

QUỐC HỘI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Luật số: 130/2025/QH15

LUẬT
HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 203/2025/QH15;

Quốc hội ban hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

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

Điều 2. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *An ninh hàng không* là bộ phận của an ninh quốc gia, được tiến hành bằng việc kết hợp sử dụng các biện pháp, nhân lực và nguồn lực vật chất nhằm bảo vệ hoạt động hàng không dân dụng, phòng ngừa và chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp.

2. *An toàn hàng không* là trạng thái mà trong đó các rủi ro liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay được giảm thiểu, kiểm soát và đáp ứng mục tiêu theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

3. *Cảng hàng không* là một khu vực xác định, bao gồm sân bay và các công trình, trang thiết bị phục vụ hoạt động hàng không.

4. *Chuyến bay nội địa* là chuyến bay có tất cả các điểm cất cánh và điểm hạ cánh trong lãnh thổ của Việt Nam.

5. *Chuyến bay quốc tế* là chuyến bay có ít nhất một điểm cất cánh hoặc hạ cánh ngoài lãnh thổ của Việt Nam.

6. *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, trong không trung hoặc công trình nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn hoạt động bay.

7. *Công trình thiết yếu của cảng hàng không* là hệ thống các công trình tối thiểu cần có để bảo đảm cảng hàng không có thể khai thác và hoạt động an toàn.

8. *Dịch vụ hàng không* là dịch vụ liên quan trực tiếp đến khai thác tàu bay, hoạt động bay, khai thác cảng hàng không.

9. *Doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay* là doanh nghiệp thực hiện cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

10. *Doanh nghiệp cảng hàng không* là doanh nghiệp tổ chức thực hiện đầu tư, kinh doanh cảng hàng không.

11. *Doanh nghiệp vận tải hàng không* là doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không thương mại hoặc kinh doanh vận tải hàng không chuyên dùng.

12. *Đường hàng không* là khu vực trên không có giới hạn xác định về độ cao, chiều rộng và được kiểm soát.

13. *Giám sát an ninh hàng không* là hoạt động được thực hiện bởi Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam nhằm bảo đảm các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng tuân thủ quy định về an ninh hàng không.

14. *Giám sát an toàn hàng không* là hoạt động được thực hiện bởi Nhà chức trách hàng không Việt Nam nhằm bảo đảm các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng tuân thủ quy định về an toàn hàng không.

15. *Hãng hàng không* là doanh nghiệp cung cấp hoặc khai thác dịch vụ vận tải hàng không thương mại.

16. *Hàng hóa* là tài sản được vận chuyển bằng tàu bay mà không phải bưu gửi, trang thiết bị, vật tư của tàu bay hoặc hành lý được vận chuyển hoặc không được vận chuyển cùng hành khách.

17. *Hành lý* là tài sản cá nhân của hành khách hoặc tổ bay được vận chuyển theo thỏa thuận với người vận chuyển.

18. *Hoạt động hàng không dân dụng* là việc sử dụng tàu bay và các hoạt động liên quan để thực hiện vận tải hàng không thương mại, hàng không chuyên dùng, hàng không chung.

19. *Kết cấu hạ tầng hàng không* bao gồm công trình tại cảng hàng không, công trình bảo đảm hoạt động bay và bãi cất, hạ cánh.

20. *Công trình tại cảng hàng không* là các công trình phục vụ cho hoạt động khai thác cảng hàng không bao gồm sân bay, các công trình an ninh hàng không, các công trình cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, dịch vụ hàng không và các công trình khác tại cảng hàng không.

21. *Công trình bảo đảm hoạt động bay* là các công trình phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay trong và ngoài khu vực cảng hàng không, bao gồm trung tâm kiểm soát đường dài, trung tâm kiểm soát tiếp cận, đài kiểm soát không lưu, các trạm thông tin, dẫn đường, giám sát và các công trình bảo đảm hoạt động bay khác.

22. *Máy bay* là tàu bay nặng hơn không khí có động cơ, lấy lực nâng khi bay chủ yếu từ lực tác động tương hỗ với luồng không khí trên các bề mặt cố định trong các điều kiện bay cụ thể.

23. *Nhiên liệu hàng không bền vững (Sustainable Aviation Fuel - gọi tắt là SAF)* là nhiên liệu có hiệu quả cao trong việc giảm phát thải CO₂ trong hoạt động hàng không dân dụng được sản xuất từ chất thải hoặc từ các nguyên liệu có thể tái tạo được.

24. *Người khai thác cảng hàng không* là tổ chức được cấp giấy chứng nhận cảng hàng không.

25. *Người vận chuyển* là doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng không bao gồm người vận chuyển thực tế và người vận chuyển theo hợp đồng.

26. *Phép bay* là văn bản hoặc hiệu lệnh do người hoặc cơ quan có thẩm quyền cấp, xác định điều kiện và giới hạn được phép hoạt động của tàu bay.

27. *Quốc gia của người khai thác tàu bay* là quốc gia mà người khai thác tàu bay đặt trụ sở chính hoặc quốc gia nơi thường trú của người khai thác tàu bay trong trường hợp người khai thác tàu bay không có trụ sở chính.

28. *Quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay* là quốc gia nơi tàu bay được đăng ký quốc tịch.

29. *Sân bay* 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 di chuyển.

30. *Tàu bay* là thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí, bao gồm máy bay, trực thăng, trù:

a) Thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất;

b) Tàu bay không người lái và phương tiện bay khác theo quy định của Luật Phòng không nhân dân.

31. *Tàu bay được xác định là đang bay* kể từ thời điểm tàu bay nổ máy để cất cánh cho đến thời điểm tắt máy sau khi hạ cánh.

32. *Trực thăng* là tàu bay nặng hơn không khí được nâng trong khi bay chủ yếu bởi lực tác động tương hỗ của khí động học vào một hoặc nhiều cánh quạt có điều khiển quay trên một hoặc nhiều trục tương đối thẳng đứng.

33. *Văn bản IDERA (Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation)* là văn bản được ban hành theo quy định của Công ước Cape Town về quyền lợi quốc tế đối với trang thiết bị lưu động và Nghị định thư về các vấn đề cụ thể đối với trang thiết bị tàu bay (sau đây gọi là Công ước và Nghị định thư Cape Town), trong đó chỉ rõ người có quyền yêu cầu xóa đăng ký hoặc xuất khẩu tàu bay.

34. *Vận tải hàng không tầm thấp* là việc tổ chức, cá nhân sử dụng tàu bay không người lái và phương tiện bay khác để thực hiện vận tải hàng không thương mại, vận tải hàng không chuyên dùng.

35. *Vận tải hàng không thương mại thường lệ* là vận tải hàng không thương mại bao gồm các chuyến bay được thực hiện đều đặn, theo lịch bay được công bố và được mở công khai cho công chúng sử dụng.

36. *Vận tải hàng không thương mại không thường lệ* là vận tải hàng không thương mại nhưng không có đủ các yếu tố của vận tải hàng không thương mại thường lệ.

37. *Vùng thông báo bay* là khu vực trên không có kích thước xác định mà trong đó dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động trong bảo đảm hoạt động bay được cung cấp.

38. *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.

Điều 3. Áp dụng pháp luật

1. Hoạt động hàng không dân dụng thực hiện theo quy định của Luật này, quy định của pháp luật có liên quan và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội ban hành sau ngày Luật này có hiệu lực thi hành cần quy định đặc thù về hoạt động hàng không dân dụng khác với quy định của Luật này thì phải xác định cụ thể nội dung thực hiện hoặc không thực hiện theo quy định của Luật này, nội dung thực hiện theo quy định của luật, nghị quyết đó.

3. Khi có xung đột pháp luật, việc áp dụng pháp luật được thực hiện theo các nguyên tắc sau đây:

a) Pháp luật của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay được áp dụng đối với quan hệ xã hội phát sinh trong tàu bay đang bay và áp dụng để xác định các quyền đối với tàu bay;

b) Pháp luật của quốc gia nơi thực hiện việc cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay được áp dụng đối với việc trả tiền công cứu hộ hoặc giữ gìn tàu bay đó;

c) Pháp luật của quốc gia nơi xảy ra tai nạn do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau, do tàu bay đang bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất được áp dụng đối với việc bồi thường thiệt hại.

Điều 4. Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng

1. Tôn trọng độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; bảo đảm quốc phòng, an ninh; khai thác có hiệu quả tiềm năng của hàng không dân dụng để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2. Bảo đảm an toàn, điều hòa, hiệu quả trong quản lý hoạt động bay trong lãnh thổ của Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

3. Bảo đảm tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn về an toàn hàng không, an ninh hàng không; phối hợp chặt chẽ, đồng bộ trong công tác quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

4. Phù hợp với định hướng, chiến lược phát triển giao thông vận tải; phát triển đồng bộ cảng hàng không, hoạt động bay, phương tiện vận tải và các nguồn lực khác; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu để phát triển bền vững.

5. Bảo đảm vai trò quản lý, điều tiết thị trường của Nhà nước trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

6. Bảo đảm điều kiện phù hợp cho người khuyết tật, người cao tuổi, trẻ em, phụ nữ đang mang thai, người có công với cách mạng sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.

7. Mở rộng hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

8. Chuẩn bị sẵn sàng phương án, lực lượng, phương tiện và các điều kiện cần thiết để kịp thời đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 5. Chính sách phát triển hàng không dân dụng

1. Bảo đảm quyền tự do kinh doanh, cạnh tranh bình đẳng giữa các thành phần kinh tế trong tiếp cận cơ hội kinh doanh và các nguồn lực của nền kinh tế; bảo hộ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân Việt Nam, người Việt Nam định cư ở nước ngoài, tổ chức, cá nhân nước ngoài tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

2. Huy động tối đa các nguồn lực, đa dạng các hình thức, phương thức đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì trong hàng không dân dụng để phát triển cảng hàng không hiện đại, kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác, phát huy hiệu quả đầu tư.

3. Hỗ trợ đầu tư, phát triển hàng không dân dụng tại các vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng sâu, vùng xa, miền núi, hải đảo.

4. Hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng không Việt Nam, công nghiệp phụ trợ hàng không; khuyến khích nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học, công nghệ và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng không dân dụng; nghiên cứu phát triển vận tải hàng không tầm thấp.

5. Ưu đãi về thuế, tín dụng, đất đai đối với hoạt động đầu tư, nghiên cứu, sản xuất, nhập khẩu, phân phối và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững, đầu tư xây dựng, vận hành hạ tầng nhiên liệu hàng không bền vững.

6. Bảo đảm nguồn lực để nâng cao năng lực quản lý, khai thác vùng trời; xây dựng, duy trì, phát triển và tổ chức thực hiện hệ thống giám sát an toàn hàng không, an ninh hàng không, điều tra sự cố, tai nạn hàng không theo tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (sau đây gọi là ICAO), phù hợp với thực tiễn và nhu cầu phát triển của thị trường hàng không.

7. Hỗ trợ, khuyến khích phát triển đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 6. Nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ trong hoạt động hàng không dân dụng

1. Việc nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển đổi số, chuyển giao công nghệ trong hoạt động hàng không dân dụng được thực hiện như sau:

a) Bảo đảm công nghệ tiên tiến, hiện đại, bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính;

b) Phù hợp với xu hướng phát triển của hàng không dân dụng quốc tế;

c) Ưu tiên áp dụng các công nghệ tiên tiến do ICAO, các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên khuyến cáo áp dụng;

d) Khuyến khích nghiên cứu, áp dụng tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài và các hướng dẫn, quy trình, công nghệ của ngành và lĩnh vực có liên quan.

2. Việc nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học, công nghệ, phương tiện, thiết bị, vật liệu tiên tiến vào hoạt động hàng không dân dụng, lộ trình, giải pháp triển khai chuyển đổi số, ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, điều hành hoạt động hàng không dân dụng thực hiện phù hợp với chính sách, kế hoạch phát triển hàng không dân dụng.

Điều 7. Phát triển công nghiệp hàng không

1. Công nghiệp hàng không bao gồm:

a) Nghiên cứu, thiết kế, chế tạo, sản xuất, thay đổi thiết kế tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị tàu bay, linh kiện, thiết bị của hệ thống bảo đảm hoạt động bay, cảng hàng không;

b) Bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị tàu bay, linh kiện, thiết bị của hệ thống bảo đảm hoạt động bay, cảng hàng không;

c) Nghiên cứu, sản xuất, ứng dụng nhiên liệu chuyên ngành hàng không;

d) Nghiên cứu, sản xuất, chế tạo, ứng dụng vật liệu chuyên ngành hàng không;

đ) Nghiên cứu, sản xuất, ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo, phần mềm, tự động hóa chuyên ngành hàng không.

2. Tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân hoạt động công nghiệp hàng không được áp dụng các chính sách sau đây:

a) Tổ chức chủ trì hoạt động khoa học, công nghệ sử dụng vốn nhà nước, vốn hợp pháp khác được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng, giao nhiệm vụ để lựa chọn nhà cung cấp sản phẩm, dịch vụ, hàng hóa. Trình tự, thủ tục việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng, giao nhiệm vụ để lựa chọn nhà cung cấp sản phẩm, dịch vụ, hàng hóa được thực hiện theo quy định của pháp luật;

b) Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao;

c) Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động khoa học, công nghệ được nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ được thực hiện theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

3. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp hàng không được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

4. Nhà nước có chính sách để bảo đảm năng lực của Nhà chức trách hàng không Việt Nam trong việc đánh giá, phê chuẩn đối với việc thiết kế, chế tạo, sản xuất và sử dụng các sản phẩm công nghiệp hàng không; khu vực để đào tạo, huấn luyện bay và thử nghiệm phương tiện bay.

5. Nhà nước có chính sách hỗ trợ phát triển công nghiệp hàng không thông qua các hoạt động hợp tác quốc tế, thông tin thị trường, truyền thông, kết nối đầu tư, ưu đãi thuế, thương mại hóa kết quả nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ và hỗ trợ cần thiết khác theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo.

Điều 8. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng

1. Cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng là cơ sở dữ liệu chuyên ngành phục vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng và các mục đích khác; được kết nối, chia sẻ với các cơ sở dữ liệu quốc gia và cơ sở dữ liệu khác có liên quan.

2. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền chủ trì tổ chức xây dựng, quản lý khai thác cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng. Doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng có trách nhiệm cung cấp dữ liệu phục vụ cho việc xây dựng cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng.

3. Việc chia sẻ dữ liệu phải thực hiện thông qua nền tảng số, bảo đảm khả năng kết nối, đồng bộ và tuân thủ quy định của pháp luật về dữ liệu, bảo vệ dữ liệu cá nhân, an ninh mạng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

4. Kinh phí xây dựng, duy trì và vận hành hệ thống cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng do ngân sách nhà nước bảo đảm và huy động từ các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng hoặc nguồn kinh phí hợp pháp khác.

Điều 9. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng

1. Hoạt động hàng không dân dụng phải bảo đảm giảm thiểu tác động tiêu cực tới môi trường; giảm phát thải khí thải; hạn chế tiếng ồn từ hoạt động của tàu bay.

2. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt, trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay, trang thiết bị cảng hàng không và các trang thiết bị mặt đất khác phải đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về bảo vệ môi trường.

3. Ban hành kế hoạch thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam về giảm phát thải và bù trừ các-bon trong hàng không quốc tế và nhiên liệu hàng không bền vững theo quy định của pháp luật.

