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

LUẬT
HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG VIỆT NAM

Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2007, được sửa đổi, bổ sung bởi:

1. Luật Đất đai số 45/2013/QH13 ngày 29 tháng 11 năm 2013 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2014;

2. Luật số 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015;

3. Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024;

4. Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 ngày 20 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

Căn cứ vào Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1992 đã được sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết số 51/2001/QH10 ngày 25 tháng 12 năm 2001 của Quốc hội khóa X, kỳ họp thứ 10;

Luật này quy định về hàng không dân dụng[1].

---

[1] Luật Đất đai số 45/2013/QH13 có căn cứ ban hành như sau:

"*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

Quốc hội ban hành Luật Đất đai,".

Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam có căn cứ ban hành như sau:

*"*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11.".

Chương I
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Luật này quy định về hoạt động hàng không dân dụng, bao gồm các quy định về tàu bay, cảng hàng không, sân bay, nhân viên hàng không, hoạt động bay, vận chuyển hàng không, an ninh hàng không, trách nhiệm dân sự, hoạt động hàng không chung và các hoạt động khác có liên quan đến hàng không dân dụng.

2. Luật này không quy định về hoạt động của tàu bay công vụ, bao gồm tàu bay quân sự, tàu bay chuyên dụng của lực lượng hải quan, công an và các tàu bay khác sử dụng cho mục đích công vụ nhà nước, trừ trường hợp tàu bay công vụ được dùng vào mục đích dân dụng hoặc những trường hợp khác được Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng tại Việt Nam.

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam hoạt động hàng không dân dụng ở nước ngoài, nếu pháp luật của nước ngoài không có quy định khác.

3. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài hoạt động hàng không dân dụng ở vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

Vùng thông báo bay là khu vực trên không có kích thước xác định mà tại đó dịch vụ thông báo bay và dịch vụ báo động được cung cấp.

Điều 3. Áp dụng pháp luật

1. Đối với những quan hệ xã hội phát sinh từ hoạt động hàng không dân dụng không được Luật này điều chỉnh thì áp dụng các quy định pháp luật tương ứng của Việt Nam.

2. Trường hợp có sự khác nhau giữa quy định của Luật này với quy định của luật khác về cùng một nội dung liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng thì áp dụng quy định của Luật này.

Luật Giá số 16/2023/QH15 có căn cứ ban hành như sau:

"*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

Quốc hội ban hành Luật Giá.".

Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 có căn cứ ban hành như sau:

"*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

Quốc hội ban hành Luật Phòng thủ dân sự.".

3. Trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

Điều 4. Nguyên tắc áp dụng pháp luật khi có xung đột pháp luật

1. 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.

2. Pháp luật của quốc gia nơi ký kết hợp đồng liên quan đến các quyền đối với tàu bay được áp dụng để xác định hình thức của hợp đồng.

3. 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.

4. 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 5. Nguyên tắc hoạt động hàng không dân dụng

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

2. Phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển giao thông vận tải; phát triển đồng bộ cảng hàng không, sân bay, hoạt động bay, phương tiện vận tải và các nguồn lực khác; bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

3. Cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia hoạt động hàng không dân dụng.

4. Mở rộng giao lưu và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

Điều 6. Chính sách phát triển hàng không dân dụng

1. Nhà nước ưu tiên đầu tư xây dựng, nâng cấp cảng hàng không, sân bay, các công trình khác thuộc kết cấu hạ tầng hàng không dân dụng để bảo đảm giao thông vận tải bằng đường hàng không phát triển an toàn, hiệu quả và đồng bộ.

2. Nhà nước tạo điều kiện để tổ chức, cá nhân Việt Nam thuộc mọi thành phần kinh tế, tổ chức, cá nhân nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài hợp tác, đầu tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

3. Nhà nước tạo điều kiện thuận lợi để các hãng hàng không Việt Nam cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không, khai thác đường bay đến các vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng núi, vùng sâu, vùng xa.

5.[2] Nhà nước 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.

6.[3] Nhà nước có chính sách bảo đảm điều kiện thuận lợi cho người khuyết tật, người cao tuổi, trẻ em, phụ nữ có thai sử dụng dịch vụ vận chuyển hàng không.

Điều 7. Bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng

1. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng phải tuân thủ quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

2. Tàu bay, trang bị, thiết bị bảo đảm hoạt động bay; trang bị, thiết bị cảng hàng không, sân bay và các trang bị, thiết bị kỹ thuật mặt đất khác phải đáp ứng tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường và được kiểm tra để phòng ngừa và xử lý kịp thời các ảnh hưởng xấu đến môi trường.

Điều 8. Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng[4]

1. 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.

2. Xây dựng, chỉ đạo thực hiện chiến lược, quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển ngành hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật.

3. Quản lý về hoạt động bay dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam và ở vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; quản lý việc đầu tư xây dựng cơ sở cung cấp dịch vụ, hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

4. Quy hoạch, quản lý việc đầu tư xây dựng, tổ chức khai thác cảng hàng không, sân bay; quản lý việc sử dụng đất tại cảng hàng không, sân bay.

---

[2] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 1 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[3] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 1 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[4] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 2 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

5. Quản lý hoạt động vận chuyển hàng không; kiểm tra, giám sát hoạt động của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không.

6. Đăng ký tàu bay và đăng ký các quyền đối với tàu bay.

7. Quản lý việc thiết kế, sản xuất, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng, xuất khẩu, nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay, trang bị, thiết bị của tàu bay và các trang bị, thiết bị, vật tư khác phục vụ hoạt động hàng không dân dụng.

8. Cấp, 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.

9. Quản lý việc bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng; tổ chức và bảo đảm an ninh, an toàn chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt.

10. Quản lý hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

11. Hợp tác quốc tế về hàng không dân dụng.

12. Quản lý việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực của ngành hàng không dân dụng, giám định sức khỏe nhân viên hàng không.

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

14. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động hàng không dân dụng.

