Phạm vi điều chỉnh 1. Nghị định này quy định chi tiết Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42, Điều 43, Điều 45, Điều 46, Điều 47, Điều 48, Điều 99 và Khoản 3 Điều 103 Luật Hàng không dân dụng về hoạt động bay, bao gồm: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt	Sửa đổi, bổ sung: Nội dung này được kế thừa và phát triển nhằm khẳng định lại phạm vi điều chỉnh của Luật.

	động bay tại cảng hàng không; cấp phép bay và kế hoạch bay; quy tắc bay; bảo đảm hoạt động bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quản lý an toàn hoạt động bay; quản lý chương ngại vật hàng không và trách nhiệm của các cơ quan liên quan đến hoạt động bay; trừ hoạt động bay của vận tải hàng không tầm thấp. 2. Các quy định tại Nghị định này được áp dụng trên toàn bộ lãnh thổ Việt Nam và trong các vùng thông báo bay (FIR) do Việt Nam quản lý.	
Điều 2. Đối tượng áp dụng Nghị định này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài liên quan đến quản lý hoạt động bay tại Việt Nam.	Điều 2. Đối tượng áp dụng Nghị định này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động bay trong lãnh thổ Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.	Sửa đổi, bổ sung làm rõ hơn đối tượng áp dụng.
Điều 3. Giải thích thuật ngữ Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:	Điều 3. Giải thích từ ngữ Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: <i>1. Bảo hiểm đầu đường cất, hạ cánh là khu vực kéo dài của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất cánh, hạ cánh.</i>	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP

	2. <i>Bảo hiểm sườn</i> là phần của dải bay nằm dọc hai bên sườn của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất, hạ cánh.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
1. <i>Bề mặt giới hạn chướng ngại vật</i> là bề mặt giới hạn độ cao tối đa của các vật thể bảo đảm an toàn cho tàu bay thực hiện các giai đoạn cất cánh, bay lên, bay theo các đường bay, vòng lượn, hạ thấp độ cao, hạ cánh; bảo đảm hoạt động bình thường cho các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	3. <i>Bề mặt giới hạn chướng ngại vật</i> là bề mặt giới hạn độ cao tối đa của các vật thể bảo đảm an toàn cho tàu bay thực hiện các giai đoạn cất cánh, bay lên, bay theo các đường bay, vòng lượn, hạ thấp độ cao, hạ cánh; bảo đảm hoạt động bình thường cho các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP Cập nhật sửa đổi, bổ sung các thuật ngữ phù hợp với ICAO và thực tế của Việt Nam
2. <i>Cảnh báo chướng ngại vật hàng không</i> là việc sơn, kẻ dấu hiệu và lắp đèn cảnh báo nguy hiểm hoặc đặt dấu hiệu, cấm cờ trên chướng ngại vật để phi công, tổ bay trong khi bay có thể nhìn thấy cảnh báo từ cự ly an toàn ở mọi hướng.	4. <i>Cảnh báo chướng ngại vật hàng không</i> là việc sơn, kẻ dấu hiệu và lắp đèn cảnh báo nguy hiểm hoặc đặt dấu hiệu, cấm cờ trên chướng ngại vật để tổ lái trong khi bay có thể nhìn thấy cảnh báo từ cự ly an toàn ở mọi hướng.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
3. <i>Chương trình an toàn đường cất hạ cánh</i> là các biện pháp nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong việc khai thác, sử dụng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ để giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của các trường hợp	5. <i>Chương trình an toàn đường cất hạ cánh</i> là các biện pháp nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong việc khai thác, sử dụng đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ để giảm số lượng và mức độ nghiêm trọng của	Kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP

xâm nhập đường cất hạ cánh, chệch ra khỏi đường cất hạ cánh, sử dụng nhầm đường cất hạ cánh và các sự cố khác trên bề mặt khu hoạt động bay.	các trường hợp xâm nhập đường cất hạ cánh, chệch ra khỏi đường cất hạ cánh, sử dụng nhầm đường cất hạ cánh và các sự cố khác trên bề mặt khu hoạt động bay.	
Chưa có	6. <i>Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay (sau đây gọi tắt là Chương trình)</i> là tập hợp các mục tiêu, chỉ tiêu, nhiệm vụ, giải pháp, lộ trình và nguồn lực nhằm phát triển, hiện đại hóa và vận hành hệ thống bảo đảm hoạt động bay trên phạm vi toàn quốc trong từng thời kỳ.	Hiện nay, Tổ chức HKDD quốc tế (ICAO) đã ban hành chương trình bảo đảm hoạt động bay, do đó các quốc gia thành viên phải tiến hành ban hành chương trình quốc gia phù hợp với Chương trình của ICAO nên cần thiết phải bổ sung về nội dung này.
Chưa có	7. <i>Chương ngại vật hàng không</i> là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn cho hoạt động bay hoặc hoạt động bình thường của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
Chưa có	8. <i>Cơ sở ATS</i> là cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu	Bổ sung thuật ngữ
Chưa có	9. <i>Dải bay trên mặt đất, mặt nước</i> là khu vực có dạng hình chữ nhật với kích thước được quy định tại Phụ lục 3 được ban hành	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP

	kèm theo Nghị định này.	
Chưa có	<i>10. Dịch vụ thông báo bay</i> là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích tư vấn và cung cấp những tin tức cần thiết cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả.	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu của ICAO: <i>“Flight information service.</i> A service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights.””
Chưa có	<i>11. Dịch vụ báo động</i> là dịch vụ được cung cấp nhằm mục đích thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp theo yêu cầu.	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu của ICAO: <i>Alerting service.</i> A service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required.
Chưa có	<i>12. Dịch vụ tư vấn không lưu</i> là dịch vụ được cung cấp cho các chuyến bay thực hiện kế hoạch bay theo IFR nhằm đảm bảo phân cách theo điều kiện thực tế trong vùng trời tư vấn không lưu.	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu của ICAO: <i>Air traffic advisory service.</i> A service provided within advisory airspace to ensure separation, in so far as practical, between aircraft which are operating on IFR

		flight plans.
2. Đài kiểm soát tại sân bay là cơ sở được thiết lập để kiểm soát hoạt động tại khu vực di chuyển của tàu bay tại sân bay và hoạt động bay trong vùng trời sân bay.	13. <i>Đài kiểm soát tại sân bay</i> là cơ sở được thiết lập để kiểm soát hoạt động tại khu vực di chuyển của tàu bay tại sân bay và hoạt động bay trong vùng trời sân bay.	- Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP - Theo Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu của ICAO: <i>“Aerodrome control tower.</i> A unit established to provide air traffic control service to aerodrome traffic.
Chưa có	14. <i>Đèn cảnh báo nguy hiểm</i> là đèn dùng để cảnh báo mọi nguy hiểm đối với tàu bay khi hoạt động hàng không.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	15. <i>Điểm quy chiếu sân bay, bãi cát, hạ cánh trên mặt đất, công trình nhân tạo, dải cát, hạ cánh trên mặt nước</i> là Điểm đánh dấu vị trí địa lý của sân bay, bãi cát, hạ cánh, dải cát, hạ cánh trên mặt nước bằng hệ tọa độ VN-2000 hoặc WGS-84.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	16. <i>Điều kiện khí tượng bay bằng mắt</i> (Visual Meteorological Conditions - VMC) là các điều kiện khí tượng được biểu thị bằng tầm nhìn, khoảng cách tới mây và trần mây, bằng hoặc tốt hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP và theo Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu của ICAO: <i>“Visual meteorological conditions (VMC).</i> Meteorological conditions expressed in terms of

		visibility, distance from cloud, and ceiling, equal to or better than specified minima.”
	17. <i>Đường cất, hạ cánh</i> là một khu vực được quy định trong sân bay hoặc trong dải cất, hạ cánh mặt nước dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	18. <i>Đường hàng không có điều kiện:</i> là đường hàng không không vĩnh viễn hoặc một phần của đường hàng không đó, chỉ có thể được lập kế hoạch và/hoặc sử dụng dưới một số điều kiện cụ thể nhất định.	Bổ sung định nghĩa về đường HK có điều kiện theo tài liệu Doc 10088 (4.5.2.1). 4.5.2.1.3 According to their foreseen availability, flight planning possibilities and the expected level of activity in the associated airspace reservation, CDRs can be divided into the following categories: — Category 1 CDRs (CDR1): Permanently plannable — Category 2 CDRs (CDR2): Non-permanently plannable.
3. Đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung là khu vực hoặc một phần của khu vực có giới hạn về độ cao, chiều rộng và được thiết lập		

dưới dạng hành lang mà tại đó được cung cấp đầy đủ hoặc một phần dịch vụ không lưu cho hoạt động bay hàng không chung, nằm ngoài khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung.		
4. Đường hàng không nội địa là đường hàng không không nằm hoàn toàn trong vùng trời Việt Nam.	19. <i>Đường hàng không nội địa</i> là đường hàng không không nằm hoàn toàn trong vùng trời Việt Nam.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
5. Đường hàng không quốc tế là đường hàng không không nằm trong mạng lưới đường hàng không quốc tế của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, có ít nhất một điểm nằm ngoài vùng thông báo bay của Việt Nam và một điểm nằm trong vùng trời Việt Nam hoặc trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.	20. <i>Đường hàng không quốc tế</i> là đường hàng không không nằm trong mạng lưới đường hàng không quốc tế của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, có ít nhất một điểm nằm ngoài vùng thông báo bay của Việt Nam và một điểm nằm trong vùng trời Việt Nam hoặc trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
	21. <i>Hệ thống bảo đảm hoạt động bay</i> là hệ thống tổng thể bao gồm cơ sở hạ tầng, trang thiết bị kỹ thuật, phương thức khai thác, nguồn nhân lực và các quy trình liên quan đến việc cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bao gồm: Quản lý không lưu; Thông tin, dẫn đường, giám sát; Khí tượng hàng không; Tin tức hàng không và Tìm kiếm, cứu nạn hàng không.	Bổ sung thuật ngữ phù hợp với yêu cầu của ICAO và thực tế của Việt Nam
	22. <i>Hệ thống quản lý an toàn</i> (Safety Management System - SMS) là một phương	Bổ sung thuật ngữ phù hợp với yêu cầu của ICAO tại

	pháp tiếp cận có hệ thống để quản lý an toàn, bao gồm cơ cấu tổ chức, trách nhiệm giải trình, chính sách và các quy trình cần thiết.	Phụ ước 11: <i>Safety management system (SMS).</i> A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountabilities, policies and procedures.
	23. <i>Kế hoạch bay (Flight Plan)</i> là các thông tin cụ thể liên quan đến một chuyến bay dự định hoặc một phần của chuyến bay, được cung cấp cho các cơ sở ATS.	Bổ sung thuật ngữ phù hợp theo Phụ ước 11: <i>Flight plan.</i> Specified information relative to an intended flight or portion of a flight of an aircraft.
	24. <i>Kế hoạch sử dụng vùng trời:</i> Bản thông báo kế hoạch sử dụng vùng trời được ban hành hàng ngày về các quyết định phân bổ vùng trời ở cấp độ tiền chiến thuật.	Bổ sung định nghĩa về đường HK có điều kiện theo tài liệu Doc 10088 (4.5.2.1).
	25. <i>Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật:</i> Bản cập nhật được ban hành khi cần thiết để thông báo các thay đổi so với Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) đã công bố trước đó.	Bổ sung định nghĩa về đường HK có điều kiện theo tài liệu Doc 10088 (4.5.2.1).
	26. <i>Khu vực cấm bay tạm thời:</i> là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời không được thực hiện, trừ trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cấp phép.	Bổ sung thuật ngữ theo quy định tại Điều 40 Luật HKDD và thực tế áp dụng

	27. <i>Khu vực kiểm soát (Control Area - CTA)</i> là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ một giới hạn xác định phía trên mặt đất trở lên.	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11: Control area. A controlled airspace extending upwards from a specified limit above the earth.
	28. <i>Khu vực hạn chế bay tạm thời:</i> là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng tạm thời bị hạn chế theo các điều kiện cụ thể.	Bổ sung thuật ngữ theo quy định tại Điều 40 Luật HKDD và thực tế áp dụng
	29. <i>Khu vực nguy hiểm tạm thời:</i> là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng có thể tạm thời bị nguy hiểm vào khoảng thời gian xác định.	Bổ sung thuật ngữ theo quy định tại Điều 40 Luật HKDD và thực tế áp dụng
	30. <i>Khu vực bay đặc biệt</i> là vùng trời trên các khu trung tâm hành chính quốc gia của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được thiết lập hành lang bay phục vụ điều, duyệt binh	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	31. <i>Mức bay (Flight Level - FL)</i> là một bề mặt áp suất khí quyển không đổi, liên quan đến một mốc áp suất cụ thể là 1013.2 hectopascal (hPa) và được tách biệt với các bề mặt khác bằng các khoảng áp suất cụ thể.	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11: Flight level. A surface of constant atmospheric pressure which is related to a specific pressure datum, 1

		013.2 hectopascals (hPa), and is separated from other such surfaces by specific pressure intervals.
	32. <i>Mức cao sân bay</i> là mức cao của Điểm cao nhất trên đường cất, hạ cánh so với mực nước biển trung bình.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	33. <i>Ngưỡng đường cất, hạ cánh</i> là nơi bắt đầu của phần đường cất, hạ cánh dùng cho tàu bay hạ cánh	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	34. <i>Núp bóng</i> là việc nghiên cứu địa hình, địa vật, công trình nhân tạo có sẵn để tính toán chiều cao thích hợp của các công trình nhân tạo mới. Các trường hợp áp dụng núp bóng phải đảm bảo an toàn cho hoạt động bay, độ cao công trình mới phải nằm dưới bề mặt giới hạn có độ dốc xuống 10% tính từ đỉnh của vật thể có sẵn.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
6. Sân bay dự bị là sân bay mà một tàu bay có thể đến, hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm: a) Sân bay dự bị cất cánh là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh khi cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân	35. <i>Sân bay dự bị</i> là sân bay mà một tàu bay có thể đến, hạ cánh khi không thể hoặc không nên đến, hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh, bao gồm: a) Sân bay dự bị cất cánh là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh khi cần thiết ngay sau khi cất cánh và không thể sử dụng sân	Bổ sung thuật ngữ theo Phụ ước 11: <i>Alternate aerodrome.</i> An aerodrome to which an aircraft may proceed when it becomes either impossible or inadvisable to proceed to or

bay cất cánh; b) Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài; c) Sân bay dự bị hạ cánh là sân bay mà tàu bay có thể đến khi không thể hoặc không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.	bay cất cánh; b) Sân bay dự bị trên đường bay là sân bay mà tại đó tàu bay có thể hạ cánh sau khi gặp tình huống khẩn nguy hoặc bất thường trong quá trình bay đường dài; c) Sân bay dự bị hạ cánh là sân bay mà tàu bay có thể đến khi không thể hoặc không nên hạ cánh tại sân bay dự định hạ cánh.	to land at the aerodrome of intended landing where the necessary services and facilities are available, where aircraft performance requirements can be met and which is operational at the expected time of use. Alternate aerodromes include the following: <i>Take-off alternate.</i> An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should this become necessary shortly after take-off and it is not possible to use the aerodrome of departure. <i>En-route alternate.</i> An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land in the event that a diversion becomes necessary while en route. <i>Destination alternate.</i> An alternate aerodrome at which an aircraft would be able to land should it become either impossible or inadvisable to
--	--	---

		land at the aerodrome of intended landing.
7. Sử dụng vùng trời linh hoạt là quá trình phối hợp giữa các cơ quan quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự trong quá trình quản lý vùng trời cấp chiến lược, quản lý vùng trời trước khi sử dụng và sử dụng vùng trời nhằm nâng cao khả năng thông qua của vùng trời và hiệu quả khai thác bay.	36. <i>Sử dụng vùng trời linh hoạt</i> là quá trình phối hợp giữa các cơ quan quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự trong quá trình quản lý vùng trời cấp chiến lược, quản lý vùng trời trước khi sử dụng và sử dụng vùng trời nhằm nâng cao khả năng thông qua của vùng trời và hiệu quả khai thác bay.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
	37. <i>Tàu bay không người lái (Unmanned Aircraft - UA)</i> là tàu bay được thiết kế để hoạt động mà không có người lái trên tàu bay. Hệ thống tàu bay không người lái (UAS) bao gồm tàu bay không người lái, đài điều khiển và các liên kết điều khiển và chỉ huy cần thiết.	Bổ sung thuật ngữ
	38. <i>Tĩnh không sân bay</i> là phạm vi không gian xung quanh sân bay mà trên nó không được có chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn cất, hạ cánh của tàu bay. Tĩnh không sân bay có các bề mặt giới hạn chướng ngại vật phù hợp với cấp sân bay.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	39. <i>Tĩnh không các trận địa quản lý, bảo vệ</i>	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP

	vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không là phạm vi không gian (bề mặt giới hạn chướng ngại vật) được xác định phù hợp với vị trí đặt và tính năng các trang thiết bị, nhằm bảo đảm không có chướng ngại vật gây mất an toàn và ảnh hưởng đến việc bắn, phóng, thu, phát sóng vô tuyến của các trạm địa quản lý vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	
8. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia là cơ quan quản lý, điều hành bay trực thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay trong toàn quốc, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.	40. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia là cơ quan quản lý, điều hành bay trực thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay trong toàn quốc, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
9. Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực là cơ quan quản lý, điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm.	41. Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực là cơ quan quản lý, điều hành bay của Quân chủng Phòng không - Không quân, có nhiệm vụ tổng hợp các hoạt động bay, tổ chức dự báo, thông báo, điều hành và quản lý các hoạt động bay; phối hợp hiệp đồng, thông báo, điều chỉnh các kế hoạch hoạt động bay trong khu vực trách nhiệm.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP

10. Trung tâm kiểm soát đường dài là cơ sở được thiết lập nhằm thực hiện nhiệm vụ kiểm soát các chuyến bay có kiểm soát trong khu vực trách nhiệm.	42. <i>Trung tâm kiểm soát đường dài là cơ sở được thiết lập nhằm thực hiện nhiệm vụ kiểm soát các chuyến bay có kiểm soát trong khu vực trách nhiệm.</i>	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
11. Trung tâm quản lý luồng không lưu là cơ sở được thiết lập nhằm mục đích quản lý hoạt động bay hàng ngày trong khu vực trách nhiệm; phối hợp với cơ quan quản lý, điều hành bay liên quan bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho các hoạt động bay; điều chỉnh các hoạt động bay, đảm bảo luồng không lưu được an toàn, thông suốt bằng cách sử dụng tối đa năng lực điều hành bay phù hợp với lưu lượng bay trong từng khu vực cụ thể và năng lực điều hành bay đã được công bố.	43. <i>Trung tâm quản lý luồng không lưu là cơ sở được thiết lập nhằm mục đích quản lý hoạt động bay hàng ngày trong khu vực trách nhiệm; phối hợp với cơ quan quản lý, điều hành bay liên quan bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho các hoạt động bay; điều chỉnh các hoạt động bay, đảm bảo luồng không lưu được an toàn, thông suốt bằng cách sử dụng tối đa năng lực điều hành bay phù hợp với lưu lượng bay trong từng khu vực cụ thể và năng lực điều hành bay đã được công bố.</i>	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP
	44. <i>Quản lý không lưu (ATM) là việc quản lý hoạt động bay và vùng trời một cách năng động, tích hợp, bao gồm: các dịch vụ không lưu; khai thác, sử dụng vùng trời và quản lý luồng không lưu thông qua việc cung cấp các cơ sở và dịch vụ đồng nhất nhằm đảm bảo an toàn, tiết kiệm và hiệu quả.</i>	Bổ sung định nghĩa theo ICAO: <i>Air traffic management (ATM).</i> The dynamic, integrated management of air traffic and airspace including air traffic services, airspace management and air traffic flow management — safely, economically and efficiently

		— through the provision of facilities and seamless services in collaboration with all parties and involving airborne and groundbased functions.
	45. <i>Quản lý độ cao chương ngại vật hàng không</i> là việc thực hiện các công việc: Chấp thuận độ cao công trình, kiểm tra, giám sát, di dời các vật thể, công bố, thông báo độ cao các chương ngại vật cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan nhằm bảo đảm an toàn cho mọi hoạt động bay, hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam.	Bổ sung định nghĩa phù hợp với thực tế
	46. <i>Quy tắc bay bằng mắt (Visual Flight Rules - VFR)</i> là tập hợp các quy định cho phép tổ lái điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết đủ tốt để tổ lái có thể nhìn thấy đường đi của tàu bay.	Bổ sung định nghĩa theo quy định của ICAO và phù hợp với thực tế VFR. The symbol used to designate the visual flight rules.
	47. <i>Quy tắc bay bằng thiết bị (Instrument Flight Rules - IFR)</i> là tập hợp các quy định điều chỉnh hoạt động bay trong điều kiện thời tiết không cho phép bay bằng mắt thường.	Bổ sung định nghĩa theo quy định của ICAO và phù hợp với thực tế IFR. The symbol used to designate the instrument flight rules.
	48. <i>Vật dễ gây</i> là một vật có khối lượng nhỏ	Kế thừa quy định tại Nghị

	được thiết kế dễ gãy, dễ uốn, dễ biến hình nhằm giảm thiểu nguy hiểm cho tàu bay khi có va chạm.	định số 32/2016/NĐ-CP
	49. <i>Vùng kiểm soát tại sân bay (Control Zone - CTR)</i> là một vùng trời có kiểm soát, kéo dài từ bề mặt trái đất lên tới một giới hạn xác định trên cao.	Bổ sung định nghĩa theo quy định của ICAO <i>Control zone.</i> A controlled airspace extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit.
	50. <i>Vùng thông báo bay (Flight information region)</i> là một vùng trời có kích thước xác định trong đó cung cấp dịch vụ thông báo bay và báo động.	Phù hợp với Điều của Luật HKDD
	51. <i>Vùng trời sân bay</i> là khu vực trên không có giới hạn ngang và giới hạn cao phù hợp với đặc điểm của từng sân bay; phục vụ cho tàu bay cất cánh, hạ cánh, bay chờ trên sân bay.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	52. <i>Vùng phụ cận khuyết tĩnh không sườn của sân bay</i> là khu vực có địa hình, địa vật phức tạp hoặc ảnh hưởng bởi khu vực cấm bay, hạn chế bay không thể thiết lập phương thức bay vòng lượn hoặc hạ, cất cánh.	Kế thừa quy định tại Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	53. <i>Sân bay</i> là khu vực xác định trên mặt đất, mặt nước thuộc cảng hàng không để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và	- Bổ sung định nghĩa phù hợp với Luật HKDD 2025 - Kế thừa quy định tại

	di chuyển, bao gồm: a) Sân bay đang sử dụng; b) Sân bay dự kiến xây dựng trong quy hoạch, được xác định trong hệ thống sân bay toàn quốc; c) Bãi cất hạ cánh là khu vực được xác định dùng cho trực thăng cất hạ cánh; d) Đường sân bay là đoạn đường giao thông lưỡng dụng (đường lưỡng dụng), được xác định có thể dùng cho tàu bay cất, hạ cánh khi cần thiết; đ) Dải cất hạ cánh mặt nước là khu vực mặt nước trên biển, sông, hồ được xác định dùng cho thủy phi cơ cất, hạ cánh.	Nghị định số 32/2016/NĐ-CP
	<i>54. Theo mục đích sử dụng, sân bay được phân thành các loại sau:</i> a) Sân bay quân sự là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự; b) Sân bay dùng chung là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự và dân dụng.	
12. Vùng trời cho hoạt động hàng không chung bao gồm khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; đường hàng không và vùng trời sân bay.		
Chương II TỔ CHỨC, SỬ DỤNG VÙNG TRỜI	Chương II TỔ CHỨC, KHAI THÁC VÀ SỬ DỤNG VÙNG TRỜI	

Điều 4. Tổ chức vùng trời phục vụ hoạt động bay 1. Tổ chức vùng trời Việt Nam phục vụ cho hoạt động bay dân dụng bao gồm: a) Vùng trời sân bay dân dụng, sân bay dùng chung; b) Đường hàng không; c) Khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; d) Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa dành cho tàu bay dân dụng; đ) Phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý; e) Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay. 2. Tổ chức vùng trời phục vụ các hoạt động khác bao gồm: a) Vùng trời sân bay quân sự, các không vực, đường bay hoạt động quân sự; b) Khu vực cấm bay; c) Khu vực hạn chế bay; d) Khu vực nguy hiểm; đ) Khu vực trách nhiệm sẵn sàng chiến đấu của các Sư đoàn không quân.		Nội dung này đã được quy định tại Điều 40 Luật HKDD
Điều 9. Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, công bố khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay	Điều 4: Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ và công bố khu vực cấm bay, hạn chế bay,	- Cụ thể hóa Điểm d, khoản 2. Điều 40 của Luật HKDD.

1. Bộ Quốc phòng thống nhất với Bộ Giao thông vận tải việc thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay nhằm mục đích bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn xã hội; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định. 2. Trong trường hợp quyết định cấm bay hoặc hạn chế bay tạm thời, Bộ Tổng Tham mưu thông báo ngay cho Quân chủng Phòng không - Không quân, Cục Hàng không Việt Nam và Trung tâm quản lý luồng không lưu; các quyết định trên có hiệu lực ngay. Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho các cơ quan, đơn vị có liên quan để phối hợp tổ chức triển khai thực hiện; Trung tâm Thông báo tin tức hàng không phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đã được thiết lập, hủy bỏ. 3. Cục Hàng không Việt Nam thông báo cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), các cơ quan, đơn vị có liên quan và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đã được thiết lập, điều chỉnh và hủy bỏ theo quy định tại Khoản 1 Điều này. Điều 10. Xác định và công bố khu vực nguy hiểm	nguy hiểm. 1. Bộ Quốc phòng chủ trì việc thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực cấm bay khi có ý kiến thống nhất của Bộ Xây dựng, Bộ Công an nhằm mục đích bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn xã hội; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định. 2. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng. 3. Bộ Quốc phòng quyết định thiết lập khu vực hạn chế bay tạm thời, cấm bay tạm thời, khu vực nguy hiểm tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; hiệu lực của việc thiết lập các khu vực này thực hiện theo các nguyên tắc về khai thác, sử dụng vùng trời linh hoạt quy định tại Điều 10; Đồng thời thông báo cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện. 4. Thông tin về hoạt động của các khu vực nguy hiểm, hạn chế đã được thiết lập, công bố và các hành động yêu cầu phải	- Dự thảo đảm bảo kế thừa nghị định 125 trong đó Bộ Quốc phòng là cơ quan chủ trì thực hiện (sau khi thống nhất với Bộ Xây dựng, Bộ Công an) và thẩm quyền ban hành là Thủ tướng Chính phủ. Việc bổ sung thêm Bộ Công an để đảm bảo thống nhất với các hoạt động bay của lực lượng vũ trang (bao gồm Bộ Công an). - Ngoài ra việc điều chỉnh này nhằm mục đích sử dụng linh hoạt vùng trời. Việc thiết lập khu vực cấm bay, hạn chế bay, nguy hiểm tạm thời sẽ đảm bảo mục đích thiết lập vì an ninh quốc phòng và các yêu cầu thực tế khác cũng như để linh hoạt sử dụng vùng trời và đảm bảo cho công tác phối hợp, hiệp đồng giữa các cơ quan quân sự và HKDD bao gồm các mốc thời gian được quy định tại điều này để đảm bảo công tác phối hợp hiệp đồng và triển khai thực hiện - Các nội dung này còn làm
---	---	--

1. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu về khu vực nguy hiểm tối thiểu hai mươi bốn (24) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm. 2. Thông báo về khu vực nguy hiểm nêu tại Khoản 1 Điều này bao gồm các thông tin sau đây: a) Hoạt động gây nguy hiểm; b) Vị trí xác định theo hệ tọa độ WGS-84; c) Giới hạn ngang, giới hạn cao; d) Thời gian có hiệu lực của khu vực nguy hiểm; đ) Cảnh báo đối với hoạt động bay; e) Những thông tin phải bảo đảm bí mật	được Cục Tác chiến thông báo cho Trung tâm Quản lý luồng không lưu ít nhất 07 ngày trước ngày hoạt động, trừ trường hợp khẩn cấp. Đồng thời thông báo ngay cho Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động - Bộ Công an, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam - Bộ Xây dựng để triển khai thực hiện. 5. Cục Tác chiến xác định và thông báo cho Trung tâm quản lý luồng không lưu khu vực cấm bay tạm thời, khu vực hạn chế bay tạm thời và khu vực nguy hiểm tạm thời tối thiểu bốn mươi tám (48) giờ trước khi có hoạt động có khả năng gây nguy hiểm cho hoạt động bay. Trong trường hợp khẩn cấp xảy ra tác chiến phòng không, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực phải thông báo ngay cho Trung tâm kiểm soát đường dài có liên quan và Trung tâm quản lý luồng không lưu; Trung tâm quản lý luồng không lưu thông báo ngay cho Trung tâm điều hành khai thác của các hãng hàng không qua điện thoại và Trung tâm Thông báo tin tức hàng không để phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy	rõ các khu vực cấm bay (P), hạn chế (R) và nguy hiểm (D) đã được công bố trên AIP và các khu vực nguy hiểm được thiết lập tạm thời do ảnh hưởng của một hoạt động nào đó (như bắn tên lửa). Việc công bố hoạt động của các khu vực P, R, D đã được công bố trên AIP tuân thủ theo quy định tại Doc 10066, Chương 6, Điểm 6.1.4.3; - Tham chiếu đến phần 73, mục 14 CFR về Special Use Airspace của Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA).
--	---	---

an ninh quốc gia (nếu có); g) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay. 3. Trung tâm quản lý luồng không lưu tiến hành các biện pháp đảm bảo an toàn bay và thông báo ngay cho Cục Hàng không Việt Nam, các cơ quan, đơn vị liên quan; Trung tâm Thông báo tin tức hàng không phát Điện văn thông báo hàng không (NOTAM) phù hợp về khu vực nguy hiểm đã được thiết lập quy định tại Khoản 1 Điều này.	hiểm. 6. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam là đơn vị chủ trì đánh giá ảnh hưởng của các khu vực cấm bay, hạn chế bay, khu vực nguy hiểm đến hoạt động hàng không dân dụng sau khi nhận đầy đủ thông tin từ các cơ quan liên quan, đồng thời phải báo cáo Cục HKVN để phát hành thông báo tin tức hàng không theo quy định 7. Thông tin khu vực nguy hiểm tạm thời bao gồm: a) Hoạt động gây nguy hiểm; b) Vị trí của hoạt động được xác định theo hệ tọa độ WGS-84; c) Giới hạn ngang, giới hạn cao; d) Thời gian có hiệu lực của khu vực nguy hiểm tạm thời; đ) Cảnh báo đối với hoạt động bay; e) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); g) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay. 8. Thông tin khu vực hạn chế tạm thời do có các điều kiện giới hạn hoạt động hàng không dân dụng bao gồm: a) Giới hạn ngang, giới hạn cao;	
--	---	--

	b) Thời gian có hiệu lực của khu vực hạn chế tạm thời; c) Cảnh báo đối với hoạt động bay; d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); đ) Điều kiện phải đáp ứng đối với hoạt động hàng không dân dụng để được hoạt động trong khu vực hạn chế tạm thời. e) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay. 9. Thông tin khu vực cấm tạm thời bao gồm: a) Giới hạn ngang, giới hạn cao; b) Thời gian có hiệu lực của khu vực cấm tạm thời; c) Cảnh báo đối với hoạt động bay; d) Những thông tin phải bảo đảm bí mật an ninh quốc gia (nếu có); đ) Các điều kiện cần thiết khác để đảm bảo an toàn hoạt động bay. 10. Cục Hàng không Việt Nam công bố thông tin về khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm. Cục Tác chiến và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam thông báo về các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời.	
--	---	--

