

Số: /BC-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

DỰ THẢO

BÁO CÁO

Về rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định về hoạt động bay

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng đã tiến hành rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định về hoạt động bay (sau đây gọi tắt là dự thảo Nghị định). Kết quả rà soát như sau:

I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN RÀ SOÁT**1. Mục đích, yêu cầu rà soát****a) Mục đích rà soát:**

- Thể chế hóa kịp thời, đầy đủ chủ trương, đường lối của Đảng.
- Xem xét, đối chiếu, đánh giá các quy định của dự thảo Nghị định với văn bản có liên quan nhằm bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.
- Bảo đảm tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

b) Yêu cầu rà soát: rà soát tổng thể, toàn diện, đầy đủ các chủ trương quan điểm của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến nội dung dự thảo Nghị định.

2. Phạm vi, nội dung, đối tượng rà soát

- Rà soát các văn bản của Đảng có chủ trương, định hướng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường; phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn; tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia; về hội nhập quốc tế trong tình hình mới; đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới; về phát triển kinh tế tư nhân; 2026 về phát triển kinh tế nhà nước.

- Rà soát toàn diện các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo Nghị định.

- Rà soát các điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định.

II. KẾT QUẢ RÀ SOÁT

1. Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Nghị định

1.1. Tổng số văn bản của Đảng có chủ trương, đường lối liên quan đến dự thảo Nghị định đã được rà soát; các chủ trương, đường lối của Đảng cần thể chế hóa:

Tổng số văn bản của Đảng được rà soát: 08 văn bản.

1.2. Đánh giá về sự phù hợp của dự thảo Nghị định với chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Nghị định cần thể chế hóa thành quy định của pháp luật; đề xuất phương án xử lý

(i) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường nêu tại Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng: *“Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta”*, cụ thể là:

- Dự thảo Nghị định đã triển khai quy định chi tiết Nguyên tắc sử dụng vùng trời linh hoạt tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025, theo đó quy định phối hợp dân sự – quân sự theo 3 cấp độ (chiến lược, tiền chiến thuật, chiến thuật) nhằm tối ưu hóa luồng bay, rút ngắn quãng đường bay, giảm thời gian chờ; qua đó giảm tiêu hao nhiên liệu và phát thải khí nhà kính.

- Thiết lập đường hàng không có điều kiện, kế hoạch sử dụng vùng trời cho phép khai thác vùng trời hiệu quả theo thời gian thực, hạn chế bay vòng, bay chờ không cần thiết.

(ii) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn nêu tại Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị: *“Đẩy mạnh thực hiện chính sách “mở cửa bầu trời”, triển khai thực hiện thương quyền 5 về hàng không; tạo điều kiện cho các hãng hàng không mở các đường bay mới kết nối Việt Nam với thị trường nguồn, tăng cường tần suất các đường bay có sẵn; giải quyết các điểm nghẽn và tình trạng quá tải tại các cảng hàng không”*, cụ thể là:

- Quy định rõ thẩm quyền thiết lập, điều chỉnh đường hàng không quốc tế và nội địa; bảo đảm linh hoạt, tối ưu khai thác.

- Đơn giản hóa và phân định rõ thẩm quyền cấp phép bay, rút ngắn thời gian xử lý, tạo thuận lợi cho hãng hàng không mở đường bay mới.

- Cơ chế vùng trời sân bay dùng chung cho phép khai thác hiệu quả các sân bay dùng chung quân sự – dân dụng, góp phần giải tỏa quá tải tại các cảng hàng không lớn.

(iii) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu

lực, hiệu quả nêu tại Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương, cụ thể là:

- Phân định rõ thẩm quyền giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng, Bộ Ngoại giao; giữa Cục HKVN, Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự, Bộ Tư lệnh CSCĐ.

- Thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành theo quy trình chuẩn, hạn chế can thiệp hành chính trùng lặp.

- Tiếp tục kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP của Chính phủ để ủy quyền có kiểm soát cho Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trực tiếp điều hành bay (Trung tâm quản lý luồng không lưu) trong một số trường hợp cấp phép ngoài giờ hành chính.