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

Điều 9. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hàng không dân dụng

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

2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng.

2a.[5] Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng trực thuộc Bộ Giao thông vận tải là Nhà chức trách hàng không.

Nhà chức trách hàng không có nhiệm vụ và quyền hạn sau đây:

a) Ban hành chỉ thị, huấn lệnh; thực hiện các biện pháp khẩn cấp bao gồm cả việc đình chỉ chuyến bay và hoạt động của phương tiện, thiết bị, nhân viên hàng không để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không và duy trì hoạt động đồng bộ của dây chuyền vận chuyển hàng không;

[5] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 3 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

b) Giám sát việc khai thác, bảo dưỡng tàu bay, kết cấu hạ tầng hàng không, bảo đảm hoạt động bay, khai thác vận chuyển hàng không, cung cấp dịch vụ hàng không, dịch vụ phi hàng không; cấp, phê chuẩn, công nhận giấy phép, giấy chứng nhận, năng định, tài liệu khai thác chuyên ngành hàng không dân dụng;

c) Tổ chức, vận hành và chỉ đạo hệ thống giám sát, quản lý an ninh hàng không, an toàn hàng không, tìm kiếm cứu nạn hàng không, khẩn nguy sân bay; tổ chức, chỉ đạo xử lý, điều tra, xác minh các tình huống uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không, sự cố, tai nạn hàng không, thực hiện chuyến bay chuyên cơ;

d) Bổ nhiệm giám sát viên trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, chất lượng dịch vụ hàng không theo tiêu chuẩn do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định;

đ) Tổng hợp, phân tích và đánh giá báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay; kiểm tra, giám sát việc khắc phục sự cố, tai nạn tàu bay và thực hiện biện pháp phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay; điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

e) Ban hành hoặc công nhận áp dụng quy trình, tiêu chuẩn cơ sở chuyên ngành hàng không dân dụng;

g) Công bố, phát hành trong nước và quốc tế thông tin, thông báo liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng;

h) Thực hiện thanh tra chuyên ngành hàng không dân dụng.

Chính phủ quy định chi tiết khoản này.

3. Bộ Quốc phòng có trách nhiệm quản lý và bảo vệ vùng trời Việt Nam; giám sát hoạt động bay dân dụng; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong việc tổ chức và sử dụng vùng trời phục vụ hoạt động hàng không dân dụng.

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

5. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình thực hiện quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại địa phương.

Điều 10. Thanh tra hàng không

1.[6] Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng thực hiện thanh tra chuyên ngành hàng không dân dụng và có nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:

---

[6] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 4 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

a) Thanh tra việc chấp hành quy định của pháp luật về hàng không dân dụng; điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; quy tắc, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình khai thác chuyên ngành hàng không dân dụng;

b) Đình chỉ hoạt động của tổ chức, cá nhân và phương tiện vi phạm quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn, điều kiện kỹ thuật an toàn hàng không, an ninh hàng không;

c) Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính;

d) Tạm giữ tàu bay;

đ) Phối hợp với Thanh tra bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và các cơ quan hữu quan ở địa phương trong việc phát hiện, ngăn chặn, xử lý hành vi vi phạm pháp luật về hàng không dân dụng;

e) Kiến nghị áp dụng biện pháp xử lý và khắc phục những vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng;

g) Thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật.

2.[7] Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng tổ chức thanh tra hàng không thực hiện chức năng thanh tra theo quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Thanh tra hàng không được trang bị đồng phục, phù hiệu và phương tiện cần thiết.

4. Tổ chức và hoạt động của Thanh tra hàng không thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về thanh tra.

Điều 11. Phí, lệ phí và giá dịch vụ chuyên ngành hàng không[8]

1. Dịch vụ chuyên ngành hàng không bao gồm:

a) Dịch vụ hàng không là dịch vụ liên quan trực tiếp đến khai thác tàu bay, khai thác vận chuyển hàng không và hoạt động bay;

b) Dịch vụ phi hàng không là dịch vụ cung ứng tại cảng hàng không, sân bay, trên tàu bay nhưng không thuộc dịch vụ hàng không.

---

[7] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 4 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[8] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 5 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Phí, lệ phí chuyên ngành hàng không bao gồm:

a) Phí bay qua vùng trời Việt Nam, phí nhượng quyền khai thác và phí khác theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí;

b) Lệ phí cấp chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng.

3.[9] Giá dịch vụ hàng không bao gồm:

a) Giá dịch vụ cất cánh, hạ cánh tàu bay; giá dịch vụ điều hành bay đi, đến; giá dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không; giá dịch vụ điều hành bay qua vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; giá dịch vụ phục vụ hành khách tại cảng hàng không, sân bay;

b) Giá dịch vụ cho thuê sân đậu tàu bay; giá dịch vụ cho thuê quầy làm thủ tục hành khách; giá dịch vụ cho thuê băng chuyền hành lý; giá dịch vụ cho thuê cầu dẫn khách lên, xuống máy bay; giá dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất trọn gói tại các cảng hàng không, sân bay; giá dịch vụ phân loại tự động hành lý đi; giá dịch vụ tra nạp xăng dầu hàng không; giá dịch vụ sử dụng hạ tầng hệ thống tra nạp ngầm cung cấp nhiên liệu tại cảng hàng không, sân bay;

c) Nhượng quyền khai thác dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, bao gồm các dịch vụ nhượng quyền: nhà ga hành khách; nhà ga, kho hàng hóa; phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện, trang thiết bị hàng không; kỹ thuật hàng không; cung cấp suất ăn hàng không; cung cấp xăng dầu hàng không;

d) Dịch vụ hàng không khác.

4.[10] Giá dịch vụ phi hàng không bao gồm:

a) Dịch vụ cho thuê mặt bằng, dịch vụ cơ bản thiết yếu tại cảng hàng không, sân bay;

b) Dịch vụ phi hàng không khác.

5. Bộ Tài chính quy định mức phí, lệ phí tại khoản 2 Điều này theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải.