Chưa có	Điều 5: Hoạt động của tàu bay hàng không dân dụng trong khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay. 1. Tàu bay khi vi phạm vào khu vực cấm bay nếu không chấp hành huấn lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ Không lưu sẽ bị áp dụng biện pháp cưỡng chế, buộc phải hạ cánh xuống sân bay gần nhất hoặc sân bay được chỉ định. Tổ lái có trách nhiệm khai rõ lý do vi phạm và chịu trách nhiệm pháp lý về những vi phạm. 2. Hoạt động hàng không dân dụng trong khu vực hạn chế bay phải đáp ứng các điều kiện về phép bay khi thực hiện trong thời gian khu vực hạn chế đó có hoạt động. 3. Bộ Quốc phòng quy định việc quản lý khu vực cấm bay và khu vực hạn chế bay sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Công an và Bộ Xây dựng.	Bổ sung mới: để triển khai Triển khai Điều 39, 40 Luật HKDD. Đáp ứng các quy tắc được quy định tại Annex 2 về việc cưỡng chế tàu bay vi phạm khu vực cấm bay. Ngoài ra, cho phép tàu bay HKDD hoạt động trong các khu vực hạn chế bay sau khi có phép bay của cơ quan có thẩm quyền nhằm đảm bảo tính pháp lý và tối ưu hóa việc sử dụng vùng trời cũng như linh hoạt sử dụng khi cần thiết.
Điều 8. Vùng trời sân bay 1. Vùng trời sân bay được xác định cho một hoặc nhiều sân bay; được thiết lập trên cơ sở các yếu tố sau đây: a) Bảo đảm an toàn cho hoạt động bay ở	Điều 6. Vùng trời sân bay dùng chung 1. Vùng trời sân bay dùng chung được thiết lập cho một hoặc nhiều sân bay để bảo đảm an toàn cho hoạt động cất cánh, hạ cánh, bay chờ và bay trong khu vực lân cận sân bay. Giới hạn của vùng trời sân bay dùng chung	Bổ sung mới: Để triển khai quy định được giao tại Điều 40 của Luật HKDD. Bổ sung thêm cơ quan thống nhất ý kiến là Bộ Công an để phù hợp với hoạt

trong và xung quanh khu vực sân bay; b) Nhu cầu cất cánh, hạ cánh của các loại tàu bay khai thác; c) Phương pháp, trang bị, thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát; d) Phù hợp với đặc điểm của từng sân bay. 2. Giới hạn vùng trời sân bay được xác định tại Quy chế bay trong khu vực sân bay.	và các quy tắc hoạt động trong đó được quy định trong Quy chế bay tại khu vực sân bay. 2. Bộ Xây dựng chủ trì việc thiết lập, quản lý, tổ chức khai thác vùng trời sân bay dùng chung khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an.	động bay của lực lượng vũ trang. Nội dung này đã kế thừa và điều chỉnh nội dung so với Điều 8 nghị định 125 để phù hợp với điều kiện thực tế, định hướng phát triển HKDD cũng như công tác đảm bảo an ninh quốc phòng.
Điều 3. Giải thích thuật ngữ 13. Vùng trời không lưu là vùng trời có giới hạn xác định, được chỉ định theo thứ tự bằng chữ cái A, B, C, D, E, F và G, trong đó việc cung cấp dịch vụ không lưu và quy tắc bay được quy định cho từng loại chuyển bay cụ thể, bao gồm: a) Vùng trời không lưu loại A là vùng trời chỉ cho phép thực hiện chuyển bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (sau đây gọi chung là chuyển bay IFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau; b) Vùng trời không lưu loại B là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay theo quy tắc bay bằng mắt (sau	Điều 7. Vùng trời hàng không dân dụng Vùng trời hàng không dân dụng theo quy định của ICAO như sau: 1. Vùng trời không lưu loại A là vùng trời chỉ cho phép thực hiện chuyển bay theo quy tắc bay bằng thiết bị (sau đây gọi chung là chuyển bay IFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau; 2. Vùng trời không lưu loại B là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay theo quy tắc bay bằng mắt (sau đây gọi chung là chuyển bay VFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau;	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP và cập nhật bổ sung phù hợp với quy định của ICAO tại Phụ ước 11 về Dịch vụ không lưu (mục 2.6)

đây gọi chung là chuyển bay VFR); các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với nhau; c) Vùng trời không lưu loại C là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR và được thông báo về chuyển bay VFR khác; d) Vùng trời không lưu loại D là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và được thông báo về chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được thông báo về các chuyển bay khác; đ) Vùng trời không lưu loại E là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác; các chuyển bay được thông báo về các chuyển bay khác theo điều kiện thực tế; vùng trời	3. Vùng trời không lưu loại C là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR và được thông báo về chuyển bay VFR khác; 4. Vùng trời không lưu loại D là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; chuyển bay IFR được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác và được thông báo về chuyển bay VFR; chuyển bay VFR được thông báo về các chuyển bay khác; 5. Vùng trời không lưu loại E là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ điều hành bay và được điều hành phân cách với chuyển bay IFR khác; các chuyển bay được thông báo về các chuyển bay khác theo điều kiện thực tế; vùng trời không lưu loại E không được sử dụng như là vùng trời có kiểm soát; 6. Vùng trời không lưu loại F là vùng trời	
--	---	--

không lưu loại E không được sử dụng như là vùng trời có kiểm soát; e) Vùng trời không lưu loại F là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu; g) Vùng trời không lưu loại G là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu	cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay IFR được cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu; 7. Vùng trời không lưu loại G là vùng trời cho phép thực hiện chuyển bay IFR và chuyển bay VFR; các chuyển bay được cung cấp dịch vụ thông báo bay nếu có yêu cầu.	
Điều 13. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay 1. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay là khu vực kiểm soát trên không, mặt đất, bao gồm khu vực kiểm soát mặt đất, khu vực kiểm soát tại sân bay, khu vực kiểm soát tiếp cận, khu vực kiểm soát đường dài và khu vực tư vấn không lưu. 2. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay có giới hạn và được xác định trên cơ sở các yếu tố sau đây: a) Bảo đảm cung cấp đầy đủ thông tin cho tàu bay hoạt động; b) Kiểu loại và mật độ hoạt động bay;	Điều 8. Khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm và phân loại khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP và cập nhật bổ sung thêm “Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động” phù hợp với thực tế.

c) Đặc điểm địa hình và điều kiện khí tượng khu vực; d) Hoạt động của các đơn vị quản lý, điều hành bay dân dụng và quân sự. 3. Căn cứ vào dịch vụ không lưu và loại quy tắc bay, khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không được phân loại theo vùng trời không lưu loại A, B, C, D, E, F, G. 4. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm và phân loại khu vực trách nhiệm kiểm soát trên không sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.		
Điều 5. Đường hàng không 1. Đường hàng không bao gồm đường hàng không quốc tế, đường hàng không nội địa, được thiết lập trên cơ sở: a) Nhu cầu giao lưu hàng không quốc tế; b) Yêu cầu hoạt động bay nội địa; c) Yêu cầu, khả năng cung cấp các dịch vụ	Điều 9. Đường hàng không 1. Đường hàng không được thiết lập trên cơ sở: a) Nhu cầu giao lưu hàng không quốc tế; b) Yêu cầu hoạt động bay dân dụng; c) Yêu cầu, khả năng cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, bảo đảm an ninh, an	Kế thừa quy định tại Nghị định 125/2015/NĐ-CP và cập nhật bổ sung phù hợp với quy định của ICAO và thực tế của Việt Nam

bảo đảm hoạt động bay, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; d) Yêu cầu, khả năng quản lý và bảo vệ vùng trời; bảo đảm quốc phòng và an ninh quốc gia; đ) Phù hợp với quy hoạch phát triển ngành hàng không dân dụng Việt Nam và kế hoạch không vận của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO). 2. Đường hàng không nội địa được ký hiệu bằng các chữ H, J, Q, T, V, Y, Z, W và đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập. 3. Đường hàng không quốc tế được ký hiệu bằng các chữ A, B, G, L, M, N, P, R và đánh số thứ tự bằng chữ số Ả Rập. Điều 6. Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, công bố đường hàng không 1. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng xây dựng phương án thiết lập, hủy bỏ đường hàng không; đề xuất với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) sửa đổi kế hoạch không vận khu vực đối với đường hàng không quốc tế. 2. Trên cơ sở phương án quy định tại Khoản 1 Điều này, Bộ Quốc phòng chủ trì trình Thủ tướng Chính phủ quyết định thiết lập, hủy bỏ đường hàng không.	toàn hàng không; d) Yêu cầu, khả năng quản lý và bảo vệ vùng trời; bảo đảm quốc phòng và an ninh quốc gia; đ) Phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng, chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay của Việt Nam 2. Đường hàng không được thiết lập nhằm đảm bảo yêu cầu điều phối luồng hoạt động bay để cung cấp dịch vụ không lưu. 3. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng phương án, thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, quản lý, khai thác, sử dụng đường hàng không đảm bảo linh hoạt, tối ưu khai thác sau khi có ý kiến thống nhất với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. Đối với đường hàng không quốc tế, Nhà chức trách Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đề xuất với ICAO sửa đổi kế hoạch bảo đảm hoạt động bay khu vực. 4. Đường hàng không quốc tế và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái A, B, G, R và chữ số từ 1 tới 999. 5. Đường hàng không quốc tế và là đường hàng không dẫn đường khu vực (RNAV) được ký hiệu bằng chữ cái L, M, N, P và chữ số từ 1 tới 999.	
---	---	--

3. Bộ Giao thông vận tải xác định, điều chỉnh thông số chi tiết các đường hàng không đã được thiết lập trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng. 4. Cục Hàng không Việt Nam công bố thông số chi tiết của các đường hàng không được thiết lập, điều chỉnh và việc hủy bỏ đường hàng không trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam. Điều 7. Nguyên tắc sử dụng đường hàng không 1. Đường hàng không quốc tế được sử dụng cho chuyến bay quốc tế và chuyến bay nội địa. Đường hàng không nội địa được sử dụng cho chuyến bay nội địa. 2. Bộ Giao thông vận tải quyết định việc sử dụng thường xuyên đường hàng không nội địa cho các chuyến bay quốc tế khi có nhu cầu, sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và thông báo ngay cho Bộ Công an. 3. Cơ quan cấp phép bay quy định tại các Khoản 1, 2, 3 Điều 14 của Nghị định này cho phép các chuyến bay quốc tế sử dụng đường hàng không nội địa trên cơ sở ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến và Cục Hàng không Việt Nam.	6. Đường hàng không quốc nội và không phải dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái H, J, V, W và chữ số từ 1 tới 999. 7. Đường hàng không quốc nội và là đường hàng không dẫn đường khu vực được ký hiệu bằng chữ cái Q, T, Y, Z và chữ số từ 1 tới 999. 8. Trên cơ sở thỏa thuận khu vực hoặc quy định của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, một số chữ cái được bổ sung thêm vào sau ký hiệu cơ bản theo quy định: a) Chữ cái F để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu; b) Chữ cái G để xác định đường hàng không hoặc một phần đường hàng không chỉ cung cấp dịch vụ thông báo bay. 9. Trong trường hợp áp dụng, một chữ cái bổ sung sẽ được thêm vào làm tiền tố trước ký hiệu cơ bản theo quy định: a) Chữ cái K để xác định đường hàng không ở độ cao thấp được thiết lập chủ yếu để sử dụng cho tàu bay trực thăng; b) Chữ cái S để chỉ đường hàng không được thiết lập dành riêng cho tàu bay siêu âm trong quá trình tăng tốc, giảm tốc và trong khi bay siêu âm.	
--	--	--

	10. Cục Hàng không Việt Nam công bố đường hàng không và các thông tin liên quan khác trong AIP Việt Nam.	
Chưa có	Điều 10. Khai thác, sử dụng vùng trời 1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời giữa hoạt động bay dân dụng, quân sự và Không quân Công an nhân dân phải được thực hiện trên cơ sở nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt, nhằm tối ưu hóa việc sử dụng tài nguyên vùng trời quốc gia, có tính tới sự hài hòa giữa phát triển kinh tế và bảo đảm an ninh quốc phòng trên cơ sở thống nhất giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ Xây dựng. 2. Bộ Xây dựng chủ trì trên cơ sở thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công An, thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên và các quy trình hoạt động tiêu chuẩn (SOPs), phối hợp ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời (bao gồm việc kích hoạt các khu vực hạn chế và các đường bay có điều kiện) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật để quản lý vùng trời linh hoạt theo các cấp độ phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Phối hợp trong	Bổ sung mới: để triển khai quy định được giao tại Điều 40 Luật HKDD Việc quy định sử dụng vùng trời linh hoạt làm cơ sở để các đơn vị quản lý và sử dụng vùng trời thiết lập cơ chế phối hợp và cách thức triển khai phù hợp theo từng cấp độ (<i>cấp chiến lược, cấp tiền chiến thuật, cấp chiến thuật</i>). Việc xây dựng cụ thể kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP - Airspace Use Plan), Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật hàng ngày (UUP - Updated Airspace Use Plan) nhằm cụ thể việc sử dụng vùng trời tương ứng giữa các đơn vị đối với các cấu trúc vùng trời linh hoạt cũng như cấp độ phối hợp.

	việc tổ chức, thiết kế cấu trúc vùng trời và đường bay. b) Cấp tiền chiến thuật (Cấp 2): Phối hợp phân bổ vùng trời hàng ngày dựa trên nhu cầu hoạt động dự kiến của dân dụng và lực lượng vũ trang. c) Cấp chiến thuật (Cấp 3): Phối hợp điều hành để xử lý các thay đổi đột xuất và đảm bảo phân cách an toàn giữa các hoạt động bay. 3. Cục Tác chiến và Trung tâm Quản lý luồng không lưu có trách nhiệm kịp thời thông báo cho nhau trong trường hợp việc sử dụng vùng trời của hàng không dân dụng và lực lượng vũ trang trong các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm và các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời có kết thúc sớm hơn so với dự kiến hoặc thu gọn phạm vi hoạt động hoặc không thực hiện nữa. 4. Cấu trúc vùng trời linh hoạt bao gồm: a) Các đường hàng không có điều kiện. b) Các khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời. 5. Danh mục các đường hàng không có điều kiện: a) Đường hàng không có điều kiện Loại 1:	
--	---	--

	Là các đường hàng không có tính chất ổn định tương đối, đã được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP). Trong các khoảng thời gian cụ thể đã được công bố, các hãng hàng không có thể sử dụng các đường hàng không này khi lập kế hoạch bay. b) Đường hàng không có điều kiện loại 2: Đây là các đường hàng không không mang tính ổn định. Các chuyến bay chỉ có thể lập kế hoạch đi qua đường hàng không có điều kiện loại 2 nếu đường bay này được công bố là "có thể sử dụng" trong Kế hoạch sử dụng vùng trời (AUP) và Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP) hàng ngày. c) Xử lý cấp chiến thuật khi các đường hàng không và đường hàng không có điều kiện không khả dụng: Nếu các điều kiện thực tế cho phép, Trung tâm kiểm soát đường dài đề xuất, Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, các Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực quyết định để thiết lập các đường hàng không có điều kiện tạm thời, không thuộc hai loại nêu trên, phục vụ giải quyết tình huống điều hành bay theo thời gian thực.	
Chưa c	Điều 11: Kế hoạch sử dụng vùng trời	Bổ sung mới, quy định nội

	(AUP) Kế hoạch sử dụng vùng trời bao gồm tối thiểu các thông tin sau: 1. Danh sách các Đường hàng không có điều kiện: a) Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay được phép sử dụng cho hoạt động bay dân dụng; b) Xác định các đường bay hoặc đoạn đường bay bị đóng do ảnh hưởng của hoạt động quân sự. 2. Danh sách các Khu vực quản lý vùng trời tạm thời: a) Các Khu vực cấm, hạn chế, nguy hiểm tạm thời do cơ quan quân sự thiết lập; b) Thời gian hoạt động (Giờ bắt đầu, Giờ kết thúc); c) Giới hạn độ cao (Mức bay thấp nhất, Mức bay cao nhất); d) Cơ quan chịu trách nhiệm kiểm soát.	dung Kế hoạch sử dụng vùng trời hàng ngày (AUP - Airspace Use Plan) nhằm cụ thể việc sử dụng vùng trời tương ứng giữa các đơn vị đối với các cấu trúc của vùng trời linh hoạt với các điều kiện sử dụng cũng như cấp độ phối hợp.
Điều 11. Vùng trời cho hoạt động hàng không chung 1. Cục Tác chiến chủ trì trình Tổng tham mưu trưởng quyết định thiết lập khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không		

chung theo đề nghị của Cục Hàng không Việt Nam. 2. Trên cơ sở quyết định nêu tại Khoản 1 Điều này, Cục Hàng không Việt Nam công bố khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; quản lý việc tổ chức điều hành và khai thác các hoạt động bay hàng không chung; phê duyệt phương án khai thác và quản lý hoạt động bay, phương thức bay, phương án khai thác khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung; chỉ định cơ sở điều hành bay dân dụng thích hợp. 3. Mọi hoạt động bay trong khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung chịu sự chỉ huy, điều hành và chủ trì hiệp đồng của cơ sở điều hành bay dân dụng được chỉ định. Các Trung tâm quản lý điều hành bay khu vực có trách nhiệm thông báo, hiệp đồng về các hoạt động bay quân sự và các hoạt động của các tàu bay công vụ khác có ảnh hưởng đến vùng trời cho hoạt động hàng không chung tới cơ sở điều hành bay dân dụng được chỉ định. Các cơ quan trực tiếp thực hiện nhiệm vụ quản lý, điều hành bay có trách nhiệm tổ chức ký kết và thực hiện theo văn bản hiệp đồng bảo đảm an toàn bay.		
---	--	--

4. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân xác định và công bố phương thức liên lạc chung đối với hoạt động bay trong vùng trời cho khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung.		
Chưa có	Điều 12. Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (Updated Airspace Use Plan - UUP) 1. Trong quá trình thực hiện kế hoạch (giai đoạn chiến thuật), nếu có sự thay đổi về trạng thái vùng trời so với AUP đã công bố, các đơn vị có trách nhiệm ban hành Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (UUP). 2. UUP được ban hành để hủy bỏ việc kích hoạt các khu vực hạn chế quân sự sớm hơn dự kiến nhằm giải phóng vùng trời cho dân dụng hoặc để thông báo các hạn chế đột xuất. UUP có hiệu lực ngay lập tức thay thế nội dung tương ứng trong AUP.	Bổ sung mới, quy định nội dung Tại điều 11 quy định về Kế hoạch sử dụng vùng trời, tuy nhiên để đảm bảo tính linh hoạt khi có sự thay đổi liên quan cần phải xây dựng Kế hoạch sử dụng vùng trời cập nhật (Updated Airspace Use Plan - UUP) để duy trì sự liên tục, hiệu quả của việc sử dụng vùng trời cho các hoạt động bay.
Chương V QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY	Chương III QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY TẠI SÂN BAY	
Điều 27. Quy chế bay trong khu vực	Điều 13. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung	Kế thừa nghị định 125/2015/NĐ-CP và chỉnh

sân bay 1. Quy chế bay trong khu vực sân bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Nguyên tắc chung; b) Thuyết minh sân bay; c) Khu vực sân bay; d) Bảo đảm phương tiện thông tin, kỹ thuật vô tuyến và chiếu sáng; đ) Bảo đảm khí tượng và thông báo hoạt động của chim; e) Quản lý, điều hành bay; g) Thực hành bay; h) Quy tắc phục hồi định hướng trong khu vực sân bay; i) Công tác tìm kiếm, cứu nạn và khẩn nguy sân bay; k) Các phụ lục liên quan. 2. Thẩm quyền ban hành Quy chế bay trong khu vực sân bay: a) Quy chế bay trong khu vực sân bay dân dụng của cảng hàng không nội địa do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến,	1. Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất với Cục Hàng không Việt Nam, Bộ tư lệnh cảnh sát cơ động. 2. Cục Hàng không Việt Nam thiết lập vùng trời, phương thức bay, phương thức điều hành khai thác sân bay dùng chung và công bố trên tập tin tức hàng không.	sửa bổ sung phù hợp với thực tế và yêu cầu nhiệm vụ
---	--	--

Quân chủng Phòng không - Không quân; b) Quy chế bay trong khu vực sân bay dân dụng của cảng hàng không quốc tế do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân; c) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không nội địa do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân; trừ trường hợp quy định tại Điểm d Khoản này; d) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không nội địa do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì quản lý, có hoạt động bay huấn luyện, sẵn sàng chiến đấu thường xuyên do Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Cục Hàng không Việt Nam; đ) Quy chế bay trong khu vực sân bay dùng chung của cảng hàng không quốc tế do Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam ban hành sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến, Quân chủng Phòng không - Không quân; e) Quy chế bay trong khu vực sân bay		
---	--	--

quân sự do Sư đoàn trưởng Sư đoàn không quân hoặc Hiệu trưởng Trường Sĩ quan không quân biên soạn, trình Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân ban hành sau khi có ý kiến của Cục Hàng không Việt Nam.		
Điều 31. Khai thác hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay 1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu bay. 2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến khai thác hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay phải tuân thủ quy trình vận hành, khai thác hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay.	Điều 14. Hoạt động bay tại sân bay 1. Người lái tàu bay có trách nhiệm tuân thủ các quy định về hoạt động bay trong quá trình cất cánh, hạ cánh và lăn trên khu di chuyển tại sân bay. 2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động bay tại sân phải tuân thủ quy trình vận hành, hoạt động bay dân dụng trong khu vực sân đỗ, đường lăn, đường cất hạ cánh và vùng trời sân bay.	Kế thừa nghị định 125/2015/NĐ-CP và chỉnh sửa bổ sung phù hợp với thực tế và yêu cầu nhiệm vụ
Chương III CẤP PHÉP BAY	Chương IV CẤP PHÉP BAY Mục 1 QUY ĐỊNH CHUNG	
Điều 14. Thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay 1. Cục Lãnh sự cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay quy định tại Điểm a Khoản 2 Điều 81 Luật	Điều 15. Thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay 1. Cục Lãnh sự thuộc Bộ Ngoại giao cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ của	Sửa đổi, bổ sung: Quy định này được xây dựng nhằm cụ thể hóa khoản 2 Điều 81 Luật Hàng không dân dụng

Hàng không dân dụng Việt Nam được sửa đổi, bổ sung theo Khoản 18 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. 2. Cục Tác chiến cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay quy định tại Điểm b Khoản 2 Điều 81 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được sửa đổi, bổ sung theo Khoản 18 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. 3. Cục Hàng không Việt Nam cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay quy định tại Điểm c Khoản 2 Điều 81 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam được sửa đổi, bổ sung theo Khoản 18 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Trường hợp chuyến bay thực hiện một phần trong đường hàng không, hoạt động bay đặc biệt trong đường hàng không, Cục Hàng không Việt Nam cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến. 4. Vào ngày nghỉ, ngày lễ, ngoài giờ hành chính hoặc trong trường hợp cấp thiết, Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay cho các chuyến bay sau	nước ngoài chở người đứng đầu Nhà nước, cơ quan lập pháp, Chính phủ các nước thực hiện chuyến thăm cấp nhà nước, thăm chính thức, thăm làm việc, thăm cá nhân tại Việt Nam và chuyến bay làm nhiệm vụ hộ tống, tiền trạm hoặc chuyến bay liên quan đến chuyến bay chuyên cơ đó. 2. Cục Tác chiến thuộc Bộ Quốc phòng cấp phép bay cho: a) Chuyến bay của tàu bay quân sự thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam; b) Chuyến bay của tàu bay quân sự tham gia tìm kiếm, cứu nạn trong vùng thông báo bay của Việt Nam hoặc trong khu vực do Việt Nam đảm nhiệm; c) Chuyến bay của tàu bay dân dụng vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh theo quy định tại khoản 3 Điều 61 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; d) Chuyến bay hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam trong vùng trời hoặc một phần trong vùng trời quy định tại các điểm c, d và đ khoản 2 Điều 40 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. 3. Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động thuộc Bộ Công an cấp phép bay cho chuyến bay của tàu bay công vụ của Bộ Công an.	Việt Nam năm 2025, bảo đảm phân định rõ thẩm quyền giữa các cơ quan nhà nước trong cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo tính chất dân sự, quân sự, công an và ngoại giao của chuyến bay. Việc quy định cụ thể thẩm quyền của Cục Lãnh sự, Cục Tác chiến, Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động và Cục Hàng không Việt Nam khắc phục tình trạng chồng chéo trong thực tiễn áp dụng, bảo đảm thống nhất quản lý nhà nước. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không làm tăng chi phí tuân thủ của tổ chức, cá nhân.
---	---	---

đây: a) Chuyển bay chuyên chở thợ máy, động cơ, trang bị, thiết bị phục vụ, sửa chữa tàu bay hỏng hóc hoặc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi của tàu bay bị hỏng hóc; b) Chuyển bay tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, y tế, cứu hộ; c) Chuyển bay nội địa chuyển sân; chuyển bay kiểm tra kỹ thuật; d) Chuyển bay của tàu bay công vụ Việt Nam; đ) Sửa đổi các nội dung sau đây của phép bay: Đường hàng không, điểm bay ra, bay vào vùng trời Việt Nam; thay đổi tàu bay vì lý do phi thương mại; thay đổi tàu bay vì lý do thương mại đối với chuyển bay nội địa; thay đổi sân bay cất cánh, hạ cánh ngoài lãnh thổ Việt Nam đối với các chuyển bay qua vùng trời Việt Nam. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm giám sát việc thực hiện cấp phép bay theo ủy quyền. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo các nội dung phép bay được cấp, sửa đổi, hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan ngay	4. Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng cấp phép bay cho: a) Chuyển bay hoạt động bay dân dụng trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung, bao gồm chuyển bay của tàu bay dân dụng tham gia tìm kiếm, cứu nạn, và không thuộc phạm vi quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này; b) Chuyển bay chuyên cơ của Việt Nam do các hãng hàng không của Việt Nam thực hiện; c) Chuyển bay chuyên cơ của nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại khoản 1 Điều này; d) Chuyển bay đi, đến Việt Nam chở vật liệu phóng xạ xuất, nhập khẩu ra, vào Việt Nam sau khi được Bộ Khoa học, công nghệ và môi trường cấp giấy phép xuất, nhập khẩu vật liệu phóng xạ. 5. Cục Hàng không Việt Nam ủy quyền cho Trung tâm quản lý luồng không lưu cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay trong một số trường hợp ngoài giờ hành chính theo quy định như sau: a) Chuyển bay chuyên chở thợ máy, động cơ, trang bị, thiết bị phục vụ, sửa chữa tàu bay hỏng hóc; chuyển bay vận chuyển hành	
--	---	--

sau khi cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay và trước giờ dự kiến thực hiện chuyến bay hoặc giờ vào vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý đối với các chuyến bay qua vùng trời Việt Nam. 5. Trường hợp cấp thiết để bảo đảm an toàn bay, kiểm soát viên không lưu đang trực tiếp điều hành chuyến bay có quyền cấp hiệu lệnh thay đổi kế hoạch bay cho tàu bay đang bay. Cơ sở trực tiếp điều hành chuyến bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực có liên quan về việc cấp hiệu lệnh cho chuyến bay. 6. Các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm thông báo công khai đầu mối và địa chỉ cơ quan tiếp nhận đơn đề nghị cấp phép bay. 7. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Ngoại giao và Bộ Quốc phòng quy định trình tự, thủ tục cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay đối với các chuyến bay theo quy định tại Khoản 1, 2, 3 Điều này.	khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi của tàu bay bị hỏng hóc hoặc chuyển sân để có tàu bay phục vụ mục đích này; chuyến bay khai thác trở lại sau khi chuyển hướng sân bay hạ, cất cánh (divert) do thời tiết, kỹ thuật, nhân đạo; chuyến bay khai thác trở lại sau khi khắc phục sự cố kỹ thuật. b) Chuyến bay tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, y tế, cứu hộ; c) Chuyến bay nội địa chuyên sân; chuyến bay kiểm tra kỹ thuật; d) Chuyến bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phục vụ mục đích công vụ; đ) Chuyến bay vì mục đích nhân đạo; e) Sửa đổi các nội dung sau đây của phép bay: Đường hàng không; thay đổi tàu bay vì lý do phi thương mại; thay đổi tàu bay vì lý do thương mại đối với chuyến bay nội địa; thay đổi sân bay cất cánh, hạ cánh ngoài lãnh thổ Việt Nam đối với các chuyến bay qua vùng trời Việt Nam; thay đổi số hiệu chuyến bay. 6. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn thực hiện việc cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền, bao gồm thời gian ủy quyền; quy trình cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay theo ủy quyền. Cục Hàng không Việt Nam có	
--	--	--

	trách nhiệm giám sát việc thực hiện cấp phép bay theo ủy quyền. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thông báo các nội dung phép bay được cấp, sửa đổi, hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia và các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu liên quan ngay sau khi cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay và trước giờ dự kiến thực hiện chuyến bay hoặc giờ vào vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý đối với các chuyến bay qua vùng trời Việt Nam. 7. Trường hợp cấp thiết để bảo đảm an toàn bay, kiểm soát viên không lưu đang trực tiếp điều hành chuyến bay có quyền cấp hiệu lệnh thay đổi kế hoạch bay cho tàu bay đang bay. Cơ sở trực tiếp điều hành chuyến bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Trung tâm Quản lý điều hành bay khu vực có liên quan về việc cấp hiệu lệnh cho chuyến bay đó.	
Chưa có	Điều 16. Công bố địa chỉ cơ quan cấp phép bay Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm công bố địa chỉ tiếp nhận đề nghị cấp phép bay gồm các thông tin sau: 1. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ; 2. Phương thức tiếp nhận (trực tiếp, trực	Bổ sung mới: Quy định nhằm chuẩn hóa hình thức, phương thức tiếp nhận hồ sơ đề nghị cấp phép bay, bảo đảm phù hợp với yêu cầu cải cách thủ tục hành chính và chuyển đổi số trong hoạt động quản lý nhà nước. Việc cho phép nộp hồ sơ

	tuyên); 3. Thời gian làm việc.	qua phương thức điện tử giúp giảm thời gian, chi phí đi lại cho tổ chức, cá nhân, không phát sinh nghĩa vụ mới.
Chưa có	Mục 2 CẤP, SỬA ĐỔI, HỦY BỎ PHÉP BAY CỦA CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM	
Điều 15. Đơn đề nghị cấp phép bay 1. Người khai thác tàu bay, người vận chuyển hoặc người được ủy quyền (sau đây gọi chung là người đề nghị cấp phép bay) gửi đơn đề nghị cấp phép bay đến cơ quan cấp phép bay quy định tại các Khoản 1, 2, 3 Điều 14 của Nghị định này. 2. Đơn đề nghị cấp phép bay trừ các chuyến bay nêu tại Khoản 3 và Khoản 4 Điều này bao gồm các nội dung sau đây: a) Tên, địa chỉ bưu điện, địa chỉ điện tín của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; b) Kiểu loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, số hiệu đăng ký, quốc tịch tàu bay và trọng lượng cất cánh tối đa; c) Hành trình bay; d) Đường hàng không; điểm bay vào, bay ra vùng trời Việt Nam; đ) Ngày thực hiện chuyến bay; thời gian dự kiến cất cánh, hạ cánh hoặc thời gian dự kiến	Điều 17. Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay 1. Người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển hoặc người được ủy quyền (sau đây gọi chung là người đề nghị cấp phép bay) gửi đề nghị cấp phép bay đến cơ quan cấp phép bay theo các Mẫu về Đề nghị cấp phép bay thường lệ đi/đến Việt Nam quy định tại các Phụ lục 11 kèm theo Nghị định này. 2. Khi muốn thay đổi nội dung phép bay đã được cấp, người đề nghị cấp phép bay gửi đề nghị sửa đổi phép bay đến cơ quan cấp phép bay và chỉ được thực hiện chuyến bay sau khi có được xác nhận của cơ quan cấp phép bay. Đề nghị sửa đổi phép bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Số phép bay đã cấp; c) Chi tiết đề nghị sửa đổi phép bay đã cấp.	Bổ sung mới: Quy định cụ thể các thông tin cần thiết trong hồ sơ đề nghị cấp phép bay nhằm bảo đảm cơ quan cấp phép có đủ cơ sở xem xét, quyết định, đồng thời tránh yêu cầu phát sinh thêm giấy tờ ngoài quy định. Nội dung này kế thừa quy định hiện hành, chỉ sắp xếp, chuẩn hóa lại cho rõ ràng, minh bạch.

bay qua điểm bay vào, bay ra vùng trời Việt Nam (thời gian được tính là hai mươi bốn (24) giờ trong ngày và là giờ quốc tế UTC); e) Mục đích của chuyến bay; g) Số lượng ghế và trọng tải cung ứng. 3. Đối với chuyến bay hoạt động hàng không chung, người đề nghị cấp phép bay phải nộp đơn đề nghị cấp phép bay bao gồm các nội dung quy định tại Điểm a, b, e và g của Khoản 2 Điều này và các nội dung sau đây: a) Hành trình bay; khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung; đường hàng không hoặc đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; b) Thời gian thực hiện phép bay. 4. Đơn đề nghị cấp phép bay đối với phương tiện bay siêu nhẹ bao gồm các nội dung quy định tại Khoản 2 Điều này và các nội dung sau đây: a) Sân bay cất cánh, hạ cánh hoặc vị trí của phương tiện bay siêu nhẹ (tọa độ WGS-84); b) Thời gian hoạt động (giờ, ngày, tháng, năm); c) Độ cao tối đa, độ cao tối thiểu; d) Đường bay, hướng bay của phương tiện bay siêu nhẹ;	3. Người đề nghị cấp phép bay tự chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của các thông tin, tài liệu của chuyến bay. 4. Quy định tại Điều này không áp dụng đối với các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, việc triển khai do Cục Hàng không Việt Nam thực hiện theo thông báo nhiệm vụ chuyên cơ của cơ quan có thẩm quyền.	
---	---	--