- Kế thừa và triển khai làm rõ việc phân cấp, phân quyền trong công tác quản lý độ cao chương ngại vật hàng không; trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn và công tác chỉ đạo, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

(iv) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về tiếp tục xây dựng và hoàn thiện Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam trong giai đoạn mới nêu tại Nghị quyết số 27-NQ/TW ngày 09/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, trong đó đề ra một số nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm như: *“Hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế tổ chức thực hiện pháp luật nghiêm minh, nhất quán”*; *“tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế tổ chức thực hiện pháp luật nghiêm minh, hiệu quả, bảo đảm yêu cầu phát triển đất nước nhanh và bền vững”*; *“xây dựng nền hành chính phục vụ nhân dân, dân chủ, pháp quyền, chuyên nghiệp, hiện đại, khoa học, trong sạch, công khai, minh bạch, tạo môi trường thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp, cụ thể là:*

- Quy định chi tiết các điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025, tạo ra một hành lang pháp lý nhất quán cho quản lý hoạt động bay;

- Thể hiện rõ tinh thần "phục vụ nhân dân và doanh nghiệp" thông qua việc minh bạch hóa thủ tục:

- + Công khai thông tin: Các cơ quan cấp phép bay bắt buộc phải công bố địa chỉ tiếp nhận hồ sơ, phương thức tiếp nhận (trực tiếp, trực tuyến) và thời gian làm việc.

- + Thời hạn giải quyết rõ ràng: Nghị định quy định cụ thể thời hạn nộp đơn và thời hạn cơ quan nhà nước giải quyết.

- + Cải cách hành chính: Cho phép nộp hồ sơ trực tuyến qua Cổng Dịch vụ công Quốc gia; công nhận giá trị pháp lý của sơ đồ, bản đồ hàng không điện tử tương đương với bản giấy truyền thống.

- Hiện đại hóa, khoa học và quản lý an toàn theo hướng hiện đại: trong Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay đề ra mục tiêu hiện đại hóa công nghệ, thúc

đẩy chuyển đổi số và đổi mới sáng tạo theo lộ trình nâng cấp hệ thống của ICAO; trong Quản lý luồng không lưu (ATFM) áp dụng nguyên tắc phối hợp ra quyết định (CDM) dựa trên thông tin chia sẻ minh bạch giữa các bên.

- Triển khai, hiện thực hóa sự hài hòa giữa phát triển kinh tế và an ninh quốc gia:

+ Sử dụng vùng trời linh hoạt: Thiết lập cơ chế phối hợp giữa dân dụng và quân sự để tối ưu hóa tài nguyên vùng trời, nâng cao hiệu quả khai thác bay.

+ Phân định rõ trách nhiệm: Xác định cụ thể thẩm quyền của Bộ Xây dựng, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và UBND các cấp, tránh chồng chéo trong quản lý.

(v) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia nêu tại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị: *“kết nối và vận hành thông suốt giữa các cơ quan trong hệ thống chính trị. Hoàn thành xây dựng, kết nối, chia sẻ đồng bộ cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu các ngành; khai thác và sử dụng có hiệu quả tài nguyên số, dữ liệu số.”*, cụ thể là:

- Cơ chế chia sẻ dữ liệu, thông tin thời gian thực giữa các trung tâm điều hành bay, trung tâm luồng không lưu, cơ quan quân sự – dân dụng.

- Tiếp tục ứng dụng, làm rõ hệ thống quản lý luồng không lưu (ATFM), kế hoạch AUP/UUP, nền tảng số hóa quản lý vùng trời.

- Hướng tới khai thác hiệu quả tài nguyên vùng trời, dữ liệu bay.

(vi) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về hội nhập quốc tế trong tình hình mới nêu tại Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới xác định: *“hội nhập là động lực chiến lược để Việt Nam bước vào kỷ nguyên mới”*, cụ thể là:

- Tuân thủ đầy đủ chuẩn mực ICAO về phân loại vùng trời, quy tắc bay, dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ANS).

- Tạo thuận lợi cho chuyên bay quốc tế đi, đến, bay qua Việt Nam, phù hợp thông lệ quốc tế.

- Khẳng định vai trò, trách nhiệm của Việt Nam trong quản lý, cung cấp dịch vụ tại các FIR mà ICAO trao cho Việt Nam quyền điều hành, cung cấp dịch vụ.