Điều 10. Nguyên tắc hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng

1. Bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu về hội nhập quốc tế trên cơ sở bình đẳng, cùng có lợi.
2. Thực hiện trách nhiệm của quốc gia thành viên tại các tổ chức quốc tế mà Việt Nam là thành viên trong lĩnh vực hàng không dân dụng.
3. Thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng không dân dụng Việt Nam theo tiêu chuẩn và thông lệ quốc tế.

Điều 11. Tạo thuận lợi hàng không

1. Tạo thuận lợi hàng không là hoạt động nhằm tạo điều kiện cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế, tránh sự chậm trễ không cần thiết đối với tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý và hàng hóa khi thực thi các quy định của pháp luật về xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, kiểm dịch, hải quan và cấp phép bay.
2. Tạo thuận lợi trong hàng không dân dụng được thực hiện thông qua Chương trình quốc gia về đơn giản hóa thủ tục hàng không, bao gồm các nội dung cơ bản sau đây:
 - a) Quản lý rủi ro trong việc triển khai các thủ tục kiểm soát biên giới để giải phóng, thông quan hàng hóa; thực hiện các biện pháp phòng, chống dịch bệnh, thiên tai và các trường hợp khẩn cấp khác;
 - b) Phát triển công nghệ thông tin hiệu quả để tăng hiệu suất trong thực hiện các thủ tục hàng không;
 - c) Thiết lập cơ chế liên lạc phù hợp để các quốc gia thành viên của ICAO và người khai thác tàu bay gửi các yêu cầu, kiến nghị về các vấn đề liên quan đến kiểm soát biên giới, y tế dự phòng và hải quan.

Điều 12. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động hàng không dân dụng

1. Đưa thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác vào không trung gây ảnh hưởng đến an toàn bay.
2. Cố ý làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin bảo đảm hoạt động bay, các trang thiết bị khác tại cảng hàng không, các hệ thống, thiết bị phục vụ bảo đảm hoạt động bay nằm ngoài cảng hàng không hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại sân bay.
3. Tự ý thay đổi, thay thế, lắp thêm hoặc tháo bỏ thiết bị, tự ý tắt hoặc thay đổi thông tin cài đặt trong các thiết bị thông tin liên lạc gây cản trở hoạt động hàng không.
4. Xây dựng các công trình, lắp đặt các trang thiết bị khác ảnh hưởng đến an toàn bay, hoạt động của các trang thiết bị tại cảng hàng không; hoạt động gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải trong khu vực cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không ảnh hưởng đến an toàn khai thác tại cảng hàng không.

5. Lắp đặt, sử dụng các loại đèn, ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể trong khu vực cảng hàng không hoặc khu vực lân cận cảng hàng không làm ảnh hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không hoặc việc nhận biết cảng hàng không.

6. Nuôi, thả động vật trong khu vực cảng hàng không.

7. Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không và khu vực hạn chế trái quy định.

8. Phá hủy, gây hư hại, làm biến dạng, di chuyển vật đánh dấu, vật ngăn cách, vật ghi tín hiệu, vật bảo vệ tại cảng hàng không; làm hư hại các ký hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không.

9. Đe dọa, uy hiếp an toàn bay, gây nguy hiểm đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác trong tàu bay.

10. Làm hư hỏng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay.

11. Tiết lộ trái phép thông tin hành khách, người sử dụng dịch vụ vận tải hàng không.

12. Mua, bán, cho, nhận quyền vận chuyển hàng không; sử dụng thương hiệu, bao gồm tên thương mại và nhãn hiệu gây nhầm lẫn với doanh nghiệp hàng không khác.

13. Ghi chép giả mạo, làm giả, cố tình làm sai lệch hồ sơ bảo dưỡng, khai thác tàu bay, huấn luyện nhân viên hàng không.

14. Nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ mà trong cơ thể có nồng độ cồn hoặc các chất kích thích bị cấm theo quy định của pháp luật và cơ quan có thẩm quyền.

15. Sử dụng thiết bị bay không người lái trái phép tại cảng hàng không và khu vực lân cận cảng hàng không.

16. Cố ý che giấu, không thông báo về sự cố, tai nạn tàu bay, làm sai lệch thông tin, làm hư hỏng hoặc phá hủy các thiết bị kiểm tra và các bằng chứng khác liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay.

Chương II

TÀU BAY

Điều 13. Đăng ký, quản lý và xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam

1. Tàu bay chỉ được phép đăng ký hoặc đăng ký tạm thời quốc tịch Việt Nam khi chưa có quốc tịch của bất kỳ quốc gia nào hoặc đã xóa quốc tịch tàu bay nước ngoài.

2. Tàu bay được đăng ký hoặc đăng ký tạm thời quốc tịch Việt Nam và được ghi vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam.

3. Khi đăng ký hoặc đăng ký tạm thời, tàu bay phải có dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với quy định của pháp luật.

4. Xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam trong các trường hợp sau đây:

a) Bị coi là mất tích;

b) Hư hỏng nặng không còn khả năng sửa chữa, phục hồi;

c) Không đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều này;

d) Theo đề nghị của người được chỉ định tại văn bản IDERA trong trường hợp văn bản IDERA đã được đăng ký với Nhà chức trách hàng không Việt Nam;

đ) Theo đề nghị của người đăng ký tàu bay, chủ sở hữu tàu bay. Trường hợp văn bản IDERA được đăng ký thì người đăng ký tàu bay và chủ sở hữu tàu bay chỉ có thể thực hiện được quyền đề nghị xóa đăng ký quốc tịch tàu bay trong trường hợp người được chỉ định tại văn bản IDERA có văn bản thông báo về việc giải trừ văn bản IDERA hoặc văn bản IDERA đã được xóa;

e) Thi hành bản án, quyết định của Tòa án hoặc quyết định của Trọng tài có yêu cầu xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam đã có hiệu lực pháp luật.

5. Việc xóa đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam quy định tại khoản 4 Điều này phải được sự đồng ý của những người có quyền đối với tàu bay đã được đăng ký theo quy định tại Điều 17 của Luật này, trừ trường hợp tàu bay bị xử lý để thi hành bản án, quyết định của Tòa án, quyết định của Trọng tài đã có hiệu lực pháp luật hoặc trường hợp được quy định tại điểm d khoản 4 Điều này.

Điều 14. Giấy chứng nhận loại, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

1. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam phải có giấy chứng nhận loại hoặc phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam công bố hoặc công nhận. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay được cấp hoặc công nhận giấy chứng nhận loại nếu thiết kế của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế mà cơ quan nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam công bố hoặc công nhận.

2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy chứng nhận lắp đặt thiết bị vô tuyến điện tàu bay phải do quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay cấp hoặc công nhận.

3. Tàu bay chỉ được phép khai thác trong lãnh thổ của Việt Nam khi có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp hoặc công nhận.

4. Tổ chức, cá nhân được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận để thực hiện thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay theo quy định của pháp luật.

5. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải được bảo dưỡng tại tổ chức bảo dưỡng và theo chương trình bảo dưỡng được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn hoặc công nhận.

6. Kinh doanh dịch vụ thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

Điều 15. Nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay

1. Việc nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay phải bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn hàng không, đáp ứng quy định về độ tuổi tàu bay đã qua sử dụng.

Trường hợp nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay với mục đích làm đồ dùng học tập, triển lãm, nghiên cứu khoa học thì không phải đáp ứng quy định về độ tuổi tàu bay đã qua sử dụng.

2. Người được chỉ định tại văn bản IDERA đã được đăng ký với Nhà chức trách hàng không Việt Nam có quyền đề nghị xuất khẩu tàu bay theo quy định của Công ước và Nghị định thư Cape Town.

3. Không yêu cầu giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu đối với tàu bay xuất khẩu khỏi Việt Nam, trừ trường hợp tổ chức, cá nhân đề nghị cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu để đáp ứng yêu cầu của quốc gia nhập khẩu tàu bay.

Điều 16. Người khai thác tàu bay

1. Người khai thác tàu bay là tổ chức, cá nhân tham gia hoặc đang đề nghị tham gia khai thác tàu bay.

2. Người khai thác tàu bay chỉ được cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại, vận tải hàng không chuyên dùng sau khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.

3. Người khai thác tàu bay nước ngoài được quốc gia thành viên của ICAO khác cấp giấy chứng nhận người khai thác tàu bay chỉ được khai thác đến và đi từ Việt Nam khi được Nhà chức trách hàng không Việt Nam công nhận giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.

Điều 17. Quyền và đăng ký quyền đối với tàu bay

1. Quyền đối với tàu bay bao gồm:

a) Quyền sở hữu tàu bay;

b) Quyền chiếm hữu và khai thác tàu bay bằng việc thuê mua, thuê có thời hạn;

c) Thế chấp, cầm cố tàu bay;

d) Các quyền khác theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Quyền đối với tàu bay quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm quyền đối với thân tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang thiết bị vô tuyến điện của tàu bay và các trang thiết bị khác được sử dụng trên tàu bay không phụ thuộc vào việc đã lắp đặt trên tàu bay hoặc tạm thời tháo khỏi tàu bay.

3. Các quyền đã đăng ký của cùng một tàu bay phải được ghi trong Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam. Việc đăng ký các quyền đối với tàu bay có hiệu lực từ thời điểm được cơ quan đăng ký ghi vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam.

Điều 18. Thông báo việc bán đấu giá tàu bay mang quốc tịch Việt Nam

Trước khi bán đấu giá tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, người có tài sản đấu giá phải thực hiện việc công khai và thông báo bằng văn bản việc bán đấu giá tàu bay cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam, chủ sở hữu và những người có quyền lợi được ghi trong Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam ít nhất 01 tháng trước ngày tổ chức bán đấu giá.

Điều 19. Thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay

1. Tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay được hưởng quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay và các chi phí có liên quan.

2. Trong thời hạn 90 ngày, kể từ ngày kết thúc việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay, tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay được đăng ký quyền ưu tiên thanh toán.

3. Sau thời hạn quy định tại khoản 2 Điều này, quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay không được công nhận, trừ các trường hợp sau đây:

a) Quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay đã được đăng ký theo quy định tại khoản 2 Điều này;

b) Tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay và tổ chức, cá nhân có nghĩa vụ thanh toán đã thỏa thuận với nhau về số tiền phải thanh toán;

c) Tổ chức, cá nhân cứu hộ, giữ gìn tàu bay đã khởi kiện về thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay.

Điều 20. Các khoản nợ ưu tiên thanh toán

1. Các khoản nợ ưu tiên được thanh toán theo thứ tự sau đây:

a) Án phí và các chi phí cho việc thi hành án;

b) Tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay và các chi phí có liên quan;

c) Các khoản nợ khác.

2. Các khoản nợ quy định tại điểm b khoản 1 Điều này được thanh toán theo thứ tự khoản nợ nào phát sinh sau thì được thanh toán trước. Các khoản nợ quy định tại điểm c khoản 1 Điều này được thanh toán theo thứ tự theo quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 21. Quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay đăng ký theo hệ thống đăng ký quốc tế

1. Quyền lợi quốc tế đối với tàu bay, trang thiết bị tàu bay thực hiện theo quy định của Công ước và Nghị định thư Cape Town.

2. Khi thực hiện các biện pháp khắc phục do người được chỉ định trong văn bản IDERA đã được đăng ký với Nhà chức trách hàng không Việt Nam yêu cầu theo quy định tại Điều IX và Điều XIII của Nghị định thư Cape Town, Nhà chức trách hàng không Việt Nam không cần có sự đồng ý, chấp thuận, lệnh hoặc quyết định của Tòa án Việt Nam trước, trong hoặc sau khi thu hồi giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với tàu bay và thực hiện việc xóa đăng ký quốc tịch tàu bay.

3. Tòa án, cơ quan đăng ký tàu bay, hải quan và các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan khác có trách nhiệm hợp tác và trợ giúp người được chỉ định trong văn bản IDERA thực hiện các biện pháp khắc phục quy định tại Điều IX và Điều XIII của Nghị định thư Cape Town.

Điều 22. Thuê, mua tàu bay

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam được thuê, mua tàu bay để thực hiện vận tải hàng không thương mại và các hoạt động hàng không dân dụng khác tại Việt Nam.

2. Việc đưa tàu bay về Việt Nam khai thác phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam chấp thuận trên cơ sở đánh giá các nội dung sau đây:

a) Yêu cầu kỹ thuật đối với tàu bay khai thác tại Việt Nam; tổ chức chịu trách nhiệm khai thác, bảo dưỡng tàu bay;

b) Kế hoạch phát triển đội tàu bay để khai thác tại Việt Nam; kết cấu hạ tầng hàng không; năng lực giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam;

c) Thời hạn thuê, tuổi tàu bay, số lượng tàu bay;

d) Yêu cầu về việc mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với hành khách, hành lý, hàng hóa và đối với người thứ ba ở mặt đất.

3. Khi sử dụng tàu bay thuê, bên thuê không được cho bên cho thuê hoặc bất kỳ người có liên quan nào khác với bên cho thuê hưởng các lợi ích kinh tế của bên thuê hoặc sử dụng các quyền vận chuyển hàng không của bên thuê.

4. Doanh nghiệp vận tải hàng không Việt Nam có trách nhiệm xây dựng kế hoạch phát triển đội tàu bay để khai thác tại Việt Nam và thông báo cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

Điều 23. Chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê, trao đổi tàu bay mang quốc tịch nước ngoài để khai thác, sử dụng tại Việt Nam thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam

thỏa thuận với cơ quan có thẩm quyền của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay để tiếp nhận một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay theo quy định tại khoản 4 Điều này.

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam cho thuê, trao đổi tàu bay mang quốc tịch Việt Nam để khai thác, sử dụng tại nước ngoài thì Nhà chức trách hàng không Việt Nam thỏa thuận với cơ quan có thẩm quyền của quốc gia của người khai thác tàu bay để chuyển giao một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay theo quy định tại khoản 4 Điều này.

3. Việc tiếp nhận hoặc chuyển giao nghĩa vụ của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay phù hợp với pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

4. Thỏa thuận quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này phải được thông báo cho ICAO và các Nhà chức trách hàng không có liên quan; thỏa thuận bao gồm một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ liên quan đến việc thực hiện các quy định sau đây:

- a) Quy định về bảo đảm hoạt động bay;
- b) Quy định về giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;
- c) Quy định đối với thành viên tổ bay;
- d) Quy định về lắp đặt và sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay.

Điều 24. Đình chỉ thực hiện chuyến bay

1. Tàu bay chưa khởi hành bị đình chỉ thực hiện chuyến bay theo quyết định của cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền khi xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

a) Tình huống cấp thiết phục vụ nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền quốc gia, an ninh quốc gia; chuyến bay có dấu hiệu vi phạm các quy định về bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia;

b) Vi phạm các quy định về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay, khai thác tàu bay, an toàn hàng không, thủ tục chuyến bay, lập, thực hiện kế hoạch bay, thực hiện phép bay và dấu hiệu khác uy hiếp an toàn hàng không;

c) Có dấu hiệu bị uy hiếp an ninh hàng không, vi phạm các quy định về an ninh hàng không.

2. Người chỉ huy tàu bay, người khai thác tàu bay phải tuân thủ quyết định đình chỉ thực hiện chuyến bay và có quyền yêu cầu cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền quyết định làm rõ lý do đình chỉ.

3. Chuyến bay bị đình chỉ được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi được cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền quyết định cho phép tiếp tục thực hiện chuyến bay.

Điều 25. Yêu cầu tàu bay hạ cánh

1. Tàu bay đang bay trong lãnh thổ của Việt Nam bị yêu cầu hạ cánh tại địa điểm theo chỉ định của cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền khi chuyến bay có dấu hiệu bị uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không hoặc trong các trường hợp khác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền.