6.[11] Việc định giá của Nhà nước đối với các hàng hóa, dịch vụ quy định tại các điểm a, b và c khoản 3 và tại điểm a khoản 4 Điều này thực hiện theo quy định của

---

[9] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

[10] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

[11] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

pháp luật về giá. Doanh nghiệp thực hiện kê khai, niêm yết giá các hàng hóa, dịch vụ quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này theo quy định của pháp luật về giá.

7.[12] ***(được bãi bỏ)***

8.[13] ***(được bãi bỏ)***

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

1. Các hành vi bị nghiêm cấm bao gồm:

a) Sử dụng tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và các trang bị, thiết bị hàng không mà không có giấy phép phù hợp;

b) Thực hiện nhiệm vụ của nhân viên hàng không mà không có giấy phép, chứng chỉ phù hợp;

c) Thả thiết bị, vật dụng hoặc các vật thể khác vào không trung gây ảnh hưởng đến an toàn bay, môi trường và dân sinh;

d) Bay vào khu vực hạn chế bay, khu vực cấm bay trái quy định;

đ) Gây nhiễu, chiếm dụng, khai thác trùng lắp các tần số vô tuyến điện dành riêng cho hoạt động hàng không dân dụng;

e) Làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang bị, thiết bị, đài, trạm thông tin, điều hành bay, các trang bị, thiết bị khác tại cảng hàng không, sân bay hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại khu bay;

g) Xây dựng công trình kiến trúc, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây có khả năng gây ảnh hưởng đến hoạt động bay và hoạt động của các trang bị, thiết bị quản lý vùng trời, quản lý hoạt động bay;

h) Xây dựng trong khu vực cảng hàng không, sân bay, khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay các công trình hoặc lắp đặt các trang bị, thiết bị gây ra nhiều khói, bụi, lửa, khí thải hoặc xây dựng trường bắn hoặc các công trình, lắp đặt các trang bị, thiết bị khác có khả năng ảnh hưởng đến an toàn bay, hoạt động của các trang bị, thiết bị tại cảng hàng không, sân bay;

i) Lắp đặt, sử dụng trong khu vực cảng hàng không, sân bay hoặc khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay các loại đèn, ký hiệu, tín hiệu hoặc các vật thể ảnh

---

[12] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

[13] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại điểm c khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

hưởng đến việc tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay hoặc việc nhận biết cảng hàng không, sân bay;

k) Nuôi, thả chim, gia súc, gia cầm trong khu vực cảng hàng không, sân bay;

l) Can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng;

m) Đưa vũ khí, chất cháy, chất nổ, các vật phẩm nguy hiểm khác lên tàu bay, vào cảng hàng không, sân bay và các khu vực hạn chế khác trái quy định;

n) 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, sân bay; làm hư hại các ký hiệu, thiết bị nhận biết cảng hàng không, sân bay;

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

p) Cạnh tranh không lành mạnh và các hành vi hạn chế cạnh tranh bị cấm khác.

2. Quy định tại điểm c và điểm đ khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Chương II
TÀU BAY

Mục 1
QUỐC TỊCH TÀU BAY

Điều 13. Đăng ký quốc tịch tàu bay

1. 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, tàu lượn, khí cầu và các thiết bị bay khác, trừ thiết bị được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí phản lại từ bề mặt trái đất.

2. Tàu bay đăng ký mang quốc tịch Việt Nam phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Chưa có quốc tịch của bất kỳ quốc gia nào hoặc đã xóa quốc tịch nước ngoài;

b) Có giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu tàu bay;

c) Phù hợp tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định hoặc công nhận.

3. Tàu bay đang trong giai đoạn chế tạo, lắp ráp hoặc thử nghiệm tại Việt Nam được tạm thời đăng ký mang quốc tịch Việt Nam nếu đáp ứng điều kiện quy định tại điểm b và điểm c khoản 2 Điều này.

4. Tàu bay thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam và do tổ chức, cá nhân Việt Nam khai thác phải đăng ký mang quốc tịch Việt Nam, trong trường hợp là cá nhân thì cá nhân phải thường trú tại Việt Nam.

5. Tàu bay thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê không có tổ bay, thuê mua được đăng ký mang quốc tịch Việt Nam theo quy định của Chính phủ.

6. Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam được mở công khai và ghi các thông tin về đăng ký quốc tịch tàu bay. Tổ chức, cá nhân có quyền yêu cầu được cấp trích lục hoặc bản sao từ Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam và phải nộp lệ phí.

7. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam từ thời điểm ghi vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam. Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay.

8. Người đề nghị đăng ký tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải nộp lệ phí.

Điều 14. Xóa đăng ký quốc tịch tàu bay

Tàu bay bị xóa đăng ký quốc tịch Việt Nam trong các trường hợp sau đây:

1. Bị tuyên bố mất tích theo quy định tại khoản 3 Điều 103 của Luật này;

2. Hư hỏng nặng không còn khả năng sửa chữa, phục hồi;

3. Không còn đáp ứng điều kiện quy định tại khoản 2 Điều 13 của Luật này;

4.[14] Theo đề nghị của người đăng ký tàu bay, chủ sở hữu tàu bay, người nhận giao dịch bảo đảm, người cho thuê hoặc người bán tàu bay có điều kiện.

Điều 15. Dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký của tàu bay

Khi hoạt động, tàu bay phải được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch, dấu hiệu đăng ký phù hợp với pháp luật của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay.

Điều 16. Quy định chi tiết về quốc tịch tàu bay

Trình tự, thủ tục đăng ký, xóa đăng ký quốc tịch Việt Nam của tàu bay do Chính phủ quy định.

Mục 2
TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

Điều 17. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay

[14] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 6 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

1. Tàu bay chỉ được phép khai thác trong vùng trời Việt Nam khi có Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận.