(vii) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới nêu tại Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị: *“Xác định xây dựng, hoàn thiện thể chế, pháp luật và kiểm tra, giám sát việc tổ chức thi hành pháp luật là nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt, thường xuyên của các bộ, ngành Trung ương”*, *“Công tác xây dựng pháp luật phải thể chế hóa đầy đủ, đúng đắn, kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng; xuất phát từ lợi ích toàn cục của*

đất nước; đưa thể chế, pháp luật trở thành lợi thế cạnh tranh; ... Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm”, cụ thể là:

- Cấu trúc rõ ràng, chương, mục, điều khoản cụ thể, dễ áp dụng.
- Đơn giản hóa thủ tục cấp phép bay, thời hạn giải quyết minh bạch.
- Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay (tăng tính dự báo, ổn định cho hoạt động khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo lộ trình dài hạn, có tầm nhìn chiến lược; tránh các hoạt động nhỏ lẻ, manh mún và thiếu đồng bộ).

(viii) Dự thảo Nghị định phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng về phát triển kinh tế nhà nước nêu tại Nghị quyết 79-NQ/TW của Bộ Chính trị ngày 06/01/2026: *“Kinh tế nhà nước là thành phần đặc biệt quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa... vùng trời là một trong các nguồn lực nền tảng của kinh tế nhà nước; yêu cầu hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác và bảo vệ vùng trời, khu nhận diện phòng không; hiện đại hoá hệ thống quản lý bay, bảo đảm an toàn, an ninh không phận....”,* cụ thể là:

- Khẳng định vai trò quản lý thống nhất của Nhà nước đối với vùng trời.
- Triển khai, quy định chi tiết cơ chế quản lý, khai thác, bảo vệ vùng trời và trách nhiệm cung cấp dịch vụ tại FIR.
- Hiện đại hóa hệ thống quản lý bay, nâng cao năng lực điều hành, trách nhiệm tuân thủ, phối hợp tác chiến phòng không để bảo đảm an ninh – an toàn không phận.
- Cơ chế tài chính hỗ trợ đầu tư: triển khai quy định của Luật Hàng không dân dụng năm 2025, cho phép doanh nghiệp giữ lại một phần phí điều hành bay để đầu tư phát triển, hiện đại hóa hạ tầng kỹ thuật nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn.
- Tiếp tục kế thừa, chuyển hóa các quy định về thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.

1.3. Các văn bản chỉ đạo khác có liên quan

- Dự thảo Nghị định triển khai, bám sát chỉ đạo của Đảng tại Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền ... Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”.*

- Dự thảo Nghị định cụ thể hóa các nhiệm vụ, giải pháp nêu tại Nghị quyết số

04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, theo đó: *về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không, phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý chướng ngại vật ngoài sân bay (vùng phụ cận).*

2. Văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo Nghị định

a) Tổng số văn bản quy phạm pháp luật được rà soát

Có 08 văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo Nghị định, gồm: 04 Luật, 04 Nghị định.

b) Đánh giá về tính hợp pháp, tính thống nhất với hệ thống pháp luật của dự thảo Nghị định

Các nội dung quy định tại dự thảo Nghị định bảo đảm tính hợp pháp, tính thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan. Chi tiết các nội dung rà soát, đánh giá tại Phụ lục kèm theo Báo cáo này.

3. Điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định

- Tổng số điều ước quốc tế được rà soát liên quan đến dự thảo Nghị định (bao gồm cả tiêu chuẩn quốc tế): 03 văn bản, gồm: Công ước Chicago năm 1944 về Hàng không dân dụng quốc tế (gồm các Phụ ước (các Annex) và các Tài liệu hướng dẫn, khuyến cáo (các Doc) do ICAO ban hành); Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn hàng hải năm 1979 (Công ước SAR 79); Công ước Luật biển năm 1982 (UNCLOS 1982).

- Đánh giá chung về tính tương thích của dự thảo Nghị định với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên: về cơ bản dự thảo Nghị định đã đảm bảo tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan. Chi tiết các nội dung rà soát, đánh giá tại Phụ lục kèm theo Báo cáo này.