2. Tàu bay bị yêu cầu hạ cánh được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi được cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền quyết định cho phép tiếp tục thực hiện chuyến bay.

Điều 26. Bắt giữ tàu bay

1. Bắt giữ tàu bay là biện pháp mà Tòa án nhân dân áp dụng đối với tàu bay vì lợi ích của chủ nợ, chủ sở hữu, người thứ ba ở mặt đất bị thiệt hại hoặc những người khác có quyền và lợi ích đối với tàu bay theo quy định tại khoản 2 Điều này, trừ việc bắt giữ tàu bay để thi hành bản án, quyết định đã có hiệu lực pháp luật của Tòa án nhân dân hoặc quyết định cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Việc bắt giữ tàu bay có thể áp dụng đối với bất kỳ tàu bay nào của cùng một chủ sở hữu.

2. Tòa án nhân dân khu vực nơi có cảng hàng không mà tàu bay bị yêu cầu bắt giữ hạ cánh có thẩm quyền quyết định bắt giữ tàu bay trong các trường hợp sau đây:

a) Theo yêu cầu bằng văn bản của chủ sở hữu hoặc của chủ nợ trong trường hợp tàu bay là tài sản bảo đảm cho khoản nợ của chủ nợ;

b) Theo yêu cầu bằng văn bản của người thứ ba ở mặt đất bị thiệt hại do tàu bay đang bay gây ra hoặc những người có quyền và lợi ích đối với tàu bay.

3. Người yêu cầu bắt giữ tàu bay phải bảo đảm tài chính theo hình thức và giá trị do Tòa án nhân dân ấn định tương đương với thiệt hại có thể gây ra cho tàu bay do việc bắt giữ tàu bay.

4. Trường hợp tàu bay bị bắt giữ, người vận chuyển, người khai thác tàu bay vẫn phải thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng đã cam kết.

5. Việc bắt giữ tàu bay được chấm dứt trong các trường hợp sau đây:

a) Các khoản nợ đã được thanh toán đầy đủ;

b) Đã áp dụng biện pháp bảo đảm thay thế;

c) Người yêu cầu bắt giữ đề nghị thôi bắt giữ.

6. Thủ tục bắt giữ tàu bay thực hiện theo quy định của Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Điều 27. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền quyết định đình chỉ việc thực hiện chuyến bay, yêu cầu tàu bay hạ cánh, yêu cầu bắt giữ tàu bay trái pháp luật thì phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người khai thác tàu bay, người vận chuyển.

2. Việc bồi thường thiệt hại thực hiện theo quy định của pháp luật.

Chương III

CẢNG HÀNG KHÔNG

Điều 28. Phân loại cảng hàng không

1. Cảng hàng không được phân loại như sau:

a) Cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không phục vụ cho các chuyến bay quốc tế, chuyến bay nội địa;

b) Cảng hàng không nội địa là cảng hàng không phục vụ cho các chuyến bay nội địa;

c) Cảng hàng không chuyên dùng là cảng hàng không được sử dụng phục vụ hàng không chung, vận tải hàng không chuyên dùng hoặc vận tải hàng không thương mại không thường lệ.

2. Giới hạn khu vực lân cận của cảng hàng không được xác định để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không và tìm kiếm, cứu nạn trong hoạt động hàng không dân dụng.

3. Cảng hàng không nội địa được phép tiếp nhận chuyến bay quốc tế trong một số trường hợp theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

4. Cảng hàng không được chuyển đổi sang sử dụng cho mục đích quân sự trong trường hợp cấp bách để thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh trong tình trạng chiến tranh hoặc tình trạng khẩn cấp về quốc phòng, an ninh quốc gia.

Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quyết định có thời hạn việc chuyển công trình lưỡng dụng từ sử dụng cho mục đích quốc phòng, an ninh sang sử dụng cho mục đích hàng không dân dụng.

5. Sân bay thuộc cảng hàng không được khai thác lưỡng dụng giữa dân dụng và lực lượng vũ trang nhân dân. Chủ sở hữu công trình quốc phòng, an ninh quyết định việc đưa công trình vào khai thác lưỡng dụng và phối hợp với cơ quan, đơn vị, địa phương để quản lý, khai thác công trình theo quy định của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 29. Quy hoạch cảng hàng không

1. Quy hoạch cảng hàng không bao gồm:

a) Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc là quy hoạch ngành, xác định phương hướng phát triển hệ thống cảng hàng không toàn quốc làm cơ sở để định hướng lập Quy hoạch chi tiết cảng hàng không. Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc không bao gồm cảng hàng không chuyên dùng;

b) Quy hoạch chi tiết cảng hàng không là quy hoạch chi tiết ngành, xác định phương hướng phát triển, tổ chức không gian của cảng hàng không.

2. Thời kỳ quy hoạch chi tiết cảng hàng không phù hợp với thời kỳ Quy hoạch hệ thống cảng hàng không toàn quốc; được rà soát định kỳ hoặc đột xuất

theo nhu cầu phát triển để điều chỉnh phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội trong từng giai đoạn.

3. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh quy hoạch được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về hàng không dân dụng.

Điều 30. Đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không

1. Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không phải bảo đảm các nguyên tắc sau đây:

a) Tuân thủ quy hoạch chi tiết cảng hàng không;

b) Phù hợp với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội;

c) Bảo đảm kết nối đồng bộ các kết cấu hạ tầng tại cảng hàng không, kết nối cảng hàng không với hạ tầng giao thông vận tải hành khách công cộng khác, kết nối giao thông giữa các cảng hàng không trong một khu vực;

d) Bảo đảm các yêu cầu về quản lý, khai thác các công trình lưỡng dụng cho cả mục đích quốc phòng, an ninh và mục đích dân sự;

đ) Tuân thủ các quy định về năng lực nhà đầu tư, điều kiện tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài; điều kiện chuyển nhượng dự án, doanh nghiệp dự án, vốn, tài sản hình thành trong và sau đầu tư cho nhà đầu tư nước ngoài hoặc tổ chức có vốn đầu tư của nước ngoài.

2. Nhà nước đầu tư, giao doanh nghiệp nhà nước đầu tư hoặc tổ chức lựa chọn nhà đầu tư theo quy định của pháp luật để xây dựng cảng hàng không mới.

3. Đối với công trình tại cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh và tài sản công, cơ quan có thẩm quyền được quyết định đầu tư, cho phép nhà đầu tư, doanh nghiệp:

a) Đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, bảo trì, khai thác công trình vào mục đích lưỡng dụng tại cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh mà không phải chuyển quyền sử dụng đất, mục đích sử dụng đất;

b) Đầu tư nâng cấp, mở rộng, bảo trì công trình tại cảng hàng không là tài sản công mà không phải chuyển quyền sở hữu tài sản và được phân bổ, thu hồi chi phí tương ứng với phần chi phí đầu tư, bảo trì công trình;

c) Trường hợp doanh nghiệp, nhà đầu tư chuyển nhượng dự án, thay đổi người khai thác, sử dụng công trình quy định tại điểm a và điểm b khoản này phải được cơ quan có thẩm quyền quyết định.

4. Đối với các công trình ảnh hưởng đến an toàn khai thác hoặc công trình không còn công năng sử dụng hoặc công trình không phù hợp với quy hoạch, cơ quan có thẩm quyền được quyết định phương án tổ chức phá dỡ, di dời và thực hiện việc bồi hoàn theo quy định của pháp luật.

5. Nhà đầu tư cảng hàng không hoặc doanh nghiệp cảng hàng không tổ chức đầu tư, cho thuê lại đất để đầu tư xây dựng các công trình tại cảng hàng không bảo đảm công khai, minh bạch và công bằng.

6. Nhà đầu tư cảng hàng không hoặc doanh nghiệp cảng hàng không thực hiện dự án đầu tư mở rộng, nâng cấp công trình tại cảng hàng không trên diện tích đất đã được Nhà nước cho thuê thì không phải thực hiện thủ tục chấp thuận chủ trương đầu tư.

Điều 31. Đầu tư xây dựng cảng hàng không bằng nguồn vốn ngoài nhà nước

1. Nhà nước tổ chức lựa chọn nhà đầu tư để đầu tư xây dựng cảng hàng không theo phương thức đối tác công tư hoặc theo hình thức đầu tư kinh doanh. Trước khi quyết định hình thức đầu tư, cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải lấy ý kiến thống nhất của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an để bảo đảm quốc phòng, an ninh.

2. Việc đầu tư cảng hàng không theo phương thức đối tác công tư được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Việc đầu tư cảng hàng không theo hình thức đầu tư kinh doanh được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư và các quy định sau đây:

a) Việc giao tài sản công cho nhà đầu tư để đầu tư xây dựng cảng hàng không và việc xác định giá trị tài sản công để hoàn trả cho Nhà nước được thực hiện theo quy định của Chính phủ;

b) Nhà đầu tư chuyển giao toàn bộ tài sản kết cấu hạ tầng hàng không hình thành từ dự án cho Nhà nước sau khi hết thời hạn hoạt động của dự án, bao gồm cả thời gian gia hạn (nếu có) trên cơ sở tính giá trị bồi hoàn bằng giá trị còn lại của tài sản đã đầu tư trên sổ kế toán tại thời điểm chuyển giao theo quy định của Chính phủ.

3. Việc đầu tư mở rộng, nâng cấp cảng hàng không được thực hiện như sau:

a) Theo đề xuất của nhà đầu tư đã đầu tư xây dựng cảng hàng không; trong trường hợp này, cơ quan có thẩm quyền thỏa thuận với nhà đầu tư để tổ chức thực hiện dự án;

b) Theo quyết định của cơ quan có thẩm quyền trong trường hợp không thỏa thuận được với nhà đầu tư theo quy định tại điểm a khoản này hoặc nhà đầu tư không thực hiện hoặc thực hiện không đúng nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều 34 của Luật này.

Điều 32. Đầu tư xây dựng công trình trụ sở cơ quan nhà nước và công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không

1. Việc đầu tư xây dựng công trình trụ sở cơ quan nhà nước tại cảng hàng không do Nhà nước hoặc nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện đầu tư.

2. Việc đầu tư xây dựng công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không do Nhà nước, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, doanh nghiệp cảng hàng không hoặc nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện đầu tư.

3. Trường hợp nhà đầu tư cảng hàng không thực hiện đầu tư theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, nhà đầu tư chuyển giao công trình cho Nhà nước sau khi đầu tư, xây dựng và được thanh toán giá trị công trình đã đầu tư theo quy định của pháp luật có liên quan.

4. Cơ quan, doanh nghiệp sở hữu, quản lý trụ sở cơ quan nhà nước và công trình bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không có trách nhiệm đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng công trình.

Điều 33. Hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không

1. Hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không bao gồm:

- a) Kinh doanh cảng hàng không;
- b) Kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không;
- c) Kinh doanh dịch vụ khác.

2. Ngành, nghề đầu tư kinh doanh quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều này là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Việc kinh doanh dịch vụ khác quy định tại điểm c khoản 1 Điều này được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 34. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không

1. Trong đầu tư xây dựng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không có quyền và nghĩa vụ sau đây:

a) Tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, công trình tại cảng hàng không theo quy hoạch, trừ công trình thuộc phạm vi quản lý, khai thác của doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay và trường hợp Nhà nước quyết định phương án đầu tư;

b) Đầu tư, mua sắm trang thiết bị, công nghệ, phần mềm hỗ trợ, phục vụ cho việc kiểm soát, điều hành, khai thác cảng hàng không và công tác phối hợp hiệp đồng ra quyết định tại cảng hàng không.

2. Trong hoạt động kinh doanh tại cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không có quyền và nghĩa vụ sau đây:

a) Tổ chức khai thác cảng hàng không theo các hình thức: trực tiếp quản lý, khai thác; giao hoặc thuê người khai thác cảng hàng không;

b) Trực tiếp hoặc tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không và các dịch vụ khác tại cảng hàng không; bảo đảm chất lượng dịch vụ hàng không tại cảng hàng không;

c) Nhượng quyền khai thác dịch vụ tại cảng hàng không cho tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ đối với danh mục dịch vụ do Nhà nước định khung giá; nhượng quyền sử dụng hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật dùng chung tại cảng hàng không cho tổ chức, cá nhân khác cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không.

3. Phối hợp với các cơ quan, doanh nghiệp liên quan trong việc đầu tư, xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ theo các phương thức vận tải khác tại cảng hàng không.

4. Trường hợp doanh nghiệp cảng hàng không trực tiếp khai thác cảng hàng không quy định tại điểm a khoản 2 Điều này phải đáp ứng các yêu cầu đối với

người khai thác cảng quy định tại khoản 1 Điều 35 của Luật này; trường hợp trực tiếp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không và các dịch vụ khác tại cảng hàng không quy định tại điểm b khoản 2 Điều này còn phải đáp ứng các quy định của pháp luật có liên quan.

Điều 35. Quản lý khai thác cảng hàng không

1. Việc quản lý khai thác cảng hàng không phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:

a) Duy trì dây chuyền hoạt động thống nhất, đồng bộ, liên tục, hiệu quả;

b) Tuân thủ quy định của pháp luật; đáp ứng các tiêu chuẩn của ICAO, quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn áp dụng;

c) Bảo đảm chất lượng dịch vụ, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng không dân dụng tại cảng hàng không;

d) Đáp ứng yêu cầu về khai thác công trình lưỡng dụng;

đ) Công trình cảng hàng không, phương tiện, thiết bị chuyên ngành hàng không được kiểm tra định kỳ, kiểm tra đột xuất và bảo trì để bảo đảm đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế, tiêu chuẩn khai thác áp dụng, tài liệu khai thác đã được ban hành.

2. Tại mỗi cảng hàng không, cơ quan có thẩm quyền cấp cho một người khai thác cảng hàng không giấy chứng nhận cảng hàng không khi đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của Chính phủ.

3. Trong quản lý, khai thác cảng hàng không, người khai thác cảng hàng không có quyền và nghĩa vụ sau đây:

a) Duy trì điều kiện theo giấy chứng nhận cảng hàng không;

b) Trực tiếp quản lý, khai thác, bảo trì cảng hàng không và các công trình tại cảng hàng không, trang thiết bị trong phạm vi được giao quản lý;

c) Chủ trì điều phối hoạt động khai thác, công tác bảo đảm an toàn;

d) Phối hợp với các cơ quan của lực lượng vũ trang nhân dân thực hiện các nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh tại cảng hàng không theo yêu cầu và kế hoạch của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

đ) Chịu sự kiểm tra, giám sát của Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

e) Theo dõi, thống kê thực hiện việc chấp hành giờ đi, đến cảng hàng không, kiến nghị phương án sử dụng hiệu quả giờ đi, đến cảng hàng không.

4. Người khai thác cảng hàng không bị cơ quan có thẩm quyền thu hồi giấy chứng nhận cảng hàng không theo quy định của Chính phủ. Trường hợp người khai thác cảng hàng không bị thu hồi giấy chứng nhận cảng hàng không thì Nhà nước quyết định phương án khai thác cảng hàng không.

Điều 36. Đưa vào khai thác, dừng khai thác cảng hàng không, công trình, một phần công trình tại cảng hàng không

1. Cảng hàng không được đưa vào khai thác khi có giấy chứng nhận cảng hàng không.

2. Công trình, một phần công trình tại cảng hàng không được cơ quan có thẩm quyền quyết định đưa vào khai thác khi bảo đảm đủ điều kiện và tiêu chuẩn khai thác.