đ) Đặc điểm nhận dạng; e) Trang bị, thiết bị thông tin liên lạc; g) Những điểm lưu ý khác. 5. Người đề nghị cấp phép bay tự chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của các thông tin, tài liệu của chuyến bay.		
Điều 17. Nội dung phép bay 1. Nội dung phép bay, trừ trường hợp quy định tại Khoản 2 và Khoản 3 Điều này bao gồm: a) Tên, địa chỉ của người được cấp phép bay; tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay; b) Số phép bay được cấp; c) Kiểu loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, số hiệu đăng ký và quốc tịch của tàu bay; d) Hành trình bay; đ) Đường hàng không; điểm bay vào, bay ra vùng trời Việt Nam; e) Thời gian dự kiến cất, hạ cánh hoặc thời gian dự kiến bay qua các điểm bay ra, bay vào vùng trời Việt Nam (thời gian được tính là hai mươi bốn (24) giờ trong ngày và là giờ quốc tế UTC); g) Mục đích của chuyến bay; h) Giá trị thời gian thực hiện của phép bay; i) Chỉ định cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm	Điều 18. Nội dung phép bay 1. Nội dung phép bay thuộc thẩm quyền cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Hàng không Việt Nam: a) Tên, địa chỉ của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; địa chỉ thanh toán; b) Lịch bay; c) Loại hình khai thác hoặc mục đích của chuyến bay; d) Thông tin về tàu bay; đ) Hiệu lực phép bay; e) Các quy định khác của phép bay. 2. Nội dung nêu tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam	Sửa đổi, bổ sung: Quy định về nội dung phép bay được xây dựng trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành, đồng thời rà soát, sắp xếp và chuẩn hóa các thông tin chủ yếu nhằm bảo đảm thống nhất trong quản lý và điều hành hoạt động bay. Việc quy định rõ các nội dung cơ bản của phép bay giúp cơ quan quản lý, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác tàu bay có căn cứ thống nhất để tổ chức thực hiện, hạn chế cách hiểu và áp dụng khác nhau trong thực tiễn. Quy định này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không bổ sung thêm thông tin ngoài các nội dung đã được yêu cầu trong hồ sơ

hoạt động bay (nếu cần thiết); k) Các quy định khác của phép bay. 2. Phép bay đối với chuyển bay hoạt động hàng không chung bao gồm các nội dung quy định tại các Điểm a, b, c, d, g, h và i Khoản 1 Điều này và các nội dung sau đây: a) Khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung; đường hàng không hoặc đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; b) Trang bị, thiết bị thông tin liên lạc. 3. Phép bay đối với phương tiện bay siêu nhẹ bao gồm các nội dung quy định tại các Điểm a, b, c, g, h và i Khoản 1 Điều này và các nội dung sau đây: a) Sân bay cất cánh, hạ cánh hoặc vị trí của phương tiện bay siêu nhẹ (tọa độ WGS-84); b) Thời gian hoạt động (giờ, ngày, tháng, năm); c) Độ cao tối đa, độ cao tối thiểu; d) Đường bay, hướng bay của phương tiện bay siêu nhẹ; đ) Đặc điểm nhận dạng; e) Trang bị, thiết bị thông tin liên lạc; g) Những điểm lưu ý khác.		đề nghị cấp phép bay; đồng thời góp phần nâng cao tính minh bạch và khả năng giám sát việc thực hiện phép bay.
Chưa có	Điều 19. Hồ sơ đề nghị cấp phép bay	Bổ sung mới: Quy định này

	thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam 1. Đơn đề nghị. 2. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi, đến của hãng hàng không nước ngoài: a) Quyền vận chuyển hàng không được Cục Hàng không Việt Nam cấp đối với hãng hàng không khai thác đường bay mới; b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp đối với tàu bay lần đầu tiên khai thác đi, đến Việt Nam; c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 3. Đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ đi đến của hãng hàng không Việt Nam: a) Quyền vận chuyển hàng không đối với các chuyến bay quốc tế được Cục Hàng không Việt Nam cấp đối với hãng hàng không khai thác đường bay mới; b) Đối với tàu bay lần đầu tiên khai thác đi, đến Việt Nam: Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC), Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam	nhằm cụ thể hóa thành phần hồ sơ đề nghị cấp phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam theo hướng đầy đủ, rõ ràng và thống nhất, bảo đảm phù hợp với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và thực tiễn quản lý hoạt động bay. Thành phần hồ sơ được quy định trên cơ sở kế thừa các yêu cầu đang áp dụng, không bổ sung giấy tờ mới, không đặt ra yêu cầu phát sinh đối với tổ chức, cá nhân. Việc quy định rõ hồ sơ giúp hạn chế tình trạng yêu cầu bổ sung thông tin ngoài quy định, tạo thuận lợi cho người khai thác tàu bay trong quá trình thực hiện thủ tục, đồng thời nâng cao trách nhiệm và tính minh bạch của cơ quan tiếp nhận, giải quyết hồ sơ.
--	--	--

	cấp trong trường hợp khai thác tàu bay thuê có tổ bay; c) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 4. Đối với chuyển vận tải hàng không thương mại không thường lệ đi, đến: a) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp; Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) được Cục Hàng không Việt Nam cấp trong trường hợp hãng hàng không Việt Nam khai thác tàu bay thuê có tổ bay; b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay nước ngoài (FAOC) đối với hãng hàng không nước ngoài; c) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC) do Nhà chức trách quốc gia đăng ký tàu bay cấp; Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay; Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực trong trường hợp tàu bay khai thác không nằm trong các Giấy chứng nhận nêu tại điểm a, b khoản này. d) Điện văn xác nhận giờ đi, đến cảng hàng không Việt Nam (slot). 5. Các chuyến bay đi, đến không phải là	
--	--	--

	vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay đăng ký quốc tịch nước ngoài: a) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực; b) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay. 6. Các chuyến bay đi, đến không phải là vận tải hàng không thương mại đối với tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, trừ các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung: a) Văn bản chấp thuận của Cục Hàng không Việt Nam về việc đưa tàu bay thuê vào khai thác tại Việt Nam đối với chuyến bay ra, vào Việt Nam theo hợp đồng thuê tàu bay. b) Thông báo của Cục Hàng không Việt Nam về việc đưa tàu bay mua vào khai thác tại Việt Nam đối với chuyến bay ra, vào Việt Nam theo hợp đồng mua tàu bay. 7. Đối với chuyến bay bay qua lãnh thổ của Việt Nam, người đề nghị cấp phép bay gửi đơn đề nghị cấp phép bay.	
Điều 16. Thời hạn nộp đơn đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay 1. Chậm nhất mười (10) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các	Điều 20. Thời hạn nộp đơn đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam 1. Chuyến bay vận tải hàng không thương	Sửa đổi, bổ sung: Quy định về thời hạn nộp đề nghị và thời hạn cấp, sửa đổi phép bay được xây dựng nhằm

chuyến bay thường lệ. 2. Chậm nhất bảy (07) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các trường hợp sau đây: a) Chuyến bay thử nghiệm, biểu diễn, thao diễn, huấn luyện; b) Chuyến bay phục vụ nghiên cứu khoa học, kinh tế quốc dân, hoạt động văn hóa, thể thao, du lịch; c) Chuyến bay của tàu bay quân sự nước ngoài thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam. 3. Chậm nhất năm (05) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay trong các trường hợp sau đây: a) Chuyến bay chuyên cơ nước ngoài chở khách mời của Đảng, Nhà nước và chuyến bay làm nhiệm vụ hộ tống hoặc tiền trạm cho các chuyến bay chuyên cơ đó; chuyến bay chuyên cơ khác của nước ngoài và các chuyến bay hộ tống hoặc tiền trạm cho chuyến bay chuyên cơ đó; b) Chuyến bay quốc tế thuê chuyến, tăng chuyến đến và đi từ Việt Nam; c) Chuyến bay của tàu bay công vụ nước ngoài không thuộc trường hợp quy định tại Khoản 2 Điều này.	mại không thường lệ bao gồm chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện và chuyến bay do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không không thường lệ thực hiện. 2. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay đi, đến và bay qua lãnh thổ Việt Nam a) Chậm nhất bảy (7) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các chuyến bay vận tải hàng không thương mại thường lệ. b) Chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không thường lệ do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại thường lệ thực hiện. c) Chậm nhất hai (02) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các chuyến bay các chuyến bay không phải là vận tải hàng không thương mại, không bao gồm các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam; d) Không áp dụng thời hạn đối với chuyến bay vận tải hàng không thương mại không	bảo đảm tính chủ động, minh bạch và khả thi trong tổ chức thực hiện, đồng thời phù hợp với đặc thù khai thác của các chuyến bay vận tải hàng không thương mại và các chuyến bay khác thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam. Các mốc thời gian được quy định cụ thể, rõ ràng, cơ bản kế thừa quy định hiện hành và thực tiễn áp dụng, không kéo dài thời gian giải quyết thủ tục hành chính, không làm phát sinh chi phí tuân thủ mới cho tổ chức, cá nhân; đồng thời tạo cơ sở pháp lý thống nhất cho việc phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong công tác cấp phép bay.
--	--	--

4. Chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay đối với các trường hợp sau đây: a) Chuyến bay không thường lệ qua vùng trời Việt Nam hoặc hạ cánh kỹ thuật tại Việt Nam; b) Chuyến bay được thực hiện theo quyết định của Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam; c) Chuyến bay được thực hiện theo hợp đồng thuê, mua, bán tàu bay; d) Chuyến bay chuyển sân bay quốc tế; đ) Chuyến bay phục vụ nhu cầu riêng của cơ quan, tổ chức, cá nhân. 5. Chậm nhất hai mươi bốn (24) giờ trước giờ dự kiến thực hiện phép bay đối với chuyến bay quy định tại Điểm c Khoản 4 Điều 14 của Nghị định này; chuyến bay vì mục đích nhân đạo; chuyến bay hoạt động hàng không chung khác. 6. Không áp dụng thời hạn trong các trường hợp sau đây: a) Chuyến bay trong tình thế cấp thiết; b) Chuyến bay quy định tại các Điểm a, b, d Khoản 4 Điều 14 của Nghị định này; c) Sửa đổi phép bay quy định tại Điểm đ	thường lệ do hãng hàng không kinh doanh vận tải hàng không thương mại không thường lệ thực hiện. đ) Không áp dụng thời hạn đối với các chuyến bay trong tình huống cấp thiết, các tình huống bất thường khác và đối với việc sửa đổi phép bay thuộc danh mục quy định tại khoản 5 Điều 15 của Nghị định này. 3. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn sau đây: a) Năm (05) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 Điều này; b) Hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm b khoản 2 Điều này; c) Một (01) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị đối với các trường hợp quy định tại điểm c và d khoản 2 Điều này; d) Cơ quan cấp phép bay giải quyết ngay cho người nộp đề nghị đối với trường hợp quy định tại điểm đ khoản 2 Điều này. 4. Trong trường hợp đề nghị cấp, sửa đổi phép bay được nộp không đúng thời hạn, cơ quan cấp phép bay xem xét các yếu tố về lý	
--	--	--

Khoản 4 Điều 14 của Nghị định này. 7. Thời hạn nộp đơn đề nghị cấp, sửa đổi phép bay đối với chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay hộ tống, tiền trạm, thực hiện theo quy định về bảo đảm chuyên cơ. 8. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đơn đề nghị trong thời hạn sau đây: a) Bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị đối với các trường hợp quy định tại Khoản 1 Điều này; b) Năm (05) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị đối với các trường hợp quy định tại Khoản 2 Điều này; c) Ba (03) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị đối với các trường hợp quy định tại Khoản 3 Điều này; d) Hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đơn đề nghị đối với các trường hợp quy định tại Khoản 4 Điều này; đ) Mười hai (12) giờ, kể từ thời điểm nhận đơn đề nghị đối với trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này; e) Cơ quan cấp phép bay, kiểm soát viên không lưu có trách nhiệm trả lời, cấp huấn lệnh thay đổi kế hoạch bay ngay cho người	do gửi chậm, tính chất, sự cần thiết của chuyến bay và các vấn đề liên quan khác để quyết định cấp hoặc từ chối cấp phép bay.	
---	--	--

nộp đơn đề nghị đối với trường hợp quy định tại Khoản 6 Điều này.

9. Trong trường hợp đơn đề nghị cấp, sửa đổi phép bay được nộp không đúng thời hạn, cơ quan cấp phép bay xem xét các yếu tố về lý do gửi đơn chậm, tính chất, sự cần thiết của chuyến bay và các vấn đề liên quan khác để quyết định cấp hoặc từ chối cấp phép bay.

10. Cơ quan cấp phép bay phải đảm bảo các điều kiện, hạn chế khai thác của vùng trời sân bay, đường hàng không, phương thức bay và các điều kiện để bảo đảm an toàn hoạt động bay được quy định tại Quy chế không lưu hàng không dân dụng, Quy chế bay trong khu vực sân bay và các chính sách được công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam khi cấp phép bay.

11. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn, đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không đối với hãng hàng không trước khi cấp phép bay cho chuyến bay vận chuyển hàng không đến và đi từ Việt Nam. Trong trường hợp có cơ sở về việc nhà chức trách hàng không nước ngoài không đảm bảo việc giám sát an toàn đối với hoạt động khai thác tàu bay của hãng hàng không liên quan theo tiêu chuẩn

của Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO), Cục Hàng không Việt Nam tổ chức đánh giá năng lực giám sát an toàn hàng không của nhà chức trách hàng không đó. Người đề nghị cấp phép bay phải nộp kèm theo đơn đề nghị cấp phép bay các tài liệu cần thiết theo yêu cầu của Cục Hàng không Việt Nam phục vụ cho việc đánh giá.		
Chưa có	Điều 21. Cấp phép bay trong các trường hợp khác thuộc thẩm quyền của Cục Hàng không Việt Nam 1. Các chuyến bay quốc tế đi, đến cảng hàng không nội địa a) Đối với cảng hàng không nội địa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay. b) Đối với chuyến bay quốc tế phục vụ nhu cầu, mục đích riêng của tổ chức, cá nhân đã làm thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế tại cảng hàng không quốc tế hạ cánh đầu tiên hoặc cất cánh cuối cùng từ cảng hàng không quốc tế Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam cấp phép bay sau khi	Bổ sung mới: Quy định này nhằm bao quát các trường hợp cấp phép bay đặc thù, phát sinh trong thực tiễn nhưng chưa được quy định cụ thể tại các điều khoản trước, bảo đảm không để khoảng trống pháp lý trong công tác quản lý nhà nước về hoạt động bay. Việc giao Cục Hàng không Việt Nam thực hiện cấp phép trong các trường hợp này phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền được giao theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không bổ sung nghĩa vụ đối với tổ chức, cá nhân; đồng

	kiểm tra khả năng tiếp thu của cảng hàng không nội địa dự kiến hạ cánh, cất cánh. c) Đối với cảng hàng không nội địa chưa có cơ sở hạ tầng, nguồn lực đảm bảo quy trình phục vụ chuyến bay quốc tế theo tài liệu khai thác sân bay, tài liệu khai thác công trình được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay trên cơ sở ý kiến đồng ý của Bộ Xây dựng cho phép sau khi thống nhất với Bộ Công an, Bộ Y tế, Bộ Tài chính về việc bảo đảm thực hiện thủ tục xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch y tế. Trong thời hạn 3 ngày làm việc kể từ ngày nhận được đề nghị cấp phép bay, Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Xây dựng. Trong thời hạn 15 ngày làm việc kể từ ngày nhận được báo cáo của Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Xây dựng có văn bản trả lời đồng ý hoặc không đồng ý cấp phép bay. Trong thời hạn 7 ngày làm việc kể từ ngày nhận được văn bản của Bộ Xây dựng, các cơ quan được hỏi ý kiến có trách nhiệm trả lời bằng văn bản. 2. Các chuyến bay khi tàu bay gặp sự cố kỹ thuật hoặc chưa có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc Giấy chứng nhận đủ điều kiện	thời tạo sự linh hoạt cần thiết cho công tác quản lý, bảo đảm yêu cầu an toàn, an ninh, quốc phòng và lợi ích công cộng.
--	---	---

	bay mất hiệu lực tạm thời a) Đối với tàu bay của người khai thác Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam xem xét cấp phép bay đặc biệt (Special Flight Permit hoặc Ferry Flight Permit) theo quy định của Bộ quy chế an toàn tàu bay hoặc xem xét cấp phép bay sau khi đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật, đánh giá tình trạng đủ điều kiện bay của tàu bay; b) Đối với tàu bay của người khai thác nước ngoài, Cục Hàng không Việt Nam chỉ cấp phép bay sau khi kiểm tra đánh giá hồ sơ khắc phục sự cố kỹ thuật và chuyến bay có phép bay đặc biệt của nhà chức trách quốc gia đăng ký tàu bay (nếu có). 3. Đối với các chuyến bay vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung khai thác bằng tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam, điện văn chấp thuận Kế hoạch bay không lưu (FPL) của Trung tâm quản lý luồng không lưu thuộc Tổng Công ty quản lý bay Việt Nam là phép bay theo quy định của Điều 2 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.	
Chưa có	Mục 3 CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC LÃNH SỰ	Bổ sung mới, quy định nội dung

Chưa có	Điều 22. Đề nghị cấp, sửa đổi phép bay của Cục Lãnh sự 1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Lãnh sự theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 15 (công bố địa chỉ) 2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.	Bổ sung mới: Quy định này nhằm cụ thể hóa thẩm quyền của Cục Lãnh sự trong việc tiếp nhận, xem xét đề nghị cấp, sửa đổi phép bay đối với các chuyến bay có yếu tố ngoại giao, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ được giao theo pháp luật về đối ngoại và hàng không dân dụng. Nội dung hồ sơ đề nghị được quy định theo hướng kế thừa quy định hiện hành, không bổ sung yêu cầu mới, bảo đảm thống nhất với các quy định về cấp phép bay của các cơ quan khác. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không làm tăng chi phí tuân thủ đối với tổ chức, cá nhân; đồng thời tạo cơ sở pháp lý rõ ràng cho việc phối hợp giữa cơ quan ngoại giao và cơ quan quản lý hàng không.
Chưa có	Điều 23. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền	Bổ sung mới: Quy định về thời hạn nộp đề nghị và thời hạn giải quyết hồ sơ của Cục Lãnh

	của Cục Lãnh sự 1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay đối với chuyến bay chuyên cơ chậm nhất ba (3) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. 2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.	sự được xây dựng nhằm bảo đảm tính minh bạch, thống nhất và chủ động trong tổ chức thực hiện, đồng thời phù hợp với đặc thù các chuyến bay ngoại giao. Các mốc thời gian được xác định trên cơ sở kế thừa quy định hiện hành và thực tiễn áp dụng, không kéo dài thời gian giải quyết thủ tục hành chính, không làm phát sinh chi phí tuân thủ mới cho tổ chức, cá nhân.
Chưa có	Điều 24. Nội dung phép bay của Cục Lãnh sự. 1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.	Bổ sung mới: Quy định này nhằm chuẩn hóa nội dung phép bay do Cục Lãnh sự cấp, bảo đảm thống nhất với các phép bay do các cơ quan có thẩm quyền khác cấp, đồng thời đáp ứng yêu cầu quản lý đối với các chuyến bay có yếu tố ngoại giao. Việc quy định rõ nội dung phép bay giúp thuận lợi cho công tác phối hợp điều hành bay, giám sát thực hiện và xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình khai thác.

Chưa có	Mục 4 CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA CỤC TÁC CHIẾN	
Chưa có	Điều 25. Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Cục Tác chiến. 1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Cục Tác chiến theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 15 (công bố địa chỉ) 2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.	Bổ sung mới: Quy định này được bổ sung nhằm làm rõ quy trình đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay đối với các chuyến bay thuộc thẩm quyền quân sự, bảo đảm phù hợp với yêu cầu quốc phòng, an ninh và đặc thù của hoạt động bay quân sự, chuyên dùng. Nội dung hồ sơ và trình tự thực hiện được quy định cụ thể, thống nhất, không bổ sung yêu cầu mới so với thực tiễn đang áp dụng. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không làm tăng chi phí tuân thủ của tổ chức, cá nhân.
Chưa có	Điều 26. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Cục Tác chiến 1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước	Bổ sung mới: Quy định này nhằm xác định rõ thời hạn nộp hồ sơ và thời hạn giải quyết của Cục Tác chiến, bảo đảm tính kịp thời, chủ động cho công tác tổ chức và điều hành

	ngày dự kiến thực hiện phép bay. 2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.	hoạt động bay quân sự, chuyên dùng, đồng thời thuận lợi cho việc phối hợp với hoạt động bay dân dụng. Các mốc thời gian được quy định phù hợp với thực tiễn, không kéo dài thời gian giải quyết và không phát sinh chi phí tuân thủ mới.
Chưa có	Điều 27. Nội dung phép bay của Cục Tác chiến. 1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.	Bổ sung mới: Quy định nhằm thống nhất nội dung phép bay do Cục Tác chiến cấp, bảo đảm đáp ứng yêu cầu quản lý, điều hành và giám sát hoạt động bay quân sự, chuyên dùng, đồng thời tạo thuận lợi cho công tác phối hợp với các cơ quan quản lý bay dân dụng. Quy định này mang tính chuẩn hóa, không phát sinh thủ tục hành chính mới.
	Mục 5 CẤP, SỬA ĐỔI PHÉP BAY CỦA BỘ TƯ LỆNH CẢNH SÁT CƠ ĐỘNG	
Chưa có	Điều 28. Đề nghị cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động.	Bổ sung mới: Quy định này được bổ sung nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý cho việc cấp, sửa

	1. Người khai thác tàu bay phải gửi đề nghị cấp phép đến Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động theo địa chỉ công bố tại khoản 2 Điều 15 (công bố địa chỉ) 2. Nội dung đề nghị cấp phép bay bao gồm các thông tin sau: a) Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; b) Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); c) Mục đích của chuyến bay; d) Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay.	đổi, hủy bỏ phép bay đối với các chuyến bay phục vụ nhiệm vụ bảo đảm an ninh, trật tự của lực lượng Cảnh sát cơ động. Thành phần hồ sơ, trình tự thực hiện được quy định tương tự các cơ quan có thẩm quyền khác, bảo đảm thống nhất trong hệ thống pháp luật và không đặt ra yêu cầu phát sinh đối với tổ chức, cá nhân.
Chưa có	Điều 29. Thời hạn nộp đề nghị, thời hạn cấp, sửa đổi phép bay thuộc thẩm quyền của Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động 1. Thời hạn nộp đề nghị mới, sửa đổi phép bay chậm nhất ba (03) ngày làm việc trước ngày dự kiến thực hiện phép bay. 2. Cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm xem xét, thông báo phép bay hoặc trả lời không đồng ý cấp phép cho người nộp đề nghị trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đề nghị.	Bổ sung mới: Quy định về thời hạn giải quyết hồ sơ của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động nhằm bảo đảm tính minh bạch, thống nhất và kịp thời trong tổ chức thực hiện, phù hợp với đặc thù các chuyến bay phục vụ nhiệm vụ an ninh, trật tự. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không tăng chi phí tuân thủ.

Chưa có	Điều 30. Nội dung phép bay của Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động. 1. Tên, địa chỉ bưu điện, thư điện tử của người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển; 2. Lịch bay: số hiệu chuyến bay; ngày khai thác; cảng hàng không dự kiến đi, đến; thời gian dự kiến đi, đến (giờ quốc tế UTC); 3. Mục đích của chuyến bay; 4. Loại tàu bay, số đăng ký tàu bay, quốc tịch tàu bay; 5. Hiệu lực phép bay.	Bổ sung mới: Quy định này nhằm chuẩn hóa nội dung phép bay do Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động cấp, bảo đảm thống nhất với hệ thống cấp phép bay chung, tạo thuận lợi cho công tác điều hành, giám sát và phối hợp giữa các cơ quan liên quan. Nội dung quy định mang tính kỹ thuật, không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không bổ sung nghĩa vụ cho tổ chức, cá nhân.
Chưa có	Mục 6 TRIỂN KHAI THỰC HIỆN PHÉP BAY	
Điều 18. Hiệu lực của phép bay: 1. Thời gian thực hiện của từng chuyến bay được xác định theo nội dung phép bay đã cấp. 2. Phép bay cho chuyến bay cất, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam có giá trị hiệu lực từ mười hai (12) giờ trước giờ dự kiến ghi trong phép bay đến hai mươi bốn (24) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh ghi trong phép bay. 3. Phép bay cho chuyến bay qua vùng trời	Điều 31. Hiệu lực phép bay 1. Giờ đi và đến dự kiến của từng chuyến bay được xác định theo nội dung phép bay đã cấp; người khai thác tàu bay, người vận chuyển không được cố ý xây dựng lịch bay có giờ đi, đến sai lệch so với giờ phép bay đã cấp. 2. Phép bay cho chuyến bay cất, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Việt Nam có giá trị hiệu lực từ mười hai (12) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến hai	Sửa đổi, bổ sung: Quy định về hiệu lực phép bay được xây dựng nhằm xác định rõ giá trị pháp lý và thời gian áp dụng của phép bay sau khi được cấp, tạo cơ sở thống nhất cho việc tổ chức thực hiện, giám sát và kiểm tra hoạt động bay. Nội dung quy định cơ bản kế thừa quy định hiện hành, đồng thời được rà soát, diễn

Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến ghi trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến ghi trong phép bay. 4. Giá trị hiệu lực của phép bay bao gồm cả phép bay cho chuyến bay từ sân bay dự bị đi sân bay đến hoặc sân bay khởi hành.	mười bốn (24) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm. 3. Phép bay cho chuyến bay qua lãnh thổ Việt Nam có giá trị hiệu lực trong phạm vi thời gian từ ba (03) giờ trước giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay đến bảy mươi hai (72) giờ sau giờ dự kiến cất, hạ cánh trong phép bay trong trường hợp chuyến bay bị chậm hoặc cất cánh sớm. 4. Giá trị hiệu lực của phép bay bao gồm cả phép bay cho chuyến bay từ sân bay dự bị đi sân bay đến hoặc sân bay khởi hành trong phép bay.	đạt lại theo hướng rõ ràng, dễ áp dụng, phù hợp với thực tiễn quản lý hoạt động bay tại Việt Nam. Quy định này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không bổ sung nghĩa vụ đối với tổ chức, cá nhân, góp phần bảo đảm tính minh bạch và ổn định trong quản lý nhà nước về hoạt động bay.
Điều 19. Sửa đổi, hủy bỏ phép bay 1. Cơ quan cấp phép bay có thể hủy bỏ phép bay vì lý do sau đây: a) An ninh, quốc phòng; b) An toàn, an ninh của chuyến bay; c) Trật tự và lợi ích công cộng; d) Bảo vệ lợi ích của Nhà nước; đ) Theo quy định của các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; e) Người đề nghị cấp phép bay cung cấp thông tin không trung thực, thực hiện phép	Điều 32. Từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay 1. Cơ quan cấp phép bay từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay vì lý do sau đây: a) An ninh, quốc phòng; b) An toàn, an ninh của chuyến bay; c) Trật tự và lợi ích công cộng; d) Bảo vệ lợi ích của Nhà nước; đ) Theo quy định của các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; e) Người đề nghị cấp phép bay cung cấp	Sửa đổi, bổ sung: Quy định về các trường hợp từ chối cấp phép bay, hủy bỏ phép bay nhằm cụ thể hóa trách nhiệm và thẩm quyền của cơ quan cấp phép trong việc bảo đảm an toàn, an ninh, quốc phòng và lợi ích công cộng. Nội dung quy định được xây dựng trên cơ sở kế thừa các trường hợp đang được áp dụng trong thực tiễn, đồng thời sắp xếp, hệ

bay không đúng theo nội dung phép bay, không thanh toán đầy đủ các loại giá, phí điều hành bay vào hoặc bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý và các loại phí khác theo quy định hoặc có những hành vi lừa dối khác. 2. Khi muốn thay đổi nội dung phép bay đã được cấp, người đề nghị cấp phép bay nộp đơn đề nghị sửa đổi phép bay đến cơ quan cấp phép bay và chỉ được thực hiện chuyến bay sau khi có được xác nhận của cơ quan cấp phép bay. Đơn đề nghị sửa đổi phép bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Tên, địa chỉ bưu điện, địa chỉ điện tín của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; b) Số phép bay đã cấp và ngày cấp phép bay; c) Chi tiết đề nghị sửa đổi phép bay đã cấp. 3. Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép.	thông tin không trung thực, thực hiện phép bay không đúng theo nội dung phép bay, không thanh toán đầy đủ các loại giá, phí điều hành bay vào hoặc bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý và các loại phí khác theo quy định hoặc có những hành vi lừa dối khác. 2. Người đề nghị cấp phép bay phải thông báo cho cơ quan cấp phép bay trước thời hạn dự kiến thực hiện chuyến bay trong trường hợp hủy chuyến bay đã được cấp phép.	thống hóa lại cho rõ ràng, tránh trùng lặp và bảo đảm thống nhất với các quy định của pháp luật có liên quan. Quy định không đặt ra điều kiện mới, không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không làm tăng chi phí tuân thủ của tổ chức, cá nhân; đồng thời tạo cơ sở pháp lý minh bạch cho việc áp dụng trong thực tiễn.
Điều 20. Gửi phép bay 1. Các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho người đề nghị cấp phép bay. 2. Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi	Điều 32. Gửi phép bay 1. Các cơ quan cấp phép bay có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho người đề nghị cấp phép bay. 2. Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự, Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động có trách nhiệm gửi ngay	Sửa đổi, bổ sung: Quy định này nhằm làm rõ trách nhiệm của cơ quan cấp phép trong việc gửi phép bay đến các cơ quan, đơn vị liên quan để tổ chức thực hiện và

hoặc hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam và Trung tâm quản lý luồng không lưu. 3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia và Trung tâm quản lý luồng không lưu. 6. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm xem xét và thông báo việc chấp thuận thông báo bay cho người gửi thông báo bay.	phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam và Trung tâm quản lý luồng không lưu. 3. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm gửi ngay phép bay đã cấp, sửa đổi hoặc hủy bỏ cho Trung tâm quản lý luồng không lưu và các cảng vụ hàng không khu vực.	phối hợp điều hành hoạt động bay. Việc quy định cụ thể hình thức và đối tượng nhận phép bay giúp bảo đảm thông tin được truyền đạt đầy đủ, kịp thời, phục vụ công tác quản lý, giám sát và điều hành bay. Quy định mang tính kỹ thuật, không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không bổ sung nghĩa vụ cho tổ chức, cá nhân
Điều 21. Thủ tục nhận thông báo bay đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý 1. Người khai thác tàu bay, người vận chuyển hoặc người được ủy quyền đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý (sau đây gọi là người gửi thông báo bay), gửi thông báo bay cho Trung tâm quản lý luồng không lưu trong thời hạn sau đây: a) Hai mươi (20) ngày trước ngày dự kiến thực hiện chuyến bay đối với chuyến bay thường lệ; b) Một (01) giờ trước giờ dự kiến thực hiện	Điều 34. Thủ tục thông báo bay đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý 1. Đối với chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý mà không bay vào lãnh thổ Việt Nam: Người khai thác tàu bay thực hiện thủ tục Thông báo bay thay vì thủ tục đề nghị cấp phép bay. Thủ tục Thông báo bay được thực hiện thông qua việc nộp Kế hoạch bay không lưu (FPL) tới cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định tại Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) Việt Nam.	Sửa đổi, bổ sung: Quy định này được bổ sung nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý cho việc quản lý các chuyến bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý, phù hợp với thông lệ quốc tế và các nghĩa vụ của Việt Nam theo Công ước Chicago. Thủ tục thông báo bay được quy định theo hướng rõ ràng, thống nhất, tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân thực hiện, đồng thời bảo đảm yêu cầu quản lý nhà

chuyến bay đối với chuyến bay không thường lệ. 2. Thông báo bay bao gồm các nội dung sau đây: a) Tên, địa chỉ bưu điện, địa chỉ điện tín của người khai thác tàu bay, người vận chuyển; b) Kiểu loại tàu bay, số hiệu chuyến bay, số hiệu đăng ký, quốc tịch tàu bay và trọng lượng cất cánh tối đa; c) Hành trình bay hoặc khu vực bay; d) Đường hàng không; điểm bay vào, bay ra vùng thông báo bay; đ) Ngày thực hiện chuyến bay; thời gian dự kiến bay qua điểm bay vào, bay ra vùng thông báo bay (thời gian được tính là hai mươi bốn (24) giờ trong ngày và là giờ quốc tế UTC); e) Mục đích của chuyến bay. 3. Đối với hoạt động bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý, người gửi thông báo bay phải nộp sơ đồ bay kèm theo thông báo bay quy định tại Khoản 2 Điều này. 4. Thông báo bay đối với phương tiện bay siêu nhẹ bao gồm các nội dung quy định tại Khoản 2 Điều này và các nội dung sau đây: a) Vị trí phương tiện bay siêu nhẹ tọa độ	2. Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn quy trình nhận thông báo bay. 3. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm xem xét và thông báo việc chấp thuận thông báo bay cho người gửi thông báo bay.	nước về an toàn, an ninh và điều hành bay. Quy định không làm phát sinh thủ tục hành chính mới, không làm tăng chi phí tuân thủ, bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp và thống nhất của hệ thống pháp luật.
---	--	---

WGS-84; b) Thời gian hoạt động (giờ, ngày, tháng, năm); c) Độ cao tối đa; d) Đường bay, hướng bay của phương tiện bay siêu nhẹ; đ) Đặc điểm nhận dạng; e) Trang bị, thiết bị thông tin liên lạc; g) Những điểm lưu ý khác. 5. Người gửi thông báo bay tự chịu trách nhiệm về tính trung thực, chính xác của các thông tin, tài liệu của chuyến bay.		
	Chương V QUY TẮC BAY Mục 1 ÁP DỤNG QUY TẮC BAY	
Chưa có	Điều 35. Phạm vi áp dụng quy tắc bay 1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam và Vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải tuân thủ các quy tắc bay do pháp luật Việt Nam quy định. 2. Khi hoạt động trong vùng trời thuộc chủ quyền của quốc gia khác, tàu bay mang quốc tịch và đăng ký Việt Nam phải tuân	- Phù hợp với quy định tại phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 2: Áp dụng quy tắc bay, mục 2.1) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm

	thủ các quy tắc bay do quốc gia đó công bố; trường hợp các quy tắc bay của Việt Nam và của quốc gia sở tại có điểm khác nhau, thì ưu tiên áp dụng quy tắc bay của quốc gia có chủ quyền đối với vùng trời đang bay qua.	hoạt động bay
Chưa có	Điều 36. Nguyên tắc áp dụng quy tắc bay 1. Khi hoạt động trong vùng trời Việt Nam và trong FIR do Việt Nam quản lý, tổ lái phải áp dụng quy tắc bay quy định tại Nghị định này. 2. Khi đang bay hoặc đang hoạt động trên khu vực hoạt động tại sân bay, tổ lái phải tuân theo quy tắc bay tổng quát. 3. Ngoài quy định tại khoản 2 Điều này, tổ lái phải tuân theo một trong các quy tắc sau: a) VFR; b) IFR. 4. Trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, tổ lái có thể chọn hoặc khi kiểm soát viên không lưu yêu cầu bay theo IFR.	- Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 2: Áp dụng qui tắc bay, mục 2.2) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 37. Trách nhiệm của người chỉ huy tàu bay 1. Người chỉ huy tàu bay phải đảm bảo mọi hoạt động của tàu bay phù hợp với quy tắc	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 2: Áp dụng qui tắc bay, mục 2.3)

	bay theo quy định. Trong tình huống khẩn nguy, để đảm bảo an toàn, người chỉ huy tàu bay có thể thực hiện khác với quy tắc bay này, nhưng phải thông báo ngay cho cơ sở ATS và phải chịu trách nhiệm về quyết định của mình. 2. Trước khi bay, người chỉ huy tàu bay phải biết các số liệu liên quan đến chuyến bay. Đối với chuyến bay IFR, trước khi bay người chỉ huy tàu bay phải nghiên cứu tin tức khí tượng hiện tại và các bản tin dự báo, lưu ý tới yêu cầu về nhiên liệu và chuẩn bị phương án dự bị cho trường hợp chuyến bay không thể thực hiện được theo kế hoạch bay.	- Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 38. Thẩm quyền của người chỉ huy tàu bay Người chỉ huy tàu bay có thẩm quyền cao nhất đối với tàu bay khi đang bay.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 2: Áp dụng qui tắc bay, mục 2.4) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.
Chưa có	Điều 39. Sử dụng các chất kích thích. Nhân viên hàng không thực hiện các công việc liên quan trực tiếp đến an toàn không	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 2: Áp dụng qui