4. Phụ lục

Đính kèm theo Báo cáo này Phụ lục rà soát chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật và Điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định.

Trên đây là Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định quy định về hoạt động bay./.

Nơi nhận:

- Chính phủ (để báo cáo);
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Các đơn vị: HKVN; KCHTXD;
- KT-QLĐTXD; KHCNMT&VLXD; VP; PC;
- HTQT; TTCNTT;
- Lưu: VT, VT&ATGT.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn

Phụ lục

(Kèm theo Báo cáo số /BC-BXD ngày tháng năm 2026 của Bộ Xây dựng)

1. Chủ trương, đường lối của Đảng có liên quan đến dự thảo Nghị định

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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 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. 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	Thúc đẩy các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện nước ta; Vùng trời là một trong các nguồn lực nền tảng của kinh tế nhà nước; yêu cầu hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác và bảo vệ vùng trời, khu nhận diện phòng không; hiện đại hoá hệ thống quản lý bay, bảo đảm an toàn, an ninh không phận	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng các quy định, nguyên tắc sử dụng linh hoạt vùng trời, thực hiện thiết lập đường hàng không có điều kiện, kế hoạch sử dụng vùng trời cho phép khai thác và bảo vệ vùng trời theo tiêu quy định của ICAO và theo đúng tinh thần Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013; Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017, Nghị quyết 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị.

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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. 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			

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
phối hợp phù hợp khi có ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an. a) Cấp chiến lược (Cấp 1): Định hướng tổ chức, thiết kế khai thác hiệu quả vùng trời và đường bay trên nguyên tắc đảm bảo an ninh quốc phòng. 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			

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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. Điều 11: Kế hoạch sử dụng vùng trời (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. 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.			

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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 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. 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 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. 4. Cục Hàng không Việt Nam thuộc Bộ Xây dựng cấp phép bay cho: a) Chuyến bay hoạt động bay dân dụng trong vùng trời hàng không dân dụng,	- Tạo điều kiện cho các hãng hàng không mở các đường bay mới kết nối Việt Nam với thị trường nguồn, tăng cường tần suất các đường bay có sẵn; giải quyết các điểm nghẽn và tình trạng quá tải tại các cảng hàng không.	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Triển khai Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị, dự thảo Nghị định đã thể chế hóa thành các quy định: - Thiết lập, điều chỉnh đường hàng không quốc tế và nội địa, bảo đảm linh hoạt, tối ưu khai thác. - Đơn giản hóa và phân định rõ thẩm quyền cấp phép bay, rút ngắn thời gian xử lý, tạo thuận lợi cho hãng hàng không mở đường bay mới. - Cơ chế vùng trời sân bay dùng chung cho phép khai thác hiệu quả các sân bay quân sự – dân dụng kết hợp, góp phần giải tỏa quá tải tại các cảng hàng không lớn.

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
vùng trời sân bay dùng chung, bao gồm chuyến 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) Chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam do các hãng hàng không của Việt Nam thực hiện; c) Chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại khoản 1 Điều này; d) Chuyến 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) Chuyến bay chuyên chở thợ máy, động cơ, trang bị, thiết bị phục vụ, sửa chữa tàu bay hỏng hóc; chuyến bay vận chuyển hành 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.			

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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.			
- Phân định rõ thẩm quyền giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng; Bộ Ngoại giao; giữa Cục HKVN, Cục Tác chiến, Cục Lãnh sự, Bộ Tư lệnh CSCĐ. - Thiết lập cơ chế phối hợp liên ngành theo quy trình chuẩn. - Tiếp tục kế thừa quy định tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP của Chính phủ để ủy quyền có kiểm soát cho Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trực tiếp điều hành bay (Trung tâm quản lý luồng không lưu) trong một số trường hợp cấp phép ngoài giờ hành chính. - Kế thừa và triển khai làm rõ việc phân cấp, phân quyền trong công tác quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không; trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn và công tác chỉ đạo, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không. Điều 94. Trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị trong việc quản lý chướng ngại vật hàng không	Tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả; thực hiện phân cấp, phân quyền. - Phân định rõ chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền giữa các cơ quan; tăng cường phối hợp liên ngành, liên cấp; và nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong tổ chức thực hiện nhiệm vụ.	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng chủ trương của Đảng đầy mạnh thực hiện phân cấp, phân quyền cho ủy ban nhân dân các cấp trong công tác quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không; trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn và công tác chỉ đạo, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không theo tinh thần Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương.