3. Cơ quan có thẩm quyền quyết định dừng khai thác cảng hàng không, công trình, một phần công trình tại cảng hàng không trong trường hợp sau đây:

- a) Thảm họa, sự cố, tai nạn hàng không và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không;
- b) Nâng cấp, cải tạo, mở rộng, sửa chữa kết cấu hạ tầng hàng không;
- c) Không bảo đảm điều kiện khai thác.

Điều 37. Điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không

1. Điều phối giờ đi, đến là việc quản lý, phân bổ giờ đi, đến của chuyến bay tại cảng hàng không.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện việc điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không theo các nguyên tắc sau đây:

- a) Trong phạm vi giới hạn, năng lực khai thác của cảng hàng không;
- b) Bảo đảm minh bạch và không phân biệt đối xử, trừ trường hợp vì lý do để bảo đảm quốc phòng, an ninh;
- c) Thuận lợi, hiệu quả, tăng năng lực khai thác, mở rộng mạng đường bay;
- d) Phù hợp với thông lệ quốc tế.

Điều 38. Bãi cất, hạ cánh

1. Bãi cất, hạ cánh là khu vực xác định trên mặt đất, mặt nước, các công trình nhân tạo để tàu bay cất, hạ cánh nhưng không thuộc cảng hàng không.

2. Bãi cất, hạ cánh được đưa vào khai thác sau khi được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp phép.

Chương IV**HOẠT ĐỘNG BAY****Điều 39. Quản lý hoạt động bay**

1. Quản lý hoạt động bay bao gồm các nội dung sau đây:

- a) Tổ chức khai thác và sử dụng vùng trời;
- b) Cấp phép bay;
- c) Bảo đảm hoạt động bay;

d) Công tác phối hợp quản lý hoạt động bay.

2. Tàu bay khi hoạt động trong lãnh thổ của Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý phải thực hiện các quy định sau đây:

a) cất cánh, bay, hạ cánh theo đúng hành trình, đường hàng không, độ cao, khu vực bay, phương thức bay, điểm vào, điểm ra theo phép bay, trừ trường hợp được phép của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu theo quy định;

b) Tuân thủ các quy định về hoạt động bay, quy tắc bay; quy định về chuẩn bị chuyến bay, thực hiện chuyến bay và sau chuyến bay.

3. Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo kịp thời với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu trong các trường hợp sau đây:

a) Tàu bay không thể bay đúng hành trình, đường hàng không, độ cao, khu vực bay, phương thức bay, điểm vào, điểm ra được phép hoặc không thể hạ cánh tại điểm dự kiến theo phép bay;

b) Xuất hiện các tình huống phải hạ cánh khẩn cấp;

c) Các tình huống cấp thiết khác.

4. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các cơ quan quân sự quản lý vùng trời phải kịp thời thông báo và phối hợp thực hiện các biện pháp ưu tiên hỗ trợ, chỉ dẫn trong các trường hợp cần thiết, chia sẻ dữ liệu thông tin phục vụ quản lý hoạt động bay giữa các cơ quan, đơn vị trong việc phối hợp quản lý điều hành bay.

5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ không lưu đối với tất cả các tàu bay bay trong vùng trời được chỉ định. Tàu bay hoạt động trong một vùng trời xác định chỉ được điều hành bởi một cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

6. Tàu bay thực hiện hoạt động bay trong vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý được cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phù hợp với vùng trời được phân loại.

7. Tàu bay không được bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân, trừ trường hợp được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp phép.

Điều 40. Tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời

1. Việc tổ chức, khai thác và sử dụng vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng được thực hiện theo nguyên tắc linh hoạt, điều hòa, hiệu quả và an toàn.

2. Vùng trời được tổ chức như sau:

a) Vùng trời hàng không dân dụng là vùng trời sử dụng cho mục đích hàng không dân dụng, được phân loại theo quy định của ICAO;

b) Vùng trời sân bay dùng chung là vùng trời sân bay phục vụ hoạt động hàng không dân dụng và hoạt động bay của lực lượng vũ trang;

c) Khu vực cấm bay là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng không được thực hiện, trừ trường hợp được cơ quan có thẩm quyền cấp phép;

d) Khu vực hạn chế bay là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng phải đáp ứng các điều kiện cụ thể;

đ) Khu vực nguy hiểm là vùng trời được xác định mà trong đó hoạt động hàng không dân dụng có thể bị nguy hiểm vào khoảng thời gian xác định.

Điều 41. Cấp phép bay

1. Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ của Việt Nam phải được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp phép bay.

2. Việc cấp phép bay cho các chuyến bay phải theo các nguyên tắc sau đây:

a) Đáp ứng các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, đối ngoại;

b) Bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không;

c) Phù hợp với năng lực của cảng hàng không, hệ thống cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Điều 42. Cưỡng chế tàu bay vi phạm

Tàu bay vi phạm khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay hoặc vi phạm các quy định về quản lý hoạt động bay, khai thác và sử dụng vùng trời có thể bị áp dụng biện pháp bay chặn, bay kèm, bay ép tàu bay, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay.

Điều 43. Quản lý chướng ngại vật để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay

Việc quản lý chướng ngại vật để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay bao gồm các hoạt động sau đây:

1. Xác định giới hạn chiều cao, bề mặt chướng ngại vật;

2. Công bố công khai 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 vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật của khu vực lân cận cảng hàng không;

3. Thống kê, đánh dấu và công bố danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay;

4. Quản lý việc gắn dấu hiệu, thiết bị nhận biết đối với nhà cao tầng, tháp trụ cầu, tuyến cáp treo, cần trục tháp, đường dây tải điện, thiết bị kỹ thuật vô tuyến điện và các công trình, thiết bị khác có ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.

Điều 44. Sử dụng tần số vô tuyến điện

1. Dải tần số vô tuyến điện sử dụng cho đài, trạm vô tuyến điện và hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay được sử dụng riêng cho hoạt động hàng không dân dụng.

2. Việc sử dụng tần số vô tuyến điện quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện theo quy định của Luật này và quy định của pháp luật về tần số vô tuyến điện.

Điều 45. Xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay

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 và các đồ vật khác từ tàu bay xuống khu vực do cơ quan có thẩm quyền xác định.

Điều 46. Tin tức hàng không

Các dữ liệu hàng không, tin tức hàng không phải được quản lý và công bố theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và tiêu chuẩn của ICAO.

Điều 47. Bảo đảm hoạt động bay

1. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích, bao gồm các dịch vụ sau đây:

- a) Quản lý không lưu;
- b) Thông tin, dẫn đường, giám sát hoạt động bay;
- c) Khí tượng hàng không;
- d) Tin tức hàng không;
- đ) Tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

2. Nhà nước có trách nhiệm thiết lập, tổ chức doanh nghiệp để cung cấp dịch vụ quy định tại khoản 1 Điều này. Dịch vụ quy định tại điểm a và điểm d khoản 1 Điều này được thực hiện bởi doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ.

3. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải đáp ứng yêu cầu an toàn, liên tục, điều hòa và hiệu quả, tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ vùng trời, bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, an toàn thông tin mạng và an ninh mạng.

4. Việc thiết lập công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống trang thiết bị kỹ thuật và hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải phù hợp với tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO, Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay.

5. 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, tài liệu khai thác, sơ đồ, bản đồ hàng không phải được cấp phép, phê chuẩn khi đưa vào khai thác, sử dụng.

6. Chương trình quốc gia về bảo đảm hoạt động bay được ban hành nhằm tổ chức và vận hành hệ thống bảo đảm hoạt động bay thống nhất, phù hợp với Chương trình bảo đảm hoạt động bay của ICAO.

Điều 48. Tìm kiếm, cứu nạn hàng không

1. Tàu bay bị coi là lâm nguy khi tàu bay hoặc những người trong tàu bay bị nguy hiểm mà các thành viên tổ bay không thể khắc phục được hoặc tàu bay bị mất liên lạc và chưa xác định được vị trí tàu bay.

2. Tàu bay bị coi là lâm nạn nếu tàu bay bị hỏng nghiêm trọng khi lặn, cất cánh, đang bay, hạ cánh hoặc bị phá hủy hoàn toàn và tàu bay hạ cánh bắt buộc ngoài sân bay.

3. Tàu bay bị coi là mất tích kể từ ngày có quyết định chấm dứt hoạt động tìm kiếm.

4. Doanh nghiệp, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không, người khai thác cảng hàng không và lực lượng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có trách nhiệm phối hợp áp dụng mọi biện pháp cần thiết và kịp thời để thực hiện tìm kiếm cứu nạn, trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản.

5. Việc tìm kiếm, cứu nạn tàu bay mang quốc tịch Việt Nam bị lâm nguy, lâm nạn ở lãnh thổ nước ngoài được tiến hành theo quy định của pháp luật quốc gia nơi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn.

Trường hợp tàu bay mang quốc tịch nước ngoài lâm nguy, lâm nạn tại Việt Nam thì quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, chủ sở hữu tàu bay được tham gia tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam và phải tuân thủ theo quy định của pháp luật Việt Nam.

6. Việc phối hợp trợ giúp, tham gia tìm kiếm, cứu nạn giữa Việt Nam với các quốc gia được thực hiện theo điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Chương V**VẬN TẢI HÀNG KHÔNG VÀ HÀNG KHÔNG CHUNG****Điều 49. Vận tải hàng không**

1. Vận tải hàng không là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng, bao gồm vận tải hàng không thương mại và vận tải hàng không chuyên dùng.

2. Vận tải hàng không thương mại là hoạt động khai thác tàu bay để vận chuyển hành khách, hàng hóa hoặc bưu gửi nhằm mục đích kinh doanh bao gồm: vận tải hàng không thương mại thường lệ và vận tải hàng không thương mại không thường lệ.

3. Vận tải hàng không chuyên dùng là hoạt động khai thác tàu bay nhằm mục đích kinh doanh trong hoạt động sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng, huấn luyện, các lĩnh vực kinh tế khác và phục vụ tìm kiếm, cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hóa, thể thao, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim và các công việc trên không khác.

Điều 50. Điều lệ vận chuyển hàng không

1. Điều lệ vận chuyển hàng không là bộ phận cấu thành của hợp đồng vận chuyển hàng không, quy định các điều kiện của người vận chuyển đối với việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi bằng đường hàng không.

2. Hãng hàng không của Việt Nam có trách nhiệm ban hành, công bố Điều lệ vận chuyển và thông báo cho cơ quan có thẩm quyền.

Điều 51. Quyền vận chuyển hàng không

1. Quyền vận chuyển hàng không là quyền khai thác vận tải hàng không thương mại được cấp cho hãng hàng không.

2. Hãng hàng không thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại và cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại thường lệ sau khi được cơ quan có thẩm quyền cấp quyền vận chuyển hàng không.

3. Quyền vận chuyển hàng không nội địa chỉ cấp cho các hãng hàng không của Việt Nam. Quyền vận chuyển hàng không quốc tế không thường lệ và quyền vận chuyển hàng không nội địa được cấp cùng phép bay.

4. Hãng hàng không nước ngoài được thực hiện chuyến bay vận tải hàng không nội địa khi được cơ quan có thẩm quyền cho phép trong các trường hợp sau đây:

- a) Phòng, chống, khắc phục sự cố, thảm họa;
- b) Cứu trợ nhân đạo khẩn cấp;
- c) Phục vụ nhu cầu, mục đích riêng của tổ chức, cá nhân;
- d) Trường hợp đặc biệt khác theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5. Việc trao đổi quyền vận chuyển hàng không giữa Việt Nam và các quốc gia khác được thực hiện thông qua điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Trường hợp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chưa là thành viên của điều ước quốc tế, cơ quan nhà nước có thẩm quyền có thể cho phép hãng hàng không khai thác vận tải hàng không thương mại quốc tế thường lệ tạm thời đến và đi từ Việt Nam.

Điều 52. Hoạt động mua bán dịch vụ vận tải hàng không thương mại

1. Hãng hàng không Việt Nam, hãng hàng không nước ngoài được phép bán hoặc xuất vé hành khách, vé hành lý, vận đơn hàng không trực tiếp tại chi nhánh, đại lý bán vé trên cơ sở hợp đồng chỉ định đại lý hoặc thông qua giao dịch điện tử.

2. Hãng hàng không nước ngoài được mở chi nhánh, văn phòng đại diện tại Việt Nam và đăng ký với cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

3. Hãng hàng không nước ngoài cung cấp dịch vụ vận tải hàng không thương mại tại Việt Nam được quyền thanh toán, chuyển đổi và chuyển ngoại tệ ra nước ngoài theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 53. Vận chuyển hành khách, hành lý

1. Người vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường hàng không phải có hợp đồng với hành khách về việc vận chuyển. Vé hành khách, vé hành lý, điều lệ vận chuyển, bảng giá dịch vụ vận chuyển và các thỏa thuận khác bằng văn bản giữa hai bên là bộ phận của hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý.

2. Nghĩa vụ của người vận chuyển khi vận chuyển hành khách bao gồm:

a) Vận chuyển hành khách và hành lý đến địa điểm đến theo thỏa thuận và giao hành lý ký gửi cho người có quyền nhận;

b) Công bố công khai tiêu chuẩn dịch vụ vận tải hàng không thương mại;

c) Thông báo kịp thời cho hành khách thông tin về chuyến bay; phải quan tâm, chăm sóc hành khách, đặc biệt đối với hành khách là người khuyết tật hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển;

d) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển mà không phải do lỗi của hành khách thì người vận chuyển phải thông báo kịp thời, xin lỗi hành khách, bảo đảm việc ăn, nghỉ, đi lại và chịu các chi phí có liên quan trực tiếp phù hợp với thời gian phải chờ đợi tại cảng hàng không;

đ) Trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị chậm, bị hủy hoặc bị từ chối vận chuyển do lỗi của người vận chuyển thì ngoài việc thực hiện nghĩa vụ quy định tại điểm c và điểm d khoản này, người vận chuyển phải thu xếp hành trình phù hợp cho hành khách hoặc hoàn trả lại tiền phần vé chưa sử dụng theo yêu cầu của hành khách mà không được thu bất kỳ một khoản tiền liên quan nào;

e) Trường hợp do lỗi của người vận chuyển, hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng bị từ chối vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài thì người vận chuyển có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ quy định tại các điểm c, d và đ khoản này và phải trả một khoản bồi thường ứng trước không hoàn lại cho hành khách bằng tiền hoặc chứng từ khác có giá trị tương đương. Trường hợp phải bồi thường thiệt hại theo trách nhiệm dân sự của người vận chuyển thì khoản bồi thường này được trừ vào khoản bồi thường theo trách nhiệm dân sự;

g) Người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin do mình công bố, thông báo theo quy định tại khoản này.

3. Nhà chức trách hàng không Việt Nam giám sát việc thực hiện nghĩa vụ của người vận chuyển quy định tại khoản 2 Điều này.