2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được cấp khi tàu bay có đủ các điều kiện sau đây:

a) Tàu bay phù hợp với Giấy chứng nhận loại tương ứng;

b) Có đầy đủ trang bị, thiết bị bảo đảm an toàn;

c) Được khai thác, bảo dưỡng theo đúng chế độ quy định;

d) Ở trạng thái phù hợp với mục đích khai thác dự kiến.

3. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phải nộp lệ phí.

4. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay mang quốc tịch nước ngoài được công nhận với điều kiện việc cấp giấy chứng nhận đó phù hợp với tiêu chuẩn mà Việt Nam quy định hoặc công nhận.

Điều 18. Giấy chứng nhận loại

1. Giấy chứng nhận loại được cấp hoặc công nhận nếu thiết kế của tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay đáp ứng tiêu chuẩn đủ điều kiện bay mà Việt Nam quy định hoặc được công nhận.

2. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận loại phải nộp lệ phí.

3. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam phải phù hợp với Giấy chứng nhận loại tương ứng do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận.

Điều 19. Điều kiện nhập khẩu, xuất khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và phụ tùng tàu bay

1. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi xuất khẩu phải được Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay xuất khẩu phải nộp lệ phí.

2. Việc xuất khẩu, nhập khẩu tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và phụ tùng tàu bay phải bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, an ninh quốc gia, phù hợp với nhu cầu khai thác kinh doanh.

Tuổi tàu bay đã qua sử dụng nhập khẩu vào Việt Nam do Chính phủ quy định.

3. Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và phụ tùng tàu bay nhập khẩu với mục đích làm đồ dùng học tập và các mục đích phi hàng không khác không được sử dụng vào hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 20. Thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay[15]

1. Việc thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay tại Việt Nam phải bảo đảm tuân thủ tiêu chuẩn do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành hoặc công nhận.

2. Cơ sở thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay tại Việt Nam phải có giấy phép do Bộ Giao thông vận tải cấp. Người đề nghị cấp giấy phép phải nộp lệ phí.

3. Tàu bay mang quốc tịch Việt Nam, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam chỉ được bảo dưỡng tại cơ sở bảo dưỡng và theo chương trình bảo dưỡng đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt.

4. Tổ chức, cá nhân nghiên cứu chế tạo tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay khi thử nghiệm thực tế tính năng bay của tàu bay phải báo cáo và tuân thủ theo quy định của Bộ Quốc phòng.

Điều 21. Quy định chi tiết về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay[16]

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay; thủ tục cấp, công nhận Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, Giấy chứng nhận loại; tiêu chuẩn, thủ tục cấp giấy phép cho các cơ sở thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị tàu bay, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay; tiêu chuẩn, thủ tục cấp giấy phép cho các cơ sở thiết kế, sản xuất, sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay và trang bị, thiết bị của tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ.

Tàu bay không người lái là thiết bị bay mà việc điều khiển, duy trì hoạt động của chuyến bay không cần có sự tham gia điều khiển trực tiếp của người lái trên thiết bị bay đó.

---

[15] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 7 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[16] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 8 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Phương tiện bay siêu nhẹ bao gồm các loại khí cầu và mô hình bay.

Khí cầu là thiết bị bay mà lực nâng được tạo bởi chất khí chứa trong vỏ bọc của nó, bao gồm khí cầu bay có người điều khiển và khí cầu bay không có người điều khiển.

Mô hình bay bao gồm các loại tàu lượn được mô phỏng theo hình dáng, kiểu cách các loại máy bay, được gắn động cơ, được điều khiển bằng vô tuyến hoặc chương trình lập sẵn; các loại dù bay và diều bay có hoặc không có người điều khiển, trừ các loại diều bay dân gian.

Mục 3
KHAI THÁC TÀU BAY

Điều 22. Người khai thác tàu bay

1. Người khai thác tàu bay là tổ chức, cá nhân tham gia khai thác tàu bay.

2. Người khai thác tàu bay là tổ chức được khai thác tàu bay vì mục đích thương mại khi được Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.

Người khai thác tàu bay là cá nhân không được phép khai thác tàu bay vì mục đích thương mại.

Điều 23. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay

1. Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay được cấp cho tổ chức để chứng nhận việc đáp ứng điều kiện khai thác an toàn đối với loại tàu bay và loại hình khai thác quy định.

2. Tổ chức được cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có tổ chức bộ máy khai thác; phương thức điều hành và giám sát khai thác tàu bay phù hợp;

b) Có đội ngũ nhân viên được đào tạo và có giấy phép, chứng chỉ phù hợp;

c) Có chương trình huấn luyện nghiệp vụ, chương trình bảo dưỡng tàu bay phù hợp với tính chất và quy mô khai thác;

d) Có tàu bay, trang bị, thiết bị bảo đảm khai thác an toàn;

đ) Có đầy đủ tài liệu hướng dẫn khai thác.

3. Tổ chức đề nghị cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phải nộp lệ phí.

Điều 24. Trách nhiệm của người khai thác tàu bay

1. Duy trì hệ thống quản lý đủ khả năng kiểm tra và giám sát khai thác tàu bay an toàn.

2. Thực hiện quy định của tài liệu hướng dẫn khai thác.

3. Bảo đảm các phương tiện và dịch vụ mặt đất để khai thác tàu bay an toàn.

4. Bảo đảm mỗi tàu bay khi khai thác có đủ thành viên tổ bay được huấn luyện thành thạo cho các loại hình khai thác.

5. Tuân thủ các yêu cầu về bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay.

6. Thực hiện đúng quy định trong Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, kể cả trong trường hợp sử dụng dịch vụ và nhân lực theo hợp đồng hỗ trợ khai thác, bảo dưỡng tàu bay.

7. Tuân thủ các quy định khác về khai thác tàu bay.

Điều 25. Giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay

1. Khi khai thác, tàu bay mang quốc tịch Việt Nam phải có các giấy tờ, tài liệu sau đây:

a) Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay;

b) Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

c) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay;

d) Giấy phép, chứng chỉ phù hợp của thành viên tổ bay;

đ) Nhật ký bay;

e) Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay, nếu được lắp đặt;

g) Tài liệu hướng dẫn bay dành cho tổ lái;

h) Danh sách hành khách trong trường hợp vận chuyển hành khách;

i) Bản kê khai hàng hóa trong trường hợp vận chuyển hàng hóa;

k) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự;

l) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay.