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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. Chương XI. Tìm kiếm, cứu nạn 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			
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	Kết nối và vận hành thông suốt giữa các cơ quan trong hệ thống chính trị. Hoàn thành xây dựng, kết nối, chia sẻ đồng bộ cơ sở dữ liệu quốc gia, cơ sở dữ liệu các ngành	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng được chủ trương của đảng về thống nhất, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số chuyển đổi số quốc gia. Trong đó quy định

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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 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 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 chuyến 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.			chi tiết việc thiết lập nền tảng số hóa quản lý vùng trời, khai thác, chia sẻ dữ liệu bay, dữ liệu vùng trời trong quá trình phối hợp điều hành bay theo tinh thần Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị
Điều 118. Quản lý luồng không lưu 1. Quản lý luồng không lưu (ATFM) là dịch vụ được thiết lập nhằm đảm bảo luồng 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:	Hội nhập là động lực chiến lược để Việt Nam bước vào kỷ nguyên mới. Đảm bảo quản lý, điều hành theo chuẩn mực quốc tế và quốc phòng-an ninh.	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng chủ trương của đảng, trong đó quy định nguyên tắc áp dụng quy tắc bay, đảm bảo tuân thủ theo tiêu chuẩn của ICAO và tuân theo nguyên tắc hoạt động hàng không thế giới theo đúng tinh thần tại

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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. a) 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. b) Tăng cường hợp tác quốc tế hướng tới một môi trường quản lý, điều hành bay thông suốt, tối ưu; c) Sử dụng vùng trời công bằng và linh hoạt trên cơ sở đảm bảo an ninh và quốc phòng và phát triển kinh tế; d) 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			Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025 của Bộ Chính trị về hội nhập quốc tế trong tình hình mới.

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
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. - Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay (tăng tính dự báo, ổn định cho hoạt động khai thác và cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay theo lộ trình dài hạn, có tầm nhìn chiến lược; tránh các hoạt động nhỏ lẻ, manh mún và thiếu đồng bộ).			
- Đơn giản hóa thủ tục cấp phép bay, thời hạn giải quyết minh bạch. - 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.	Xây dựng pháp luật minh bạch, khả thi phù hợp với thông lệ quốc tế và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp khai thác vận tải hàng không	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng chủ trương chính sách về đơn giản hóa, cắt giảm thủ tục hành chính bất hợp lý theo Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị.
- Vai trò quản lý thống nhất của Nhà nước đối với vùng trời; - Cơ chế quản lý, khai thác, bảo vệ vùng trời và cung cấp dịch vụ tại FIR; hiện đại hóa hệ thống quản lý bay, nâng cao năng lực điều hành, trách nhiệm tuân thủ, phối hợp tác chiến phòng không để bảo đảm an ninh – an toàn không phận; - Tiếp tục kế thừa, chuyển hóa các quy định về thể thức bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm vùng trời Việt Nam hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay.	Tăng cường quản lý thống nhất vùng trời; hoàn thiện cơ chế quản lý, bảo vệ không phận; hiện đại hóa hệ thống quản lý bay; và nâng cao năng lực xử lý các tình huống xâm phạm chủ quyền vùng trời quốc gia.	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng chủ trương của Nghị quyết 79-NQ/TW ngày 06/01/2026 của Bộ Chính trị: - Tăng cường sự lãnh đạo, quản lý thống nhất của Nhà nước đối với vùng trời, không phận quốc gia” vai trò quản lý thống nhất của Nhà nước đối với vùng trời. - Hoàn thiện cơ chế quản lý, khai thác, bảo vệ vùng trời; hiện đại hóa hệ thống quản lý bay; nâng cao năng lực điều hành, bảo đảm an ninh, an