Điều 54. Từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình

Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hành khách trong các trường hợp sau đây:

1. Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển nhận thấy việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho hành khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay;
2. Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;
3. Hành khách không chấp hành quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác vận tải hàng không;
4. Hành khách có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác;
5. Hành khách sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác đến mức không làm chủ được hành vi;
6. Vì lý do an ninh;
7. Theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 55. Quyền của hành khách

1. Được vận chuyển cùng với hành lý đến địa điểm đến và hưởng các dịch vụ với chất lượng tương ứng theo quy định của pháp luật và hợp đồng vận chuyển.
2. Trường hợp hành khách không được vận chuyển do lỗi của người vận chuyển, hành khách có quyền yêu cầu người vận chuyển thu xếp hành trình phù hợp hoặc hoàn trả lại tiền phần vé hoặc phần dịch vụ chưa sử dụng.
3. Được người vận chuyển thông báo về mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển áp dụng đối với trường hợp hành khách bị chết, bị thương, hành lý bị hư hỏng, mất, vận chuyển chậm.
4. Được nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé hoặc phần dịch vụ chưa sử dụng, sau khi đã trừ chi phí và tiền phạt theo điều kiện của vé hoặc hợp đồng vận chuyển trong các trường hợp quy định tại các khoản 1, 2, 6 và 7 Điều 54 của Luật này.
5. Từ chối chuyến bay; nếu đang trong hành trình, hành khách có quyền từ chối bay tiếp tại bất kỳ cảng hàng không hoặc nơi hạ cánh bắt buộc nào và có quyền nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé hoặc phần dịch vụ chưa sử dụng, sau khi đã trừ chi phí và tiền phạt theo quy định của hãng hàng không.
6. Được miễn giá dịch vụ vận chuyển hành lý với mức tối thiểu được ghi trong quy định hoặc Điều lệ vận chuyển của hãng hàng không được công bố.
7. Trẻ em từ 02 tuổi đến dưới 12 tuổi được bố trí chỗ ngồi riêng và phải sử dụng dịch vụ hỗ trợ của hãng hàng không trong trường hợp không có người lớn đi cùng; trẻ em dưới 02 tuổi không có chỗ ngồi riêng và phải có người lớn đi cùng.

Điều 56. Nghĩa vụ của hành khách

1. Thực hiện các quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.
2. Thực hiện theo sự chỉ dẫn của người vận chuyển trong quá trình vận chuyển.

3. Bồi thường thiệt hại khi hành khách có lỗi gây ra thiệt hại cho người vận chuyển, người khai thác tàu bay.

Điều 57. Vận chuyển hàng hóa

1. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa là sự thỏa thuận giữa người vận chuyển và người thuê vận chuyển, theo đó người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa đến địa điểm đến và trả hàng hóa cho người có quyền nhận; người thuê vận chuyển có nghĩa vụ thanh toán giá dịch vụ vận chuyển.

2. Vận đơn hàng không, các thỏa thuận khác bằng văn bản giữa hai bên, Điều lệ vận chuyển, bảng giá dịch vụ vận chuyển là tài liệu của hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

3. Việc vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không phải có vận đơn hàng không. Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng, việc đã tiếp nhận hàng hóa và các điều kiện của hợp đồng.

Điều 58. Từ chối vận chuyển hàng hóa

Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hàng hóa trong các trường hợp sau đây:

1. Hàng hóa được vận chuyển không đúng với loại hàng hóa đã thỏa thuận;
2. Người gửi hàng không tuân thủ điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyển về bao bì, đóng gói, ký hiệu, mã hiệu hàng hóa;
3. Hàng hóa bị từ chối vận chuyển vì lý do quốc phòng, an ninh.

Điều 59. Trách nhiệm cung cấp thông tin của người gửi hàng

1. Chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin và cam kết liên quan đến hàng hóa được ghi trong vận đơn hàng không.

2. Cung cấp thông tin, tài liệu cần thiết theo yêu cầu của cơ quan hải quan, công an và cơ quan khác có thẩm quyền trước khi hàng hóa được giao cho người nhận hàng. Người vận chuyển không có nghĩa vụ kiểm tra tính chính xác, đầy đủ của thông tin hoặc tài liệu mà người gửi hàng cung cấp.

3. Bồi thường thiệt hại gây ra cho người vận chuyển hoặc thiệt hại mà người vận chuyển phải chịu trách nhiệm do đã cung cấp thông tin không chính xác, không đầy đủ hoặc không đúng quy cách thông tin do người gửi hàng cung cấp vào các phương tiện lưu giữ thông tin.

4. Xuất trình các giấy tờ chỉ rõ tính chất của hàng hóa theo yêu cầu của cơ quan hải quan, công an và cơ quan khác có thẩm quyền.

Điều 60. Người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế

1. Người vận chuyển theo hợp đồng là người giao kết hợp đồng vận chuyển bằng đường hàng không với hành khách, người gửi hàng hoặc đại diện của hành khách, người gửi hàng.

2. Người vận chuyển thực tế là người thực hiện toàn bộ hoặc một phần vận chuyển theo sự ủy quyền của người vận chuyển theo hợp đồng nhưng không phải là người vận chuyển kế tiếp.

3. Trách nhiệm của người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế được quy định như sau:

a) Người vận chuyển theo hợp đồng chịu trách nhiệm đối với toàn bộ việc vận chuyển thỏa thuận trong hợp đồng. Người vận chuyển thực tế chịu trách nhiệm đối với phần vận chuyển mà mình thực hiện;

b) Hành vi của người vận chuyển theo hợp đồng và của nhân viên, đại lý của người vận chuyển theo hợp đồng trong phạm vi thực hiện nhiệm vụ được coi là hành vi của người vận chuyển thực tế liên quan đến phần vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện. Người vận chuyển thực tế không phải chịu trách nhiệm cao hơn giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Mục 1 Chương VI của Luật này;

c) Hành vi của người vận chuyển thực tế và của nhân viên, đại lý của người vận chuyển thực tế trong phạm vi thực hiện nhiệm vụ được coi là hành vi của người vận chuyển theo hợp đồng liên quan đến phần vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện;

d) Trừ trường hợp đã được người vận chuyển thực tế đồng ý, thỏa thuận của người vận chuyển theo hợp đồng không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người vận chuyển thực tế trong các trường hợp sau đây:

d1) Thỏa thuận của người vận chuyển theo hợp đồng về nghĩa vụ ngoài quy định của Luật này;

d2) Thỏa thuận về việc từ bỏ các quyền được quy định tại Luật này;

d3) Thỏa thuận về việc kê khai giá trị hàng hóa, hành lý ký gửi theo Điều lệ vận chuyển của người vận chuyển theo hợp đồng.

Điều 61. Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa vật hoặc chất có khả năng gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, sự an toàn của chuyến bay, tài sản hoặc môi trường thuộc danh mục hàng hóa nguy hiểm trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

2. Việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được thực hiện theo quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Việc vận chuyển bằng đường hàng không đối với vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ chỉ được thực hiện khi cơ quan có thẩm quyền cấp phép.

Điều 62. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Người vận chuyển phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường của người vận chuyển đối với các thiệt hại sau đây:

- a) Tính mạng, sức khỏe của hành khách;
- b) Mất, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành lý;
- c) Các thiệt hại khác do vận chuyển chậm.

2. Người khai thác tàu bay phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của mình.

Điều 63. Hàng không chung

1. Hàng không chung là hoạt động khai thác tàu bay không phải là vận tải hàng không thương mại hoặc vận tải hàng không chuyên dùng.

2. Hoạt động hàng không chung phải tuân thủ các quy định về tàu bay, khai thác tàu bay, hoạt động bay, các điều kiện về an toàn hàng không, an ninh hàng không, bảo vệ môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải đăng ký hoạt động theo quy định.

4. Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Chương VI

TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ

Mục 1

QUYỀN VÀ TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN

Điều 64. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong trường hợp hành khách chết hoặc bị thương do tai nạn xảy ra trong tàu bay hoặc trong quá trình người vận chuyển đưa hành khách lên tàu bay hoặc rời tàu bay.

2. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra trong trường hợp hành lý ký gửi bị phá hủy, bị mất hoặc bị hư hỏng do sự kiện xảy ra trên tàu bay hoặc khi hành lý ký gửi nằm trong sự quản lý của người vận chuyển. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm nếu thiệt hại xảy ra là do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa. Đối với hành lý xách tay, kể cả các vật dụng cá nhân, người vận chuyển phải chịu trách nhiệm bồi thường nếu thiệt hại gây ra từ lỗi của người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển.

3. Trường hợp người vận chuyển thừa nhận việc mất hành lý ký gửi hoặc hành lý ký gửi không được vận chuyển đến sau 21 ngày kể từ ngày hành lý phải được vận chuyển đến theo hợp đồng, hành khách có quyền yêu cầu người vận chuyển thực hiện trách nhiệm theo hợp đồng để bảo vệ quyền lợi của mình theo hợp đồng vận chuyển.

4. Người vận chuyên phải chịu trách nhiệm về thiệt hại xảy ra trong trường hợp hàng hóa bị hư hỏng hoặc bị mất nếu sự việc gây thiệt hại xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng đường hàng không. Việc vận chuyển bằng đường hàng không bao gồm cả quãng thời gian hàng hóa nằm trong sự quản lý của người vận chuyên.

5. Quá trình vận chuyên bằng đường hàng không không bao gồm quá trình vận chuyên bằng đường bộ, đường biển hoặc đường thủy nội địa được thực hiện ngoài cảng hàng không.

Trường hợp việc vận chuyên bằng đường bộ, đường biển hoặc đường thủy nội địa nhằm mục đích bốc xếp, giao hàng hoặc chuyển tải hàng hóa để thực hiện hợp đồng vận chuyên bằng đường hàng không thì được coi là trong quá trình vận chuyên bằng đường hàng không, trừ trường hợp lỗi do người vận chuyên bằng đường bộ, đường biển hoặc đường thủy nội địa.

Trường hợp người vận chuyên thay thế một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyên bằng đường hàng không theo thỏa thuận dự định giữa các bên bằng phương thức vận chuyên khác mà không có sự đồng ý của người gửi hàng thì việc vận chuyên bằng phương thức khác này được coi là nằm trong thời gian vận chuyên bằng đường hàng không.

6. Trường hợp hàng hóa, hành lý đã được bồi thường nhưng sau đó hàng hóa, hành lý vẫn tiếp tục vận chuyên đến địa điểm đến thì người nhận hàng, hành khách vẫn có quyền nhận số hàng hóa, hành lý đó và hoàn trả số tiền bồi thường đã nhận cho người vận chuyên.

7. Người vận chuyên phải hoàn trả cho người gửi hàng, hành khách giá dịch vụ vận chuyên đối với số hàng hóa, hành lý ký gửi bị thiệt hại.

8. Mức bồi thường thiệt hại và mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyên theo quy định của Chính phủ.

9. Người vận chuyên chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của hành khách trong trường hợp người vận chuyên chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra không phải do lỗi của mình hoặc hoàn toàn do lỗi của bên thứ ba.

10. Người vận chuyên không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại khác trong trường hợp người vận chuyên, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyên thực hiện hành vi gây thiệt hại một cách cố ý hoặc do sự cẩu thả nhưng với nhận thức rằng thiệt hại có thể xảy ra. Trường hợp hành vi đó do nhân viên hoặc đại lý thực hiện thì phải chứng minh được nhân viên hoặc đại lý đó đã hành động khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

Điều 65. Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyên

1. Trường hợp chứng minh được thiệt hại xảy ra do lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại, người vận chuyên được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại.

2. Trường hợp chứng minh được thiệt hại đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách xảy ra do lỗi của hành khách, người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của hành khách; người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách nếu thiệt hại đó hoàn toàn do tình trạng sức khỏe của hành khách gây ra.

3. Người vận chuyển được miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại nếu người vận chuyển chứng minh được sự hư hỏng hoặc bị mất đối với hàng hóa là do một hoặc nhiều nguyên nhân sau đây:

a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa;

b) Do lỗi đóng gói hàng hóa mà không phải do người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển thực hiện;

c) Do xảy ra chiến tranh hoặc xung đột vũ trang;

d) Do quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với việc nhận hàng, giao hàng, nhập cảnh, xuất cảnh hoặc quá cảnh của hàng hóa.

4. Người vận chuyển không phải chịu trách nhiệm cho các thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm nếu người vận chuyển chứng minh được mình, nhân viên và đại lý của mình không thể áp dụng hoặc đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại nhưng thiệt hại vẫn xảy ra.

Điều 66. Thỏa thuận về mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Mọi thỏa thuận của người vận chuyển với hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng nhằm miễn, giảm mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển đều không có giá trị pháp lý.

2. Người vận chuyển có thể thỏa thuận với hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng về mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại cao hơn mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo quy định.

Điều 67. Bồi thường thiệt hại cho người vận chuyển

1. Hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng phải bồi thường thiệt hại cho người vận chuyển nếu gây thiệt hại cho người vận chuyển hoặc gây thiệt hại cho người thứ ba mà người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường.

2. Người thứ ba phải bồi thường thiệt hại cho người vận chuyển nếu gây thiệt hại cho hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng mà người vận chuyển phải có trách nhiệm bồi thường cho hành khách.

Điều 68. Tiền trả trước

1. Trường hợp xảy ra tai nạn tàu bay gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của hành khách thì người vận chuyển quyết định việc trả ngay một khoản tiền cho hành khách hoặc người có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại.

2. Khoản tiền trả trước theo quy định tại khoản 1 Điều này không phải là bằng chứng để xác định lỗi của người vận chuyển và được trừ vào số tiền bồi thường thiệt hại mà người vận chuyển phải trả.

Điều 69. Khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển

1. Trường hợp mất, thiếu hụt, hư hỏng, vận chuyển chậm hàng hóa, hành lý ký gửi, hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc người đại diện hợp pháp của họ có quyền khởi kiện người vận chuyển để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của mình.

2. Trước khi khởi kiện theo quy định tại khoản 1 Điều này, hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc người đại diện hợp pháp của họ phải khiếu nại bằng văn bản đến người vận chuyển trong thời hạn sau đây:

a) 07 ngày, kể từ ngày nhận hành lý trong trường hợp mất, thiếu hụt, hư hỏng hành lý;

b) 14 ngày, kể từ ngày nhận hàng trong trường hợp thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa; 21 ngày, kể từ ngày phải trả hàng trong trường hợp bị mất hàng hóa;

c) 21 ngày, kể từ ngày người có quyền nhận đã nhận được hành lý hoặc hàng hóa trong trường hợp vận chuyển chậm.

3. Trường hợp việc khiếu nại không được thực hiện trong thời hạn quy định tại khoản 2 Điều này thì hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc người đại diện hợp pháp của họ mất quyền khởi kiện người vận chuyển, trừ trường hợp có lý do chính đáng hoặc có sự lừa dối từ phía người vận chuyển.

4. Người vận chuyển phải thông báo cho người khiếu nại biết việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại trong thời hạn 30 ngày, kể từ ngày nhận được khiếu nại. Trường hợp khiếu nại không được chấp nhận hoặc quá thời hạn quy định tại khoản này mà không nhận được thông báo trả lời thì người khiếu nại có quyền khởi kiện.

5. Việc khởi kiện về trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người vận chuyển chỉ được thực hiện theo các điều kiện và mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Luật này.

Điều 70. Người bị kiện

Trường hợp việc vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện thì người vận chuyển thực tế hoặc người vận chuyển theo hợp đồng hoặc cả hai đều có thể bị kiện; trường hợp một người vận chuyển bị kiện thì người vận chuyển đó có quyền đề nghị Tòa án đưa người vận chuyển kia tham gia tố tụng.

Điều 71. Quyền của nhân viên, đại lý của người vận chuyển khi bị khiếu nại

1. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ được giao mà nhân viên, đại lý của người vận chuyển bị khiếu nại về bồi thường thiệt hại thì nhân viên, đại lý của người vận chuyển được quyền áp dụng giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển.