	được thực hiện nhiệm vụ khi đang chịu tác động của bất kỳ chất tác động tâm thần nào dẫn đến suy giảm khả năng làm việc. Nghiêm cấm mọi hành vi sử dụng chất tác động tâm thần gây tác hại dưới mọi hình thức đối với các đối tượng nêu trên.	tắc bay, mục 2.5) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Mục 2 QUY TẮC BAY TỔNG QUÁT	
Chưa có	Điều 40. Bảo vệ người và tài sản 1. Tổ lái không được điều khiển tàu bay một cách cẩu thả hoặc khinh suất gây nguy hiểm cho tính mạng hoặc tài sản của người khác. 2. Tàu bay không được bay trên các khu vực đông dân trù khi cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cơ quan có thẩm quyền. 3. Mục bay đường dài của chuyến bay hay một phần của chuyến bay được diễn tả bằng: a) Mục bay, đối với chuyến bay được thực hiện từ mục bay thấp nhất sử dụng được trở lên hoặc trên độ cao chuyển tiếp (nếu có); b) Độ cao, đối với chuyến bay được thực hiện dưới mục bay thấp nhất sử dụng được hoặc từ độ cao chuyển tiếp trở xuống (nếu có).	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.1) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	4. Tàu bay đang bay không được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống. Trường hợp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ cứu nguy trong tình thế khẩn nguy hoặc các nhiệm vụ bay khác vì lợi ích công cộng, tàu bay được xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống theo chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp. 5. Tổ lái không được điều khiển tàu bay kéo bất cứ một tàu bay hoặc vật nào khác, trừ khi thực hiện phù hợp với những điều kiện do cơ quan có thẩm quyền quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp. 6. Trừ tình huống khẩn nguy, việc nhảy dù, thả dù phải được thực hiện theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp. 7. Tàu bay chỉ được bay nhào lộn theo các điều kiện do Bộ Quốc phòng quy định, theo huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở ATS thích hợp. 8. Tàu bay chỉ được bay tốp khi có thỏa thuận trước giữa những người chỉ huy tàu bay tham gia tốp bay và các chuyến bay	
--	---	--

	theo tốp trong vùng trời kiểm soát, phù hợp với các điều kiện sau: a) Về phương diện báo cáo vị trí và dẫn đường, cả tốp hoạt động như một tàu bay đơn lẻ; b) Phân cách giữa các tàu bay tham gia tốp bay là trách nhiệm của trưởng tốp và người chỉ huy của các tàu bay khác trong tốp (bao gồm cả giai đoạn chuyển tiếp khi các tàu bay cơ động để có được tự phân cách trong tốp và trong quá trình nhập tốp, tách tốp); c) Mỗi tàu bay phải duy trì cự ly cách tàu bay trưởng tốp không quá 1 km (0,5 NM) theo chiều ngang, chiều dọc và 30 m (100 ft) theo chiều thẳng đứng. 9. Tàu bay điều khiển từ xa phải được vận hành bảo đảm an toàn, hạn chế tối đa nguy cơ gây nguy hiểm cho con người, tài sản và các tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không. 10. Khí cầu tự do không người lái phải được khai thác đảm bảo giảm thiểu mỗi nguy hiểm có thể gây ra cho người, tài sản hay tàu bay khác, phù hợp với các điều kiện theo hướng dẫn của Nhà chức trách hàng không. 11. Bay trong khu vực cấm và khu vực hạn	
--	--	--

	chế bay a) Tàu bay không được phép bay trong khu vực cấm bay đã được công bố theo quy định. b) Tàu bay bay trong khu vực hạn chế bay đã được công bố phải tuân thủ quy định của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an phải đáp ứng các yêu cầu cụ thể quy định tại Điều 5 Nghị định này.	
Chưa có	Điều 41. Tránh va chạm giữa các tàu bay Tổ lái không được điều khiển tàu bay hoạt động gần một tàu bay khác tới mức có thể gây nguy cơ va chạm.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát- mục 3.2) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 42. Quyền ưu tiên trong khi bay 1. Khi tàu bay được ưu tiên, tổ lái phải giữ nguyên hướng mũi và tốc độ, thực hiện các hành động thích hợp nhất để tránh va chạm. Khi tàu bay không được ưu tiên, tổ lái không được điều khiển tàu bay bay qua phía trên, phía dưới hay cắt ngang phía trước tàu	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.1) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm

	bay được ưu tiên, trừ khi bay qua với khoảng cách đủ đảm bảo an toàn. 2. Khi hai tàu bay bay đối đầu hoặc gần đối đầu và có nguy cơ va chạm, tổ lái phải đổi hướng mũi về bên phải của mình. 3. Khi hai tàu bay bay hội tụ ở gần cùng một độ cao, tổ lái tàu bay có tàu bay khác ở bên phải của mình phải nhường đường, trừ các trường hợp sau: a) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu; b) Khí cầu có điều khiển phải nhường đường cho tàu lượn và khí cầu khác; c) Tàu lượn phải nhường đường cho khí cầu; d) Tàu bay nặng hơn không khí và có động cơ phải nhường đường cho tàu bay khác khi nhìn thấy tàu bay đó đang kéo một tàu bay hay vật nào khác. 4. Tàu bay đang bị vượt có quyền ưu tiên hơn tàu bay bay vượt. Tàu bay bay vượt khi đang bay lên, bay xuống hay bay bằng phải tránh đường cho tàu bay đang bị vượt bằng cách đổi hướng mũi sang phải và tiếp tục bay như vậy cho đến khi vượt xa hẳn tàu bay đang bị vượt cho dù trong quá trình bay vượt vị trí tương đối giữa hai tàu bay đã có	hoạt động bay
--	---	---------------

	thay đổi. Tàu bay bay vượt là tàu bay tiến gần một tàu bay khác từ phía sau trên một đường tạo thành một góc nhỏ hơn 70° với mặt phẳng đối xứng của tàu bay kia, tức là ở một vị trí mà từ đó vào ban đêm không thể nhìn thấy đèn vị trí trái (mạn trái) và phải (mạn phải) của tàu bay kia. 5. Hạ cánh a) Tàu bay đang bay hoặc đang hoạt động trên mặt đất hay mặt nước phải nhường đường cho tàu bay đang hạ cánh hoặc đang trong các giai đoạn chót của tiếp cận để hạ cánh. b) Khi hai hay nhiều tàu bay nặng hơn không khí đang tiếp cận tới một sân bay để hạ cánh, tàu bay ở độ cao cao hơn phải nhường đường cho tàu bay ở độ cao thấp hơn. Tàu bay ở độ cao thấp hơn không được sử dụng quy tắc này để bay chen ngang trước đầu một tàu bay khác đang trong giai đoạn tiếp cận chót để hạ cánh. Tàu bay nặng hơn không khí có động cơ phải nhường đường cho tàu lượn. c) Tàu bay phải nhường đường cho tàu bay khác nếu tổ lái biết rằng tàu bay đó đang phải hạ cánh bắt buộc. 6. Cất cánh.	
--	--	--

	Tàu bay đang lặn trong khu vực di chuyển tại sân bay phải nhường đường cho tàu bay đang cất cánh hoặc sắp sửa cất cánh. 7. Hoạt động di chuyển trên mặt đất của tàu bay a) Trong trường hợp có nguy cơ va chạm giữa hai tàu bay đang lặn trên khu vực di chuyển tại sân bay, tổ lái phải áp dụng các quy tắc sau: i) Khi hai tàu bay tiến lại đối đầu hoặc gần đối đầu, cả hai tàu bay phải dừng lại hoặc ở vị trí cho phép, lặn sang phải để tránh xa tàu bay kia; ii) Khi hai tàu bay trên đường hội tụ, tàu bay phải nhường đường cho tàu bay đang lặn ở bên phải của mình; iii) Tàu bay bị vượt được quyền ưu tiên, tàu bay vượt phải tránh đường và giữ khoảng cách an toàn. b) Tàu bay đang lặn trên khu vực hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại vị trí chờ trước khi vào đường cất hạ cánh, trừ khi được đài kiểm soát tại sân bay cho phép đi vào đường cất hạ cánh. c) Tàu bay đang lặn trên khu vực hoạt động tại sân bay phải dừng và chờ tại dãy đèn báo dừng đang sáng và lặn tiếp khi các đèn này	
--	--	--

	tất theo huấn lệnh của đài kiểm soát tại sân bay.	
	Điều 43. Sử dụng đèn tàu bay 1. Ngoài quy định tại Khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn tới lúc mặt trời mọc và trong bất cứ khoảng thời gian nào khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, tàu bay đang bay phải bật: a) Đèn chống va chạm để thu hút sự chú ý; và b) Đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay và không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí. 2. Ngoài quy định tại Khoản 5 Điều này, từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc: a) Khi tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay, tổ lái phải bật đèn vị trí để người quan sát biết được quỹ đạo tương đối của tàu bay, không được bật các đèn khác nếu chúng có thể gây nhầm lẫn với đèn vị trí; b) Trừ khi đỗ và được chiếu sáng đầy đủ, tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay phải bật đèn chỉ thị	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: quy tắc bay tổng quát). - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

	các đầu mút của cấu trúc tàu bay; c) Tàu bay đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay phải bật đèn để thu hút sự chú ý của người khác; d) Tàu bay đang cho động cơ hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay phải bật đèn để người khác biết. 3. Trừ trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này, tổ lái tàu bay đang bay có trang bị các đèn chống va chạm đáp ứng yêu cầu tại Điểm a Khoản 1 Điều này phải bật các đèn đó ngoài thời gian quy định tại Khoản 1 Điều này. 4. Trừ trường hợp quy định tại Khoản 5 Điều này, tổ lái tàu bay có trang bị đèn chống va chạm theo yêu cầu tại Điểm c Khoản 2 Điều này đang hoạt động trên khu vực di chuyển tại sân bay hoặc có trang bị đèn theo yêu cầu tại Điểm d Khoản 2 Điều này đang ở trên khu vực di chuyển tại sân bay phải bật các đèn đó ngoài khoảng thời gian quy định tại Khoản 2 Điều này. 5. Tổ lái được phép tắt hoặc giảm cường độ chiếu sáng của bất cứ đèn nào theo yêu cầu tại các Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3, Khoản 4 Điều này nếu có thể làm ảnh hưởng đến việc thực hiện nhiệm vụ bay	
--	---	--

	hoặc làm lóa mắt người quan sát.	
Chưa có	Điều 44. Bay bằng thiết bị giả định Tàu bay chỉ được thực hiện chuyến bay bằng thiết bị giả định với hai điều kiện sau: 1. Tàu bay có trang bị cần lái kép hoạt động đầy đủ. 2. Giáo viên huấn luyện ngồi ở ghế lái có thể quan sát tốt phía trước và hai bên tàu bay hoặc có một người có đủ trình độ ngồi ở vị trí có thể quan sát tốt và thường xuyên thông báo tình hình xung quanh cho giáo viên huấn luyện.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: quy tắc bay tổng quát mục 3.2.4) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.
Chưa có	Điều 45. Hoạt động trên sân bay và trong khu vực lân cận sân bay Khi tàu bay hoạt động trên sân bay hoặc trong khu vực lân cận sân bay, tổ lái phải: 1. Quan sát các hoạt động khác tại sân bay để tránh va chạm. 2. Thực hiện phù hợp với quỹ đạo bay hoặc tránh quỹ đạo bay của các tàu bay khác. 3. Thực hiện theo đúng phương thức bay quy định cụ thể cho sân bay khi tiếp cận hạ cánh, cất cánh đi từ sân bay trừ khi cơ sở ATS có chỉ dẫn khác. 4. Hạ cánh hoặc cất cánh ngược gió, trừ khi do vị trí đường cất hạ cánh và cơ sở ATS	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.2.5) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	cho rằng thực hiện hạ cánh, cất cánh theo một hướng khác thích hợp hơn để đảm bảo an toàn.	
Chưa có	Điều 46. Hoạt động của tàu bay trên mặt nước 1. Trường hợp tàu bay và tàu thủy khác tiến gần nhau có nguy cơ va chạm: Tàu bay phải hành động hết sức thận trọng, căn cứ vào hoàn cảnh thực tế và điều kiện hiện hành, có tính đến giới hạn hoạt động của từng loại phương tiện, cụ thể: a) Trường hợp hội tụ (converging): Khi tàu bay có tàu bay khác hoặc tàu thủy ở phía bên phải, tàu bay đó phải nhường đường và giữ khoảng cách an toàn. b) Trường hợp đối đầu (approaching head-on): Khi tàu bay đối đầu hoặc gần như đối đầu với tàu bay khác hoặc tàu thủy, tàu bay phải đổi hướng sang bên phải để tránh va chạm. c) Trường hợp vượt (overtaking): Tàu bay hoặc tàu thủy bị vượt có quyền ưu tiên. Tàu bay hoặc tàu thủy thực hiện hành vi vượt phải đổi hướng thích hợp để bảo đảm giữ khoảng cách an toàn. d) Trường hợp cất cánh và hạ cánh:	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.2.6) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

	Tàu bay cất cánh hoặc hạ cánh trên mặt nước phải, trong phạm vi có thể, tránh xa tất cả các tàu thuyền và không được gây cản trở đến hoạt động hàng hải của các phương tiện đó. 2. Quy định về đèn tín hiệu ban đêm a) Trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến mặt trời mọc, hoặc trong thời gian khác do cơ quan có thẩm quyền quy định, mọi tàu bay hoạt động trên mặt nước phải hiển thị đèn tín hiệu theo quy định tại Quy tắc quốc tế về phòng ngừa va chạm trên biển. b) Trường hợp không thể thực hiện đúng quy định trên, tàu bay phải hiển thị đèn có đặc điểm và vị trí tương tự nhất có thể với quy định của Quy tắc quốc tế nêu trên.	
Chưa có	Điều 47. Kế hoạch bay không lưu 1. Tổ lái, nhân viên điều độ của hãng hàng không hoặc nhân viên trợ giúp thủ tục kế hoạch bay phải nộp kế hoạch bay không lưu liên quan đến chuyến bay hoặc một phần của chuyến bay dự định tới cơ sở ATS liên quan và chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin trong kế hoạch bay không lưu. 2. Kế hoạch bay không lưu phải được nộp trước khi thực hiện: a) Chuyến bay muốn được cung cấp dịch vụ	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: quy tắc bay tổng quát mục 3.3) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.

	điều hành bay (cho toàn bộ chuyến bay hay một phần chuyến bay); b) Bất kỳ chuyến bay IFR nào bay trong vùng trời tư vấn không lưu; c) Chuyến bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hoặc đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để thuận tiện cho việc cung cấp dịch vụ thông báo bay, báo động và tìm kiếm, cứu nạn hàng không; d) Chuyến bay bay vào, bay trong hoặc bay dọc theo các vùng hay đường bay được Cục Hàng không Việt Nam quy định là khi bay tại đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để tiến hành hiệp đồng với các đơn vị liên quan thuộc Bộ Quốc phòng hoặc với các cơ sở ATS của quốc gia kế cận nhằm tránh khả năng phải sử dụng bay chặn để nhận dạng; đ) Chuyến bay bay qua biên giới quốc gia.	
Chưa có	Điều 48. Tín hiệu 1. Khi quan sát thấy hoặc nhận được bất cứ tín hiệu nào, tổ lái phải tuân theo các chỉ dẫn tương ứng với tín hiệu đó theo quy định. 2. Việc sử dụng tín hiệu phải đúng tình huống, mục đích và không được sử dụng tín hiệu khác có thể gây nhầm lẫn với tín hiệu	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: quy tắc bay tổng quát mục 3.4) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm

	nêu tại Khoản 1. 3. Nhân viên đánh tín hiệu chịu trách nhiệm thực hiện việc hướng dẫn tàu bay bằng các tín hiệu chuẩn, rõ ràng và chính xác, theo quy định tại 4. Nhân viên đánh tín hiệu phải mặc áo phản quang có dấu hiệu nhận diện đặc trưng, bảo đảm tổ bay có thể dễ dàng nhận biết người chịu trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ này. 5. Dụng cụ tác nghiệp: a) Trong điều kiện ban ngày, người chỉ dẫn tín hiệu và các nhân viên mặt đất tham gia công tác hướng dẫn phải sử dụng gậy chỉ dẫn phản quang ban ngày, vợt bàn hoặc găng tay có màu phản quang. b) Trong điều kiện ban đêm hoặc tầm nhìn hạn chế, phải sử dụng gậy chỉ dẫn có đèn phát sáng.	hoạt động bay.
Chưa có	Điều 49. Thực hiện huấn lệnh kiểm soát không lưu 1. Tổ lái chỉ thực hiện toàn bộ hoặc một phần chuyến bay có kiểm soát sau khi đã được cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu. 2. Trong trường hợp đề nghị cấp huấn lệnh kiểm soát không lưu kèm theo sự ưu tiên, tổ lái phải giải thích lý do nếu cơ sở ATS yêu	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	cầu. 3. Huấn lệnh kiểm soát không lưu có thể được sửa đổi trong khi bay. Trước khi cất cánh, căn cứ vào nhiên liệu dự trữ và khả năng có thể phải hạ cánh xuống sân bay dự bị, tổ lái phải ghi vào kế hoạch bay không lưu đường bay đến sân bay dự bị để tạo điều kiện thuận lợi cho cơ sở ATS cấp một huấn lệnh kiểm soát không lưu sửa đổi cho tàu bay trong trường hợp cần thiết. 4. Tàu bay chỉ được lặn trên khu vực hoạt động tại sân bay khi được phép của đài kiểm soát tại sân bay và phải tuân theo các huấn lệnh và chỉ dẫn của cơ sở này.	
Chưa có	Điều 50. Báo cáo vị trí Trong môi trường cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái thực hiện chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS về thời gian, độ cao và các tin tức cần thiết khác khi bay qua mỗi điểm báo cáo vị trí bắt buộc và các điểm báo cáo khác khi được cơ sở ATS yêu cầu. Trường hợp môi trường có giám sát ATS, tổ lái báo cáo độ cao và tin tức khác nếu được yêu cầu. Tổ lái phải báo cáo vị trí khi bay qua các điểm báo cáo bổ sung khi được cơ	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.6) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	sở ATS yêu cầu. Trường hợp không có điểm báo cáo vị trí, tổ lái phải báo cáo vị trí sau những khoảng thời gian nhất định do cơ sở ATS liên quan quy định. Tổ lái cung cấp tin tức cho cơ sở ATS qua đường truyền dữ liệu phải báo cáo khi được cơ sở này yêu cầu.	
Chưa có	Điều 51. Kết thúc kiểm soát Tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải báo cáo ngay cho cơ sở ATS liên quan biết việc tàu bay đã hạ cánh hoặc khi không còn chịu sự kiểm soát của cơ sở này nữa.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.6) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay.
Chưa có	Điều 52. Quy định về liên lạc 1. Tổ lái thực hiện chuyển bay có kiểm soát phải liên tục canh nghe trên tần số vô tuyến thích hợp và phải thiết lập liên lạc vô tuyến hai chiều với cơ sở ATS có liên quan. 2. Nếu không liên lạc được như quy định tại Khoản 1 của điều này, tổ lái phải tuân theo phương thức mất liên lạc nêu tại Khoản 3, Khoản 4 của điều này. Tổ lái phải thiết lập liên lạc với cơ sở ATS liên quan bằng các phương tiện sẵn có trên tàu bay. Ngoài ra, khi hoạt động tại sân bay có kiểm soát, tổ lái	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: quy tắc bay tổng quát mục 3.6) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	phải quan sát các tín hiệu trực quan để thực hiện các hướng dẫn của cơ sở ATS. 3. Nếu mất liên lạc trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt: a) Tổ lái phải tiếp tục bay trong điều kiện khí tượng bay bằng mắt, hạ cánh xuống sân bay thích hợp gần nhất và báo cáo ngay việc hạ cánh cho cơ sở ATS liên quan; b) Nếu xem xét thấy thích hợp, tổ lái thực hiện chuyển bay IFR phù hợp với quy định tại Khoản 4 Điều này. 4. Trường hợp mất liên lạc trong điều kiện bay bằng thiết bị hoặc khi tổ lái xét thấy điều kiện khí tượng không cho phép thực hiện chuyển bay theo quy định tại Điểm a Khoản 3 Điều này thì thực hiện như sau: a) Trong vùng trời được cung cấp dịch vụ điều hành bay không có giám sát ATS, tổ lái phải duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian 20 phút sau khi tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp; b) Trong vùng trời được cung cấp dịch vụ điều hành bay có giám sát ATS, tổ lái phải	
--	--	--

	duy trì tốc độ và mực bay được chỉ định hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất nếu độ cao này cao hơn mực bay được chỉ định trong thời gian 07 phút sau khi đạt được mực bay được chỉ định cuối cùng hoặc độ cao bay an toàn thấp nhất hoặc tổ lái đặt máy phát đáp ở mã số 7600 hoặc tàu bay không báo cáo vị trí qua điểm báo cáo bắt buộc, chọn giờ nào muộn hơn; sau đó điều chỉnh mực bay và tốc độ theo kế hoạch bay không lưu đã nộp; c) Nếu tàu bay được dẫn dắt trong môi trường có giám sát ATS hoặc đang được cơ sở ATS chỉ thị bay lệch ngang trục đường bay sử dụng RNAV và không bị khống chế về tốc độ, tổ lái phải bay nhập về đường bay theo kế hoạch bay không lưu hiện hành trước điểm trọng yếu tiếp theo và phải chú ý đến độ cao bay an toàn thấp nhất; d) Tiếp tục bay theo đường bay trong kế hoạch bay không lưu hiện hành đến đài dẫn đường hoặc điểm móc quy định của sân bay đến; bay chờ trên đài dẫn đường hoặc điểm móc đó cho đến khi bắt đầu hạ thấp độ cao trong trường hợp tuân theo quy định tại Điểm d Mục này; đ) Bắt đầu hạ thấp độ cao từ đài dẫn đường	
--	--	--

	hoặc điểm mốc quy định đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự kiến tiếp cận cuối cùng do cơ sở ATS cung cấp. Nếu cho đến khi mất liên lạc vẫn chưa nhận được giờ dự kiến tiếp cận từ cơ sở này, thì phải bắt đầu hạ thấp độ cao đúng giờ hoặc gần đúng với giờ dự tính đến ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành; e) Tiếp cận hạ cánh theo phương thức tiếp cận bằng thiết bị thông thường quy định cho đài dẫn đường hoặc điểm mốc đó; g) Nếu có thể, hạ cánh trong vòng 30 phút sau giờ dự tính hạ cánh ghi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành hoặc sau giờ dự kiến tiếp cận đã xác nhận sau cùng với cơ sở ATS, chọn giờ nào muộn hơn; h) Việc cung cấp dịch vụ điều hành bay cho các chuyến bay khác đang hoạt động trong vùng trời có tàu bay bị mất liên lạc được thực hiện trên cơ sở là tàu bay bị mất liên lạc đang tuân theo các quy định tại Khoản 4 Điều này.	
Chưa có	Điều 53. Can thiệp bất hợp pháp 1. Khi bị can thiệp bất hợp pháp, tổ bay phải áp dụng mọi biện pháp để thông báo cho cơ sở ATS liên quan biết về sự việc đó, tình hình trên tàu bay và những hành động khác	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 3: qui tắc bay tổng quát mục 3.8) - Kế thừa và nghị định hoá

	với kế hoạch bay mà tàu bay buộc phải thực hiện để cơ sở ATS dành quyền ưu tiên cho tàu bay và để hạn chế đến mức thấp nhất nguy cơ va chạm với tàu bay khác. 2. Tổ lái tàu bay có trang bị ra đa thứ cấp, ADS-B khi bị can thiệp bất hợp pháp phải thực hiện theo quy định.	quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Mục 3 QUY TẮC BAY BẰNG MẮT	
Chưa có	Điều 54. Chuyển bay VFR Chuyển bay VFR chỉ được thực hiện trong điều kiện tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây bằng hoặc lớn hơn các trị số theo quy định tại Phụ lục 2 (Bảng các giá trị tầm nhìn ngang và khoảng cách từ tàu bay đến mây áp dụng cho bay VFR – Thông tư 19) ban hành kèm theo Nghị định này. Không áp dụng quy định này đối với chuyển bay VFR hoạt động trong vùng trời kiểm soát đã được cơ sở ATS liên quan cho phép.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 quy tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 55. Thời gian hoạt động Chuyển bay VFR được thực hiện trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời mọc đến lúc mặt trời lặn; trong khoảng thời gian khác,	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay bằng mắt)

	chuyến bay VFR chỉ được thực hiện khi được Nhà chức trách Hàng không cho phép.	- Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 56. Điều kiện cất cánh, hạ cánh hoặc bay vào khu vực hoạt động tại sân bay Trừ trường hợp được phép của cơ sở ATS, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR không được cất cánh, hạ cánh tại một sân bay nằm trong khu vực kiểm soát, bay vào khu hoạt động bay tại sân bay hoặc vòng lượn tại sân bay khi trần mây thấp hơn 450 m (1500 ft) hoặc tầm nhìn mặt đất nhỏ hơn 5 km.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 57. Các trường hợp không được phép hoạt động bay VFR 1. Trừ trường hợp được phép của Nhà chức trách Hàng không Việt Nam, tổ lái thực hiện chuyến bay VFR không được hoạt động: a) Cao hơn mực bay 200 (FL200); b) Với tốc độ xấp xỉ âm thanh trở lên; c) Cách bờ biển trên 180 km trong vùng trời kiểm soát. 2. Không cấp phép cho VFR hoạt động trên mực bay FL 290 tại khu vực áp dụng mức phân cách cao tối thiểu là 300 mét (1 000	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 quy tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	feet) đối với các hoạt động bay trên mực bay FL 290.	
Chưa có	Điều 58. Các khu vực không được phép thực hiện chuyển bay VFR Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của cấp có thẩm quyền, tổ lái không được thực hiện chuyển bay VFR: 1. Trên các khu vực đông dân ở độ cao thấp hơn 300 m (1000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực bán kính 600 m có tâm là vị trí ước tính của tàu bay; 2. Ngoài các vùng đông dân nêu tại Khoản 1 trên đây, ở độ cao thấp hơn 150 m (500 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 59. Độ cao bay VFR Tổ lái thực hiện chuyển bay VFR khi bay bằng ở độ cao lớn hơn 900 m (3000 ft) cách mặt đất hoặc mặt nước hoặc ở độ cao phải bay ở những mực bay dành cho chuyển bay VFR theo quy định trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc được nêu trong huấn lệnh kiểm soát không lưu.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 60. Điều kiện hoạt động bay VFR khi được cung cấp dịch vụ không lưu	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay

	Tổ lái thực hiện chuyến bay VFR phải tuân theo các quy định về nộp và thực hiện kế hoạch bay không lưu, thực hiện huấn lệnh kiểm soát không lưu, báo cáo vị trí, quy định về liên lạc và kiểm soát tàu bay khi: 1. Hoạt động trong vùng trời không lưu loại B, C và D; 2. Là một phần của hoạt động bay tại sân bay có kiểm soát; 3. Hoạt động theo chế độ bay VFR đặc biệt.	bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
Chưa có	Điều 61. Quy định về liên lạc Tổ lái thực hiện chuyến bay VFR bay vào, bay trong các khu vực hoặc bay dọc theo các đường bay được Nhà chức trách hàng không quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyến bay bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và báo cáo vị trí cho cơ sở ATS liên quan.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 qui tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
	Điều 62. Đổi từ bay VFR sang bay IFR Tổ lái đang thực hiện chuyến bay VFR muốn đổi sang bay IFR phải thông báo các thay đổi kế hoạch bay không lưu hiện hành nếu đã nộp kế hoạch bay hoặc phải nộp kế hoạch bay không lưu cho cơ sở ATS thích hợp và nhận huấn lệnh trước khi thực hiện	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 4 quy tắc bay bằng mắt) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm

	chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát khi phải tuân theo quy định.	hoạt động bay
	Mục 4 QUY TẮC BAY THIẾT BỊ	
	Điều 63. Phạm vi áp dụng IFR 1. Tàu bay phải được trang bị các máy móc và thiết bị dẫn đường thích hợp với đường bay trong vùng trời không lưu tàu bay sẽ bay qua. 2. Trừ trường hợp cần thiết để cất cánh, hạ cánh hoặc khi được phép của Cục Hàng không Việt Nam, tổ lái không được thực hiện chuyến bay IFR ở độ cao dưới độ cao bay an toàn thấp nhất đã quy định. Tại những nơi chưa có quy định về độ cao bay an toàn thấp nhất, tổ lái phải: a) Bay ở độ cao không thấp hơn 600 m (2000 ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay đối với vùng địa hình cao hay vùng đồi núi; b) Bay ở độ cao không thấp hơn 300 m (1000ft) trên chướng ngại vật cao nhất trong khu vực có bán kính là 08 km tính từ vị trí ước tính của tàu bay ngoài vùng đồi núi hay vùng địa hình cao.	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 5 qui tắc bay bằng thiết bị) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	3. Đổi từ bay IFR sang bay VFR: a) Muốn đổi từ bay IFR sang bay VFR cho chuyến bay đã nộp kế hoạch bay không lưu, tổ lái phải thông báo cho cơ sở ATS việc hủy bỏ bay IFR và báo cáo những thay đổi trong kế hoạch bay không lưu hiện hành; b) Tổ lái tàu bay đang bay IFR gặp điều kiện khí tượng bay bằng mắt không được hủy bỏ bay IFR trừ khi xác định trước được rằng điều kiện khí tượng bay bằng mắt tồn tại liên tục trên đường bay trong thời gian dài.	
	Điều 64. Các quy tắc áp dụng cho chuyến bay IFR trong vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR phải tuân theo các quy định khi hoạt động trong vùng trời kiểm soát. 2. Tổ lái thực hiện chuyến bay IFR khi bay đường dài trong vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài hoặc ở giữa hai mực bay hoặc ở trên một mực bay đường dài khi sử dụng kỹ thuật lấy độ cao trong chế độ bay đường dài. Mực bay đường dài này được chọn từ mực bay theo quy định tại Phụ lục (bảng mực bay đường dài – Annex 2) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ những trường hợp không áp dụng tương quan giữa mực bay và hướng đường bay do	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 5 qui tắc bay bằng thiết bị) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép hoặc theo huân lệnh kiểm soát không lưu.	
	Điều 65. Các quy tắc áp dụng cho hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát 1. Tổ lái thực hiện hoạt động IFR khi bay đường dài ở ngoài vùng trời kiểm soát phải bay ở một mực bay đường dài phù hợp với hướng đường bay được quy định trong bảng mực bay đường dài tại Phụ lục 9 (bảng mực bay đường dài – Annex 2) ban hành kèm theo Nghị định này, trừ khi được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép bay ở độ cao thấp hơn hoặc bằng 900 m so với mực nước biển trung bình. 2. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài vùng trời kiểm soát nhưng vẫn bay ở trong hoặc đang tiến vào các khu vực hoặc dọc theo các đường bay được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam quy định khi bay qua đó phải nộp kế hoạch bay không lưu để hiệp đồng với các cơ quan, đơn vị liên quan hoặc chuyển bay qua biên giới quốc gia phải canh nghe liên tục trên tần số vô tuyến thích hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ sở ATS liên quan khi cần thiết. 3. Tổ lái thực hiện hoạt động bay IFR ngoài	Bổ sung, phù hợp với phụ ước 2 của ICAO về Quy tắc bay (Chương 5 qui tắc bay bằng thiết bị) - Kế thừa và nghị định hoá quy định tại Thông tư quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

	vùng trời kiểm soát đã được Nhà chức trách Hàng không Việt Nam cho phép phải: a) Nộp kế hoạch bay không lưu; b) Thiết lập liên lạc với cơ sở ATS và phải tuân theo chế độ báo cáo vị trí quy định tại Điều 49 nghị định này đối với chuyến bay có kiểm soát.	
	Điều 66. Hoạt động xả nhiên liệu, thả vật thể từ trên không 1. Việc xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các vật thể khác từ tàu bay đang bay bị nghiêm cấm, trừ trường hợp khẩn cấp vì lý do an toàn của chuyến bay hoặc để thực hiện nhiệm vụ công ích đã được phê duyệt. 2. Khi thực hiện, việc xả, thả phải được tiến hành trong khu vực đã được xác định và công bố theo quy định và phải được sự cho phép của cơ sở kiểm soát không lưu.	Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 45 Luật HKDD về xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay
Điều 12. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng 1. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng được thiết lập cho từng sân bay có hoạt động bay dân dụng, có giới hạn ngang, giới hạn cao.	Điều 67. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng 1. Khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng được thiết lập cho từng sân bay có hoạt động bay dân dụng, có giới hạn ngang, giới hạn cao.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 45 Luật HKDD về xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay. - Kế thừa nghị định 125/2015/NĐ-CP

2. Việc thiết lập khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng phải bảo đảm an toàn, vệ sinh, môi trường cho người, tài sản, công trình ở mặt đất. 3. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Cục Tác chiến, cơ quan liên quan của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu liên quan xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng; trình Bộ Giao thông vận tải quyết định. 4. Bộ Tài nguyên và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ định và giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam trong việc xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật từ tàu bay dân dụng. 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng.	2. Việc thiết lập khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng phải bảo đảm an toàn, vệ sinh, môi trường cho người, tài sản, công trình ở mặt đất. 3. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, phối hợp với Cục Tác chiến, cơ quan liên quan của Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, người khai thác cảng hàng không, sân bay và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu liên quan xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng; trình Bộ Xây dựng quyết định. 4. Bộ Nông nghiệp và Môi trường, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ định và giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam trong việc xác định khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật từ tàu bay dân dụng. 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay dân dụng.	
II. Nghị định quy định thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời việt nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay số số: 139/2024/NĐ-CP ngày 24/10/2024		

Điều 3. Giải thích từ ngữ

1. Tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam là tàu bay bay vào vùng trời Việt Nam khi chưa được các cơ quan chức năng của Việt Nam cấp phép.