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
			toàn không phận; tăng cường phối hợp quốc phòng – an ninh” về FIR, hiện đại hóa hệ thống, phối hợp tác chiến phòng không. - Hoàn thiện hệ thống pháp luật, quy trình, biện pháp xử lý các tình huống xâm phạm vùng trời, bảo vệ chủ quyền không phận” kế thừa, hoàn thiện quy định về bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay vi phạm.
Quy tắc bay (nguyên tắc phòng ngừa va chạm, ưu tiên bay, trách nhiệm tổ lái, kiểm soát an toàn); trách nhiệm quản lý nhà nước trong cấp phép, giám sát hoạt động bay.	- Bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; - Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong hoạt động hàng không; - Hoàn thiện thể chế, siết chặt kỷ luật, kỷ cương trong tổ chức thực hiện.	Đáp ứng chủ trương, chính sách	Đáp ứng chủ trương, chính sách Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư: 1. Quy tắc bay (phòng ngừa va chạm, ưu tiên bay, trách nhiệm tổ lái, kiểm soát an toàn) giảm nguy cơ tai nạn, sự cố. Bảo đảm trật tự, an toàn trong điều hành. Nâng cao kỷ luật, kỷ cương chuyên môn và đúng tinh thần “lấy an toàn là trên hết”. 2. Trách nhiệm quản lý nhà nước trong cấp phép, giám sát hoạt động bay để nâng cao hiệu lực quản lý nhà

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	CHỦ TRƯỞNG, ĐƯỜNG LỐI CỦA ĐẢNG	ĐÁNH GIÁ (Đã thể chế đầy đủ hoặc một phần/phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
			nước và hoàn thiện thể chế, kiểm soát điều kiện an toàn, năng lực tổ chức bay. Phòng ngừa vi phạm, xử lý kịp thời rủi ro và đúng với yêu cầu của Chỉ thị về “siết chặt kỷ luật, kỷ cương, rõ người, rõ việc, rõ trách nhiệm”.

2. Văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo Nghị định

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo văn bản)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
I. Các quy định về: tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại sân bay; cấp phép bay; quy tắc bay; đơn vị đo lường; phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không; bảo đảm hoạt động bay; phối hợp điều hành hoạt động bay; tìm kiếm, cứu nạn hàng không.			
Chương II – dự thảo Nghị định: Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời; Chương III – dự thảo Nghị định: Quản lý hoạt động bay tại sân bay; Chương IV – dự thảo Nghị định: Cấp phép bay; Chương V – dự thảo Nghị định: Quy tắc bay; Chương VI – dự thảo Nghị định: Đơn vị đo lường; Chương VII – dự thảo Nghị định: Phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không; Chương VIII – dự thảo Nghị định: Bảo đảm hoạt động bay; Chương IX – dự thảo Nghị định: Phối hợp điều hành hoạt động bay; Chương X – dự thảo Nghị định: Tìm kiếm, cứu nạn hàng không;	Khoản 3 Điều 106 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 giao Chính phủ quy định chi tiết Điều 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48 và khoản 3 Điều 103 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.	Phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.	
II. Quy định về thẩm quyền cấp phép bay của Bộ Quốc phòng			
Điều 14 (Thẩm quyền cấp phép bay của Bộ Quốc phòng) tại Chương IV – dự thảo Nghị định: Cấp phép bay.	Luật Phòng không nhân dân năm 2024.		
II. Quy định về dịch vụ khí tượng hàng không			
Mục 4 (Dịch vụ Khí tượng hàng không) Chương VIII – dự thảo Nghị định: Bảo đảm hoạt động bay;	Luật Khí tượng thủy văn năm 2018.		
Quy định về Đơn vị đo lường			
Chương VI – dự thảo Nghị định: Đơn vị đo lường.	Luật Đo lường năm 2011.		
III. Quy định về trách nhiệm trong công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không.			
Chương X – dự thảo Nghị định: Tìm kiếm, cứu nạn hàng không.	Luật Phòng thủ dân sự năm 2023.	Phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.	