2. Tổng số tiền bồi thường thiệt hại mà người vận chuyển, nhân viên, đại lý của người vận chuyển phải chịu không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Điều 72. Thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam đối với tranh chấp trong vận tải hàng không quốc tế

1. Tòa án Việt Nam có thẩm quyền giải quyết tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng không quốc tế hành khách, hành lý, hàng hóa theo lựa chọn của người khởi kiện trong các trường hợp sau đây:

- a) Người vận chuyển có trụ sở chính tại Việt Nam;
- b) Người vận chuyển có địa điểm kinh doanh tại Việt Nam và hợp đồng vận chuyển được ký kết tại Việt Nam;
- c) Việt Nam là địa điểm đến của hành trình vận chuyển.

2. Hợp đồng vận chuyển được xác định là hợp đồng vận chuyển hàng không quốc tế quy định tại khoản 1 Điều này khi thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- a) Địa điểm xuất phát và địa điểm đến trên lãnh thổ của hai quốc gia;
- b) Trên lãnh thổ của một quốc gia nhưng có địa điểm dừng trên lãnh thổ của một quốc gia khác, trừ trường hợp có gián đoạn trong vận chuyển hoặc chuyển tải.

3. Đối với tranh chấp về thiệt hại xảy ra trong trường hợp hành khách bị chết hoặc bị thương thì ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, Tòa án Việt Nam có thẩm quyền giải quyết tranh chấp trong trường hợp hành khách có nơi cư trú tại Việt Nam vào thời điểm xảy ra tai nạn và đáp ứng một trong các điều kiện sau đây:

- a) Người vận chuyển có hoạt động khai thác vận chuyển hành khách đi hoặc đến Việt Nam bằng tàu bay của mình hoặc bằng tàu bay của người vận chuyển khác theo hợp đồng giao kết giữa những người vận chuyển về việc liên danh khai thác các chuyến bay vận chuyển hành khách;
- b) Người vận chuyển sử dụng trụ sở của mình hoặc trụ sở của người vận chuyển khác có hợp đồng liên danh giao kết với mình để kinh doanh vận chuyển hành khách bằng đường hàng không tại Việt Nam.

Điều 73. Giải quyết tranh chấp bằng Trọng tài

1. Các bên của hợp đồng vận chuyển hàng hóa có thể thỏa thuận giải quyết tranh chấp phát sinh bằng Trọng tài. Thỏa thuận Trọng tài phải được lập thành văn bản.

2. Đối với tranh chấp phát sinh từ hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển, việc giải quyết bằng Trọng tài tại Việt Nam chỉ được thực hiện trong các trường hợp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều 72 của Luật này.

3. Quy định tại khoản 2 Điều này được coi là một phần của bất kỳ điều khoản hoặc thỏa thuận Trọng tài nào. Mọi điều khoản và thỏa thuận Trọng tài trái với quy định này đều bị coi là vô hiệu.

Điều 74. Thời hiệu khởi kiện về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

Thời hiệu khởi kiện về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển đối với thiệt hại xảy ra cho hành khách, hành lý, hàng hóa là 02 năm, kể từ ngày tàu bay đến địa điểm đến, ngày tàu bay phải đến địa điểm đến hoặc từ ngày việc vận chuyển bị chấm dứt, tùy thuộc vào thời điểm nào muộn nhất.

Mục 2**TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI ĐỐI VỚI
NGƯỜI THỨ BA Ở MẶT ĐẤT****Điều 75. Quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại**

Cơ quan, tổ chức, cá nhân ở mặt đất bị thiệt hại do tàu bay đang bay, người, vật, chất trong tàu bay đang bay gây ra (sau đây gọi là người thứ ba ở mặt đất) có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại nếu có căn cứ cho rằng tàu bay đang bay, người, vật, chất từ tàu bay đang bay rơi xuống trực tiếp gây ra thiệt hại đó.

Điều 76. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Người khai thác tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại gây ra cho người thứ ba ở mặt đất là người trực tiếp sử dụng tàu bay hoặc nhân viên của người đó sử dụng tàu bay trong quá trình thực hiện công việc tại thời điểm xảy ra thiệt hại.

2. Người sử dụng tàu bay bất hợp pháp gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất thì phải bồi thường. Người chiếm hữu tàu bay phải chịu trách nhiệm liên đới với người sử dụng bất hợp pháp tàu bay về thiệt hại đã gây ra nếu không chứng minh được rằng mình đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết để ngăn chặn việc sử dụng bất hợp pháp đó.

3. Khi hai hoặc nhiều tàu bay đang bay do va chạm hoặc gây cản trở cho nhau mà gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất thì người khai thác tàu bay của mỗi tàu bay gây thiệt hại phải chịu trách nhiệm liên đới đối với thiệt hại đó theo mức độ lỗi của mỗi bên.

4. Người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại có quyền khởi kiện để yêu cầu bồi hoàn đối với tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc gây ra thiệt hại.

5. Khoản tiền bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm khác quy định tại khoản 2 Điều 62 của Luật này không bị kê biên để bảo đảm thực hiện yêu cầu của chủ nợ của người khai thác tàu bay.

Điều 77. Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Trường hợp người bị thiệt hại có lỗi trong việc gây ra thiệt hại thì mức bồi thường của người gây ra thiệt hại được giảm tương ứng với mức độ lỗi của người bị thiệt hại; nếu thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại thì người gây thiệt hại không phải bồi thường.

2. Người khai thác tàu bay được miễn trách nhiệm bồi thường nếu thiệt hại là hậu quả trực tiếp của chiến tranh, xung đột vũ trang hoặc tàu bay đang được cơ quan nhà nước có thẩm quyền trưng dụng.

3. Doanh nghiệp bảo hiểm, tổ chức, cá nhân cung cấp biện pháp bảo đảm được miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với các trường hợp sau đây:

a) Các trường hợp quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này;

b) Thiệt hại xảy ra khi hợp đồng bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm hết hiệu lực. Trường hợp tàu bay đang bay mà hợp đồng bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm hết hiệu lực thì thời hạn bảo hiểm hoặc bảo đảm được kéo dài cho đến khi tàu bay hạ cánh ở điểm tiếp theo trong hành trình, nhưng không quá 24 giờ, kể từ thời điểm hợp đồng bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm hết hiệu lực. Việc kéo dài thời hạn bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm chỉ được áp dụng khi có lợi cho người bị thiệt hại;

c) Thiệt hại xảy ra ở ngoài phạm vi về không gian quy định trong hợp đồng bảo hiểm hoặc biện pháp bảo đảm, trừ trường hợp bất khả kháng hoặc trong tình huống khẩn cấp.

Điều 78. Áp dụng các quy định về bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất

1. Tàu bay đang bay gây thiệt hại cho tàu, thuyền, công trình của Việt Nam ở vùng biển Việt Nam, vùng biển quốc tế, vùng đất không thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán của bất kỳ quốc gia nào được áp dụng các quy định tại Mục này.

2. Tòa án nơi xảy ra thiệt hại có thẩm quyền giải quyết yêu cầu bồi thường thiệt hại của người thứ ba ở mặt đất, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác.

3. Thời hiệu khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất là 02 năm, kể từ ngày phát sinh sự kiện gây thiệt hại.

Chương VII

AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Mục 1

QUẢN LÝ AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Điều 79. An toàn hàng không

1. Hoạt động liên quan tới tàu bay, khai thác tàu bay, cảng hàng không, bảo đảm hoạt động bay, cung cấp dịch vụ hàng không phải tuân thủ quy định về an toàn hàng không và chịu sự quản lý, giám sát về an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

2. Các quy định, tiêu chuẩn áp dụng về an toàn hàng không phải bảo đảm phù hợp với tiêu chuẩn của ICAO.

3. Các sự cố, tai nạn hàng không được xác định nguyên nhân để thực hiện các biện pháp cần thiết nhằm kịp thời có giải pháp, biện pháp để không xảy ra sự cố, tai nạn tàu bay trong quá trình hoạt động và phòng ngừa, ngăn chặn sự cố, tai nạn hàng không trong tương lai.

Điều 80. Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam

1. Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam là hệ thống các quy định và hoạt động nhằm duy trì và nâng cao mức độ an toàn hàng không, phù hợp với quy mô phát triển và tính đa dạng của hàng không dân dụng.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm triển khai, điều phối, kiểm tra, giám sát việc thực hiện Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam; quyết định miễn trừ áp dụng các quy định kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc yêu cầu bắt buộc trong lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, cảng hàng không, bảo đảm hoạt động bay trên cơ sở đánh giá nghiêm ngặt về rủi ro an toàn hàng không.

Điều 81. Hệ thống quản lý an toàn hàng không

1. Hệ thống quản lý an toàn hàng không là hệ thống các phương thức để quản lý an toàn hàng không do tổ chức, cá nhân xây dựng, bao gồm cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, chính sách, quy trình thực hiện, được thiết lập trên cơ sở Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

2. Tổ chức, cá nhân phải xây dựng, triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn hàng không bao gồm:

- a) Tổ chức đào tạo, huấn luyện thực hành người lái tàu bay;
- b) Người khai thác tàu bay;
- c) Tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay;
- d) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;
- đ) Người khai thác cảng hàng không;
- e) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không.

3. Tổ chức và cá nhân quy định tại khoản 2 Điều này có trách nhiệm chia sẻ các dữ liệu an toàn hàng không và thông tin an toàn hàng không cho Nhà chức trách hàng không Việt Nam thông qua hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không quy định tại Điều 82 của Luật này.

4. Nhà chức trách hàng không Việt Nam giám sát việc xây dựng, triển khai thực hiện hệ thống quản lý an toàn hàng không của các tổ chức, cá nhân theo quy định tại khoản 2 Điều này.

Điều 82. Hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không

1. Hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không là hệ thống bao gồm các quy trình, cơ chế tích hợp để thu thập, lưu trữ, tổng hợp, phân tích, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không và thông tin an toàn hàng

không. Hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không bao gồm dữ liệu an toàn hàng không và thông tin an toàn hàng không.

2. Dữ liệu an toàn hàng không là các dữ kiện hoặc số liệu an toàn được thu thập từ công tác điều tra tai nạn hoặc sự cố tàu bay, báo cáo vụ việc an toàn hàng không, công tác giám sát an toàn, các nghiên cứu và khảo sát về an toàn và các nguồn khác có liên quan đến an toàn hàng không để duy trì hoặc nâng cao mức độ an toàn hàng không.

3. Dữ liệu an toàn hàng không phải được thu thập, tổng hợp, phân tích, đánh giá, phân loại, lưu trữ theo hướng dẫn của ICAO để triển khai hiệu quả Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam.

4. Thông tin an toàn hàng không là kết quả của quá trình đánh giá, xử lý dữ liệu an toàn hàng không. Dữ liệu an toàn hàng không và thông tin an toàn hàng không được sử dụng với mục đích duy trì, nâng cao an toàn hàng không và là một bộ phận của cơ sở dữ liệu về hàng không dân dụng.

5. Thông tin an toàn hàng không, dữ liệu an toàn hàng không được thu thập từ hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không phải được bảo vệ theo quy định của pháp luật về dữ liệu và pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân. Trường hợp có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền tiến hành tố tụng, Nhà chức trách hàng không Việt Nam chuyển giao dữ liệu an toàn, thông tin an toàn theo thủ tục tố tụng.

6. Nhà chức trách hàng không Việt Nam xây dựng Trung tâm dữ liệu an toàn hàng không để thiết lập, quản lý, vận hành hệ thống thu thập, đánh giá và xử lý dữ liệu an toàn hàng không.

Điều 83. Trách nhiệm trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam có trách nhiệm trao đổi, chia sẻ thông tin an toàn hàng không và tạo điều kiện thuận lợi cho việc chia sẻ, trao đổi thông tin an toàn hàng không giữa các doanh nghiệp, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không nhằm mục đích nâng cao an toàn hàng không.

2. Trường hợp xác định các vấn đề an toàn hàng không liên quan đến quốc gia khác, Nhà chức trách hàng không Việt Nam trao đổi, chia sẻ thông tin an toàn hàng không cho các quốc gia liên quan.

3. Việc trao đổi và chia sẻ thông tin an toàn hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật về dữ liệu, pháp luật về bảo vệ dữ liệu cá nhân và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Điều 84. Xây dựng văn hóa an toàn hàng không

1. Văn hóa an toàn hàng không là cách thức ứng xử đối với an toàn của các tổ chức và cá nhân trong hoạt động hàng không dân dụng.

2. Xây dựng, ứng xử và phát huy văn hóa an toàn hàng không là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

3. Các tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không có trách nhiệm xây dựng và tổ chức thực hiện chuẩn mực văn hóa an toàn hàng không trong nội bộ cơ quan, tổ chức.

4. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục để nâng cao ý thức cộng đồng về an toàn hàng không.

Điều 85. Giám sát viên an toàn hàng không

1. Giám sát viên an toàn hàng không bao gồm giám sát viên an toàn trong các lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay, bảo đảm hoạt động bay, khai thác cảng hàng không và các hoạt động hàng không dân dụng khác.

2. Giám sát viên an toàn hàng không là cá nhân có năng lực, kinh nghiệm, trình độ được Nhà chức trách hàng không Việt Nam phê chuẩn.

3. Giám sát viên an toàn hàng không có nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:

a) Kiểm tra, giám sát việc chấp hành quy định của pháp luật về an toàn hàng không dân dụng;

b) Yêu cầu cung cấp, sao chép tài liệu và tiếp cận không hạn chế các cơ sở, hệ thống thiết bị của các tổ chức cung cấp dịch vụ theo hướng dẫn của ICAO phục vụ cho mục đích kiểm tra, giám sát an toàn trong phạm vi, lĩnh vực được giao;

c) Đình chỉ thực hiện chuyến bay, hoạt động của tổ chức, cá nhân và phương tiện vi phạm quy định về an toàn hàng không hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn, điều kiện kỹ thuật an toàn hàng không trong phạm vi, lĩnh vực được giao;

d) Kiến nghị áp dụng biện pháp xử lý, khắc phục những vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng; kiến nghị xử phạt vi phạm hành chính;

đ) Được đào tạo, bồi dưỡng, tích lũy kinh nghiệm, huấn luyện chuyên ngành hàng không để bảo đảm đủ năng lực;

e) Được bảo đảm chế độ, quyền lợi để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không; được trang bị phương tiện, thiết bị, công nghệ, các phần mềm hỗ trợ, phục vụ cho việc thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật.

4. Nhà chức trách hàng không Việt Nam được thuê cá nhân, thuê hoặc trưng tập người lao động đủ điều kiện làm giám sát viên an toàn hàng không trong trường hợp không đủ nguồn lực để thực hiện công tác giám sát an toàn hàng không. Việc thuê, trưng tập giám sát viên an toàn hàng không được thực hiện theo phương thức thỏa thuận giữa Nhà chức trách hàng không Việt Nam với cá nhân, doanh nghiệp và không phải thực hiện việc đấu thầu.

5. Nhà chức trách hàng không Việt Nam được bố trí kinh phí từ nguồn ngân sách nhà nước để thuê giám sát viên an toàn hàng không theo định mức đặc thù và bảo đảm kinh phí hoạt động của giám sát viên an toàn hàng không được thuê, trưng tập. Người sử dụng lao động trả lương đối với giám sát viên an toàn hàng không được Nhà chức trách hàng không Việt Nam trưng tập.

6. Nhà chức trách hàng không Việt Nam phối hợp với doanh nghiệp hàng không để tổ chức đào tạo, tập huấn nghiệp vụ, tích lũy kinh nghiệm theo quy định của ICAO cho giám sát viên an toàn hàng không là công chức. Giám sát viên an toàn hàng không khi tham gia đào tạo, tập huấn nghiệp vụ, tích lũy kinh nghiệm được hưởng thù lao, chế độ khác theo thỏa thuận.

7. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hàng không hỗ trợ về kinh phí, cơ sở vật chất để thực hiện đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm cho công chức làm giám sát viên an toàn hàng không.