2. Tàu bay vi phạm phép bay là tàu bay đã được cấp phép bay đang bay trong vùng trời Việt Nam nhưng vi phạm nội dung phép bay (vi phạm khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, quy tắc bay; bay không đúng các dữ liệu về thời gian, độ cao, khu vực ghi trong phép bay).

3. Tàu bay vi phạm quy tắc bay là tàu bay không tuân theo một trong các quy tắc sau: Quy tắc bay tổng quát và Quy tắc bay bằng mắt, hoặc Quy tắc bay bằng thiết bị và các quy định của Quy tắc bay về bay, quản lý và điều hành bay trong vùng trời Việt Nam.

4. Can thiệp bất hợp pháp vào tàu bay đang bay, uy hiếp đến an toàn bay là vi phạm một hoặc các hành vi sau:

- a) Chiếm giữ bất hợp pháp tàu bay đang bay;
- b) Sử dụng tàu bay như một vũ khí;
- c) Bắt giữ con tin trong tàu bay;
- d) Đưa, sử dụng vật phẩm nguy hiểm lên tàu bay trái pháp luật, bao gồm vũ khí, đạn dược, chất cháy, chất dễ cháy, chất nổ, chất dễ nổ, vũ khí hủy diệt hàng loạt, các vật hoặc chất khác có khả năng gây nguy hiểm, được dùng để gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng

của con người và an toàn của chuyến bay. 5. Bay chặn là hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam tiếp cận tàu bay vi phạm ở vị trí phù hợp và phát đi các ký, tín hiệu nhằm ngăn chặn không cho tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam. 6. Bay kèm là hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam thực hiện bay ở vị trí phù hợp với tàu bay vi phạm để dẫn dắt, hướng dẫn bay cho đến khi kết thúc vi phạm. 7. Bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh là hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam bay ở vị trí phù hợp với tàu bay vi phạm để phát đi các ký, tín hiệu và buộc tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.		
	Mục 5 CƯỜNG CHẾ TÀU BAY VI PHẠM	
Điều 4. Tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm 1. Tàu bay bị bay chặn khi có hành động vi phạm vùng trời Việt Nam. 2. Tàu bay bị bay kèm khi có hành động vi phạm phép bay.	Điều 68. Tàu bay vi phạm bị bay chặn, bay kèm 1. Tàu bay bị bay chặn khi có hành động vi phạm vùng trời Việt Nam. 2. Tàu bay bị bay kèm khi có hành động vi phạm phép bay.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
Chưa có	Điều 69. Tuân thủ bay chặn, bay kèm,	Quy định chi tiết, làm rõ nội

	bay ép tàu bay 1. Trong trường hợp tàu bay bị bay chặn trong lãnh thổ Việt nam, người chỉ huy tàu bay bị chặn phải tuân thủ các quy định về bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay tại mục này . 2. Người lái tàu bay Việt Nam không được thực hiện chuyển bay quốc tế trừ khi có các phương thức và tín hiệu liên quan đến việc bay chặn tàu bay trong buồng lái; Khi tàu bay bị tàu bay quân sự hoặc tàu bay nhà nước bay chặn, người chỉ huy tàu bay phải tuân thủ các quy định về bay chặn của quốc gia bay qua hoặc tiêu chuẩn quốc tế về bay chặn.	dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm.
Điều 5. Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay nếu thuộc một trong các trường hợp sau: 1. Tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam bị can thiệp bất hợp pháp. 2. Tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm nhưng không chấp hành hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam đang thực hiện bay chặn, bay kèm.	Điều 70. Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay Tàu bay bị bay ép hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay nếu thuộc một trong các trường hợp sau: 1. Tàu bay đang bay trong vùng trời Việt Nam bị can thiệp bất hợp pháp. 2. Tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm nhưng không chấp hành hành động của tàu bay Quân đội nhân dân Việt Nam đang thực hiện bay chặn, bay kèm.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP

Mục 2. THẺ THỨC BAY CHẶN, BAY KÈM, BAY ÉP TÀU BAY VI PHẠM VÙNG TRỜI VIỆT NAM HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY VÀ SỬ DỤNG THÔNG TIN, KÝ, TÍN HIỆU		
Điều 6. Thẻ thức bay chặn, bay kèm tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: 1. Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động từ tàu bay bay chặn, bay kèm. 2. Sau khi tàu bay vi phạm nhận được thông tin cần thiết và chấm dứt vi phạm, tàu bay bay chặn, bay kèm thoát ly khỏi khu vực.	Điều 71. Thẻ thức bay chặn, bay kèm tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: 1. Tàu bay bay chặn, bay kèm tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động từ tàu bay bay chặn, bay kèm. 2. Sau khi tàu bay vi phạm nhận được thông tin cần thiết và chấm dứt vi phạm, tàu bay bay chặn, bay kèm thoát ly khỏi khu vực.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
Điều 7. Thẻ thức bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng	Điều 72. Thẻ thức bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng	- Quy định chi tiết, làm rõ nội

không, sân bay 1. Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: a) Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định; b) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, tàu bay bay ép thoát ly khỏi khu vực hoặc hạ cánh theo mệnh lệnh của chỉ huy bay quân sự. 2. Điều kiện cảng hàng không, sân bay được chỉ định Cảng hàng không, sân bay phải phù hợp về điều kiện kỹ thuật bảo đảm cho loại tàu bay vi phạm hạ cánh; địa hình khu vực sân bay phù hợp cho bay vòng, tiếp cận khu vực sân bay để vào hạ cánh; tàu bay vi phạm có đủ nhiên liệu để đến sân bay được chỉ định hạ cánh. Ưu tiên	không, sân bay 1. Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam thực hiện theo phương thức sau: a) Tàu bay bay ép tiếp cận tàu bay vi phạm từ phía sau bên trái hoặc bên phải phù hợp với điều kiện cơ động, quan sát; sau đó thiết lập tốc độ và khoảng cách phù hợp bảo đảm an toàn, phát ra các ký, tín hiệu và hành động; đồng thời bảo đảm cho phi công (tổ bay) của tàu bay vi phạm có thể tiếp nhận các ký, tín hiệu và hành động yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định; b) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, tàu bay bay ép thoát ly khỏi khu vực hoặc hạ cánh theo mệnh lệnh của chỉ huy bay quân sự. 2. Điều kiện cảng hàng không, sân bay được chỉ định Cảng hàng không, sân bay phải phù hợp về điều kiện kỹ thuật bảo đảm cho loại tàu bay vi phạm hạ cánh; địa hình khu vực sân bay phù hợp cho bay vòng, tiếp cận khu vực sân bay để vào hạ cánh; tàu bay vi phạm có đủ nhiên liệu để đến sân bay được chỉ định hạ cánh. Ưu tiên chỉ định hạ cánh tại	dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
--	--	---

chỉ định hạ cánh tại sân bay có hoạt động hàng không dân dụng.	sân bay có hoạt động hàng không dân dụng.	
Điều 8. Sử dụng thông tin và ký, tín hiệu Tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng ký, tín hiệu bằng vô tuyến điện hoặc các hành động yêu cầu tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam chấp hành đúng chỉ dẫn quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này.	Điều 73. Sử dụng thông tin và ký, tín hiệu Tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép sử dụng ký, tín hiệu bằng vô tuyến điện hoặc các hành động yêu cầu tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam chấp hành đúng chỉ dẫn quy định tại Phụ lục 10 ban hành kèm theo Nghị định này.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
Mục 3. XỬ LÝ TÀU BAY VI PHẠM VÙNG TRỜI, HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY		
Điều 9. Xử lý tàu bay vi phạm vùng trời không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh Khi tàu bay vi phạm không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, có nguy cơ gây mất an toàn đến mục tiêu quan trọng hoặc ảnh hưởng đến quốc phòng, an ninh, việc xử lý thực hiện theo quy định xử lý tình huống tác chiến phòng không của Bộ	Điều 74. Xử lý tàu bay vi phạm vùng trời không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh Khi tàu bay vi phạm không chấp hành hiệu lệnh của tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định, có nguy cơ gây mất an toàn đến mục tiêu quan trọng hoặc ảnh hưởng đến quốc phòng, an ninh, việc xử lý thực hiện theo quy định xử lý tình huống tác chiến	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP

Quốc phòng.	phòng không của Bộ Quốc phòng.	
Điều 10. Lực lượng thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Tàu bay, lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu của các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng và sự phối hợp điều hành của lực lượng quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng. 2. Căn cứ tình huống cụ thể đối với từng loại tàu bay vi phạm và khu vực vi phạm, cấp có thẩm quyền quyết định sử dụng lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu ở khu vực phù hợp thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh.	Điều 75. Lực lượng thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Tàu bay, lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu của các đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng và sự phối hợp điều hành của lực lượng quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng. 2. Căn cứ tình huống cụ thể đối với từng loại tàu bay vi phạm và khu vực vi phạm, cấp có thẩm quyền quyết định sử dụng lực lượng đang làm nhiệm vụ trực ban chiến đấu ở khu vực phù hợp thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
Điều 11. Thẩm quyền ra lệnh bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ra lệnh thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng báo cáo trực tiếp	Điều 76. Thẩm quyền ra lệnh bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ra lệnh thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng báo cáo trực	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP

Thủ tướng Chính phủ quyết định bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay chuyên cơ vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.	tiếp Thủ tướng Chính phủ quyết định bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay chuyên cơ vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.	
Điều 12. Quy trình xử lý tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam 1. Cơ quan quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam a) Kịp thời báo cáo người chỉ huy cấp mình, sở chỉ huy cấp trên và thông báo cho các đơn vị quản lý bay hàng không dân dụng và các cơ quan, đơn vị hiệp đồng liên quan; b) Khi có lệnh của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng lực lượng Không quân thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 6 và Điều 7 Nghị định này; c) Trường hợp tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam từ Quân chủng Hải quân, các Quân khu hoặc các cơ sở quản lý không lưu hàng không dân dụng phải tiến hành xác minh thông tin trước khi triển khai các	Điều 77. Quy trình xử lý tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam 1. Cơ quan quản lý vùng trời, quản lý điều hành bay thuộc Quân chủng Phòng không - Không quân khi phát hiện hoặc tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam a) Kịp thời báo cáo người chỉ huy cấp mình, sở chỉ huy cấp trên và thông báo cho các đơn vị quản lý bay hàng không dân dụng và các cơ quan, đơn vị hiệp đồng liên quan; b) Khi có lệnh của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng lực lượng Không quân thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định tại Điều 6 và Điều 7 Nghị định này; c) Trường hợp tiếp nhận thông tin tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam từ Quân chủng Hải quân, các Quân khu hoặc các cơ sở quản lý không lưu hàng không dân dụng phải tiến hành xác minh thông tin trước khi triển khai	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cưỡng chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP

bước xử lý theo quy định tại điểm a, b khoản này. 2. Cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay có tàu bay vi phạm hạ cánh Trường hợp triển khai bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại sân bay chỉ định, cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng thực hiện nhiệm vụ sau: a) Hiệp đồng, phối hợp với đơn vị quân đội liên quan trong quá trình thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; b) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép; tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan đến tàu bay vi phạm; c) Thông báo cho cơ sở điều hành bay kế cận nếu tàu bay vi phạm bay vào khu vực trách nhiệm của cơ sở điều hành bay này; d) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay chỉ định. Cơ sở điều hành bay hướng dẫn tàu bay vi phạm lấn vào	các bước xử lý theo quy định tại điểm a, b khoản này. 2. Cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay có tàu bay vi phạm hạ cánh Trường hợp triển khai bay chặn, bay kèm, bay ép đối với tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại sân bay chỉ định, cơ sở điều hành bay hàng không dân dụng thực hiện nhiệm vụ sau: a) Hiệp đồng, phối hợp với đơn vị quân đội liên quan trong quá trình thực hiện bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; b) Thiết lập liên lạc với đơn vị chỉ huy bay chặn, bay kèm, bay ép; tiếp tục duy trì liên lạc hai chiều với tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép và cung cấp cho tàu bay này những thông tin đã biết liên quan đến tàu bay vi phạm; c) Thông báo cho cơ sở điều hành bay kế cận nếu tàu bay vi phạm bay vào khu vực trách nhiệm của cơ sở điều hành bay này; d) Sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh an toàn tại Cảng hàng không, sân bay chỉ định. Cơ sở điều hành bay hướng dẫn tàu bay vi phạm lấn vào vị trí đỗ.	
---	--	--

vị trí đỗ.		
Điều 13. Lực lượng xử lý tàu bay vi phạm vùng trời, bị bay ép hạ cánh 1. Lực lượng thuộc Bộ Quốc phòng. 2. Lực lượng phối hợp, hiệp đồng thuộc Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và các bộ, ngành liên quan. 3. Lực lượng thuộc Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.	Điều 78. Lực lượng xử lý tàu bay vi phạm vùng trời, bị bay ép hạ cánh 1. Lực lượng thuộc Bộ Quốc phòng. 2. Lực lượng phối hợp, hiệp đồng thuộc Bộ Xây dựng, Bộ Công an và các bộ, ngành liên quan. 3. Lực lượng thuộc Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP
Điều 14. Phối hợp, hiệp đồng giữa các lực lượng tham gia xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Nguyên tắc phối hợp, hiệp đồng a) Tuân thủ quy định pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; b) Phù hợp với chính sách, đường lối đối ngoại của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;	Điều 79. Phối hợp, hiệp đồng giữa các lực lượng tham gia xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 1. Nguyên tắc phối hợp, hiệp đồng a) Tuân thủ quy định pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; b) Phù hợp với chính sách, đường lối đối ngoại của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; c) Chủ động, tích cực, có đối sách phù hợp	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 42. Cường chế tàu bay vi phạm. - Kế thừa quy định tại Nghị định số 139/2024/NĐ-CP

c) Chủ động, tích cực, có đối sách phù hợp với từng vụ vi phạm; d) Thực hiện đúng theo chức năng, nhiệm vụ được giao; đ) Trao đổi thông tin giữa các lực lượng trong quá trình xử lý tàu bay vi phạm bảo đảm kịp thời, hiệu quả. 2. Nội dung phối hợp, hiệp đồng a) Hiệp đồng chỉ huy, điều hành xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì hiệp đồng với cơ quan, đơn vị hàng không dân dụng trong điều hành tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam; b) Hiệp đồng xử lý tàu bay vi phạm sau khi hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có cảng hàng không, sân bay chủ trì, chỉ đạo các lực lượng liên quan phối hợp triển khai xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh theo phương án, kế hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê chuẩn; Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, hiệp đồng	với từng vụ vi phạm; d) Thực hiện đúng theo chức năng, nhiệm vụ được giao; đ) Trao đổi thông tin giữa các lực lượng trong quá trình xử lý tàu bay vi phạm bảo đảm kịp thời, hiệu quả. 2. Nội dung phối hợp, hiệp đồng a) Hiệp đồng chỉ huy, điều hành xử lý tàu bay vi phạm vùng trời bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh do Quân chủng Phòng không - Không quân chủ trì hiệp đồng với cơ quan, đơn vị hàng không dân dụng trong điều hành tàu bay bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam; b) Hiệp đồng xử lý tàu bay vi phạm sau khi hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có cảng hàng không, sân bay chủ trì, chỉ đạo các lực lượng liên quan phối hợp triển khai xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh theo phương án, kế hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê chuẩn; Cục Hàng không Việt Nam chủ trì, hiệp đồng phối hợp với lực lượng quân đội, công an, chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp hoạt	
--	---	--

phối hợp với lực lượng quân đội, công an, chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp hoạt động tại cảng hàng không tham gia xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; Đơn vị không quân đóng quân tại sân bay quân sự được chỉ định bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với lực lượng công an, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan xử lý khi tàu bay vi phạm hạ cánh	động tại cảng hàng không tham gia xử lý tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; Đơn vị không quân đóng quân tại sân bay quân sự được chỉ định bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm hạ cánh phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ với lực lượng công an, chính quyền địa phương và các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan xử lý khi tàu bay vi phạm hạ cánh.	
Điều 15. Bộ Quốc phòng 1. Chủ trì tổ chức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các ban, bộ, ngành trung ương, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có cảng hàng không, sân bay để triển khai lực lượng tổ chức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 3. Chỉ đạo cơ quan, đơn vị xây dựng kế hoạch, tăng cường luyện tập các phương án bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam phù hợp với tính chất nhiệm vụ, loại		

máy bay do đơn vị đang khai thác sử dụng.		
Điều 16. Bộ Giao thông vận tải 1. Xây dựng, đào tạo, huấn luyện và trang bị các phương tiện, thiết bị kỹ thuật cần thiết cho lực lượng chức năng thuộc quyền quản lý. 2. Chỉ đạo xây dựng các phương án bố trí, điều động lực lượng, các nguồn lực và tác nghiệp cụ thể của các lực lượng thuộc quyền quản lý. 3. Chủ trì, phối hợp với các ban, bộ, ngành liên quan trong hợp tác quốc tế để xử lý tình huống đối với tàu bay quốc tịch nước ngoài vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm, ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 4. Giao Cục Hàng không Việt Nam đề xuất các nội dung, tổ chức các cuộc diễn tập cấp quốc gia theo chỉ đạo của Chủ tịch Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia về xử lý tình huống khi tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.		
Điều 17. Bộ Công an 1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng điều hành, tổ chức các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không khi tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng		

không, sân bay. 2. Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị công an phối hợp với các đơn vị thuộc các ban, bộ, ngành và chính quyền địa phương có liên quan trong việc thực hiện các biện pháp xử lý đối với tàu bay vi phạm và người trên tàu bay sau khi tàu bay vi phạm hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.		
Điều 18. Bộ Tài chính 1. Chỉ đạo các đơn vị Hải quan tại các cảng hàng không quốc tế chủ trì kiểm tra, kiểm soát hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh; hành lý của người xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh theo quy định của pháp luật khi tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Chỉ đạo các đơn vị Hải quan tại các cảng hàng không quốc tế phối hợp với lực lượng An ninh hàng không và các lực lượng chức năng của Ban chỉ đạo phòng, chống khủng bố trong suốt quá trình điều tra, xác minh theo quy định của pháp luật đối với các vật phẩm nguy hiểm quy định tại điểm d khoản 5 Điều 3 Nghị định này.		
Điều 19. Bộ Ngoại giao Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các ban, bộ, ngành liên quan thực hiện hợp tác quốc tế trong xử lý đối với tàu bay mang quốc tịch nước ngoài vi phạm vùng trời Việt Nam bị		

bay chặn, bay kèm, bay ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.		
Điều 20. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có cảng hàng không, sân bay 1. Ban Chỉ đạo phòng, chống khủng bố tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương phối hợp với lực lượng của đơn vị thuộc Bộ Quốc phòng và các cơ quan, đơn vị liên quan xử lý tàu bay vi phạm bị ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay trên địa bàn. 2. Xây dựng các phương án, quy trình triển khai xử lý tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam bị ép hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật.		
	Chương VI ĐƠN VỊ ĐO LƯỜNG TRONG HÀNG KHÔNG	
Chưa có	Điều 80. Hệ thống đơn vị đo 1. Hệ đơn vị đo quốc tế (SI) làm nền tảng cho mọi hoạt động đo lường hàng không tuân thủ quy định của pháp luật về đo lường; 2. Đơn vị đo không thuộc Hệ đơn vị đo quốc tế (non-SI) phù hợp thông lệ quốc tế được quy định sử dụng trong hàng không;	Bổ sung mới, quy định nội dung

Chưa có	Điều 81. Các đơn vị đo lường sử dụng trong hàng không. Ngoài các đơn vị đo lường quy định tại Điều 70 nghị định này các đơn vị đo lường sau được sử dụng chính thức trong hàng không: 1. Thời gian: a) Sử dụng Giờ phối hợp quốc tế (UTC) làm chuẩn thời gian duy nhất cho mọi hoạt động liên lạc, dẫn đường và báo cáo hàng không. b) Định dạng hiển thị: 24 giờ (HH:MM:SS) và Lịch Gregorian (YYYY-MM-DD),. 2. Khối lượng: Tấn (Tonne - t). 3. Nhiệt độ: Độ C (Degree Celsius - °C) thay cho Kelvin. 4. Góc phẳng: Độ (°), phút ('), giây (") thay cho Radian. 5. Thể tích: Lít (L). 6. Khoảng cách dài (Dẫn đường): Sử dụng Hải lý (Nautical Mile - NM) thay cho km,. 7. Độ cao/Độ cao bay (Altitude/Height): Sử dụng Foot (ft) thay cho mét (m) trong điều hành bay và phân cách cao,. 8. Tốc độ (Speed): Sử dụng Knot (kt) thay cho m/s hoặc km/h đối với tốc độ tàu bay và tốc độ gió,.	Bổ sung mới, quy định nội dung

	9. Đặt độ cao (Altimeter setting): Sử dụng đơn vị Hectopascal (hPa). Không sử dụng inch thủy ngân (inHg) hay milimet thủy ngân (mmHg) trong đàm thoại không lưu tại Việt Nam trừ trường hợp tàu bay lực lượng vũ trang. 10. Tầm nhìn (Visibility): Sử dụng Mét (m) hoặc Kilômét (km).	
Chưa có	Điều 82. Thông tin liên lạc mặt đất - không trung 1. Trong liên lạc vô tuyến, bắt buộc sử dụng tên gọi chuẩn của đơn vị đo lường. 2. Trường hợp có sự khác biệt về trang thiết bị (ví dụ: máy bay chỉ hiển thị mét trong khi KSVKL cấp huấn lệnh feet), bắt buộc phải thực hiện quy trình xác nhận chuyển đổi giá trị trước khi thực hiện để tránh va chạm.	Bổ sung mới, quy định nội dung
III. Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/05/2016 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26 tháng 6 năm 2016, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và Nghị định số 42/2016/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng, có hiệu lực thi hành từ ngày 23 tháng 6 năm 2025 (sau đây gọi tắt là Nghị định số 32/2016/NĐ-CP)		
NGHỊ ĐỊNH QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ ĐỘ CAO CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG VÀ		

CÁC TRẬN ĐỊA QUẢN LÝ, BẢO VỆ VÙNG TRỜI TẠI VIỆT NAM		
Điều 3. Giải thích từ ngữ Trong Nghị định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: 1. Chướng ngại vật hàng không là những vật thể tự nhiên hoặc nhân tạo (cố định hoặc di động) nằm trên mặt đất, mặt nước hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn cho hoạt động bay hoặc hoạt động bình thường của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không. 2. Quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không là việc thực hiện các công việc: Chấp thuận độ cao công trình, kiểm tra, giám sát, di dời các vật thể, công bố, thông báo độ cao các chướng ngại vật cho các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan nhằm bảo đảm an toàn cho mọi hoạt động bay, hoạt động bình thường của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam. 3. Sân bay là khu vực xác định được xây dựng để đảm bảo cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển, bao gồm: a) Sân bay đang sử dụng; b) Sân bay dự kiến xây dựng trong quy		

hoạch, được xác định trong hệ thống sân bay toàn quốc; c) Bãi cất hạ cánh là khu vực được xác định dùng cho trực thăng cất hạ cánh; d) Đường sân bay là đoạn đường giao thông lưỡng dụng (đường lưỡng dụng), được xác định có thể dùng cho tàu bay cất, hạ cánh khi cần thiết; đ) Dải cất hạ cánh mặt nước là khu vực mặt nước trên biển, sông, hồ được xác định dùng cho thủy phi cơ cất, hạ cánh. 4. Theo mục đích sử dụng, sân bay được phân thành các loại sau: a) Sân bay dân dụng là sân bay phục vụ cho mục đích dân dụng; b) Sân bay quân sự là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự; c) Sân bay dùng chung là sân bay phục vụ cho mục đích quân sự và dân dụng; d) Sân bay chuyên dùng là sân bay chỉ phục vụ mục đích khai thác hàng không chung hoặc mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi mà không phải vận chuyển công cộng. 5. Trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời là khu vực được xác định nhằm mục đích quản lý, phát hiện, giám sát hoạt động bay và bảo vệ vùng trời. 6. Đường cất, hạ cánh là một khu vực được		
--	--	--

quy định trong sân bay hoặc trong dải cất, hạ cánh mặt nước dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh. 7. Ngưỡng đường cất, hạ cánh là nơi bắt đầu của phần đường cất, hạ cánh dùng cho tàu bay hạ cánh. 8. Đèn cảnh báo nguy hiểm là đèn dùng để cảnh báo mỗi nguy hiểm đối với tàu bay khi hoạt động hàng không. 9. Bảo hiểm đầu đường cất, hạ cánh là khu vực kéo dài của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất cánh, hạ cánh. 10. Bảo hiểm sườn là phần của dải bay nằm dọc hai bên sườn của đường cất, hạ cánh nhằm giảm nguy cơ mất an toàn cho tàu bay khi cất, hạ cánh. 11. Mức cao sân bay là mức cao của Điểm cao nhất trên đường cất, hạ cánh so với mực nước biển trung bình. 12. Điểm quy chiếu sân bay, bãi cất, hạ cánh trên mặt đất, công trình nhân tạo, dải cất, hạ cánh trên mặt nước là Điểm đánh dấu vị trí địa lý của sân bay, bãi cất, hạ cánh, dải cất, hạ cánh trên mặt nước bằng hệ tọa độ VN-2000 hoặc WGS-84. 13. Vùng trời sân bay là khu vực trên không có giới hạn ngang và giới hạn cao phù hợp với đặc Điểm của từng sân bay; phục vụ cho		
--	--	--

tàu bay cất cánh, hạ cánh, bay chờ trên sân bay. 14. Vùng phụ cận khuỷt tĩnh không sườn của sân bay là khu vực có địa hình, địa vật phức tạp hoặc ảnh hưởng bởi khu vực cấm bay, hạn chế bay không thể thiết lập phương thức bay vòng lượn hoặc hạ, cất cánh. 15. Vật dễ gãy là một vật có khối lượng nhỏ được thiết kế dễ gãy, dễ uốn, dễ biến hình nhằm giảm thiểu nguy hiểm cho tàu bay khi có va chạm. 16. Núp bóng là việc nghiên cứu địa hình, địa vật, công trình nhân tạo có sẵn để tính toán chiều cao thích hợp của các công trình nhân tạo mới. Các trường hợp áp dụng núp bóng phải đảm bảo an toàn cho hoạt động bay, độ cao công trình mới phải nằm dưới bề mặt giới hạn có độ dốc xuống 10% tính từ đỉnh của vật thể có sẵn. 18. Dải bay trên mặt đất, mặt nước là khu vực có dạng hình chữ nhật với kích thước được quy định tại Phụ lục I và Phụ lục II được ban hành kèm theo Nghị định này. 20. Tĩnh không sân bay là phạm vi không gian xung quanh sân bay mà trên nó không được có chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn cất, hạ cánh của tàu bay. Tĩnh không sân bay có các bề mặt giới hạn chướng ngại vật phù hợp với cấp sân bay.		
--	--	--

21. Tình không các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không là phạm vi không gian (bề mặt giới hạn chướng ngại vật) được xác định phù hợp với vị trí đặt và tính năng các trang thiết bị, nhằm bảo đảm không có chướng ngại vật gây mất an toàn và ảnh hưởng đến việc bắn, phóng, thu, phát sóng vô tuyến của các trận địa quản lý vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không. 22. Khu vực bay đặc biệt là vùng trời trên các khu trung tâm hành chính quốc gia của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được thiết lập hành lang bay phục vụ điều, duyệt binh.		
Điều 7. Chướng ngại vật phải được cảnh báo hàng không 1. Những chướng ngại vật sau đây phải được cảnh báo hàng không a) Có độ cao vượt lên khỏi các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay; b) Nằm trong phạm vi vùng trời lân cận của sân bay, có độ cao từ 45 mét trở lên so với mức cao sân bay; c) Nằm ngoài phạm vi vùng trời phụ cận có độ cao từ 45 mét trở lên so với mặt đất tự nhiên; d) Các chướng ngại vật quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Nghị định này.		Bãi bỏ những nội dung không được quy định tại Phụ ước 14, thay thế bằng các nội dung trong Phụ ước 14 của ICAO. Nội dung Cảnh báo chướng ngại vật quy định tại Chapter 6. Visual aids for denoting obstacles của Annex 14: Được đưa vào Phụ lục 6 về cảnh báo chướng ngại vật hàng không của Dự thảo.

2. Những trường hợp được miễn trừ cảnh báo hàng không do Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam xem xét, quyết định và nêu trong văn bản chấp thuận độ cao công trình.		
	CHƯƠNG VI QUẢN LÝ CHƯỚNG NGẠI VẬT HÀNG KHÔNG	
Chưa có	Điều 83. Quản lý chướng ngại vật hàng không Việc quản lý chướng ngại vật hàng không nhằm đảm bảo an toàn cho hoạt động bay và tuân thủ các quy định tại Điều 43 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.	Bổ sung mới, quy định nội dung
Điều 4. Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo, các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không 1. Quy hoạch xây dựng sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất, hạ cánh, đường sân bay, dải cất, hạ cánh trên mặt nước, các trận địa quản	Điều 84. Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không Các quy định chung về quy hoạch xây dựng, quản lý tỉnh không sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không 1. Quy hoạch xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh, dải cất, hạ cánh trên mặt nước và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải phù hợp với chiến lược bảo vệ Tổ quốc và các quy định	Bổ sung: Quy định tại Điều 4 của Nghị định 32/2016/NĐ-CP và quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và Nghị định số 101/2025/NĐ-CP sửa đổi. Viết gọn lại và chỉ quy định những nội dung liên quan, không quy định về thẩm quyền quy

lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải phù hợp với chiến lược bảo vệ Tổ quốc và các quy định tại Điều 5, Điều 6 và Điều 7 Nghị định này, đồng thời phải đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. 2. Khu vực xây dựng sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo, các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải tuân theo quy định của pháp luật về đất đai, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự và quy định về độ cao chướng ngại vật hàng không quy định tại Nghị định này. 3. Thẩm quyền phê duyệt quy hoạch a) Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay dùng chung, sân bay dân dụng, sân bay quân sự; b) Bộ trưởng Bộ Quốc phòng phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và quy hoạch trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời. Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam ban hành quy hoạch các bề mặt tĩnh không cơ bản của sân bay quân sự, sân bay dân	tại Điều 86, Điều 87, Điều 88, Điều 89, Điều 90, Điều 91 Nghị định này, đồng thời phải đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. 2. Khu vực xây dựng sân bay quân sự, sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không phải tuân theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng, đất đai, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự và quy định về độ cao chướng ngại vật hàng không quy định tại Nghị định này.	hoạch tại nghị định này.
--	---	---------------------------------

dụng, sân bay dùng chung, khu vực bay đặc biệt để làm cơ sở cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, các cơ quan, đơn vị khi quy hoạch không gian đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ kỹ thuật công nghiệp bảo đảm thực hiện đúng về quản lý độ cao công trình theo quy định của pháp luật; c) Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay toàn quốc, trừ sân bay chuyên dùng; phê duyệt quy hoạch hệ thống các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.		
Điều 8. Quy định chung về quản lý độ cao công trình 1. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây viết tắt là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) trước khi phê duyệt đồ án quy hoạch chung hoặc đồ án quy hoạch chi tiết để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao phải có văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam để thống nhất bề mặt quản lý độ cao công trình. Văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam thực hiện theo trình tự, thủ tục được quy định tại Điều 10, 11 Nghị định này.	Điều 85. Quy định chung về quản lý độ cao công trình 1. Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây viết tắt là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) trước khi phê duyệt đồ án quy hoạch chung hoặc đồ án quy hoạch chi tiết để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao phải có văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam để thống nhất bề mặt quản lý độ cao công trình. Văn bản lấy ý kiến của Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam thực hiện theo trình tự, thủ tục được quy định tại Điều 95 Nghị định	Kế thừa Nghị định 32/2016/NĐ-CP

2. Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng của địa phương phải tuân thủ đúng quy định về độ cao công trình đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận tại Điểm b Khoản 3 Điều 4 và Điều 11 Nghị định này.	này. 2. Cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng của địa phương phải tuân thủ đúng quy định về độ cao công trình đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền chấp thuận tại Điều 92 của Nghị định này.	
Điều 5. Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật 1. Các sân bay phải xác định bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo dải bay và cấp sân bay. Kích thước các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay quy định tại Phụ lục I và Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này. 2. Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này. 3. Khoảng cách tối thiểu nhằm bảo đảm an toàn kỹ thuật của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam với chướng ngại vật được quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Nghị định này.	Điều 86. Các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không 1. Các sân bay phải xác định các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo cấu hình các đường CHC và cấp sân bay. Kích thước các bề mặt giới hạn chướng ngại vật đối với sân bay theo quy định của ICAO và được quy định chi tiết tại Mục 4 Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này. 2. Khoảng cách tối thiểu nhằm bảo đảm an toàn kỹ thuật của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không tại Việt Nam với chướng ngại vật được quy định tại Phụ lục 7 ban hành kèm theo Nghị định này.	Sửa đổi, bổ sung - Mục 1: Sửa đổi theo nội dung Phụ ước 14 của ICAO. - Mục 3 sửa phần mục lục tham chiếu.
Điều 6. Dải bay Các sân bay trên mặt đất, mặt nước đều phải xác định dải bay, kích thước dải bay quy định	Điều 87. Thiết lập dải bay Tất cả các đường CHC và các đoạn dừng liên quan phải được thiết lập dải bay. Kích	Sửa đổi, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.

tại Phụ lục I và Phụ lục II ban hành kèm theo Nghị định này. Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam quy định cụ thể về kích thước dải bay của từng sân bay.	thước dải bay quy định tại Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước dải bay cho các sân bay hàng không dân dụng.	Mục 3.4 Annex 14 ICAO
Chưa có	Điều 88. Thiết lập khu vực an toàn cuối đường CHC 1. Một khu vực an toàn cuối đường CHC phải được thiết lập ở phần kết thúc dải bay đối với đường cất hạ cánh cấp 3 hoặc cấp 4, đường cất hạ cánh có thiết bị cấp 1 hoặc cấp 2. 2. Kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC quy định tại Phụ lục 3 ban hành kèm theo Nghị định này. Cục Hàng không Việt Nam công bố kích thước khu vực an toàn cuối đường CHC cho các sân bay hàng không dân dụng.	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.
Chưa có	Điều 89. Các loại bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không. 1. Bề mặt ngang ngoài. 2. Bề mặt hình nón. 3. Bề mặt ngang trong. 4. Bề mặt tiếp cận. 5. Bề mặt tiếp cận trong	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.