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (Tính hợp hiến, tính hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo văn bản)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
III. Quy định về cưỡng chế tàu bay vi phạm.			
Mục 5 thuộc Chương V – dự thảo Nghị định: Cưỡng chế tàu bay vi phạm.	Toàn bộ nội dung của Nghị định số 139/2024/NĐ-CP ngày 24/10/2024 của Thủ tướng 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.	Phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.	
IV. Quy định về Quản lý chương ngại vật hàng không.			
Chương VI – dự thảo Nghị định: Quản lý chương ngại vật hàng không.	Toàn bộ nội dung về chương ngại vật hàng không của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06 tháng 05 năm 2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chương ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 101/2025/NĐ-CP);	Phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.	
V. Cấp phép bay cho chuyển bay của tàu bay tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không.			
Điều 14 – dự thảo Nghị định: Thẩm quyền cấp phép bay	Khoản 2 Điều 9 Nghị định số 95/2010/NĐ-CP ngày 16/9/2010 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.	Phù hợp, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.	

3. Điều ước quốc tế có liên quan đến dự thảo Nghị định

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (dự thảo văn bản tương thích với điều ước quốc tế)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
I. Công ước Chicago năm 1944 về hàng không dân dụng quốc tế (và các Phụ ước (Annex), Tài liệu hướng dẫn (Doc) của ICAO để hướng dẫn)			
Điều 3 dự thảo Nghị định (Giải thích từ ngữ) – Chương I (Quy định chung)	Annex 15 – Aeronautical Information Services của ICAO yêu cầu thuật ngữ trong văn bản pháp lý quốc gia phải thống nhất với thuật ngữ ICAO để bảo đảm khả năng khai thác quốc tế. Các thuật ngữ tại Điều 3 dự thảo Nghị định đã bảo đảm phù hợp, tương thích với các quy định và tài liệu hướng dẫn của ICAO, cụ thể là: - Nhóm thuật ngữ về chương ngại vật hàng không phù hợp, tương thích với: Annex 14, Volume I – Aerodrome Design and Operations, Chương 4: <i>Obstacle Limitation Surfaces (OLS)</i>; Annex 14, Chapter 6 – Visual aids for denoting obstacles. - Nhóm thuật ngữ về quản lý không lưu và luồng không lưu phù hợp, tương thích với: Annex 11; Doc 4444 – PANS-ATM; Doc 9854 – Global Air Traffic Management Operational Concept; Doc 9971 – Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management. - Nhóm thuật ngữ về vùng trời và sử dụng vùng trời phù hợp, tương thích với: Doc 10088 – Manual on Civil-Military Cooperation in ATM; - Nhóm thuật ngữ về quy tắc bay phù hợp,	Phù hợp.	

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (dự thảo văn bản tương thích với điều ước quốc tế)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
	tương thích với: Annex 2 – Rules of the Air. - Nhóm thuật ngữ về cơ sở và dịch vụ không lưu phù hợp, tương thích với: Annex 11 – Air Traffic Services; Doc 4444 – PANS-ATM.		
Chương II – dự thảo Nghị định: Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời Phân loại vùng trời, FUA, AUP/UUP	Annex 11 (ATS); Doc 10088 (Civil-Military Cooperation in ATM); Doc 4444 – PANS-ATM	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương III – dự thảo Nghị định: Quản lý hoạt động bay tại sân bay Vùng trời sân bay, sân bay dùng chung, quy chế bay	Annex 14 (Aerodromes); Annex 11 (ATS); Doc 9774 (Manual on Certification of Aerodromes)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương IV – dự thảo Nghị định: Cấp phép bay Thẩm quyền, thủ tục, điều kiện cấp phép bay	Chương II Công ước Chicago năm 1944 Annex 2 – Rules of the Air Annex 11 (ATS)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương V – dự thảo Nghị định: Quy tắc bay Quy tắc bay tổng quát, VFR, IFR	Annex 2 (Rules of the Air) Doc 4444 – PANS-ATM	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương VI – dự thảo Nghị định: Đơn vị đo lường	Annex 5 (Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương VI – dự thảo Nghị định: Quản lý chướng ngại vật hàng không.	Annex 14 (Volume I: Aerodrome Design and Operations; Volume II: Aerodromes)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương VII – dự thảo Nghị định: Phương thức bay, sơ đồ, bản đồ hàng không Thiết kế, công bố, AIRAC	Annex 4 (Aeronautical Charts) Annex 15 (Aeronautical Information Services) Doc 8126 (Aeronautical Information Services Manual)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (dự thảo văn bản tương thích với điều ước quốc tế)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
	Doc 8168 (Procedures for Air Navigation Services (PANS) - Aircraft Operations - Volume I Flight Procedures)/PANS-OPS		
Chương VIII – dự thảo Nghị định: Bảo đảm hoạt động bay - Tiêu chuẩn, năng lực, nhân lực, hệ thống thiết bị kỹ thuật để bảo đảm an toàn; - Tiêu chuẩn cung cấp dịch vụ ANS; - CNS/ATM, tiêu chuẩn kỹ thuật; - Khí tượng hàng không.	Annex 19 (Safety Management) Annex 11 (ATS) Annex 10 (Aeronautical Telecommunications) Annex 15 (Aeronautical Information Services) Annex 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) Doc 9859 (Safety Management Manual) Doc 8071 (Manual on Testing of Radio Navigation Aids - Volume I - Testing of Ground-based Radio Navigation Systems) Doc 9849 (Global Navigation Satellite System (GNSS))	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương IX – dự thảo Nghị định: Phối hợp điều hành hoạt động bay Phối hợp ATS, ATFM, dân sự – quân sự	Annex 11 (ATS); Doc 10088 (Civil-Military Cooperation in ATM); Doc 9971 (Manual On Collaborative Air Traffic Flow Management)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
Chương X – dự thảo Nghị định: Tìm kiếm, cứu nạn hàng không	Annex 12 (Search and Rescue) Doc 9731 (IAMSAR)	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	
II. Công ước quốc tế về tìm kiếm và cứu nạn hàng hải năm 1979 (Công ước SAR 79)			
Chương X – dự thảo Nghị định: Tìm kiếm, cứu nạn hàng không - Quy định trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn đối với tàu bay	- Điều 2.1.1 SAR 79: Mỗi quốc gia chịu	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	