Mục 2

ĐIỀU TRA SỰ CỐ NGHIÊM TRỌNG, TAI NẠN TÀU BAY

Điều 86. Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay

1. Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay là hoạt động điều tra bắt buộc theo Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế năm 1944 nhằm xác định nguyên nhân dẫn đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay.

2. Điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay không phải là hoạt động điều tra hình sự theo quy định của pháp luật về tố tụng hình sự.

Điều 87. Tổ chức, phối hợp điều tra, thông báo, cung cấp hồ sơ liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay

1. Việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay phải được thực hiện độc lập với hoạt động giám sát an toàn hàng không của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

2. Cơ quan có thẩm quyền thuộc Bộ Xây dựng phối hợp với cơ quan, tổ chức có liên quan tiến hành điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ của Việt Nam. Trường hợp cần thiết có thể ủy quyền việc điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay cho cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay của quốc gia khác hoặc tổ chức điều tra quốc tế.

3. Khi xảy ra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay, cơ quan có thẩm quyền thuộc Bộ Xây dựng thông báo cho ICAO và các quốc gia đăng ký tàu bay, quốc gia của người khai thác tàu bay, quốc gia sản xuất tàu bay, quốc gia thiết kế tàu bay và các quốc gia có liên quan khác theo Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế năm 1944.

4. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thông báo kịp thời thông tin về sự cố, tai nạn tàu bay và bảo vệ chứng cứ. Việc thông báo và cung cấp hồ sơ liên quan đến sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay được thực hiện theo hướng dẫn của ICAO.

5. Trong quá trình tổ chức điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay, nếu phát hiện hành vi vi phạm pháp luật thì xử lý theo quy định của pháp luật.

Chương VIII

NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

Điều 88. Nhân viên hàng không

1. Nhân viên hàng không là người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không. Nhân viên hàng không là người lao động theo hợp đồng thì hợp đồng lao động phải được ký kết bằng văn bản.

2. Nhân viên hàng không phải được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ chuyên môn tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không được cơ quan có thẩm quyền cấp phép hoặc công nhận. Kinh doanh dịch vụ đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

3. Khi bố trí nhân viên hàng không thực hiện nhiệm vụ, người sử dụng lao động phải bảo đảm nhân viên hàng không có giấy phép do cơ quan có thẩm quyền cấp, công nhận hoặc có chứng chỉ chuyên môn phù hợp theo quy định.

4. Nhân viên hàng không khi thực hiện các công việc có tính chất đặc biệt phải chấp hành kỷ luật lao động và thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi theo quy định của Chính phủ.

5. Thành viên tổ bay, kiểm soát viên không lưu phải được đánh giá sức khỏe tại cơ sở y tế đủ điều kiện và được Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện sức khỏe để thực hiện nhiệm vụ.

6. Thành viên tổ lái và kiểm soát viên không lưu phải được Nhà chức trách hàng không Việt Nam đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh theo tiêu chuẩn của ICAO.

Điều 89. Tổ bay

1. Tổ bay là những người được chỉ định bởi người khai thác tàu bay để thực hiện nhiệm vụ trên tàu bay trong thời gian thực hiện nhiệm vụ bay.

2. Thành viên tổ bay phải tuân thủ mệnh lệnh của người chỉ huy tàu bay và không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

3. Thành viên tổ lái là thành viên tổ bay có giấy phép thực hiện nhiệm vụ điều khiển, vận hành tàu bay và phải mang theo giấy phép nhân viên hàng không trong thời gian thực hiện nhiệm vụ.

4. Thành viên tổ bay phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe khi thực hiện nhiệm vụ.

5. Tàu bay chỉ được phép thực hiện chuyến bay khi có đủ thành viên tổ lái theo quy định của pháp luật quốc gia đăng ký tàu bay.

6. Tiếp viên hàng không là thành viên tổ bay thực hiện nhiệm vụ theo sự phân công của người khai thác tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay nhằm bảo đảm an toàn cho hành khách nhưng không được thực hiện nhiệm vụ như thành viên tổ lái.

7. Người khai thác tàu bay có nghĩa vụ bảo đảm quyền lợi của thành viên tổ bay theo hợp đồng lao động và quy định của pháp luật Việt Nam.

Điều 90. Người chỉ huy tàu bay

1. Người chỉ huy tàu bay là người lái tàu bay được người khai thác tàu bay chỉ định cho một chuyến bay. Đối với hoạt động hàng không chung thì người chỉ huy tàu bay do chủ sở hữu tàu bay chỉ định.

2. Người chỉ huy tàu bay có quyền cao nhất trong tàu bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay trong toàn bộ thời gian của chuyến bay theo quy định.

3. Quyền của người chỉ huy tàu bay bao gồm:

a) Quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, hạ cánh, huỷ bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh khẩn cấp;

b) Không thực hiện nhiệm vụ chuyên bay, kế hoạch bay hoặc chỉ dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu trong trường hợp cần tránh nguy hiểm tức thời, trực tiếp cho hoạt động hàng không và phải báo cáo ngay với cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu. Trường hợp vì tránh nguy hiểm tức thời, trực tiếp mà phải bay chệch đường hàng không thì sau khi hết nguy hiểm, người chỉ huy tàu bay và cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải nhanh chóng áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đưa tàu bay về đường hàng không;

c) Trong thời gian tàu bay đang bay, được áp dụng các biện pháp ngăn chặn đối với những người thực hiện các hành vi vi phạm trong tàu bay theo quy định;

d) Xem xét, quyết định hạ cánh tại cảng hàng không bất kỳ để ngăn chặn, chấm dứt hành vi uy hiếp an toàn, an ninh chuyến bay; bàn giao người thực hiện hành vi quy định tại điểm c khoản này cho cơ quan có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh;

đ) Quyết định việc xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay theo quy định tại Điều 45 của Luật này;

e) Ra mệnh lệnh cần thiết đối với mọi người trong tàu bay và tiếp tục thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn cho đến khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền đảm nhận trách nhiệm đối với tàu bay, người và tài sản trong tàu bay trong trường hợp hạ cánh bắt buộc;

g) Thực hiện các công việc cần thiết trong trường hợp không nhận được chỉ thị hoặc chỉ thị không rõ ràng của người khai thác tàu bay và phải thông báo ngay cho người khai thác tàu bay.

4. Nghĩa vụ của người chỉ huy tàu bay bao gồm:

a) Thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay;

b) Áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay khi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn và là người cuối cùng rời khỏi tàu bay;

c) Thông báo cho cơ sở đang cung cấp dịch vụ không lưu và trợ giúp theo khả năng nhưng không gây nguy hiểm cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay của mình khi phát hiện người, phương tiện giao thông hoặc tài sản khác bị nạn ở ngoài tàu bay;

d) Áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đưa tàu bay về đường hàng không trong trường hợp bay chệch đường hàng không.

Chương IX

AN NINH HÀNG KHÔNG

Điều 91. Bảo đảm an ninh hàng không

1. Bảo đảm an ninh hàng không được thực hiện theo quy định của Luật này, pháp luật về an ninh quốc gia, quốc phòng, công an nhân dân, phòng, chống khủng bố và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không bao gồm:

a) Thiết lập khu vực hạn chế tại cảng hàng không và nơi có công trình, trang thiết bị hàng không để bảo vệ tàu bay và công trình, trang thiết bị tại khu vực đó;

b) Kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không đối với tàu bay, phương tiện, người, hành lý, hàng hóa, giấy tờ sử dụng đi tàu bay, việc ra, vào và hoạt động trong khu vực hạn chế theo quy định; lục soát đối với tàu bay, phương tiện, người, hành lý, hàng hóa khi có dấu hiệu uy hiếp an ninh hàng không;

c) Loại trừ khả năng chuyên chở bất hợp pháp vật phẩm nguy hiểm bằng đường hàng không; áp dụng biện pháp phòng ngừa đặc biệt khi cho phép chuyên chở vật phẩm nguy hiểm, đối tượng tiềm ẩn uy hiếp an ninh hàng không; cấm vận chuyển vĩnh viễn hoặc có thời hạn đối với hành khách gây rối, người có hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng hoặc trường hợp theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

d) Giám sát an ninh hàng không, duy trì trật tự tại cảng hàng không, nơi có công trình, trang thiết bị hàng không và trên tàu bay;

đ) Phòng, chống khủng bố trên tàu bay;

e) Áp dụng các biện pháp phòng ngừa đặc biệt khi cho phép vận chuyển đối tượng nguy hiểm;

g) Kiểm soát an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không.

Điều 92. Thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế

1. Khu vực hạn chế là khu vực của cảng hàng không và nơi có công trình, trang thiết bị hàng không mà việc ra, vào và hoạt động tại đó phải tuân thủ các quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Khu vực hạn chế được kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không.

2. Việc thiết lập các khu vực hạn chế tại cảng hàng không và nơi có công trình, trang thiết bị hàng không phải phù hợp với mục đích bảo đảm an ninh hàng không và tính chất hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 93. Kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không đối với chuyến bay

1. Tàu bay phải được kiểm tra, giám sát an ninh hàng không trước khi thực hiện chuyến bay; trường hợp có dấu hiệu hoặc thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay phải được lục soát an ninh hàng không.

2. Hành khách, thành viên tổ bay, người phục vụ chuyến bay, người khác có liên quan, hành lý, hàng hóa, giấy tờ sử dụng đi tàu bay, bưu gửi và các vật phẩm khác phải được kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không trước khi lên tàu bay; trường hợp có dấu hiệu hoặc có thông tin đe dọa liên quan đến an ninh, an toàn của chuyến bay thì phải được lục soát an ninh hàng không. Việc giám sát an ninh hàng không, duy trì trật tự trên tàu bay phải được thực hiện trong suốt chuyến bay.

Điều 94. Đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng

1. Hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng là hành vi có khả năng uy hiếp an toàn hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm một trong các hành vi sau đây:

a) Cưỡng đoạt trái phép tàu bay;

b) Phá hủy tàu bay đang khai thác;

c) Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không;

d) Xâm nhập bằng vũ lực vào tàu bay, cảng hàng không và công trình, trang thiết bị hàng không dân dụng;

đ) Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không và khu vực hạn chế khác cho mục đích phạm tội. Vật phẩm nguy hiểm bao gồm vũ khí, đạn dược, chất cháy, chất dễ cháy, chất nổ, chất dễ nổ, chất độc hóa học và sinh học, chất phóng xạ và các vật hoặc chất khác có khả năng gây nguy hiểm hoặc được dùng để gây nguy hiểm cho sức khỏe, tính mạng của con người, an toàn của chuyến bay;

e) Sử dụng tàu bay như một vũ khí với mục đích gây tử vong, thương tích nghiêm trọng cho người hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho tài sản hoặc môi trường;

g) Cung cấp thông tin sai đến mức uy hiếp an toàn của tàu bay đang bay hoặc trên mặt đất; an toàn của hành khách, tổ bay, nhân viên mặt đất hoặc người tại cảng hàng không và công trình, trang thiết bị hàng không dân dụng;

h) Cố ý thực hiện hành vi vi phạm pháp luật uy hiếp đến an toàn khai thác tàu bay; khai thác cảng hàng không; bảo đảm hoạt động bay;

i) Các hành vi khác do cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác định theo quy định.

2. Mọi biện pháp đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng phải ưu tiên bảo đảm an toàn cho tàu bay và tính mạng con người.

3. Tàu bay đang bay bị can thiệp bất hợp pháp phải được ưu tiên về điều hành bay và các trợ giúp cần thiết khác.

4. Trong trường hợp đặc biệt, vượt quá phạm vi thẩm quyền của các Bộ, ngành có liên quan, Thủ tướng Chính phủ quyết định xử lý các vấn đề về bảo đảm an toàn cho tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa trong tàu bay.

5. Hãng hàng không phải chịu toàn bộ chi phí liên quan đến việc đối phó với những hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay của mình.

Điều 95. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không

1. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội theo chức năng, nhiệm vụ được giao.

2. Địa bàn hoạt động của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không bao gồm cảng hàng không; trên tàu bay; doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu; tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay; tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không; tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay.

3. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được tuyển chọn, đào tạo, huấn luyện đáp ứng yêu cầu nghiệp vụ; có trang phục, phù hiệu, cấp hiệu riêng theo quy định.

4. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được trang bị, sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ, thiết bị, phương tiện để thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật.

Điều 96. Giám sát viên an ninh hàng không

1. Giám sát viên an ninh hàng không là cá nhân có năng lực, kinh nghiệm, trình độ phù hợp được Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam bổ nhiệm để thực hiện việc kiểm soát chất lượng an ninh hàng không gồm thử nghiệm, kiểm tra, điều tra an ninh hàng không.

2. Người thực hiện thử nghiệm, kiểm tra, điều tra an ninh hàng không phải có thẻ giám sát viên an ninh hàng không do Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam cấp. Giám sát viên an ninh hàng không khi thực hiện nhiệm vụ phải xuất trình thẻ, được quyền tiếp cận, vào bất kỳ khu vực hạn chế, phương tiện, thiết bị hàng không, tàu bay, yêu cầu cung cấp thông tin, tài liệu để thực hiện nhiệm vụ; được quyền đình chỉ các hành vi vi phạm, lập biên bản, thu hồi tài liệu, thẻ, giấy phép có liên quan của đối tượng vi phạm.

3. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam được tuyển dụng, thuê, trưng dụng giám sát viên an ninh hàng không.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực hàng không có trách nhiệm hỗ trợ, tạo điều kiện cho nhân lực của Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam được đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện, tích lũy kinh nghiệm để thực hiện nhiệm vụ giám sát viên an ninh hàng không.

Điều 97. Chương trình an ninh hàng không

1. Chương trình an ninh hàng không quy định trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân, quy trình, thủ tục, biện pháp bảo đảm an ninh hàng không, kiểm soát chất lượng an ninh hàng không và huấn luyện đào tạo an ninh hàng không, bao gồm:

- a) Chương trình an ninh hàng không dân dụng Việt Nam;
- b) Chương trình huấn luyện an ninh hàng không dân dụng Việt Nam;
- c) Chương trình kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam.

2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, tổ chức thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, bảo dưỡng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang thiết bị tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không và tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay xây dựng chương trình an ninh hàng không trong phạm vi quản lý theo quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 98. Trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng

1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam bảo đảm an ninh hàng không, trật tự, an toàn xã hội đối với các địa bàn quy định tại khoản 2 Điều 95 của Luật này.

2. Người khai thác cảng hàng không, người khai thác tàu bay, hãng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu, tổ chức sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay, tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, tổ chức xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay chịu trách nhiệm xây dựng, trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam phê duyệt và tổ chức thực hiện chương trình an ninh hàng không theo quy định.

3. Người khai thác tàu bay, hãng hàng không nước ngoài thực hiện vận chuyển thương mại đến và đi từ Việt Nam phải có chương trình an ninh hàng không được Nhà chức trách an ninh hàng không nơi đăng ký phê duyệt và trình Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam để được chấp thuận và cam kết thực hiện quy trình bổ sung bảo đảm an ninh điểm khai thác nhằm tuân thủ các yêu cầu của các Chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia Việt Nam.

4. Hãng hàng không, người khai thác tàu bay thực hiện chuyến bay quốc tế tại Việt Nam có trách nhiệm cung cấp thông tin trước về chuyến bay, hành khách và tổ bay cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5. Tổ chức, cá nhân khác tham gia hoạt động hàng không dân dụng phải thực hiện các quy định của pháp luật về an ninh hàng không.