2. Giấy tờ, tài liệu quy định tại khoản 1 Điều này phải là bản chính, trừ Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.

3. Giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay mang quốc tịch nước ngoài thực hiện các chuyến bay đến và đi từ Việt Nam phải phù hợp với quy định của pháp luật quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay.

Điều 26. Yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay và động cơ tàu bay

Tàu bay khi khai thác phải tuân thủ các yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tàu bay và động cơ tàu bay.

Điều 27. Quy định chi tiết về khai thác tàu bay[17]

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về khai thác tàu bay, điều kiện, thủ tục và trình tự cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay; yêu cầu bảo vệ môi trường đối với tàu bay và động cơ tàu bay, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định về khai thác tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ.

Mục 4
QUYỀN ĐỐI VỚI TÀU BAY

Điều 28. Các quyền đối với tàu bay

1.[18] Các quyền đối với tàu bay bao gồm:

a) Quyền sở hữu tàu bay;

b) Quyền chiếm hữu tàu bay bằng việc thuê mua, thuê có thời hạn từ sáu tháng trở lên;

c) Thế chấp, cầm cố tàu bay;

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

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

Điều 29. Đăng ký các quyền đối với tàu bay

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam có các quyền đối với tàu bay quy định tại khoản 1 Điều 28 của Luật này phải đăng ký các quyền đó theo quy định của Chính phủ.

---

[17] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 9 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[18] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 10 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Người đề nghị đăng ký các quyền đối với tàu bay phải nộp lệ phí.

3. Các vấn đề liên quan đến 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 quy định tại khoản 1 Điều này có hiệu lực từ thời điểm được cơ quan đăng ký ghi vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam.

4. Việc chuyển đăng ký các quyền đối với tàu bay từ Việt Nam ra nước ngoài phải được sự đồng ý của những người có các quyền đó, trừ trường hợp tàu bay bị bán để thi hành bản án, quyết định của Toà án hoặc quyết định của Trọng tài đã có hiệu lực pháp luật.

Điều 30. Chuyển quyền sở hữu tàu bay

1. Việc chuyển quyền sở hữu tàu bay phải được lập thành văn bản và có hiệu lực từ thời điểm được ghi vào Sổ đăng bạ tàu bay Việt Nam.

2. Việc chuyển quyền sở hữu tàu bay không làm mất quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay, trừ trường hợp tàu bay bị bán để thi hành bản án, quyết định của Tòa án hoặc quyết định của Trọng tài đã có hiệu lực pháp luật.

Điều 31. Doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý, khai thác tàu bay

Doanh nghiệp nhà nước được giao quản lý, khai thác tàu bay thuộc sở hữu nhà nước có quyền, nghĩa vụ như chủ sở hữu tàu bay theo quy định của Luật này và pháp luật về doanh nghiệp.

Điều 32. Thế chấp tàu bay

1. Người thế chấp tàu bay giữ bản chính Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay của tàu bay thế chấp.

2. Thế chấp tàu bay thuộc sở hữu chung phải được sự đồng ý bằng văn bản của tất cả các đồng chủ sở hữu, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

3. Trong trường hợp một tàu bay là tài sản thế chấp cho nhiều chủ nợ thì thứ tự thế chấp được xác định theo thời gian đăng ký thế chấp.

4. Sau khi các khoản nợ ưu tiên đã được thanh toán, những chủ nợ đã được đăng ký thế chấp được trả nợ theo thứ tự đăng ký.

5. Tàu bay đang thế chấp không được chuyển quyền sở hữu, trừ trường hợp có sự đồng ý của người nhận thế chấp.

6. Đăng ký thế chấp tàu bay bị xóa trong các trường hợp sau đây:

a) Nghĩa vụ được bảo đảm đã chấm dứt;

b) Hợp đồng thế chấp tàu bay bị hủy bỏ;

c) Tàu bay là tài sản thế chấp đã được xử lý;

d) Có bản án, quyết định của Tòa án hoặc quyết định của Trọng tài đã có hiệu lực pháp luật về việc hủy bỏ thế chấp tàu bay hoặc tuyên bố hợp đồng thế chấp tàu bay vô hiệu;

đ) Theo đề nghị của người nhận thế chấp tàu bay.

7. Trong trường hợp tàu bay thế chấp bị mất tích hoặc hư hỏng đã được bảo hiểm thì người nhận thế chấp đã đăng ký thế chấp được hưởng số tiền bảo hiểm đó.

Điều 33. 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 chín mươi 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 đăng ký quyền ưu tiên thanh toán tại khoản 1 Điều này theo quy định của Chính phủ; người yêu cầu đăng ký quyền ưu tiên thanh toán từ việc cứu hộ, gìn giữ tàu bay phải nộp lệ phí.

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

a) Tổ chức, cá nhân thực hiện việc cứu hộ, giữ gìn tàu bay đã đăng ký quyền ưu tiên thanh toán tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay;

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 34. Các khoản nợ ưu tiên

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.

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.

Mục 5
THUÊ, CHO THUÊ TÀU BAY

Điều 35. Hình thức thuê, cho thuê tàu bay

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam được thuê, cho thuê tàu bay để thực hiện vận chuyển hàng không và các hoạt động hàng không dân dụng khác.

2. Thuê, cho thuê tàu bay bao gồm các hình thức sau đây:

a) Thuê, cho thuê tàu bay có tổ bay;

b) Thuê, cho thuê tàu bay không có tổ bay.

3. Hợp đồng thuê, cho thuê tàu bay phải được lập thành văn bản.

Điều 36. Thuê, cho thuê tàu bay có tổ bay

1. Trong trường hợp thuê, cho thuê tàu bay có tổ bay, tàu bay được khai thác theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của bên cho thuê.