	6. Bề mặt chuyển tiếp. 7. Bề mặt chuyển tiếp trong. 8. Bề mặt hủy bỏ hạ cánh. 9. Bề mặt lấy độ cao cất cánh. <i>(Chi tiết nêu tại Phụ lục 3 kèm theo Nghị định này)</i>	
Chưa có	Điều 90. Yêu cầu thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. 1. Đường CHC không có thiết bị tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. 2. Đường CHC tiếp cận giản đơn tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. 3. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp I tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong.	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.

	c) Bề mặt tiếp cận. d) Các bề mặt chuyển tiếp. đ) Bề mặt tiếp cận trong. e) Các bề mặt chuyển tiếp trong. g) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh. 4. Đường CHC tiếp cận chính xác cấp II hoặc III tối thiểu cần thiết lập: a) Bề mặt hình nón. b) Bề mặt ngang trong. c) Bề mặt tiếp cận và tiếp cận trong. d) Các bề mặt chuyển tiếp. đ) Các bề mặt chuyển tiếp trong. e) Bề mặt hủy bỏ hạ cánh. 5. Tất cả các đường CHC sử dụng cho cất cánh phải thiết lập bề mặt lấy độ cao cất cánh.	
Chưa có	Điều 91. Hạn chế chương ngại vật 1. Không được phép bố trí vật thể cố định trên bất kỳ phần nào thuộc dải bay của đường cất hạ cánh tiếp cận chính xác được giới hạn bởi các cạnh dưới của bề mặt chuyển tiếp trong, ngoại trừ các thiết bị bắt buộc phải đặt trên dải bay để phục vụ cho mục đích dẫn đường bằng mắt hoặc an toàn hàng không và đáp ứng yêu cầu về tính dễ	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14 của ICAO.

	gây theo quy định của ICAO. 2. Các vật thể di động không được phép xuất hiện trong dải bay của đường CHC khi đường CHC này đang được sử dụng cho tàu bay hạ cánh hoặc cất cánh. 3. Các vật thể mới hoặc các vật thể hiện hữu được tăng kích thước không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt tiếp cận hoặc bề mặt chuyển tiếp trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi. 4. Các vật thể mới hoặc tăng kích thước các vật thể hiện hữu sẽ không được chấp thuận cho phần vượt quá bề mặt hình nón hoặc bề mặt ngang trong trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể mới hoặc phần kích thước tăng lên được che chắn bởi một vật thể hiện hữu và không có khả năng thay đổi hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng. 5. Các vật thể hiện hữu cao hơn bất kỳ bề mặt giới hạn chương ngại vật nào quy định tại Khoản 1, Điều này nên được di dời càng	
--	--	--

	xa càng tốt trong khả năng, trừ khi, cơ quan có thẩm quyền xét thấy vật thể đó được che chắn bởi một vật thể không có khả năng thay đổi, hoặc thông qua nghiên cứu hàng không xác định rằng vật thể đó sẽ không ảnh hưởng bất lợi đến an toàn và điều hòa đối với hoạt động của các tàu bay hàng không dân dụng. 6. Trường hợp xem xét đề nghị xây dựng công trình, cần tính đến khả năng phát triển trong tương lai của đường cất hạ cánh và áp dụng các bề mặt giới hạn chướng ngại vật theo quy định.	
Điều 9. Những công trình, dự án phải được chấp thuận về quản lý độ cao công trình 1. Công trình có độ cao vượt lên khỏi quy hoạch các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay và những công trình nằm trong vùng phụ cận sân bay có độ cao từ 45 mét trở lên so với mức cao sân bay. 2. Công trình có chiều cao vượt trên khu vực bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không đã được công bố hoặc cao từ 45 mét trở lên so với mặt đất tự nhiên, nằm ngoài các khu vực, dự án quy hoạch đô thị, không gian đã được các Bộ, ngành, địa phương thống nhất với Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân	Điều 92. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao 1. Công trình, dự án phải được đánh giá và chấp thuận về mức cao so với bề mặt giới hạn chướng ngại vật: a) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay theo quy hoạch. b) Công trình có mức cao vượt lên trên các bề mặt giới hạn chướng ngại vật của sân bay đã được công bố và nằm ngoài các khu vực, dự án quy hoạch đô thị, không gian đã được các Bộ, ngành, địa phương thống nhất với Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14, 15 của ICAO.

Việt Nam về độ cao theo quy định tại Điểm b Khoản 3 Điều 4 và Điều 8 Nghị định này. 3. Hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tĩnh không đầu các sân bay; tuyến đường dây tải điện cao thế, cáp treo, các trạm thu, phát sóng vô tuyến và các công trình điện gió; công trình nằm trong phạm vi ảnh hưởng và tiếp giáp với các khu vực bố trí trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	Việt Nam về độ cao theo quy định. 2. Công trình, dự án phải được đánh giá về mức cao so với các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không: a) Nằm trong khu vực 2a và có chiều cao từ 3 mét trở lên so với mức cao đường cất hạ cánh gần nhất. b) Nằm trong khu vực 2a, 2b và xâm phạm bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không. c) Nằm ngoài khu vực 2a, 2b, 2c và có chiều cao từ 100 mét so với mặt đất hoặc mặt nước. <i>Chi tiết các bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không tại Phụ lục 5 của Nghị định này.</i> 3. Hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tĩnh không đầu các sân bay; tuyến đường dây tải điện cao thế, cáp treo, các trạm thu, phát sóng vô tuyến và các công trình điện gió; công trình nằm trong phạm vi ảnh hưởng và tiếp giáp với các khu vực bố trí các đài, trạm vô tuyến điện hàng không.	
Chưa có	Điều 93. Quy định về việc cung cấp thông tin về các công trình 1. Để cập nhật vào cơ sở dữ liệu chướng ngại vật hàng không cho mục tiêu đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay hàng không	Bổ sung mới, quy định nội dung phù hợp với quy định tại Phụ ước 14, 15 của ICAO.

	dân dụng, cơ quan thẩm quyền quản lý, cấp phép xây dựng của địa phương phải thông báo cho Cục Hàng không Việt Nam và Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam các thông tin về các công trình sau đây: a) Các công trình mới đã hoàn công khi: i. Có điểm cao nhất cách mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên; hoặc iii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên. b) Các công trình sau sửa đổi đã tăng chiều cao nếu: i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chướng ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3	
--	--	--

	mét trở lên. iii. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên. c) Các công trình đã sửa đổi giảm chiều cao nếu: i. Sau sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2a và - Trước sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên, hoặc - Sau sửa đổi có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên; hoặc iii. Trước sửa đổi đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Trước sửa đổi đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chứng ngại vật hàng	
--	---	--

	không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc d) Các công trình đã dỡ bỏ mà trước đó: i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên. iii. Đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Đang xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc e) Các công trình đã di dời nếu: i. Có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 100 mét trở lên; hoặc ii. Trước hoặc sau di dời nằm trong bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2a và có điểm cao nhất cao hơn đường CHC gần nhất từ 3 mét trở lên. iii. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng	
--	--	--

	không 2b và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 3 mét trở lên; hoặc iv. Trước hoặc sau di dời xâm phạm bề mặt thu thập dữ liệu chương ngại vật hàng không 2c và có điểm cao nhất cao hơn mặt đất hoặc mặt nước từ 15 mét trở lên; hoặc 2. Mỗi đường CHC của sân bay hàng không dân dụng được thiết lập các bề mặt thu thập chương ngại vật hàng không bao gồm 2a, 2b và 2c được quy định tại Phụ lục 4 của Nghị định này	
Điều 12. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng 1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chương ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam. Căn cứ tính chất hoạt động sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh trên mặt đất, mặt nước, công trình nhân tạo, trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời, điều kiện thực tế của địa hình, nguyên lý núp bóng, nhu cầu phát triển không	Điều 94. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý chương ngại vật hàng không 1. Bộ Xây dựng có trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các cơ quan, đơn vị có liên quan: (i) Thống nhất quản lý về không gian kiến trúc, cảnh quan đô thị, quy hoạch xây dựng công trình bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh. (ii) Thống nhất quản lý bề mặt giới hạn chương ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài	Sửa đổi, bổ sung cho rõ ràng trách nhiệm của các cơ quan đơn vị trong việc quản lý chương ngại vật hàng không. Sửa số thứ tự, làm rõ chức năng nhiệm vụ của Cục HKVN.

gian đô thị và các tiêu chuẩn quy định tại Phụ lục I, Phụ lục II, Phụ lục III, Phụ lục IV, Phụ lục V ban hành kèm theo Nghị định này để thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không theo nguyên tắc vực giới hạn độ cao công trình xây dựng nhằm bảo đảm bí mật các công trình quân sự và hoạt động tác chiến phòng không. 5. Phối hợp với các Bộ, ngành, chính quyền địa phương liên quan quản lý, ngăn ngừa và xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời; tuyên truyền, phổ biến cho các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay, khu vực phụ cận sân bay, trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tham gia duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay, các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và khu dân cư. 6. Chỉ đạo các đơn vị chức năng trực thuộc Bộ Quốc phòng và Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong quản lý chướng ngại vật hàng không; thanh tra, kiểm tra, xử lý	sân bay. b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay dùng chung. c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai: (i) các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; (ii) khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; (iii) độ cao công trình ảnh hưởng đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay dùng chung; (iv) bề mặt thu thập chướng ngại vật hàng không; (v) danh mục chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay. d) Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành: (i) quản lý khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay và bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không,	
--	---	--

khieu nại, tố cáo liên quan đến việc chấp hành các quy định về độ cao, cảnh báo hàng không và các quy định liên quan đối với công trình đã được chấp thuận độ cao; tổ chức đo đạc các chướng ngại vật trong khu vực sân bay và vùng trời phụ cận sân bay có ảnh hưởng đến hoạt động bay. 7. Chỉ đạo, hướng dẫn công tác quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời, quản lý cảnh báo hàng không cho các Quân khu, Quân chủng, Chỉ huy trưởng các sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, Chỉ huy trưởng các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Điều 13. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng 1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các cơ quan, đơn vị có liên quan: a) Lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, trừ sân bay quân sự, sân bay chuyên dùng; b) Thống nhất quản lý về không gian kiến trúc,	(ii) ngăn ngừa và xử lý các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay; (iii) tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay và khu vực lân cận sân bay để duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động bay. đ) Hướng dẫn Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập đồ án quy hoạch chung để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao sau khi có văn bản thống nhất với Bộ Tổng tham mưu để làm cơ sở cấp phép xây dựng. e) Tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu, sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật hàng không; cập nhật, công bố thông tin về danh mục chướng ngại vật hàng không và chỉ đạo cơ quan có thẩm quyền phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng trong quản lý bề mặt chướng ngại vật hàng không. g) Căn cứ tính chất hoạt động của sân bay dùng chung, bãi cất hạ cánh, điều kiện thực tế của địa hình, nguyên lý núp bóng,	
--	--	--

cảnh quan đô thị, quy hoạch xây dựng công trình bảo đảm duy trì hoạt động an toàn của sân bay và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.

2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các 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 trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thống kê, đánh dấu và công bố danh Mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

3. Phối hợp với Bộ Quốc phòng, các bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, ngăn ngừa và xử lý các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay dân dụng; tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay và khu vực lân cận sân bay để duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động

nhu cầu phát triển không gian đô thị và các tiêu chuẩn quy định tại các Phụ lục 3, 4, 5, 6, ban hành kèm theo Nghị định này để thiết lập các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay theo nguyên tắc bảo đảm an toàn, hiệu quả chung, tạo thuận lợi phát triển kinh tế xã hội, sử dụng hiệu quả tài nguyên không gian của đất nước.

h) Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam:

- Phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay.

- Xác định và công bố các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các công trình bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài sân bay.

- Chủ trì tổ chức đo đạc, lập cơ sở dữ liệu chướng ngại vật hàng không.

- Thống kê, lập bản đồ, sơ đồ chướng ngại vật hàng không và công bố danh mục các

bay. 4. Hướng dẫn Ủy ban nhân dân cấp tỉnh lập đề án quy hoạch chung để xây dựng các khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghệ cao sau khi có văn bản thống nhất với Bộ Tổng Tham mưu để làm cơ sở cấp phép xây dựng. 5. Tổ chức đo đạc, lập sơ đồ, bản đồ chướng ngại vật trong khu vực hoạt động bay dân dụng; cập nhật, công bố thông tin về chướng ngại vật và chỉ đạo cơ quan có thẩm quyền phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong quản lý bề mặt chướng ngại vật hàng không. 6. Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan thực hiện quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không tại cảng hàng không, sân bay dân dụng và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không. Điều 15. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh 1. Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân	chướng ngại vật hàng không có thể ảnh hưởng đến hoạt động bay. 2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các 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 trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thống kê, đánh dấu và công bố danh Mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay. 2. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, bãi cất hạ cánh. b) Phối hợp với Bộ Xây dựng, các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan để thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay dùng chung.	
---	---	--

bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung, các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch hoặc văn bản chấp thuận của cơ quan chức năng của Bộ Quốc phòng theo quy định tại Điểm b Khoản 3 Điều 4, Điều 8, Điều 9, Điều 10, Điều 11 Nghị định này.

2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan tổ chức di dời hoặc hạ thấp độ cao, xử lý theo quy định của pháp luật đối với các công trình vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay của các sân bay và trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời; kiểm tra, xử lý việc xây dựng chiều cao công trình và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không theo quy định.

3. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung và các trận địa quản

c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; chủ trì tổ chức phê duyệt quy hoạch hệ thống sân bay.

d) Trên cơ sở nhiệm vụ quốc phòng, quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay toàn quốc, quy hoạch các sân bay đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Bộ Quốc phòng thống nhất với các Bộ, ngành, địa phương về quy hoạch giới hạn bề mặt quản lý chướng ngại vật hàng không và độ cao xây dựng công trình cho đồ án quy hoạch chung, đồ án quy hoạch chi tiết xây dựng khu công nghiệp, đô thị, khu dân cư và các cao trình khác.

đ) Thông báo cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các Bộ, ngành liên quan về nội dung cần thiết bảo đảm duy trì quy hoạch phát triển hệ thống sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; các bề mặt giới hạn chướng ngại vật sân bay quân sự, bãi cất, hạ cánh; các khu vực giới hạn độ cao công trình xây dựng nhằm bảo đảm bí mật các công trình quân sự và hoạt động tác chiến

lý, bảo vệ vùng trời. 4. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, tổ chức, cá nhân ở địa phương trong việc duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và an toàn cho hoạt động bay của các sân bay. Điều 16. Trách nhiệm của các chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình 1. Thực hiện các thủ tục về đề nghị chấp thuận độ cao của công trình theo quy định tại Điều 9, Điều 10 và Điều 11 Nghị định này; chịu trách nhiệm về độ chính xác của các thông tin theo quy định tại Điều 10 Nghị định này. 2. Chấp hành các quy định về độ cao được cấp phép xây dựng và chịu trách nhiệm đầu tư lắp đặt, duy trì hoạt động bình thường của hệ thống cảnh báo hàng không đối với công trình. 3. Chịu sự thanh tra, kiểm tra của các cơ quan chức năng về thực hiện cấp phép và các nội dung quy định trong giấy phép xây dựng, các văn bản chấp thuận độ cao tĩnh không và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không.	phòng không. e) Phối hợp với các Bộ, ngành, chính quyền địa phương liên quan quản lý, ngăn ngừa và xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao các công trình vi phạm bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không ảnh hưởng đến hoạt động bay; tuyên truyền, phổ biến cho các cơ quan, đoàn thể, cộng đồng dân cư nơi có sân bay, khu vực phụ cận sân bay, gia duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật, nhằm đảm bảo an toàn cho các hoạt động bay và khu dân cư. g) Chỉ đạo các đơn vị chức năng trực thuộc Bộ Quốc phòng và Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với cơ quan chức năng của Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong quản lý chướng ngại vật hàng không; thanh tra, kiểm tra, xử lý khiếu nại, tố cáo liên quan đến việc chấp hành các quy định về độ cao, cảnh báo hàng không và các quy định liên quan đối với công trình đã được chấp thuận độ cao. h) Chỉ đạo, hướng dẫn công tác quản lý cảnh báo hàng không cho các Quân khu, Quân chủng, Chỉ huy trưởng các sân bay	
---	--	--

	quân sự, sân bay dùng chung và Chỉ huy trưởng Bộ Chỉ huy quân sự tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. 3. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương: a) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Cấp phép xây dựng cho các công trình dưới độ cao theo nội dung đồ án quy hoạch và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không sân bay dùng chung, bãi cất, hạ cánh; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không đã được công bố công khai. b) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan thống nhất việc quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự, sân bay dùng chung, sân bay chuyên dùng, bãi cất hạ cánh. c) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn	
--	--	--

	chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các sân bay; ngăn ngừa, xử lý di dời hoặc hạ thấp độ cao theo quy định của pháp luật đối với các công trình vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến hoạt động bay, kiểm tra, xử lý việc xây dựng công trình và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không theo quy định. d) Phối hợp với Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ, ngành liên quan kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo các hoạt động, lĩnh vực liên quan đến vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay của các sân bay. đ) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dùng chung. e) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến tới các cơ quan, tổ chức, cá nhân ở địa phương	
--	---	--

	trong việc duy trì, quản lý các bề mặt giới hạn chướng ngại vật nhằm bảo đảm an toàn cho hoạt động bay của các sân bay. g) Phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật và chỉ đạo triển khai thực hiện các nội dung Nghị định này. 5. Trách nhiệm của các chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình a) Thực hiện các thủ tục về đề nghị chấp thuận độ cao của công trình theo quy định tại Điều 95, Điều 96 của Nghị định này; chịu trách nhiệm về độ chính xác của các thông tin theo quy định tại Điều 95 Nghị định này. b) Chấp hành các quy định về độ cao được cấp phép xây dựng và chịu trách nhiệm đầu tư lắp đặt, duy trì hoạt động bình thường của hệ thống cảnh báo hàng không đối với công trình. c) Chịu sự thanh tra, kiểm tra của các cơ quan chức năng về thực hiện cấp phép và các nội dung quy định trong giấy phép xây dựng, các văn bản chấp thuận độ cao tỉnh không và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không.	
Điều 10. Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình	Điều 95. Thủ tục đề nghị chấp thuận độ cao công trình 1. Hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công	Kế thừa Nghị định 32/2016/NĐ-CP

1. Hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình: a) Văn bản đề nghị chấp thuận độ cao công trình thực hiện theo Mẫu số 01- ĐNCTĐC (đối với tổ chức) và Mẫu số 02-ĐNCTĐC (đối với cá nhân) tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Nghị định này; b) Bản sao bản đồ hoặc sơ đồ không gian, vị trí khu vực xây dựng công trình có đánh dấu vị trí xây dựng công trình; c) Bản sao một trong những giấy tờ chứng minh về quyền sở hữu, quản lý, sử dụng công trình, nhà ở theo quy định của pháp luật. 2. Cơ quan cấp phép xây dựng hoặc chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình lập 01 bộ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, gửi đến Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu bằng hình thức trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tuyến qua Cổng Dịch vụ công Quốc gia hoặc Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính Bộ Quốc phòng. Trường hợp nộp hồ sơ trực tuyến thì gửi bản điện tử hoặc bản sao điện tử các thành phần hồ sơ quy định tại khoản 1 Điều này. 3. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình của tổ chức, cá nhân, chủ	trình: a) Văn bản đề nghị chấp thuận độ cao công trình thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục 8 ban hành kèm theo Nghị định này; b) Bản sao bản đồ hoặc sơ đồ không gian, vị trí khu vực xây dựng công trình có đánh dấu vị trí xây dựng công trình; c) Bản sao một trong những giấy tờ chứng minh về quyền sở hữu, quản lý, sử dụng công trình, nhà ở theo quy định của pháp luật. 2. Cơ quan cấp phép xây dựng hoặc chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình lập 01 bộ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, gửi đến Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu bằng hình thức trực tiếp hoặc qua dịch vụ bưu chính hoặc trực tuyến qua Cổng Dịch vụ công Quốc gia hoặc Hệ thống thông tin giải quyết thủ tục hành chính Bộ Quốc phòng. Trường hợp nộp hồ sơ trực tuyến thì gửi bản điện tử hoặc bản sao điện tử các thành phần hồ sơ quy định tại khoản 1 Điều này 3. Địa chỉ tiếp nhận hồ sơ đề nghị chấp thuận độ cao công trình của tổ chức, cá nhân, chủ đầu tư: a) Cơ quan tiếp nhận: Cục Tác chiến - Bộ	
---	--	--

đầu tư: a) Cơ quan tiếp nhận: Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam; b) Địa chỉ và hộp thư tiếp nhận: Số 1 Nguyễn Tri Phương, quận Ba Đình, thành phố Hà Nội; c) Số điện thoại liên hệ: 069 696 172; 069 696 108; fax: 04.37337994.	Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam; b) Địa chỉ và hộp thư tiếp nhận: Số 1 Nguyễn Tri Phương, phường Ba Đình, thành phố Hà Nội; c) Số điện thoại liên hệ: 069 696 172; 069 696 108; fax: 04.37337994. 4. Mẫu văn bản chấp thuận và phương thức gửi kết quả thủ tục hành chính (sẽ bổ sung).	
Điều 11. Giải quyết đề nghị chấp thuận về độ cao công trình 1. Kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu có trách nhiệm kiểm tra, thẩm định và có văn bản chấp thuận hoặc không chấp thuận gửi trực tuyến đến tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình; trường hợp tổ chức, cá nhân đề nghị nhận kết quả qua thư điện tử thì gửi qua thư điện tử cho tổ chức, cá nhân; đồng thời có văn bản gửi đến cơ quan cấp phép xây dựng địa phương, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Cảng vụ hàng không khu vực và các cơ quan, đơn vị liên quan biết theo thời hạn sau đây:	Điều 96. Giải quyết đề nghị chấp thuận về độ cao công trình 1. Kể từ ngày nhận đủ hồ sơ hợp lệ, trong thời hạn 02 ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có trách nhiệm kiểm tra, thẩm định và có văn bản gửi Cục Hàng không Việt Nam để lấy ý kiến thống nhất ảnh hưởng của độ cao công trình đối với hoạt động hàng không dân dụng. Cục Hàng không Việt Nam có trách nhiệm chủ trì đánh giá ảnh hưởng của độ cao công trình và thông báo bằng văn bản cho Cục Tác chiến trong thời hạn sau đây: a) Mười (10) ngày làm việc, đối với các dự án xây dựng nhà ở, khu đô thị, khu nhà ở	Kế thừa Nghị định 32/2016/NĐ-CP

a) Mười (10) ngày làm việc, đối với các dự án xây dựng nhà ở, khu đô thị, khu nhà ở cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tỉnh không đầu các sân bay và các công trình quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 9 Nghị định này; b) Mười lăm (15) ngày làm việc đối với các dự án xây dựng khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghiệp cao; c) Hai mươi (20) ngày làm việc đối với các dự án cáp treo, đường dây tải điện cao thế có chiều dài dưới 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng từ 10 đến 50 trạm; d) Ba mươi (30) ngày làm việc đối với các dự án đường dây tải điện cao thế có chiều dài trên 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng trên 50 trạm. 2. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu có văn bản điện tử yêu cầu tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình bổ sung, hoàn chỉnh hồ sơ theo quy định. 3. Trường hợp không chấp thuận về độ cao	cao tầng, khu hạ tầng kỹ thuật công nghiệp, hệ thống cột treo đèn chiếu sáng ở khu vực tỉnh không đầu các sân bay và các công trình quy định tại Điều 92 của Nghị định này; b) Mười lăm (15) ngày làm việc đối với các dự án xây dựng khu kinh tế, khu đặc thù, khu công nghiệp cao; c) Hai mươi (20) ngày làm việc đối với các dự án cáp treo, đường dây tải điện cao thế có chiều dài dưới 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng từ 10 đến 50 trạm; d) Ba mươi (30) ngày làm việc đối với các dự án đường dây tải điện cao thế có chiều dài trên 100 km, hệ thống các trạm thu, phát sóng vô tuyến số lượng trên 50 trạm. Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ nhận được ý kiến bằng văn bản của Cục Hàng không Việt Nam, Cục Tác chiến chấp thuận hoặc không chấp thuận và đồng thời sao gửi văn bản chấp thuận cho cơ quan cấp phép xây dựng của địa phương, Cục Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Cảng Vụ hàng không khu vực và các cơ quan, đơn vị liên quan biết. 2. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, kể từ	
---	--	--

công trình, trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, Cục Tác chiến, Bộ Tổng Tham mưu có văn bản điện tử trả lời, nêu rõ lý do. 4. Văn bản chấp thuận độ cao công trình có những nội dung cơ bản sau: a) Tên, tính chất, quy mô công trình; b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình; c) Vị trí công trình: Địa chỉ hành chính, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo kinh độ, vĩ độ thuộc độ, phút, giây), và VN 2000 nếu công trình nằm ngoài khu vực lân cận sân bay; d) Độ cao tối đa của công trình được phép xây dựng so với cốt đất tự nhiên hoặc so với mực nước biển trung bình; đ) Hướng dẫn cảnh báo hàng không; e) Thời hạn có hiệu lực của văn bản chấp thuận độ cao của công trình; g) Các Điểm lưu ý khác (nếu có).	ngày nhận hồ sơ, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu Quân đội nhân dân Việt Nam có văn bản thông báo cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình để bổ sung, hoàn chỉnh hồ sơ theo quy định. 3. Trường hợp không chấp thuận về độ cao công trình, trong thời hạn mười (10) ngày làm việc, Cục Tác chiến - Bộ Tổng Tham mưu có văn bản thông báo, nêu rõ lý do cho cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị chấp thuận độ cao công trình biết. 4. Văn bản chấp thuận độ cao công trình có những nội dung cơ bản sau: a) Tên, tính chất, quy mô công trình; b) Chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình; c) Vị trí công trình: Địa chỉ hành chính, tọa độ địa lý theo hệ tọa độ WGS-84 (theo định dạng độ, phút, giây); d) Chiều cao tối đa của công trình được phép xây dựng so với cốt đất tự nhiên hoặc so với mực nước biển trung bình; đ) Hướng dẫn cảnh báo hàng không; e) Thời hạn có hiệu lực của văn bản chấp thuận chiều cao của công trình; g) Các điểm lưu ý khác (nếu có).	
Điều 17. Kinh phí bảo đảm	Điều 97. Kinh phí bảo đảm	Kế thừa Nghị định 32/2016/NĐ-

Kinh phí cho công tác quy hoạch, thiết lập, công bố, quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không do ngân sách nhà nước bảo đảm theo phân cấp ngân sách hiện hành. Lập dự toán, quản lý và quyết toán kinh phí theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành.	Kinh phí cho công tác quy hoạch, thiết lập, công bố, quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không do ngân sách nhà nước bảo đảm theo phân cấp ngân sách hiện hành. Lập dự toán, quản lý và quyết toán kinh phí theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành.	CP
Điều 16. Trách nhiệm của các chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình 1. Thực hiện các thủ tục về đề nghị chấp thuận độ cao của công trình theo quy định tại Điều 9, Điều 10 và Điều 11 Nghị định này; chịu trách nhiệm về độ chính xác của các thông tin theo quy định tại Điều 10 Nghị định này. 2. Chấp hành các quy định về độ cao được cấp phép xây dựng và chịu trách nhiệm đầu tư lắp đặt, duy trì hoạt động bình thường của hệ thống cảnh báo hàng không đối với công trình. 3. Chịu sự thanh tra, kiểm tra của các cơ quan chức năng về thực hiện cấp phép và các nội dung quy định trong giấy phép xây dựng, các văn bản chấp thuận độ cao tĩnh không và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không.		Bãi bỏ, lý do:

Điều 18. Điều khoản chuyển tiếp Đối với công trình xây dựng trước ngày Nghị định này có hiệu lực, nếu chưa có sự chấp thuận độ cao của cơ quan nhà nước có thẩm quyền mà vi phạm về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không thì xử lý như sau: 1. Cục Tác chiến chủ trì, phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam xem xét các phương thức hoạt động bay và điều kiện bảo đảm hoạt động của các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời và các đài, trạm vô tuyến điện hàng không, nếu bảo đảm an toàn thì làm thủ tục chấp thuận độ cao công trình. 2. Trường hợp không đáp ứng quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không thì cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý theo quy định của pháp luật.		Bãi bỏ
Điều 19. Hiệu lực thi hành 1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26 tháng 6 năm 2016. 2. Nghị định số 20/2009/NĐ-CP ngày 23 tháng 02 năm 2009 của Chính phủ về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam hết hiệu lực kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành.		Bãi bỏ
Điều 20. Tổ chức thực hiện 1. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng chịu trách		Bãi bỏ

nhiệm tổ chức thực hiện Nghị định này. 2. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan, tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.		
Nghị định số 125/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ về Quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay		
	CHƯƠNG VII PHƯƠNG THỨC BAY, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG Mục 1 PHƯƠNG THỨC BAY, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG	Bổ sung mới, quy định nội dung
Chưa có	Điều 98. Quy định chung 1. Phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không phải được thiết kế, xây dựng, cập nhật, kiểm tra, phê duyệt và công bố tuân thủ theo các quy định, yêu cầu, tiêu chuẩn, hướng dẫn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và các quy định của pháp luật Việt Nam. 2. Công tác thiết kế phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không phải:	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

	a) Đảm bảo an toàn, hiệu quả, khả thi khai thác; b) Sử dụng dữ liệu hàng không đạt chất lượng; c) Phù hợp với các định hướng, kế hoạch, yêu cầu về quản lý hoạt động bay và khai thác bay. 3. Phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi đưa vào khai thác phải được thẩm định, phê duyệt theo thẩm quyền và công bố phù hợp với quy định về quản lý tin tức hàng không. 4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ dẫn đường hoặc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay đảm bảo việc thiết kế phương thức bay, đánh giá phương thức bay. 5. Người khai thác cảng hàng không chịu trách nhiệm cung cấp dữ liệu hàng không, sơ đồ, bản đồ sân bay cho cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không để biên soạn các loại sơ đồ, bản đồ hàng không theo quy định. 6. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm trong việc thiết lập quy định và giám sát việc thực hiện công tác thiết kế phương thức bay và sơ đồ, bản đồ hàng không.	
Chưa có	Điều 99. Đơn vị đo lường trong sơ đồ, bản	Bổ sung mới, quy định để làm rõ

	đồ hàng không. 1. Khoảng cách thể hiện trong sơ đồ, bản đồ hàng không phải căn cứ vào khoảng cách thực địa thực tế. 2. Các đơn vị đo lường được sử dụng phải phù hợp thống nhất trong tất cả các sơ đồ, bản đồ hàng không và tài liệu kèm theo. 3. Cục Hàng không Việt Nam quy định đơn vị đo lường chính thức áp dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không.	Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
Điều 28. Phương thức bay tại sân bay Điều 28. Phương thức bay tại sân bay 1. Phương thức bay tại sân bay bao gồm các phương thức khởi hành, đến, tiếp cận, bay chờ. 2. Việc xây dựng phương thức bay tại sân bay phải được tiến hành trên cơ sở các yếu tố sau đây: a) Kết cấu hạ tầng của sân bay, ranh giới khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay; b) Phương pháp, trang bị, thiết bị dẫn đường và giám sát hàng không; c) Địa hình sân bay, chướng ngại vật khu vực sân bay; d) Mật độ hoạt động của tàu bay;	Điều 100. Thiết kế và công bố phương thức bay 1. Việc thiết kế các phương thức bay phải tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn kỹ thuật quy định về xây dựng phương thức bay bằng mắt và bằng thiết bị của Việt Nam và ICAO. Các phương thức bay bằng thiết bị phải được duy trì và đánh giá định kỳ, khoảng thời gian để đánh giá định kỳ không vượt quá 05 năm hoặc theo quy định của Bộ Xây dựng. 2. Cục Hàng không Việt Nam quyết định ban hành phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

đ) Khu vực cấm bay, khu vực nguy hiểm, khu chờ tác chiến phòng không, khu vực hoạt động bay quân sự. 3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dân dụng và thông báo cho Quân chủng Phòng không - Không quân; quyết định phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân. 4. Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định phương thức bay cho hoạt động bay quân sự tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam.	3. Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định phương thức bay cho hoạt động bay quân sự tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam hoặc Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động. 4. Bộ Tư lệnh cảnh sát cơ động quyết định phương thức bay cho hoạt động bay cảnh sát cơ động tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam và Quân chủng Phòng không - Không quân. 5. Cục Hàng không Việt Nam công bố phương thức bay.	
Chưa có	Điều 101. Trách nhiệm và ủy quyền cung cấp dịch vụ 1. Cục Hàng không Việt Nam: Chịu trách nhiệm quản lý nhà nước, phê chuẩn các phương thức bay hàng không dân dụng và sơ đồ, bản đồ hàng không trước khi công bố. 2. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay: Được Nhà nước ủy quyền là đơn vị chủ trì	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

	việc khảo sát, thiết kế và sản xuất sơ đồ, bản đồ hàng không theo tiêu chuẩn ICAO. 3. Bộ Quốc phòng (Cục Tác chiến): Chịu trách nhiệm cung cấp nền bản đồ địa hình quân sự, dữ liệu biên giới quốc gia để làm cơ sở xây dựng bản đồ hàng không dân dụng khi được đề nghị.	
Chưa có	Điều 102. Hệ thống tham chiếu sử dụng trong sơ đồ, bản đồ hàng không 1. Hệ quy chiếu ngang: Sử dụng Hệ tọa độ trắc địa thế giới – 1984 (WGS-84). 2. Hệ quy chiếu dọc: Sử dụng Mức nước biển trung bình (MSL) và mô hình trọng trường trái đất - 1996 (EGM-96). 3. Hệ thời gian: Sử dụng Lịch Gregorian và Giờ phối hợp quốc tế (UTC).	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
	Mục 2 TRÁCH NHIỆM CUNG CẤP DỮ LIỆU ĐẦU VÀO	
	Điều 103. Trách nhiệm của người khởi tạo dữ liệu Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm cung cấp dữ liệu cho cơ sở sơ đồ, bản đồ hàng không đảm	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

	bảo độ chính xác, tính toàn vẹn, kịp thời và đầy đủ của dữ liệu.	
Chưa có	Điều 104. Trách nhiệm của Ủy ban Nhân dân cấp Tỉnh và Sở Xây dựng 1. Cung cấp và cập nhật dữ liệu về các chướng ngại vật nằm trong khu vực ảnh hưởng đến hoạt động bay (Khu vực 2 - bán kính 45km quanh sân bay) để doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay lập sơ đồ, bản đồ hàng không. 2. Thông báo ngay lập tức về các thay đổi địa hình và chướng ngại vật có khả năng vượt qua các bề mặt giới hạn chướng ngại vật.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
Chưa có	Điều 105. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Đơn vị Quân sự 1. Cung cấp chính xác tọa độ, giới hạn ngang và giới hạn cao của các khu vực cấm, khu vực hạn chế, khu vực nguy hiểm (Prohibited, Restricted, Danger Areas) để thể hiện trên sơ đồ, bản đồ hàng không. 2. Phối hợp xác định các khu vực bay tầm thấp an toàn, tránh các trận địa phòng không hoặc khu vực diễn tập quân sự thường xuyên.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

Chưa có	Điều 106. Cơ sở dữ liệu Địa hình và Chướng ngại vật điện tử (eTOD) 1. Lộ trình chuyển đổi sơ đồ chướng ngại vật sân bay sang sơ đồ địa hình và chướng ngại vật sân bay - phiên bản điện tử được Cục Hàng không Việt Nam quy định phù hợp với yêu cầu của ICAO. 2. Hàng không dân dụng và quân sự thiết lập cơ sở dữ liệu địa hình và chướng ngại vật số dùng chung để đảm bảo tính nhất quán trong khai thác.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
Chưa có	Mục 3 HỆ THỐNG SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ HÀNG KHÔNG	
Chưa có	Điều 107. Các nhóm sơ đồ, bản đồ hàng không: Sơ đồ, bản đồ hàng không bao gồm các nhóm sau: a) Nhóm 1: Các sơ đồ dùng cho mục đích lập kế hoạch i. Sơ đồ chướng ngại vật sân bay - loại A. ii. Sơ đồ chướng ngại vật sân bay - loại B. iii. Sơ đồ địa hình và chướng ngại vật sân bay - phiên bản điện tử. iv. Sơ đồ địa hình tiếp cận chính xác. b) Nhóm 2: Các sơ đồ sử dụng trong hoạt	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam. Phù hợp với Phụ ước 4 về sơ đồ, bản đồ hàng không.