Chương X

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 99. Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng

1. Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm các nội dung sau đây:

a) Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, định mức kinh tế - kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình về hàng không dân dụng;

b) Xây dựng và tổ chức thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng, hoạt động vận tải hàng không tầm thấp theo quy định của pháp luật;

c) Quản lý về hoạt động bay dân dụng trong lãnh thổ của Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; quản lý kế hoạch bảo đảm hoạt động bay; quản lý việc đầu tư xây dựng công trình bảo đảm hoạt động bay, hệ thống kỹ thuật, trang thiết bị bảo đảm hoạt động bay;

d) Quản lý việc đầu tư xây dựng, tổ chức khai thác kết cấu hạ tầng hàng không;

đ) Quản lý hoạt động vận tải hàng không thương mại, vận tải hàng không chuyên dùng và hàng không chung; cấp phép bay, quyền vận chuyển hàng không; điều phối giờ đi, đến tại cảng hàng không;

e) Đăng ký tàu bay và đăng ký các quyền đối với tàu bay;

g) Quản lý phát triển công nghiệp hàng không;

h) Cấp, phê chuẩn, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng;

i) Quản lý việc bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không; quy định việc bảo đảm an ninh, an toàn chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang;

k) Quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn hàng không;

l) Quản lý chương ngại vật hàng không;

m) Hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng;

n) Quản lý việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực của ngành hàng không dân dụng, đánh giá sức khỏe nhân viên hàng không;

o) Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ trong lĩnh vực hàng không dân dụng; bảo vệ môi trường, phòng, chống thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu trong hoạt động hàng không dân dụng;

p) Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động hàng không dân dụng;

q) Kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng;

r) Công nhận, áp dụng tiêu chuẩn, quy trình, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành của ICAO; quy trình, tiêu chuẩn, quy định, hướng dẫn, chỉ dẫn kỹ thuật, khuyến cáo thực hành tiên tiến, hiện đại của các Nhà chức trách hàng không và các tổ chức quốc tế về hàng không dân dụng được ứng dụng rộng rãi trên thế giới;

s) Quản lý chất lượng dịch vụ trong hoạt động hàng không dân dụng.

2. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

3. Bộ Xây dựng là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất quản lý nhà nước về hàng không dân dụng và thực hiện các nhiệm vụ sau đây:

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an trong việc tổ chức khai thác vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

b) Giao cơ quan trực thuộc thực hiện các chức năng của cơ quan chuyên môn về xây dựng theo quy định của Luật Xây dựng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng không trên toàn quốc;

c) Quản lý nhà nước đối với việc bảo đảm an toàn hoạt động hàng không dân dụng;

d) Ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam;

đ) Quản lý các phương tiện, thiết bị, loại hình vận tải sử dụng vào hoạt động hàng không dân dụng.

4. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm sau đây:

a) Thống nhất tổ chức bảo vệ chủ quyền vùng trời; quản lý vùng trời, giám sát hoạt động bay dân dụng;

b) Phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Công an trong việc tổ chức khai thác vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

c) Quản lý, khai thác công trình tại cảng hàng không thuộc thẩm quyền quản lý;

d) Quyết định có thời hạn việc chuyển cảng hàng không từ sử dụng cho mục đích quốc phòng sang khai thác lưỡng dụng;

đ) Quản lý các phương tiện, thiết bị liên quan đến quân sự, an ninh, quốc phòng, trừ phương tiện bay do lực lượng công an quản lý.

5. Bộ Công an có trách nhiệm sau đây:

a) Thực hiện quản lý nhà nước về an ninh hàng không;

b) Phối hợp với Bộ Xây dựng và Bộ Quốc phòng trong việc tổ chức khai thác vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng;

c) Quản lý, khai thác công trình tại cảng hàng không thuộc thẩm quyền quản lý;

d) Quyết định có thời hạn việc chuyên cảng hàng không từ sử dụng cho mục đích an ninh sang khai thác lưỡng dụng;

đ) Quản lý các phương tiện, thiết bị sử dụng vào hoạt động hàng không do lực lượng công an quản lý;

e) Ban hành quy định về chương trình an ninh hàng không.

6. Bộ, cơ quan ngang Bộ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng theo quy định của Chính phủ.

7. Ủy ban nhân dân các cấp, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, thực hiện quản lý nhà nước khu vực lân cận cảng hàng không; bảo vệ môi trường cảng hàng không; phối hợp trong công tác tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, quản lý chương ngại vật hàng không; quản lý đầu tư xây dựng cảng hàng không.

Điều 100. Nhà chức trách hàng không Việt Nam

1. Nhà chức trách hàng không Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng quản lý nhà nước về an toàn hàng không; nhiệm vụ, quyền hạn khác trong lĩnh vực hàng không dân dụng; thực hiện cấp, phê chuẩn, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng theo quy định của ICAO và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên, trừ trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 101 của Luật này.

2. Người đứng đầu Nhà chức trách hàng không Việt Nam tổ chức thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam.

3. Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Nhà chức trách hàng không Việt Nam được thành lập để thực hiện một số nhiệm vụ, quyền hạn của Nhà chức trách hàng không Việt Nam tại các cảng hàng không, cảng hàng không chuyên dùng.

Điều 101. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam

1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Công an, chịu trách nhiệm xây dựng, phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; thực hiện cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không và chứng nhận đào tạo, chứng chỉ năng lực, giấy phép liên quan đến an ninh hàng không.

2. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các Bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai thác cảng hàng không và tàu bay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia thông qua cơ chế Ủy ban quốc gia về an ninh hàng không và tạo thuận lợi hàng không.

3. Tổ chức đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không tại các cảng hàng không nước ngoài có khai thác chuyến bay đến Việt Nam; xem xét, quyết định tạm dừng khai thác các chuyến bay, tạm đình chỉ các hãng hàng không khai thác chuyến bay từ nước ngoài đến Việt Nam không tuân thủ hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không.

Điều 102. Hoạt động phối hợp quản lý nhà nước tại cảng hàng không

1. Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác tại cảng hàng không thực hiện các hoạt động nghiệp vụ và phối hợp giải quyết các vấn đề phát sinh, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, bảo đảm an toàn, an ninh, chất lượng dịch vụ và hoạt động bình thường của cảng hàng không.

2. Cảng vụ hàng không chủ trì, phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng hàng không; triệu tập và chủ trì các cuộc họp liên tịch định kỳ hoặc bất thường giữa các cơ quan quản lý nhà nước và các tổ chức hoạt động tại cảng hàng không.

3. Trường hợp cảng hàng không được công bố là khu vực có dịch bệnh nguy hiểm, Cảng vụ hàng không phối hợp các cơ quan, tổ chức hoạt động trên địa bàn cảng hàng không để áp dụng các biện pháp thích hợp nhằm ngăn ngừa lây lan và dập tắt dịch bệnh theo sự chỉ đạo chuyên môn của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 103. Giá dịch vụ và phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không

1. Việc quản lý giá dịch vụ, phí, lệ phí thuộc lĩnh vực hàng không thực hiện theo quy định của pháp luật về giá, pháp luật về phí và lệ phí, trừ quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này. Giá dịch vụ vận chuyển hành khách hàng không nội địa thường lệ hạng phổ thông cơ bản thực hiện theo cơ chế thị trường có sự điều tiết giá của cơ quan nhà nước có thẩm quyền phù hợp với biến động của thị trường để bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng.

2. Nhà chức trách hàng không Việt Nam, Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam được giữ lại một phần phí thu được theo quy định của Chính phủ để chi cho hỗ trợ nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hợp tác quốc tế, đầu tư phát triển, hiện đại hóa nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không, an ninh hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO.

3. Tổ chức được cơ quan nhà nước có thẩm quyền giao cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực hàng không dân dụng 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 hóa nhằm nâng cao năng lực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO.

4. Giá dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không và phí bảo đảm an ninh hành khách, hành lý được hãng hàng không thu hộ thông qua giá dịch vụ vận chuyển hành khách.

Chương XI

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 104. Sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật có liên quan

1. Bổ sung tiêu mục 4.9 mục V phần A Phụ lục số 01 của Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 09/2017/QH14, Luật số 23/2018/QH14, Luật số 72/2020/QH14, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 20/2023/QH15, Luật số 24/2023/QH15, Luật số 33/2024/QH15, Luật số 35/2024/QH15, Luật số 47/2024/QH15, Luật số 60/2024/QH15, Luật số 74/2025/QH15, Luật số 89/2025/QH15, Luật số 94/2025/QH15, Luật số 95/2025/QH15, Luật số 116/2025/QH15 và Luật số 118/2025/QH15 như sau:

4.9	Phí bảo đảm an ninh hàng không	Bộ Tài chính
-----	--------------------------------	--------------

2. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đất đai số 31/2024/QH15 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 43/2024/QH15, Luật số 47/2024/QH15, Luật số 58/2024/QH15, Luật số 71/2025/QH15, Luật số 84/2025/QH15, Luật số 93/2025/QH15, Luật số 95/2025/QH15 và Luật số 116/2025/QH15 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung điểm e khoản 1 Điều 34 như sau:

“e) Cho thuê lại quyền sử dụng đất theo hình thức trả tiền thuê đất hằng năm đối với đất đã được xây dựng xong kết cấu hạ tầng trong trường hợp được phép đầu tư xây dựng kinh doanh kết cấu hạ tầng đối với đất khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu công nghệ cao, cảng hàng không; người thuê lại quyền sử dụng đất phải sử dụng đất đúng mục đích và thực hiện nghĩa vụ tài chính theo quy định của pháp luật.”;

b) Sửa đổi, bổ sung điểm đ khoản 1 Điều 157 như sau:

“đ) Sử dụng đất xây dựng công trình tại cảng hàng không, công trình bảo đảm hoạt động bay; đất để làm bãi đỗ xe, xưởng bảo dưỡng phục vụ hoạt động vận tải hành khách công cộng; đất xây dựng công trình trên mặt đất phục vụ cho việc vận hành, khai thác sử dụng công trình ngầm;”;

c) Bổ sung điểm c khoản 1 Điều 201 như sau:

“c) Doanh nghiệp, nhà đầu tư được Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an cho phép sử dụng đất quốc phòng, an ninh để đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, bảo trì, khai thác công trình tại cảng hàng không trên đất quốc phòng, an ninh để phục vụ mục đích lưỡng dụng.”;

d) Sửa đổi, bổ sung điểm h khoản 3 Điều 201 như sau:

“h) Đối tượng quy định tại điểm b khoản 1 Điều này được cho thuê, thế chấp, góp vốn bằng tài sản gắn liền với đất theo phương án được Bộ trưởng Bộ

Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an phê duyệt; trường hợp mua, bán tài sản gắn liền với đất, xử lý tài sản thế chấp, tài sản góp vốn thì chỉ được thực hiện trong nội bộ giữa các đối tượng quy định tại điểm a và điểm b khoản 1 Điều này theo phương án được Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an phê duyệt;”;

đ) Sửa đổi, bổ sung Điều 208 như sau:

“Điều 208. Đất sử dụng cho cảng hàng không

1. Đất sử dụng cho cảng hàng không bao gồm:

a) Đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân tại cảng hàng không, đất xây dựng sân bay và công trình, khu phụ trợ khác của sân bay do Nhà nước sở hữu;

b) Đất xây dựng công trình bảo đảm hoạt động bay;

c) Đất xây dựng các công trình ngoài quy định tại điểm a và điểm b khoản này thuộc công trình tại cảng hàng không.

2. Việc quản lý, sử dụng đất cảng hàng không phải phù hợp với quy hoạch chi tiết cảng hàng không đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện việc giao đất, cho thuê đất theo quy định sau đây:

a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với các trường hợp quy định tại điểm a khoản 1 Điều này;

b) Cho doanh nghiệp bảo đảm hoạt động bay thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm đối với đất quy định tại điểm b khoản 1 Điều này;

c) Cho các nhà đầu tư cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm đối với phần diện tích đất còn lại của cảng hàng không.

4. Nhà đầu tư cảng hàng không, doanh nghiệp cảng hàng không được cho thuê lại đất với hình thức trả tiền thuê đất hằng năm bảo đảm nguyên tắc công khai, minh bạch, công bằng và theo quy định của Chính phủ.

5. Trường hợp cảng hàng không dân dụng thực hiện theo dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư có sử dụng đất thì thực hiện theo quy định tại Điều 207 của Luật này.

6. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.”;

e) Sửa đổi, bổ sung khoản 9 Điều 260 như sau:

“9. Trường hợp đất cảng hàng không dân dụng đã được Nhà nước giao đất, cho thuê đất trước ngày 01 tháng 7 năm 2026 thì được tiếp tục quản lý, sử dụng đất đến hết thời hạn giao đất, cho thuê đất theo quy định của Luật Đất đai số 45/2013/QH13 và Luật Đất đai số 31/2024/QH15. Trường hợp Nhà nước có chủ trương đầu tư nâng cấp, mở rộng mà làm thay đổi quy hoạch xây dựng cảng hàng không dân dụng, thay đổi chủ thể quản lý, sử dụng cảng hàng không thì

việc quản lý, sử dụng đất thực hiện theo quy định của Luật này. Đối với trường hợp Cảng vụ hàng không đã cho thuê đất trước ngày 01 tháng 8 năm 2024 thì tiếp tục thực hiện theo hợp đồng đã ký kết; khi hết thời hạn thuê đất và Nhà nước chưa có nhu cầu thu hồi đất thì Nhà nước xem xét cho chủ sở hữu công trình gia hạn thời hạn thuê đất theo quy định của Luật này.”.

Điều 105. Áp dụng quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp và tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước phục vụ mục đích công vụ

Căn cứ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Chính phủ quy định việc áp dụng Luật này đối với hoạt động vận tải hàng không tầm thấp; quy định việc áp dụng toàn bộ hoặc các điều, khoản, điểm cụ thể của Luật này đối với tàu bay, hoạt động của tàu bay của lực lượng vũ trang và các cơ quan khác của Nhà nước phục vụ mục đích công vụ.

Điều 106. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2026.

2. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 45/2013/QH13, Luật số 61/2014/QH13, Luật số 16/2023/QH15, Luật số 18/2023/QH15, Luật số 49/2024/QH15 và Luật số 81/2025/QH15 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ quy định tại Điều 107 của Luật này.

3. Chính phủ quy định chi tiết các điều 8, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 61, 63, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101 và 103; khoản 8 Điều 64.

4. Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn Tòa án nhân dân các cấp thực hiện quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 21 của Luật này.

Điều 107. Điều khoản chuyển tiếp

1. Các công trình tại cảng hàng không dân dụng đã được cơ quan có thẩm quyền cho phép đầu tư, xây dựng trên đất quốc phòng, an ninh và tài sản công trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được thực hiện theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 30 của Luật này.

2. Doanh nghiệp sở hữu công trình tại cảng hàng không trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng công trình hiện hữu theo quy hoạch để quản lý, khai thác đến hết thời hạn thuê đất.

3. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc và quy hoạch cảng hàng không, sân bay được cấp có thẩm quyền phê duyệt trước ngày Luật này có hiệu lực tiếp tục được thực hiện cho đến khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt điều chỉnh hoặc thay thế.

4. Giấy chứng nhận người khai thác cảng hàng không, sân bay, giấy phép kinh doanh cảng hàng không, sân bay, giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, giấy phép kinh doanh hàng không chung được cơ quan có thẩm quyền cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành tiếp tục có hiệu lực cho đến khi được thu hồi, hủy bỏ hoặc thay thế.

Luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, Kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 10 tháng 12 năm 2025.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Trần Thanh Mẫn