2. Bên cho thuê chịu trách nhiệm bảo đảm thực hiện tiêu chuẩn an toàn về bảo dưỡng, khai thác tàu bay.

Điều 37. Thuê, cho thuê tàu bay không có tổ bay

1. Trong trường hợp thuê, cho thuê tàu bay không có tổ bay, tàu bay được khai thác theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của bên thuê.

2. Bên thuê chịu trách nhiệm bảo đảm thực hiện tiêu chuẩn an toàn về bảo dưỡng, khai thác tàu bay.

3. Trường hợp tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê tàu bay không có tổ bay của nước ngoài, nếu phát sinh những yêu cầu đặc biệt của bên thuê về phương tiện, thiết bị trên tàu bay, thiết bị liên lạc và dẫn đường thì phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận.

Điều 38. Yêu cầu đối với thuê tàu bay

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

Điều 39. Chấp thuận việc thuê, cho thuê tàu bay giữa tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài

1. Việc thuê, cho thuê tàu bay giữa tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài phải được Bộ Giao thông vận tải chấp thuận bằng văn bản sau khi xem xét các nội dung sau đây:

a) Hình thức thuê;

b) Tư cách pháp lý của các bên tham gia hợp đồng thuê tàu bay;

c) Thời hạn thuê;

d) Số lượng, loại và tuổi tàu bay thuê;

đ) Quốc tịch tàu bay;

e) Giấy chứng nhận liên quan đến tàu bay;

g) Thỏa thuận 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;

h) Tổ chức chịu trách nhiệm khai thác, bảo dưỡng tàu bay theo Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay.

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê, cho thuê tàu bay phải cung cấp bản sao hợp đồng thuê, cho thuê và các tài liệu có liên quan theo yêu cầu để xem xét chấp thuận; Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm trả lời trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ các tài liệu này.

3. Thủ tục chấp thuận quy định tại khoản 1 Điều này không áp dụng đối với việc thuê tàu bay có thời hạn không quá bảy ngày liên tục trong các trường hợp sau đây:

a) Thay thế tàu bay khác làm nhiệm vụ chuyên cơ hoặc bị trưng dụng vào các mục đích công vụ nhà nước khác;

b) Thay thế tàu bay bị tai nạn, sự cố kỹ thuật;

c) Thay thế tàu bay không khai thác được vì lý do bất khả kháng.

Tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê tàu bay quy định tại khoản này phải thông báo bằng văn bản cho Bộ Giao thông vận tải về việc bên cho thuê có Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay phù hợp.

4. Tổ chức, cá nhân Việt Nam có nghĩa vụ thanh lý hợp đồng, tái xuất tàu bay thuê hoặc đưa tàu bay cho thuê về Việt Nam trong trường hợp hợp đồng hết hiệu lực, Giấy phép tạm nhập khẩu tàu bay thuê hoặc Giấy phép tạm xuất khẩu tàu bay cho thuê hết hiệu lực hoặc theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 40. Chuyển giao nghĩa vụ giữa quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay và quốc gia của người khai thác tàu bay

1. Trong trường hợp thuê, cho thuê tàu bay giữa tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài thì Bộ Giao thông vận tải thỏa thuận với cơ quan có thẩm quyền của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay hoặc của quốc gia của người khai thác tàu bay có liên quan để 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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Quốc gia của người khai thác tàu bay là quốc gia nơi người khai thác tàu bay có trụ sở chính nếu người khai thác là tổ chức hoặc nơi thường trú nếu người khai thác là cá nhân.

2. Thỏa thuận quy định tại khoản 1 Điều này bao gồm một phần hoặc toàn bộ nghĩa vụ liên quan đến việc thực hiện:

a) Quy định về bảo đảm hoạt động bay;

b) Quy định về Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

c) Yêu cầu đối với thành viên tổ bay;

d) Quy định liên quan đến lắp đặt và sử dụng thiết bị vô tuyến điện trên tàu bay.

Mục 6
ĐÌNH CHỈ THỰC HIỆN CHUYẾN BAY, TẠM GIỮ, BẮT GIỮ TÀU BAY

Điều 41. Đình chỉ thực hiện chuyến bay

1. Tàu bay chưa khởi hành bị đình chỉ thực hiện chuyến bay khi xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

a) Xuất hiện tình huống cấp thiết phục vụ nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền, an ninh quốc gia hoặc phát hiện tàu bay có dấu hiệu vi phạm các quy định về bảo đảm quốc phòng, an ninh;

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

c) Phát hiện chuyến bay có dấu hiệu bị uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không;

d) Các trường hợp khác theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Trong trường hợp quy định tại các điểm a, b và c khoản 1 Điều này, Giám đốc Cảng vụ hàng không hoặc Thanh tra hàng không lập biên bản và ra quyết định đình chỉ thực hiện chuyến bay. Quyết định đình chỉ thực hiện chuyến bay có hiệu lực ngay và phải được gửi cho người chỉ huy tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và các cơ quan, tổ chức hữu quan.

3. Các cơ quan khác có thẩm quyền ra quyết định đình chỉ thực hiện chuyến bay thì quyết định đó có hiệu lực ngay. Quyết định đình chỉ thực hiện chuyến bay phải được gửi ngay sau đó cho Cảng vụ hàng không nơi tàu bay dự định khởi hành.

4. 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 hoặc người ra quyết định làm rõ lý do đình chỉ.

5. Tàu bay bị đình chỉ thực hiện chuyến bay được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi không còn các căn cứ quy định tại khoản 1 Điều này và được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định cho phép tiếp tục thực hiện chuyến bay.

Điều 42. Yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Tàu bay đang bay trong lãnh thổ Việt Nam có thể bị yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay 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 có thẩm quyền.

2. Trường hợp phát hiện chuyến bay có dấu hiệu bị uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không, Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền quyết định yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; quyết định này có hiệu lực ngay.