QUY ĐỊNH CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH	QUY ĐỊNH CỦA ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ CÓ LIÊN QUAN	ĐÁNH GIÁ (dự thảo văn bản tương thích với điều ước quốc tế)	ĐỀ XUẤT XỬ LÝ
trong vùng trời Việt Nam và FIR do Việt Nam quản lý; - Thiết lập cơ quan chủ trì, cơ quan phối hợp trong SAR hàng không; - Phân công trách nhiệm giữa cơ quan hàng không, quốc phòng, công an, địa phương; - Quy định phối hợp giữa lực lượng SAR hàng không và SAR hàng hải khi tàu bay gặp nạn trên biển; - Quy định đầu mối điều phối tìm kiếm, cứu nạn hàng không; - Nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân, phương tiện tham gia SAR khi được huy động; - Quy định thông báo, phối hợp, chia sẻ thông tin SAR; - Quy định phối hợp SAR với quốc gia, tổ chức quốc tế.	trách nhiệm tổ chức SAR trong khu vực được phân định. - Mục 2.1 SAR 79: Thành lập các thực thể có trách nhiệm. - Mục 2.3 SAR 79: Phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền. - Điều 2.1.8 SAR 79: Các quốc gia phải phối hợp để bảo đảm SAR hiệu quả. - Mục 2.3.1 SAR 79: Thành lập Rescue Coordination Centre (RCC). - Chương 3 SAR 79: Nghĩa vụ hỗ trợ người gặp nạn. - Chương 4 SAR 79: Trao đổi thông tin SAR. - SAR 79 yêu cầu hợp tác quốc tế, không cản trở cứu nạn.		
III. Công ước Luật biển năm 1982 (UNCLOS 1982)			
Điều 34 (Thủ tục thông báo bay đối với chuyển bay qua, bay trong phần vùng thông báo bay trên biển quốc tế do Việt Nam quản lý) – Chương IV (Cấp phép bay) - Không đặt ra nghĩa vụ xin phép mang tính chủ quyền đối với tàu bay bay qua biển cả. - Chỉ yêu cầu tuân thủ quy tắc điều hành bay trong FIR vì mục tiêu an toàn.	Điều 87(1)(b): Biển cả dành cho tự do hàng không (Không đặt ra nghĩa vụ xin phép hay mang tính chủ quyền đối với tàu bay bay qua biển cả).	Phù hợp, bảo đảm tính tương thích.	