	động di chuyển mặt đất của tàu bay tại sân bay i. Sơ đồ sân bay, sân bay trực thăng. ii. Sơ đồ hướng dẫn di chuyển mặt đất. iii. Sơ đồ sân đỗ, vị trí đỗ tàu bay. c) Nhóm 3: Các sơ đồ sử dụng trong chuyển bay từ cất cánh đến hạ cánh của tàu bay i. Sơ đồ đường hàng không. ii. Sơ đồ khu vực tiếp cận. iii. Sơ đồ phương thức khởi hành tiêu chuẩn bằng thiết bị (SID). iv. Sơ đồ phương thức đến tiêu chuẩn bằng thiết bị (STAR). v. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng thiết bị. vi. Sơ đồ phương thức tiếp cận bằng mắt. vii. Sơ đồ độ cao tối thiểu giám sát không lưu. d) Nhóm 4: Các bản đồ phục vụ mục đích dẫn đường, đánh dấu và lập kế hoạch bay bằng mắt i. Bản đồ hàng không thể giới tỷ lệ 1:1.000.000. ii. Bản đồ hàng không tỷ lệ 1:500.000. iii. Bản đồ dẫn đường hàng không tỷ lệ nhỏ. iv. Bản đồ đánh dấu vệt bay.	
--	--	--

	e) Nhóm 5: Các loại sơ đồ, bản đồ khác phục vụ hoạt động khai thác bay và quản lý hoạt động bay	
Chưa có	Mục 4 QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG VÀ CẬP NHẬT	
Chưa có	Điều 108. Tiêu chuẩn ký hiệu, màu sắc và trình bày sơ đồ, bản đồ hàng không 1. Sơ đồ, bản đồ hàng không phải tuân thủ nghiêm ngặt bộ ký hiệu và bảng màu quy định tại Phụ ước 4 của ICAO để đảm bảo người khai thác có thể hiểu và sử dụng. 2. Các giá trị cuối cùng được công bố trên sơ đồ, bản đồ hàng không phải được làm tròn theo tiêu chuẩn của ICAO. Trong tính toán trung gian, phải sử dụng độ phân giải tối đa có sẵn để đảm bảo độ chính xác. 3. Các sơ đồ, bản đồ hàng không phải được duy trì và đánh giá định kỳ, khoảng thời gian để đánh giá định kỳ không vượt quá 05 năm hoặc theo quy định của Bộ Xây dựng.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam. Phù hợp với Phụ ước 4 về sơ đồ, bản đồ hàng không.
Chưa có	Điều 109. Công bố phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không theo chu kỳ AIRAC Các cơ quan, đơn vị phải gửi thông tin thay đổi liên quan đến phương thức bay, sơ đồ,	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam. Phù hợp với Phụ ước 4 về sơ đồ, bản đồ hàng không.

	bản đồ hàng không cần công bố theo chu kỳ AIRAC cho doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay trước ngày hiệu lực tối thiểu 56 ngày.	
	Điều 110. Sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử Dữ liệu sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử hiển thị trên thiết bị trong buồng lái được công nhận có giá trị pháp lý tương đương và được phép thay thế hoàn toàn sơ đồ, bản đồ giấy truyền thống, với điều kiện hệ thống hiển thị và cơ sở dữ liệu đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về chất lượng dữ liệu theo quy định.	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
Chưa có	Chương VIII BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.
Chưa có	Mục 1 DOANH NGHIỆP BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY VÀ CƠ SỞ CUNG CẤP DỊCH VỤ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY	
Chưa có	Điều 111. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay 1. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có	Bổ sung mới, quy định để làm rõ Điều 47 của Luật HKDD Việt Nam.

	trách nhiệm cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại các sân bay, lãnh thổ của Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý. 2. Doanh nghiệp cảng Hàng không có trách nhiệm cung cấp dịch vụ dẫn đường hoạt động bay và cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn, khẩn nguy cứu nạn tại các sân bay thuộc khu vực trách nhiệm do mình quản lý. 3. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay quy định tại khoản 1 và khoản 2 điều này được cấp phép để khai thác cơ sở, công trình và hệ thống trang thiết bị kỹ thuật để thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay 4. Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thiết lập và duy trì các tiêu chuẩn để vận hành khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay như sau: a) Tổ chức, duy trì cơ cấu, bộ máy và phân định rõ chức năng, nhiệm vụ phù hợp với quy mô khai thác và cung cấp dịch vụ; b) Đảm bảo phương án kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp và luôn trong trạng thái vận hành tiêu chuẩn; c) Bảo đảm, duy trì đội ngũ nhân viên có đầy đủ giấy phép, chứng chỉ chuyên môn	
--	---	--

	phù hợp theo quy định của pháp luật để vận hành hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và thực hiện đúng các tài liệu hướng dẫn khai thác; d) Thiết lập và vận hành đồng bộ hệ thống quản lý an toàn, an ninh, kiểm soát chất lượng và cơ chế quản lý rủi ro một mối đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo an toàn, điều hòa và liên tục cho hoạt động bay.” e) Xây dựng hệ thống tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không trình nhà Chức trách Hàng không Việt Nam phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng theo quy định. 7. Bộ Xây dựng quy định chi tiết về hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, trình tự, thủ tục thẩm định và cấp phép, phê chuẩn cơ sở, công trình và hệ thống kỹ thuật quy định tại Điều này.	
Chưa có	Điều 112. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không: 1. Việc thành lập, hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không được thực hiện theo quy định của Luật Quản lý và đầu tư vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Luật Hàng không dân dụng và Luật Doanh nghiệp.	Kế thừa quy định tại Luật HKDDVN năm 2006 và sửa đổi, bổ sung năm 2014 (khoản 1 Điều 97) đã giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) quyết định thành lập và phù hợp với quy định tại khoản 2 Điều 47 Luật HKDDVN

	2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định thành lập doanh nghiệp cung cấp dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không phù hợp với chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng.	năm 2025 (dịch vụ quản lý không lưu và tin tức hàng không được thực hiện bởi doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ).
Chưa có	Điều 113. Quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay 1. Cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay phù hợp với phân loại vùng trời hàng không dân dụng; tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia và an toàn thông tin; tuân thủ các quy định về hoạt động bay, quy tắc bay. 2. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng. 3. Duy trì liên lạc và phối hợp chặt chẽ với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu của quốc gia lân cận để cung cấp dịch vụ điều hành bay, bảo đảm an toàn, điều hòa, liên tục và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay trong vùng trời hàng không dân dụng, các đường hàng không và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.	Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại khoản 2 Điều 47 Luật

	4. Tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, an toàn thông tin mạng và an ninh mạng. 5. Tham gia, phối hợp với cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc xử lý các tình huống khẩn nguy, can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và tác chiến phòng không. 6. Thiết lập và vận hành cơ chế quản lý rủi ro một mặt đối với kiểm soát viên không lưu nhằm đảm bảo duy trì năng lực điều hành để bảo đảm an toàn hoạt động bay theo quy định của pháp luật. 7. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.	
Chưa có	Mục 2 DỊCH VỤ QUẢN LÝ KHÔNG LƯU	
Chưa có	Điều 114: Dịch vụ Quản lý không lưu: Dịch vụ Quản lý không lưu bao gồm 1. Dịch vụ không lưu; 2. Dịch vụ Quản lý luồng không lưu; 3. Khai thác và sử dụng vùng trời.	Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm a) Khoản 1 Điều 47 Luật HKDD Và phù hợp với quy định của ICAO
Chưa có	Điều 115. Dịch vụ không lưu	Bổ sung mới Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được

	1. Dịch vụ không lưu bao gồm dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu và dịch vụ báo động nhằm: a) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay; b) Ngăn ngừa va chạm giữa các tàu bay trên khu vực hoạt động và giữa tàu bay với các chướng ngại vật trên khu vực đó; c) Thúc đẩy và điều hòa hoạt động bay; d) Cung cấp và tư vấn tin tức có ích cho việc thực hiện chuyến bay an toàn và hiệu quả; đ) Thông báo cho các cơ quan, đơn vị liên quan về tàu bay cần phải tìm kiếm, cứu nạn và trợ giúp các cơ quan, đơn vị này theo yêu cầu trong quá trình thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không. 2. Dịch vụ điều hành bay bao gồm dịch vụ kiểm soát đường dài; dịch vụ kiểm soát tiếp cận; dịch vụ kiểm soát tại sân bay. 3. Dịch vụ thông báo bay được cung cấp cho các tàu bay có khả năng bị ảnh hưởng bởi các thông tin này và thuộc một trong các trường hợp sau: a) Tàu bay đang được cung cấp dịch vụ điều hành bay; hoặc b) Tàu bay khác mà cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan đã nhận biết được.	giao tại điểm a) Khoản 1 Điều 47 Luật HKDD và phù hợp với quy định của ICAO tại Phụ ước 11
--	---	---

	4. Dịch vụ báo động được cung cấp cho: a) Tất cả các tàu bay được cung cấp dịch vụ điều hành bay; b) Tàu bay khác đã nộp kế hoạch bay hoặc đã được cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu nhận biết, nếu có thể; c) Tàu bay được biết hoặc được cho là đang bị can thiệp bất hợp pháp 5. Việc cung cấp dịch vụ tư vấn không lưu được xem là biện pháp tạm thời cho đến khi được thay thế bằng dịch vụ điều hành bay. 6. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị có liên quan để quản lý, điều hành hoạt động bay dân dụng và các hoạt động bay khác khi được ủy quyền.	
Chưa có	Điều 116. Chỉ định các phần vùng trời và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu. 1. Khi một phần vùng trời nhất định và sân bay có kiểm soát được cung cấp dịch vụ không lưu thì phần vùng trời và sân bay có kiểm soát đó phải được chỉ định phù hợp với loại hình dịch vụ không lưu được cung cấp. 2. Các phần của vùng trời hoặc các sân bay có kiểm soát được chỉ định như sau:	Bổ sung mới, quy định nội dung. Các nội dung được bổ sung này nhằm bao quát và cụ thể các phần vùng trời bao gồm vùng thông báo bay (FIR), khu vực kiểm soát (control areas), vùng kiểm soát (control zones), sân bay có kiểm soát. Theo đó xác định rõ khu vực trách nhiệm cung

	a) Vùng thông báo bay (FIR); b) Khu vực kiểm soát (Control areas) c) Vùng kiểm soát (Control Zones) d) Sân bay có kiểm soát. 3. Cục Hàng không Việt Nam xác định phạm vi, giới hạn ngang, giới hạn cao, kiểu loại và công bố trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam các khu vực trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân và Bộ Tư lệnh Cảnh sát Cơ động; phân công khu vực trách nhiệm cho cơ sở điều hành bay dân dụng.	cấp dịch vụ không lưu cũng như việc công bố tin tức hàng không (AIP) theo quy định.
Chưa có	Điều 117. Kế hoạch ứng phó không lưu Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải xây dựng Kế hoạch ứng phó không lưu là một phần hệ thống tài liệu khai thác để xử lý các tình huống gián đoạn một phần hoặc toàn bộ dịch vụ không lưu do các sự kiện bất khả kháng hoặc các tình huống khẩn cấp khác trình nhà chức trách hàng không phê chuẩn.	Bổ sung mới, quy định nội dung
Chưa có	Điều 118. Quản lý luồng không lưu 1. Quản lý luồng không lưu (ATFM) là dịch vụ được thiết lập nhằm đảm bảo luồng	Bổ sung mới, quy định nội dung

	không lưu an toàn, trật tự và liên tục bằng cách đảm bảo năng lực điều hành bay (ATC) được sử dụng ở mức tối ưu và lưu lượng hoạt động bay tương ứng với năng lực điều hành bay được công bố. 2. Việc quản lý luồng không lưu phải đảm bảo nguyên tắc: Áp dụng nguyên tắc phối hợp ra quyết định (CDM) dựa trên các thông tin chia sẻ minh bạch và đồng thuận của các bên tham gia. c) Việc quản lý, điều tiết luồng không lưu phải dựa trên các tiêu chí rõ ràng, tối đa hóa việc sử dụng năng lực vùng trời và sân bay thông qua việc cân bằng nhu cầu và năng lực và không ảnh hưởng an toàn bay. d) Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu; đ) Sử dụng vùng trời công bằng và linh hoạt trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng và phát triển kinh tế; e) Tăng cường chia sẻ dữ liệu hoạt động bay, kế hoạch khai thác giữa Cảng hàng không, hãng hàng không với cơ sở Quản lý luồng không lưu để nâng cao công tác dự báo nhu cầu hoạt động bay, bảo đảm cân bằng với năng lực khai thác, tránh tắc	
--	---	--

	nghẽn, qua đó giúp tối đa hóa hiệu quả và lợi ích kinh tế hàng không. 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác có trách nhiệm đánh giá năng lực vùng trời, năng lực sân bay. 4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm giám sát, ban hành các biện pháp ATFM phù hợp dựa trên nguyên tắc tối ưu hóa luồng hoạt động bay chung, bảo đảm luồng không lưu thông suốt và tránh tắc nghẽn vùng trời, sân bay. 5. Các hãng hàng không, cảng hàng không có trách nhiệm phối hợp chia sẻ dữ liệu khai thác hoạt động bay, phối hợp triển khai và tuân thủ các biện pháp ATFM. 6. Quy định về phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu quốc tế: a) Công tác phối hợp triển khai quản lý luồng không lưu quốc tế tuân thủ theo quy định của pháp luật, thỏa thuận khu vực, thỏa thuận với các nước liên quan về quản lý luồng không lưu. b) Nhà chức trách hàng không chủ trì tổ chức phối hợp triển khai thực hiện quản lý luồng không lưu trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương đảm bảo luồng không lưu	
--	---	--

	an toàn, thông suốt.	
Chưa có	Điều 119. Quy định chi tiết về quản lý dịch vụ không lưu Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm thống nhất quản lý nhà nước về dịch vụ quản lý không lưu; quy định chi tiết về quy trình, tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam.	Bổ sung mới, quy định nội dung
Chưa có	Mục 3 DỊCH VỤ THÔNG TIN, DẪN ĐƯỜNG, GIÁM SÁT HOẠT ĐỘNG BAY	
Chưa có	Điều 120. Dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay (CNS) Dịch vụ CNS bao gồm: 1. Dịch vụ thông tin liên lạc hoạt động bay; 2. Dịch vụ dẫn đường hoạt động bay; 3. Dịch vụ giám sát hoạt động bay.	Bổ sung quy định để triển khai điểm b) Khoản 1 Điều 39 Luật HKDD và phù hợp với Phụ ước 10 của ICAO về viễn thông hàng không
	Điều 121. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ CNS 1. Dịch vụ CNS phải được cung cấp liên tục, ổn định và chính xác theo các tiêu chuẩn quy định của Việt Nam và phù hợp với Phụ ước 10 của Công ước Chicago. 2. Hệ thống thiết bị CNS trước khi đưa vào	Bổ sung quy định để triển khai điểm b) Khoản 1 Điều 39 Luật HKDD và phù hợp với Phụ ước 10 của ICAO về viễn thông hàng không

	khai thác phải được cấp giấy phép khai thác, giấy phép sử dụng tần số vô tuyến điện theo quy định của pháp luật. 3. Bộ Xây Dựng quy định chi tiết tiêu chuẩn cấp phép khai thác hệ thống thiết bị CNS.	
Chưa có	Mục 4 DỊCH VỤ KHÍ TƯỢNG HÀNG KHÔNG	
	Điều 122. Nguyên tắc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng 1. Việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng phải tuân thủ quy định, tiêu chuẩn, yêu cầu, hướng dẫn của ICAO và các quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam. 2. Thông tin khí tượng hàng không phải được cung cấp cho các đối tượng sau: a) Người khai thác tàu bay, thành viên tổ lái; b) Các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; c) Các cơ sở tìm kiếm và cứu nạn; d) Người khai thác cảng hàng không; và đ) Các đối tượng khác có liên quan đến hoạt động hoặc sự phát triển của hoạt động hàng không.	Bổ sung quy định để triển khai điểm c) Khoản 1 Điều 39 của luật HKDD và phù hợp với Phụ ước 3 của ICAO về dịch vụ khí tượng hàng không

Chưa có	Điều 123. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng 1. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng cơ bản bao gồm: a) Quan trắc và báo cáo thời tiết tại sân bay. b) Dự báo, cảnh báo thời tiết tại sân bay, trong FIR do Việt Nam quản lý. c) Tư vấn, thuyết trình thời tiết và hồ sơ khí tượng hàng không. d) Khai thác, trao đổi số liệu khí tượng hàng không. đ) Thu thập, lưu trữ, thống kê, phát hành số liệu khí tượng hàng không. 2. Các sản phẩm, dịch vụ Khí tượng hàng không dân dụng khác được cung cấp theo thỏa thuận của các bên.	Bổ sung quy định để triển khai điểm c) Khoản 1 Điều 39 Luật HKDD và phù hợp với Phụ ước 3 của ICAO về dịch vụ khí tượng hàng không
Chưa có	Điều 124. Trách nhiệm của Bộ, Cơ quan liên quan 1. Bộ Xây dựng: a) Thống nhất quản lý nhà nước về Dịch vụ Khí tượng hàng không trong lĩnh vực hàng không dân dụng; b) Thực hiện công tác giám sát, đánh giá việc tuân thủ các quy định về Khí tượng hàng không. 2. Bộ Nông nghiệp và Môi trường:	Bổ sung quy định để triển khai điểm c) Khoản 1 Điều 39 Luật HKDD

	Cung cấp dữ liệu khí tượng cho ngành hàng không theo quy định của pháp luật về khí tượng thủy văn. 3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không: a) Phải có giấy phép khai thác cơ sở cung cấp dịch vụ do nhà chức trách hàng không cấp phép; b) Chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại các cảng hàng không và trên đường bay theo phạm vi được phê chuẩn. c) Thiết lập và duy trì Hệ thống quản lý chất lượng (QMS) đối với việc cung cấp dịch vụ Khí tượng hàng không, tuân thủ các yêu cầu của ICAO và phải được chứng nhận phù hợp với tiêu chuẩn ISO.	
Chưa có	Mục 5 DỊCH VỤ TIN TỨC HÀNG KHÔNG	Bổ sung mới, quy định nội dung
Chưa có	Điều 125. Nguyên tắc chung 1. Dịch vụ AIS là dịch vụ được thiết lập trong phạm vi khu vực trách nhiệm nhất định để cung cấp dữ liệu hàng không và tin tức hàng không cần thiết đảm bảo an toàn, điều hòa và hiệu quả của hoạt động bay. 2. Dịch vụ AIS phải được cung cấp theo tiêu	Bổ sung mới, quy định nội dung

	chuẩn phù hợp quy định của ICAO. 3. Dữ liệu hàng không, tin tức hàng không khi thực hiện chia sẻ, trao đổi phải thống nhất theo định dạng tiêu chuẩn. 4. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm đảm bảo và giám sát việc cung cấp dịch vụ AIS.	
Chưa có	Điều 126. Sản phẩm tin tức hàng không 1. Sản phẩm tin tức hàng không là dữ liệu hàng không và tin tức hàng không được cung cấp dưới dạng bộ dữ liệu số hoặc được trình bày theo định dạng chuẩn trên bản giấy hoặc bản điện tử bao gồm: a) Tập Thông báo tin tức hàng không (AIP), bao gồm các Tập tu chỉnh và các Tập bổ sung; b) Thông tri hàng không (AIC;) c) Sơ đồ, bản đồ hàng không; d) NOTAM; và e) Bộ dữ liệu số. 2. Cơ sở cung cấp dịch vụ AIS cung cấp các bộ dữ liệu số (digital data sets) theo quy định của ICAO.	Bổ sung mới, quy định nội dung
	Điều 127. Công bố và phát hành tin tức 1. Việc công bố các tin tức có tầm quan trọng đối với hoạt động bay phải tuân thủ	Bổ sung mới, quy định nội dung

	nghiêm ngặt Hệ thống kiểm soát và điều chỉnh tin tức hàng không (AIRAC) theo lịch công bố ngày hiệu lực chung đã được ICAO ấn định. 2. Tin tức được phát hành theo hệ thống AIRAC phải được cung cấp tới người nhận trước 42 ngày và trước ít nhất là 28 ngày trước ngày hiệu lực. Trong các trường hợp thay đổi lớn, tin tức phải được công bố ít nhất 56 ngày trước ngày hiệu lực. 3. Các cơ quan, đơn vị liên quan có kế hoạch thay đổi những nội dung tin tức phù hợp phát hành theo hệ thống AIRAC phải gửi cho Cục Hàng không Việt Nam và các cơ sở AIS văn bản liên quan đến nội dung phát hành tin tức có chữ ký của người có thẩm quyền ít nhất 56 ngày trước ngày có hiệu lực của chu kỳ AIRAC. Tin tức liên quan đến những thay đổi đặc biệt quan trọng đã được lập kế hoạch phải gửi trước ít nhất 70 ngày trước ngày có hiệu lực của chu kỳ AIRAC.	
Chưa có	Điều 128. Trách nhiệm của Người khởi tạo dữ liệu và thỏa thuận chính thức 1. Các tổ chức, cơ quan, đơn vị là Người khởi tạo dữ liệu có trách nhiệm đảm bảo chất lượng dữ liệu cung cấp cho cơ sở cung	Bổ sung mới, quy định nội dung

	cấp dịch vụ AIS, đặc biệt tuân thủ các mốc thời gian của hệ thống AIRAC. 2. Mỗi quan hệ và trách nhiệm giữa Người khởi tạo dữ liệu và cơ sở cung cấp dịch vụ AIS phải được thiết lập thông qua các thỏa thuận chính thức. 3. Cục Hàng không Việt Nam xác định danh mục Người khởi tạo dữ liệu và hướng dẫn việc cung cấp dữ liệu hàng không đáp ứng tiêu chuẩn chất lượng.	
Chưa có	Điều 129. Quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không Bộ Xây dựng quy định chi tiết về dịch vụ tin tức hàng không	Bổ sung mới, quy định nội dung
	Mục 6 CHƯƠNG TRÌNH QUỐC GIA VỀ BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY	Hiện nay, Tổ chức HKDD quốc tế (ICAO) đã ban hành chương trình bảo đảm hoạt động bay, do đó các quốc gia thành viên phải
Chưa có	Điều 130. Nguyên tắc và mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay 1. Việc xây dựng và triển khai Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay phải tuân thủ các nguyên tắc sau: a) Phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc	tiến hành ban hành chương trình quốc gia phù hợp với Chương trình của ICAO nên cần thiết phải bổ sung về nội dung này, cụ thể: Nghị quyết A41 của Đại hội đồng ICAO năm 2022: Mục 8 Phụ đính B của Nghị quyết Đại

	gia và các Quy hoạch liên quan đến hạ tầng hàng không; b) Bảo đảm tính khả thi, hiệu quả, bền vững; tối ưu hóa việc sử dụng vùng trời và nguồn lực quốc gia; c) Tăng cường cơ chế phối hợp, hiệp đồng chặt chẽ giữa quản lý bay dân dụng và quản lý bay quân sự; d) Áp dụng phương pháp tiếp cận dựa trên tính năng khai thác (Performance-Based Approach), phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay và các chuẩn mực quốc tế liên quan; xác định rõ các chỉ tiêu hiệu suất chính (KPIs) để đo lường và đánh giá hiệu quả thực hiện. 2. Mục tiêu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm: a) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả cho mọi hoạt động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam, phù hợp với Chương trình An toàn hàng không quốc gia; b) Nâng cao năng lực, hiệu quả và tính kinh tế của hệ thống bảo đảm hoạt động bay; giảm thiểu chậm trễ và tác động tiêu cực đến môi trường; c) Hiện đại hóa công nghệ và phương thức khai thác theo lộ trình Nâng cấp hệ thống	hội đồng ICAO lần thứ 41 yêu cầu các quốc gia xây dựng Chương trình bảo đảm hoạt động bay quốc gia để phát triển, hiện đại hóa lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay của mình, bảo đảm tương thích với Kế hoạch bảo đảm hoạt động bay toàn cầu và khu vực của ICAO ban hành. Các tài liệu cụ thể của ICAO: - Doc 9750 (Global Air Navigation Plan - GANP) với nội dung bao gồm khung chiến lược 15 năm và các mục tiêu về an toàn, hiệu quả, bền vững. Doc 9673 (Asia/Pacific Regional Air Navigation Plan - APAC RANP) tài liệu hướng dẫn đảm bảo kế hoạch của Khu vực Châu Á - Thái Bình Dương đồng bộ với kế hoạch toàn cầu (GANP) Asia/Pacific Seamless ATM Plan 2023.
--	--	--

	hàng không theo khối của ICAO, phù hợp với điều kiện của Việt Nam; thúc đẩy ứng dụng công nghệ tiên tiến, chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo; d) Tăng cường hội nhập quốc tế, bảo đảm sự hài hòa và khả năng tương tác với hệ thống bảo đảm hoạt động bay khu vực và toàn cầu. đ) Đảm bảo khả năng tích hợp an toàn và hiệu quả các phương tiện bay mới.	
Chưa có	Điều 131. Nội dung Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay bao gồm các nội dung sau: 1. Mục tiêu của chương trình; 2. Kế hoạch triển khai; 3. Nguồn lực thực hiện; 4. Cơ chế giám sát, đánh giá hiệu quả và cập nhật Chương trình. 5. Trách nhiệm, nhiệm vụ của các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan thực hiện Chương trình.	
Chưa có	Điều 132. Xây dựng, phê duyệt và tổ chức thực hiện Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay 1. Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng và các Bộ, ngành liên quan xây	

	dựng Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. 2. Chương trình được rà soát, đánh giá và cập nhật để bảo đảm phù hợp với tình hình thực tiễn, nhu cầu phát triển và các kế hoạch cập nhật của ICAO. 3. Bộ Xây dựng tổ chức triển khai, Nhà chức trách hàng không Việt Nam hướng dẫn, theo dõi, kiểm tra, đánh giá việc thực hiện Chương trình và định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ.	
Chưa có	Điều 133. Trách nhiệm của các Bộ, ngành, địa phương và đơn vị liên quan Các bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, tổ chức và doanh nghiệp liên quan căn cứ Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay xây dựng lộ trình quản lý, bảo đảm nguồn lực để triển khai thực hiện và cung cấp, phát triển hệ thống dịch vụ bảo đảm hoạt động bay bảo đảm tuân thủ các yêu cầu trên; phối hợp chặt chẽ, đồng bộ, hiệu quả và kịp thời trong công tác quản lý hoạt động bay.	
	Điều 134. Trách nhiệm của doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam 1. Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ	Bổ sung mới, quy định nội dung

	điều hành bay qua vùng trời Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được để hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hoá hệ thống bảo đảm hoạt động bay nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO theo yêu cầu của Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay. 2. Việc giữ lại một phần phí được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Tuân thủ quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam và các quy định pháp luật có liên quan; b) Bảo đảm phù hợp với Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay; Kế hoạch sản xuất kinh doanh, kế hoạch đầu tư trong Chiến lược phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam; c) Đáp ứng yêu cầu cân đối nguồn lực tài chính để thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển (giai đoạn tối thiểu 05 năm) và thực hiện các nghĩa vụ nộp ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật; 3. Căn cứ xác định mức để lại phần phí	
--	---	--

	a) Nhu cầu nguồn kinh phí thực hiện Chiến lược phát triển giai đoạn tối thiểu 05 năm của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam; b) Khả năng tạo nguồn từ phí theo quy định của pháp luật trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm; c) Tiến độ thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm; d) Bảo đảm an toàn, điều hòa và hiệu quả hoạt động bay trong vùng trời trách nhiệm của Việt Nam. 4. Phương thức xác định a) Tỷ lệ để lại phần phí được xác định cho toàn bộ giai đoạn tương ứng với Chiến lược phát triển của Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay. b) Số tiền phí được để lại trong kỳ được xác định theo công thức: Số tiền phí được để lại = Số tiền phí thực thu × Tỷ lệ để lại Trong đó: Tỷ lệ để lại (%) = (số chi phí dự kiến cần thiết cho nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện	
--	--	--

	đại hóa hạ tầng kỹ thuật trong Chiến lược phát triển và kế hoạch phát triển giai đoạn 05 năm / Tổng số phí dự kiến thu được trong giai đoạn 05 năm) $\times 100$ 5. Quản lý và sử dụng phần phí được để lại a) Phần phí được để lại cho mục đích nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, được hạch toán vào doanh thu của doanh nghiệp, quản lý và sử dụng để bù đắp các chi phí theo đúng nội dung, phạm vi và mục đích tương ứng. Hằng năm, tổ chức thu phí phải quyết toán thu, chi theo quy định. b) Phần phí được để lại cho mục đích đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật, được xác định là nguồn bổ sung vốn điều lệ cho doanh nghiệp. Trình tự, thủ tục và thẩm quyền tăng vốn điều lệ được thực hiện theo quy định của Chính phủ. Hằng năm, tổ chức thu phí phải quyết toán thu, chi theo quy định. Sau khi quyết toán thu, chi theo đúng chế độ, số tiền phí được trích để lại chưa chi trong năm được chuyển sang năm sau để tiếp tục chi theo chế độ quy định kể từ thời điểm kết thúc năm ngân sách; trường hợp hết 05 năm chưa chi hết số tiền phí được để lại, tổ chức thu phí phải nộp ngân sách nhà nước số tiền phí đã được chuyển chưa chi	
--	---	--

	hết. 6. Thẩm quyền và trách nhiệm tổ chức thực hiện a) Doanh nghiệp được giao cung cấp dịch vụ điều hành bay qua vùng trời Việt Nam có trách nhiệm lập đề án sử dụng phần phí được để lại theo quy định tại Điều này, trình Bộ Xây dựng thẩm định. b) Bộ Xây dựng có văn bản gửi Bộ Tài chính kèm đề án sử dụng phần phí được để lại do tổ chức thu phí xây dựng đã được thẩm định để Bộ Tài chính ban hành theo thẩm quyền.	
Chương IV PHỐI HỢP QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY DÂN DỤNG VÀ QUÂN SỰ	Chương IX PHỐI HỢP ĐIỀU HÀNH HOẠT ĐỘNG BAY	Bổ sung mới, quy định nội dung
Điều 23. Tổ chức vùng trời, xây dựng phương thức bay phục vụ hoạt động bay quân sự ảnh hưởng đến hoạt động bay dân dụng Việc tổ chức vùng trời, xây dựng phương thức bay phục vụ cho hoạt động quân sự ảnh hưởng đến hoạt động bay dân dụng phải bảo		

đảm hiệu quả việc sử dụng vùng trời, an toàn và sử dụng tối ưu, hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay; có tính tới sự hài hòa giữa phát triển kinh tế và bảo đảm an ninh quốc phòng; trên cơ sở thống nhất giữa Bộ Quốc phòng và Bộ Giao thông vận tải.		
Chưa có	Điều 135. Nguyên tắc và nội dung phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự 1. Nguyên tắc phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự bao gồm: a) Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng; b) Tuân theo quy định của Nghị định này khi hoạt động bay trong đường hàng không, vùng trời sân bay dân dụng, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; c) Thực hiện hoạt động nghiệp vụ và giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình. 2. Nội dung phối hợp trong quản lý hoạt động bay bao gồm:	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm d) Khoản 1 Điều 39

	a) Tổ chức vùng trời, thiết lập đường hàng không và xây dựng phương thức bay; b) Khai thác, sử dụng vùng trời; c) Cấp phép bay, lập kế hoạch bay và thông báo tin tức về hoạt động bay; d) Sử dụng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; e) Tìm kiếm, cứu nạn; f) Quản lý hoạt động bay chuyên dụng, bao gồm bay để chụp ảnh, thăm dò địa chất, quay phim từ trên không, thao diễn, luyện tập, thử nghiệm, sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến điện ngoài thiết bị của tàu bay và bay vào khu vực hạn chế bay.	
Điều 24. Phối hợp điều hành chuyển bay 1. Cơ sở điều hành bay dân dụng điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng, chuyển bay khác do cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm bằng văn bản. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay quân sự điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay quân sự. 2. Cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm điều hành chuyển bay cho cơ sở điều hành bay dân dụng hoặc đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự trên cơ sở năng lực điều hành của cơ sở hoặc đơn vị đó.	Điều 136. Phối hợp điều hành hoạt động bay 1. Cơ sở điều hành bay dân dụng điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng, chuyển bay khác do cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm bằng văn bản. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay quân sự điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay quân sự. Đơn vị thuộc hệ thống quản lý, điều hành bay của lực lượng Không quân công an nhân dân điều hành chuyển bay thực hiện hoạt động bay của lực lượng Không quân công an nhân dân.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm d) Khoản 1 Điều 39 - Kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP

3. Khi có hoạt động bay hỗn hợp dân dụng và quân sự trong vùng trời sân bay, việc chỉ huy điều hành được thực hiện từ một đài kiểm soát tại sân bay để phối hợp kiểm soát đối với hoạt động bay dân dụng và công tác chỉ huy đối với hoạt động bay quân sự tại khu vực sân bay. 4. Khi có hoạt động bay hỗn hợp dân dụng và quân sự trong khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện trên cơ sở phối hợp điều hành bay đối với hoạt động bay dân dụng và công tác chỉ huy, điều hành bay đối với hoạt động bay quân sự. 5. Khi huấn luyện bay trong vùng trời sân bay, cơ sở huấn luyện phải bố trí người có năng lực chuyên môn phù hợp tại đài kiểm soát tại sân bay để hỗ trợ công tác huấn luyện. 6. Việc điều hành tàu bay quân sự hoạt động trong đường hàng không, vùng trời sân bay phải trên cơ sở hiệp đồng giữa cơ sở điều hành bay dân dụng với đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự. 7. Việc chủ trì hiệp đồng điều hành hoạt động bay thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Kiểm soát viên không lưu chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay trong đường hàng không;	2. Cơ quan cấp phép bay ủy nhiệm điều hành chuyến bay cho cơ sở điều hành bay dân dụng hoặc đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân trên cơ sở năng lực điều hành của cơ sở hoặc đơn vị đó. 3. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời hàng không dân dụng, vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện trên cơ sở phối hợp điều hành bay đối với hoạt động bay dân dụng và công tác chỉ huy, điều hành bay đối với hoạt động bay quân sự, Không quân công an nhân dân. 4. Khi có hoạt động bay hỗn hợp trong vùng trời sân bay dùng chung, việc chỉ huy điều hành được thực hiện từ một đài kiểm soát tại sân bay để phối hợp kiểm soát các hoạt động bay. 6. Khi huấn luyện bay trong vùng trời sân bay, cơ sở huấn luyện phải bố trí người có năng lực chuyên môn phù hợp tại đài kiểm soát tại sân bay để hỗ trợ công tác huấn luyện. 7. Việc điều hành tàu bay quân sự, Không quân công an nhân dân hoạt động trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung phải trên cơ sở hiệp	
---	--	--

khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung; b) Chỉ huy bay quân sự chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay ngoài khu vực quy định tại Điểm a Khoản này; c) Đối với hoạt động bay trong vùng trời sân bay, thực hiện theo Quy chế bay trong khu vực sân bay. 8. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm thu thập, tổng hợp các thông tin liên quan đến các hoạt động bay thuộc phạm vi trách nhiệm trong phần vùng thông báo bay trên biên quốc tế do Việt Nam quản lý và thông báo cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia. 9. Việc điều hành chuyến bay thực hiện hoạt động bay đặc biệt tuân thủ quy định của Điều này. Điều 22. Lập và thực hiện kế hoạch hoạt động bay 1. Trung tâm quản lý luồng không lưu lập kế hoạch hoạt động bay dân dụng theo mùa, theo ngày và gửi cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam. 2. Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia tổng hợp kế hoạch hoạt động bay theo ngày	đồng giữa cơ sở điều hành bay dân dụng với đơn vị quản lý, điều hành bay quân sự, Không quân công an nhân dân. 8. Việc chủ trì hiệp đồng điều hành hoạt động bay thực hiện theo các nguyên tắc sau đây: a) Cơ sở điều hành bay dân dụng chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay trong vùng trời hàng không dân dụng và vùng trời sân bay dùng chung; b) Chỉ huy bay quân sự, Không quân công an nhân dân chủ trì hiệp đồng đối với hoạt động bay ngoài khu vực quy định tại Điểm a Khoản này; c) Đối với hoạt động bay trong vùng trời sân bay, thực hiện theo Quy chế bay trong khu vực sân bay. 9. Lập và hiệp đồng kế hoạch hoạt động bay được thực hiện như sau: a) Trung tâm quản lý luồng không lưu lập kế hoạch hoạt động bay dân dụng theo mùa, theo ngày và gửi cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia, Cục Hàng không Việt Nam. b) Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia tổng hợp kế hoạch hoạt động bay theo ngày chung trong cả nước và triển khai đến	
---	---	--

chung trong cả nước và triển khai đến các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng; thực hiện quản lý, điều hành kế hoạch hoạt động bay chung trong cả nước; gửi kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan đến hoạt động bay dân dụng cho Trung tâm quản lý luồng không lưu. 3. Trung tâm quản lý luồng không lưu có trách nhiệm tổng hợp kế hoạch hoạt động bay dân dụng, kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan và gửi cho Cảng vụ hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và người khai thác cảng hàng không, sân bay liên quan. 4. Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm triển khai kế hoạch hoạt động bay đến các cơ quan, đơn vị và doanh nghiệp cung cấp dịch vụ liên quan tại cảng hàng không, sân bay.	các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng; thực hiện quản lý, phối hợp điều hành kế hoạch hoạt động bay chung trong cả nước; gửi kế hoạch hoạt động bay quân sự liên quan đến hoạt động bay dân dụng cho Trung tâm quản lý luồng không lưu. c) Các cơ sở điều hành bay, cảng vụ hàng không và người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm triển khai thực hiện theo kế hoạch hoạt động bay đã được thông báo. 10. Cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm thu thập, tổng hợp các thông tin liên quan đến các hoạt động bay thuộc phạm vi trách nhiệm trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý và thông báo cho Trung tâm Quản lý điều hành bay quốc gia.	
Điều 25. Phân cách bay giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng Phân cách bay giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng thực hiện theo Quy chế không lưu hàng không dân dụng hoặc Quy tắc bay của Bộ Quốc phòng, chọn tiêu chuẩn nào an toàn	Điều 137. Phân cách bay giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng Phân cách giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng được áp dụng tương tự như phân cách giữa các tàu bay dân dụng.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm d) Khoản 1 Điều 39 - Kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP

hơn. Người chủ trì hiệp đồng quy định tại Khoản 7 Điều 24 của Nghị định này có trách nhiệm lựa chọn tiêu chuẩn phân cách giữa tàu bay quân sự và tàu bay dân dụng.		
Chưa có	Điều 138. Phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay; chia sẻ dữ liệu và sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng. 1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay thực hiện trên cơ sở sử dụng vùng trời linh hoạt giữa các hoạt động bay. 2. Cục Hàng không Việt Nam và các đơn vị liên quan của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an thiết lập các giao thức và giao diện kỹ thuật để chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực để phục vụ công tác phối hợp, chỉ huy, điều hành bay. 3. Quân chủng Phòng không - Không quân, Bộ Tư lệnh Cảnh sát cơ động và Cục Hàng không Việt Nam thống nhất sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng. 4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc lắp đặt, vận hành các hệ thống, thiết bị CNS sử dụng	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 8 và điểm d) Khoản 1 Điều 39 - Kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP

	chung cho mục đích hàng không dân dụng và quốc phòng, an ninh trên cùng một địa bàn (đài, trạm). 5. Doanh nghiệp khai thác cảng hàng không khi thực hiện triển khai mới, sửa chữa các công trình, hệ thống trong khu vực Cảng hàng không, sân bay phải phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay để đảm bảo việc triển khai các công trình, hệ thống, thiết bị trong sân bay được đồng bộ, không ảnh hưởng đến hoạt động của các hệ thống, thiết bị cung cấp dịch vụ CNS trong khu vực Cảng hàng không, sân bay.	
Điều 26. Phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay; sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng 1. Việc phối hợp sử dụng vùng trời và quản lý, điều hành bay thực hiện trên cơ sở sử dụng vùng trời linh hoạt giữa các hoạt động bay hàng không dân dụng và hoạt động bay quân sự. 2. Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với Cục Tác chiến giao nhiệm vụ sử dụng hỗn hợp hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát, khí tượng hàng không, thông báo tin tức hàng không cho đơn vị quản lý, điều hành bay dân dụng và đơn		

vị quân đội liên quan. 3. Quân chủng Phòng không - Không quân và Cục Hàng không Việt Nam thống nhất sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không dân dụng.		
Chưa có	Điều 139. Hiệp đồng và Chia sẻ dữ liệu 1. Bộ Quốc phòng & VATM: Thiết lập đường truyền liên lạc trực thoại và dữ liệu để chia sẻ thông tin chuyển bay, dữ liệu radar thời gian thực nhằm nhận dạng tàu bay. 2. Quy định về việc sử dụng chung vùng trời linh hoạt (Flexible Use of Airspace) để tối ưu hóa năng lực khai thác cho cả kinh tế và quốc phòng.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại Điều 8 và điểm d) Khoản 1 Điều 39 - Kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP
	Điều 140. Hoạt động nguy hiểm và Can thiệp (Interception) 1. Quy định quy trình phối hợp khi có hoạt động quân sự (bắn đạn thật, diễn tập) ảnh hưởng đến đường bay dân dụng; yêu cầu đánh giá rủi ro an toàn trước khi thực hiện. 2. Xử lý tàu bay lạ, tàu bay vi phạm: Quy trình phối hợp giữa ATC dân dụng và đơn vị đánh chặn quân sự (Intercept control unit) để hỗ trợ tàu bay đi lạc, hạn chế tối đa việc phải sử dụng biện pháp can thiệp vũ lực.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm d) Khoản 1 Điều 39

Chưa có	Chương X TÌM KIẾM, CỨU NẠN HÀNG KHÔNG	
Chưa có	Điều 141. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không 1. Việc cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải tuân thủ các quy định của ICAO và quy định có liên quan của pháp luật Việt Nam. 2. Việc tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải bảo đảm đầy đủ các thành phần cơ bản gồm: hệ thống văn bản, kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không; trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hàng không; nguồn lực về hệ thống trang thiết bị, phương tiện và nhân lực được đào tạo, huấn luyện để thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không. 3. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không có trách nhiệm phối hợp và hợp tác huấn luyện, diễn tập chung với các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của các quốc gia liên quan trong khu vực.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm đ) Khoản 1 Điều 47 và Điều 48
Chưa có	Điều 142. Nguyên tắc trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm đ) Khoản 1 Điều 47 và Điều

	1. Hoạt động tìm kiếm cứu nạn hàng không đặt dưới sự chỉ đạo thống nhất của Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia, phối hợp, hiệp đồng kịp thời và chặt chẽ các lực lượng, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không khi có tình huống xảy ra. 2. Phối, kết hợp mọi nguồn lực để công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được triển khai thực hiện nhanh chóng, kịp thời, hiệu quả; ưu tiên các hoạt động để cứu người bị nạn và bảo vệ môi trường. 3. Bảo đảm tính nhân đạo, công bằng, minh bạch, bình đẳng giới và ưu tiên đối tượng dễ bị tổn thương. Trong điều kiện cho phép, hoạt động tìm kiếm và cứu nạn diễn ra cho đến khi tất cả những người sống sót được đưa đến nơi an toàn hoặc cho đến khi không còn dấu hiệu về người được cứu nạn còn sống sót. 4. Chủ động xây dựng các kế hoạch, phương án chuẩn bị sẵn sàng lực lượng để ứng phó theo khu vực, tính chất vụ việc, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ. 5. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không được thực hiện theo phương châm bốn tại chỗ: chỉ huy tại chỗ; lực lượng tại chỗ;	48 - Bổ sung trên cơ sở Điều 3. Nguyên tắc hoạt động phòng thủ dân sự (Luật Phòng thủ dân sự 2023) - Dựa trên cơ sở của Điều 3 - Quy chế phối hợp TKCN hàng không dân dụng (QĐ 33/2012/QĐ-TTg ngày 6/8/2012) - Nghị định hoá Điều 143. Thông tư quy định về quản lý và đảm bảo hoạt động bay của Bộ GTVT (trước đây).
--	---	--

	phương tiện, vật tư tại chỗ; hậu cần tại chỗ. 6. Công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không phải liên tục, kịp thời trong đó Nhà nước giữ vai trò chủ đạo; cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp và tổ chức, cá nhân có trách nhiệm phối hợp theo quy chế phối hợp, phương án, kế hoạch tìm kiếm cứu nạn để thực hiện tìm kiếm, cứu nạn, trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản. 7. Đảm bảo yêu cầu về an ninh, quốc phòng. 8. Bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia hoạt động tìm kiếm cứu nạn. và bảo vệ môi trường; hạn chế mức thấp nhất sự cố, tai nạn do chính hoạt động tìm kiếm, cứu nạn gây ra. 9. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay là đầu mối phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không, thông báo về các yêu cầu, điều kiện cụ thể theo quy định của Việt Nam và biện pháp, cách thức phối hợp tìm kiếm cứu nạn giữa lực lượng và phương tiện nước ngoài với lực lượng và phương tiện tìm kiếm cứu nạn Việt Nam.	
Chưa có	Điều 143. Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn hàng không	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm đ)

	1. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận của cảng hàng không, Doanh nghiệp cảng hàng không chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan tại địa bàn thực hiện nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn. 2. Trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn trên biển, Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn trên biển do Thủ tướng Chính phủ quy định. Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay chủ trì xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn. 3. Tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này: a) Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia chủ trì chỉ đạo hoặc chỉ định cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn theo quy định của Luật Phòng thủ dân sự. b) Cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không của Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay có trách nhiệm chủ trì, xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm, cứu nạn; phối hợp, hiệp đồng với Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn và các cơ	Khoản 1 Điều 47 và Điều 48: - Dựa trên cơ sở nội dung chính của Điều 5. Quy chế phối hợp TKCN hàng không dân dụng (QĐ 33/2012/QĐ-TTg ngày 6/8/2012) và, - Tham khảo, chỉnh sửa liên qua phạm vi trách nhiệm của Ban chỉ đạo, các cơ quan, đơn vị theo mô hình tổ chức mới cũng theo chức năng nhiệm vụ. - Tham khảo nội dung Luật phòng thủ dân sự Chương III – Chỉ đạo, Chỉ huy lực lượng phòng thủ dân sự. - Ban chỉ đạo PTDS QG tham khảo Quyết định 1585/QĐ-TTg ngày ngày 23 tháng 7 năm 2025 của TTG Chính phủ về việc Tổ chức lại Ban Chỉ đạo phòng thủ dân sự quốc gia...
--	---	--

	quan, tổ chức, chính quyền địa phương liên quan thực hiện công tác tìm kiếm xác định vị trí tàu bay lâm nạn. c) Sau khi xác định được vị trí tàu bay lâm nạn, Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi tàu bay lâm nạn có trách nhiệm chủ trì cứu nạn tàu bay. Trường hợp xác định vị trí tàu bay lâm nạn tại khu vực ráp ranh giữa hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Cục Hàng không Việt Nam báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia xem xét, chỉ định Ban chỉ huy Phòng thủ dân sự cấp tỉnh thành phố trực thuộc trung ương chủ trì cứu nạn. 4. Bộ Quốc phòng chủ trì tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay thực hiện hoạt động hàng không dân dụng trong khu quân sự. 5. Trường hợp vượt quá khả năng ứng phó của các cơ quan, đơn vị được quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn báo cáo Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia. Căn cứ vào tính chất và điều kiện cụ thể, Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự Quốc gia điều động bổ sung lực lượng, phương tiện để tiếp tục thực hiện tìm kiếm, cứu nạn hoặc chỉ định một cơ quan khác chủ trì hoặc trực tiếp chủ	
--	---	--

	trì tìm kiếm, cứu nạn tàu bay. 6. Thủ tướng Chính phủ quy định, ban hành Quy chế phối hợp, tìm kiếm cứu nạn hàng không dân dụng.	
Chưa có	Điều 144. Vùng tìm kiếm cứu nạn (SRR) hàng không Quy định ranh giới Vùng tìm kiếm cứu nạn hàng không trùng khớp với Vùng thông báo bay (FIR) hoặc theo thỏa thuận dẫn đường khu vực, đảm bảo liên kết và không chồng lấn với các quốc gia láng giềng.	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm đ) Khoản 1 Điều 47 và Điều 48 - Bổ sung nội dung dựa trên: + Mục 2.2 Search and rescue regions tại Annex 12. + Khoản 8, Điều 2: Giải thích từ ngữ (Quy chế phối hợp TKCN hàng không dân dụng - QĐ 33/2012/QĐ-TTg ngày 6/8/2012)
Chưa có	Điều 145. Điều hành tại hiện trường và Kết thúc hoạt động Cơ quan chủ trì tìm kiếm, cứu nạn chỉ định chỉ huy hiện trường theo quy định tại Quy chế TKCN hàng không ban hành theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ. 2. Quyết định kết thúc/Tạm dừng: Khi đã cứu được toàn bộ nạn nhân hoặc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn không có kết quả	- Quy định chi tiết, làm rõ nội dung được giao tại điểm đ) Khoản 1 Điều 47 và Điều 48 - Bổ sung nội dung dựa trên: + Điều 5 Quy chế phối hợp TKCN hàng không dân dụng (Cơ quan chủ trì TKCNHK dân dụng)

	hoặc không thể tiếp tục trên thực tế, Cơ quan Chủ trì TKCN tham vấn ý kiến Ban chỉ đạo PTDS Quốc gia và công bố quyết định kết thúc/Tạm dừng/Tiếp tục trở lại các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.	+ Điều 164. Kết thúc tình trạng khẩn cấp, hoạt động tìm kiếm cứu nạn - Thông tư quy định về quản lý và đảm bảo hoạt động bay của Bộ GTVT (trước đây).
Điều 28. Phương thức bay tại sân bay 1. Phương thức bay tại sân bay bao gồm các phương thức khởi hành, đến, tiếp cận, bay chờ. 2. Việc xây dựng phương thức bay tại sân bay phải được tiến hành trên cơ sở các yếu tố sau đây: a) Kết cấu hạ tầng của sân bay, ranh giới khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay; b) Phương pháp, trang bị, thiết bị dẫn đường và giám sát hàng không; c) Địa hình sân bay, chướng ngại vật khu vực sân bay; d) Mật độ hoạt động của tàu bay; đ) Khu vực cấm bay, khu vực nguy hiểm, khu chờ tác chiến phòng không, khu vực hoạt động bay quân sự. 3. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định phương thức bay cho hoạt động		

bay dân dụng tại sân bay dân dụng và thông báo cho Quân chủng Phòng không - Không quân; quyết định phương thức bay cho hoạt động bay dân dụng tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Quân chủng Phòng không - Không quân. 4. Tư lệnh Quân chủng Phòng không - Không quân quyết định phương thức bay cho hoạt động bay quân sự tại sân bay dùng chung sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Hàng không Việt Nam.		
Điều 29. Sử dụng sân bay dự bị 1. Sân bay dự bị phải bảo đảm các điều kiện tối thiểu về đường cất hạ cánh, đường lăn, vị trí đỗ, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị, dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các dịch vụ cần thiết khác. 2. Trên cơ sở năng lực của cảng hàng không, sân bay, Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam quyết định danh mục sân bay dự bị phục vụ cho hoạt động bay dân dụng sau khi có ý kiến thống nhất của Cục Tác chiến. 3. Cục Hàng không Việt Nam công bố sân bay dự bị và các điều kiện cho các chuyến bay quốc tế trong Tập thông báo tin tức hàng không (AIP) của Việt Nam; sân bay dự bị cho các chuyến bay nội địa trong Quy chế		

bay trong khu vực sân bay. Người khai thác tàu bay lựa chọn sân bay dự bị theo danh mục sân bay và các điều kiện đã được công bố.		
Điều 30. Chương trình an toàn đường cất hạ cánh 1. Cục Hàng không Việt Nam chủ trì lập kế hoạch và triển khai thực hiện các nội dung nhằm ngăn ngừa và giảm thiểu sự cố, tai nạn; đảm bảo an toàn và hiệu quả khai thác đường cất hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay. 2. Trên cơ sở Chương trình an toàn đường cất hạ cánh do Bộ Giao thông vận tải ban hành, Cục Hàng không Việt Nam chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại cảng hàng không, sân bay xây dựng và thực hiện Chương trình an toàn đường cất hạ cánh tại từng cảng hàng không, sân bay.		
Chương V TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN	Chương XII TRÁCH NHIỆM THỰC HIỆN	
Điều 32. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải 1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý hoạt động bay liên quan đến các	Điều 146. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng 1. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay; điều kiện, thủ tục cấp giấy	

nội dung sau đây: a) Không lưu hàng không dân dụng; b) Thông báo tin tức hàng không; c) Thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không dân dụng; d) Khí tượng hàng không dân dụng; đ) Tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; e) Quản lý luồng không lưu; g) Thông báo bay tại sân bay; h) An toàn đường cất hạ cánh; i) Phương thức bay hàng không dân dụng; k) Bản đồ, sơ đồ hàng không; l) Dẫn đường theo tính năng; m) Đơn vị đo lường sử dụng trong hoạt động bay; n) Phương thức liên lạc không - địa; o) Yêu cầu về hệ thống quản lý không lưu; an ninh, an toàn hoạt động bay; p) Kiểm tra, hiệu chuẩn hệ thống thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát và phương thức bay hàng không dân dụng; q) Hoạt động bay trong khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung; r) Điều độ, khai thác bay và lập kế hoạch bay, lựa chọn sân bay dự bị đối với hoạt động bay dân dụng.	phép khai thác cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm hoạt động bay, giấy phép nhân viên bảo đảm hoạt động bay và phê chuẩn tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng khônggrách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng trong các lĩnh vực thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định này, trừ các nội dung thuộc trách nhiệm của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. 2. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình về quản lý hoạt động bay. 3. Tổ chức thực hiện việc thiết lập, phân loại và quản lý việc khai thác, sử dụng vùng trời hàng không dân dụng, đường hàng không, phương thức bay dân dụng. 4. Tổ chức công bố công khai các 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.	
---	--	--

2. Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn, chỉ đạo, ban hành chỉ thị, huấn lệnh chuyên môn nghiệp vụ liên quan đến quản lý hoạt động bay sau đây: a) Phương thức không lưu hàng không dân dụng; b) Tổ chức và phương thức khai thác cơ sở điều hành bay dân dụng; c) Khai thác đường cất cánh, hạ cánh phụ thuộc hoặc độc lập; d) Quản lý luồng không lưu; đ) Tổ chức và quản lý khu vực trách nhiệm quản lý, điều hành bay; e) Hệ thống thiết bị thông tin, dẫn đường, giám sát; g) Hệ thống quản lý chất lượng, hệ thống thiết bị và phương thức thực hiện khí tượng hàng không; h) Công tác thông báo tin tức hàng không, thông tin điện tử về địa hình, chướng ngại vật và bản đồ sân bay; i) Phương thức đặt độ cao cho các hoạt động bay dân dụng; k) Quy trình vận hành, khai thác hoạt động bay dân dụng tại sân bay; l) Hệ thống quản lý an toàn hoạt động bay.	5. Chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam thực hiện chức năng nhà chức trách hàng không trong việc cấp phép, giám sát, quản lý an toàn hoạt động bay và thực thi các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Phối hợp với ICAO trong việc sử dụng tần số vô tuyến điện thuộc nghiệp vụ hàng không.	
---	--	--

Điều 33. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định về các nội dung sau: 1. Bảo vệ và quản lý vùng trời. 2. Dự báo, thông báo bay và kế hoạch hoạt động bay. 3. Giám sát hoạt động bay dân dụng. 4. Thiết lập khu vực bay, đường bay phục vụ hoạt động hàng không chung. 5. Quản lý hoạt động bay ngoài đường hàng không, hoạt động bay đặc biệt. 6. Cung cấp tin tức hoạt động bay.	Điều 147. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng 1. Chịu trách nhiệm quản lý, bảo vệ chủ quyền vùng trời quốc gia; thống nhất quản lý các hoạt động bay trong vùng trời Việt Nam. 2. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Công an trong việc tổ chức sử dụng vùng trời, đặc biệt là việc áp dụng nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt. 3. Quản lý và điều hành hoạt động bay quân sự; giám sát hoạt động bay dân dụng và xử lý các hành vi vi phạm vùng trời theo thẩm quyền. 4. Chủ trì việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì mục đích quốc phòng. 5. Phối hợp với Bộ Xây dựng về việc thiết lập, hủy bỏ... đường hàng không.	
Chưa có	Điều 148. Trách nhiệm của Bộ Công an 1. Chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không trong hoạt động bay. 2. Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trong việc xử lý các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động bay.	

	3. Phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Xây dựng trong việc thiết lập các khu vực cấm bay, hạn chế bay vì lý do an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội.	
Chưa có	Điều 149. Trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan và Ủy ban nhân dân các cấp 1. Các Bộ, ngành liên quan, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an trong việc quản lý nhà nước về hoạt động bay. 2. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm phối hợp quản lý các hoạt động bay ở tầm thấp, hoạt động của phương tiện bay không người lái, quản lý chướng ngại vật và xử lý các vấn đề liên quan đến an toàn, an ninh, môi trường phát sinh từ hoạt động bay trong địa bàn quản lý.	
Chưa có	Điều 150. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, Doanh nghiệp 1. Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng, Bộ Quốc	Bổ sung mới, quy định nội dung

	phòng và Bộ Công an trong quản lý hoạt động bay. 2. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm Quản lý chướng ngại vật ảnh hưởng đến an toàn bay.	
Chưa có	Điều 151. Trách nhiệm của Cục Hàng không Việt Nam 1. Là cơ quan chuyên môn giúp Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý và bảo đảm hoạt động bay. 2. Hướng dẫn chuyên môn, nghiệp vụ; cấp, thu hồi các loại giấy chứng nhận, giấy phép theo quy định của Nghị định. 3. Chỉ đạo tổ chức và tiến hành kiểm tra, đánh giá việc duy trì điều kiện khai thác tại các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên bảo đảm hoạt động bay tối thiểu 02 năm/lần; kiểm tra, đánh giá đột xuất theo yêu cầu để đảm bảo công tác giám sát an toàn liên tục. 4. Phối hợp điều tra tai nạn, sự cố hàng không.	Bổ sung mới, quy định nội dung

Chương XIII ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH	Chương XIII ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH	
Điều 34. Hiệu lực thi hành 1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26 tháng 01 năm 2016. 2. Nghị định này thay thế Nghị định số 94/2007/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2007 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay.	Điều 152. Hiệu lực thi hành và quy định chuyển tiếp 1. Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ... tháng ... năm 2026. 2. Nghị định này thay thế Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay; Nghị định số 139/2024/NĐ-CP ngày 24 tháng 10 năm 2010 của Chính phủ quy định thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời việt nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 26 tháng 6 năm 2016, được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật	Sửa đổi, bổ sung

	hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam và Nghị định số 42/2016/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng, có hiệu lực thi hành từ ngày 23 tháng 6 năm 2025. Ngoài ra, các quy định liên quan đến “các trận địa quản lý và bảo vệ vùng trời tại Việt Nam” quy định trong Nghị định số 32/2016/NĐ-CP đã được bãi bỏ bởi Nghị định số 198/2025/NĐ-CP ngày 8/7/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng không nhân dân. 3. Bãi bỏ “.....” của Nghị định số 95/2010/NĐ-CP ngày 16 tháng 9 năm 2010 của Chính phủ quy định về cấp phép và phối hợp hoạt động với lực lượng tìm kiếm, cứu nạn nước ngoài tại Việt Nam. 4. Quy định chuyển tiếp: Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và người khai thác cảng hàng không, sân bay có thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực để thiết lập hoặc điều chỉnh Hệ thống quản lý an toàn (SMS) và quản lý rủi ro một mặt cho kiểm soát viên không lưu theo quy định tại Điều 111 của Nghị định	
--	---	--

	này và trình Nhà chức trách hàng không phê duyệt.	
Điều 35. Tổ chức thực hiện Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.	Điều 153. Tổ chức thực hiện Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị định này./.	Sửa đổi, bổ sung
	Phụ lục 1: Phân loại vùng trời và yêu cầu dịch vụ	Bổ sung mới, quy định nội dung
	Phụ lục 2: Tầm nhìn và Khoảng cách đến mây theo VMC (tối thiểu)	
PHỤ LỤC II. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Phân cấp sân bay và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật bảo đảm cho hoạt động của tàu bay dân dụng	Phụ lục 3: Phân cấp sân bay và các bề mặt giới hạn chướng ngại vật bảo đảm cho hoạt động của tàu bay dân dụng.	
PHỤ LỤC III. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Giới hạn độ cao chướng ngại vật đối với các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời		
	Phụ lục 4: Các bề mặt thu thập chướng ngại vật	
PHỤ LỤC IV. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Cảnh báo chướng ngại vật hàng không	Phụ lục 5: Cảnh báo chướng ngại vật Hàng không	

	Phụ lục 6: Quy định khoảng cách tối thiểu của các chướng ngại vật nằm trong hành lang an toàn kỹ thuật đến mép ngoài bãi anten hàng không dân dụng	
PHỤ LỤC VI. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Mẫu đơn đề nghị chấp thuận độ cao công trình	Phụ lục 7: Mẫu Đơn đề nghị chấp thuận độ cao công trình	
PHỤ LỤC I. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Phân cấp và quy định các bề mặt giới hạn độ cao chướng ngại vật hàng không đối với sân bay quân sự		
PHỤ LỤC V. Nghị định 32/2016/NĐ-CP Quy định khoảng cách tối thiểu của các chướng ngại vật nằm trong hành lang an toàn kỹ thuật đến mép ngoài bãi anten hàng không dân dụng		
	Phụ lục 8: Bảng mực bay đường dài	
	Phụ lục 9: Thông tin, ký tín hiệu sử dụng trong trường hợp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay	
	Phụ lục 10A: Đề nghị cấp phép bay thường lệ đi/đến Việt Nam Application for Scheduled Flights to/from Viet Nam	

	Phụ lục 10B: Đề nghị cấp phép bay không thường lệ đi/đến Việt Nam Application for Non-scheduled Flight to/from Vietnam Phụ lục 10C: Đơn đề nghị sửa đổi phép bay Application to Revise Landing/Overflight Permit. Phụ lục 10D: Đề nghị cấp phép bay thường lệ bay qua Việt Nam Application for scheduled overflights to fly over Viet Nam Phụ lục 10Đ: Đề nghị cấp phép bay không thường lệ bay qua Việt Nam Application for non-scheduled overflight to fly over Viet Nam.	
--	---	--