3. Các cơ quan khác có thẩm quyền ra quyết định yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay thì quyết định này có hiệu lực ngay. Quyết định yêu cầu tàu bay hạ cánh phải được gửi ngay sau đó cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu và Cảng vụ hàng không có liên quan.

4. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có liên quan có trách nhiệm yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo quyết định của Giám đốc Cảng vụ hàng không và cơ quan khác có thẩm quyền. Trường hợp vì lý do an toàn của chuyến bay, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có quyền không thực hiện yêu cầu tàu bay đang bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay và phải báo cáo cho cơ quan ra quyết định yêu cầu tàu bay hạ cánh.

5. Tàu bay bị yêu cầu hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được tiếp tục thực hiện chuyến bay sau khi không còn căn cứ quy định tại khoản 1 Điều này và được cơ quan nhà nước có thẩm quyền quyết định cho phép tiếp tục thực hiện chuyến bay.

Điều 43. Tạm giữ tàu bay

1. Tàu bay có thể bị tạm giữ khi xảy ra các trường hợp sau đây:

a) Vi phạm chủ quyền và an ninh quốc gia của Việt Nam;

b) Không khắc phục các vi phạm quy định tại điểm b khoản 1 Điều 41 của Luật này hoặc không chấp hành các biện pháp xử lý vi phạm;

c) Thực hiện hành vi bị cấm liên quan đến hoạt động bay, khai thác tàu bay và vận chuyển hàng không;

d) Vi phạm các quy định của pháp luật liên quan đến tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa chuyên chở trong tàu bay;

đ) Các trường hợp khác theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Trong trường hợp phát hiện hành vi vi phạm quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 1 Điều này, Giám đốc Cảng vụ hàng không hoặc Thanh tra hàng không có quyền tạm giữ tàu bay. Quyết định tạm giữ tàu bay có hiệu lực ngay và phải được gửi cho người chỉ huy tàu bay, người khai thác tàu bay và các cơ quan, tổ chức hữu quan.

3. Các cơ quan khác có thẩm quyền ra quyết định tạm giữ tàu bay thì quyết định đó có hiệu lực ngay. Quyết định tạm giữ tàu bay phải được gửi ngay sau đó cho Cảng vụ hàng không nơi tàu bay dự định khởi hành.

4. Việc tạm giữ tàu bay được chấm dứt khi các hành vi vi phạm đã được xử lý theo quy định của pháp luật hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu tạm giữ tàu bay đề nghị chấm dứt tạm giữ.

Điều 44. Bắt giữ tàu bay

1. Bắt giữ tàu bay là biện pháp mà Tòa án 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 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 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi tàu bay hạ cánh quyết định bắt giữ tàu bay 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 hoặc 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 theo quy định của Luật này.

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

4. Trong 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 45. Khám xét tàu bay

1. Giám đốc Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền có quyền quyết định khám xét tàu bay trong các trường hợp sau đây:

a) Phát hiện có dấu hiệu vi phạm chủ quyền, an ninh quốc gia, an ninh hàng không, an toàn hàng không;

b) Thành viên tổ bay, hành khách hoặc việc chuyên chở hành lý, hàng hóa, bưu gửi[19] và các vật phẩm khác trong tàu bay vi phạm các quy định về xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch.

2. Người quyết định khám xét tàu bay có trách nhiệm thông báo cho người chỉ huy tàu bay và các cơ quan, tổ chức có liên quan trước khi khám xét.

3. Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền phải thông báo cho Giám đốc Cảng vụ hàng không về quyết định khám xét tàu bay để phối hợp thực hiện.

Điều 46. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển

Tổ chức, cá nhân quyết định đình chỉ việc thực hiện chuyến bay, yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay, tạm giữ, yêu cầu tạm giữ, yêu cầu bắt giữ tàu bay hoặc khám xét tàu bay trái pháp luật thì phải bồi thường thiệt hại gây ra cho người khai thác tàu bay hoặc người vận chuyển.

Chương III
CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Mục 1
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 47. Cảng hàng không, sân bay

---

[19] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

1. Cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không.

Cảng hàng không được phân thành các loại sau đây:

a) Cảng hàng không quốc tế là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển quốc tế và vận chuyển nội địa;

b) Cảng hàng không nội địa là cảng hàng không phục vụ cho vận chuyển nội địa.

2. Sân bay là khu vực xác định được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển. Sân bay chỉ phục vụ mục đích khai thác hàng không chung hoặc mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[20] mà không phải vận chuyển công cộng là sân bay chuyên dùng.

Điều 48. Khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay

1. Cảng hàng không, sân bay có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng và dân cư trong khu vực đó.

2. Giới hạn khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay là tám kilômét tính từ ranh giới cảng hàng không, sân bay trở ra.

3. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

Điều 49. Mở, đóng cảng hàng không, sân bay

1. Mở, đóng cảng hàng không, sân bay là việc cho phép, không cho phép hoạt động của cảng hàng không, sân bay theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

2. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc mở cảng hàng không, sân bay theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay; đóng cảng hàng không,

---

[20] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

sân bay vì lý do bảo đảm an ninh, quốc phòng hoặc các lý do đặc biệt ảnh hưởng đến kinh tế - xã hội.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc tạm thời đóng cảng hàng không, sân bay trong các trường hợp sau đây:

a) Cải tạo, mở rộng, sửa chữa cảng hàng không, sân bay có khả năng gây mất an toàn cho hoạt động bay;

b) Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay bị thu hồi;

c) Thiên tai, dịch bệnh, ô nhiễm môi trường, tai nạn tàu bay và các tình huống bất thường khác uy hiếp đến an toàn hàng không, an ninh hàng không.

4. Vì sự cố đột xuất, để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, Giám đốc Cảng vụ hàng không quyết định tạm thời đóng cảng hàng không, sân bay không quá hai mươi bốn giờ và báo cáo ngay Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

5. Cảng hàng không, sân bay được mở lại sau khi các lý do quy định tại các khoản 2, 3 và 4 Điều này đã chấm dứt.

6.[21] Bộ Quốc phòng quyết định mở, đóng sân bay chuyên dùng sau khi thống nhất với Bộ Giao thông vận tải.

Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng.

Điều 50. Đăng ký cảng hàng không, sân bay

1. Cảng hàng không, sân bay phải được đăng ký vào Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay.

2. Điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Có giấy tờ chứng minh sự tạo lập hợp pháp cảng hàng không, sân bay;

b) Phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay đã được phê duyệt;

c) Có kết cấu hạ tầng phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định hoặc công nhận.

3. Bộ Giao thông vận tải thực hiện việc đăng ký và cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay.

---

[21] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 11 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

4.[22] Chủ sở hữu hoặc tổ chức được giao quản lý cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay.

Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay phải nộp lệ phí.

Điều 51. Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay

1. Sau khi cảng hàng không, sân bay được đăng ký theo quy định tại Điều 50 của Luật này, người khai thác cảng hàng không, sân bay được cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Đáp ứng yêu cầu về tổ chức, trang bị, thiết bị và các yếu tố cần thiết khác để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không;

b) Bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

2. Cảng hàng không, sân bay chỉ được khai thác sau khi Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay phải nộp lệ phí.

4. Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:

a) Cảng hàng không, sân bay không đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Cảng hàng không, sân bay không được khai thác hoặc ngừng khai thác trong thời hạn mười hai tháng liên tục;

c) Các trường hợp khác theo quyết định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5. Tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thực hiện đúng các điều kiện quy định trong Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay.

Điều 52. Đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng

1. Cảng hàng không, sân bay đang xây dựng được đăng ký tạm thời vào Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay kể từ thời điểm khởi công xây dựng.

---

[22] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 12 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Điều kiện để được cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng bao gồm:

a) Có giấy tờ hợp pháp về quyền sử dụng đất và việc xây dựng cảng hàng không, sân bay;

b) Phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay đã được phê duyệt;

c) Có phương án xây dựng kết cấu hạ tầng phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định hoặc công nhận.

3. Bộ Giao thông vận tải thực hiện việc đăng ký và cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng.

4. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng phải nộp lệ phí.

Điều 53. Điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay

1. Điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay là việc quản lý, phân bổ giờ cất cánh, hạ cánh của chuyến bay thực hiện vận chuyển hàng không thường lệ tại cảng hàng không, sân bay được công bố.

2. Bộ Giao thông vận tải thực hiện việc điều phối giờ cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay theo các nguyên tắc sau đây:

a) Trong phạm vi giới hạn khai thác của cảng hàng không, sân bay;

b) Bảo đảm công khai, minh bạch và không phân biệt đối xử;

c) Thuận lợi và hiệu quả;

d) Phù hợp với thông lệ quốc tế.

Điều 54. Bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay

1. Tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay phải thực hiện quy định về bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay.

2. Việc khai thác tàu bay, cảng hàng không, sân bay, trang bị, thiết bị bảo đảm hoạt động bay và các trang bị, thiết bị kỹ thuật mặt đất khác, việc cung ứng dịch vụ tại cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng tiêu chuẩn về tiếng ồn, khí thải và các tiêu chuẩn khác về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

Điều 55. Quy định chi tiết việc mở, đóng cảng hàng không, sân bay và quản lý hoạt động tại cảng hàng không, sân bay, khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay

1. Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng cảng hàng không, sân bay và quản lý hoạt động tại cảng hàng không, sân bay, quản lý khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, sử dụng sân bay dùng chung dân dụng và quân sự.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết việc lập Sổ đăng bạ cảng hàng không, sân bay; thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay; thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký cảng hàng không, sân bay đang xây dựng; tiêu chuẩn kỹ thuật cảng hàng không, sân bay, khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thủ tục cấp Giấy chứng nhận khai thác cảng hàng không, sân bay và yêu cầu về bảo vệ môi trường đối với tổ chức, cá nhân hoạt động tại cảng hàng không, sân bay.

Mục 2
QUY HOẠCH, ĐẦU TƯ XÂY DỰNG CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 56. Quy hoạch cảng hàng không, sân bay

1. Quy hoạch cảng hàng không, sân bay phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, nhiệm vụ quốc phòng, an ninh, quy hoạch phát triển giao thông vận tải, các ngành khác, địa phương và xu thế phát triển hàng không dân dụng quốc tế.

2.[23] Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với cơ quan liên quan lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, trừ sân bay chuyên dùng.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay toàn quốc, trừ sân bay chuyên dùng.

3. Các ngành, địa phương khi lập quy hoạch hoặc lập dự án đầu tư xây dựng công trình có ảnh hưởng đến quy hoạch cảng hàng không, sân bay phải có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

---

[23] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 13 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 57.[24] ***(được bãi bỏ)***

Điều 58. Đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay

1. Việc đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay mới hoặc đầu tư xây dựng các hạng mục công trình trong cảng hàng không, sân bay hiện có phải phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay và quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài được đầu tư xây dựng cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng.

3.[25] Bộ Giao thông vận tải quản lý, giám sát việc đầu tư xây dựng, bảo trì, sửa chữa, duy trì đủ điều kiện khai thác cảng hàng không, sân bay.

Bộ Xây dựng trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan thực hiện quản lý chất lượng xây dựng công trình dân dụng tại cảng hàng không, sân bay.

Mục 3
QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 59. Cảng vụ hàng không

1.[26] Cảng vụ hàng không là cơ quan trực thuộc Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng, thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật.

2. Giám đốc Cảng vụ hàng không là người đứng đầu Cảng vụ hàng không.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng không.

---

[24] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 2 Điều 211 của Luật Đất đai số 45/2013/QH13, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2014.

[25] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 14 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[26] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 15 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 60. Nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ hàng không

1. Quản lý toàn bộ diện tích đất cảng hàng không, sân bay được giao để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng cảng hàng không, sân bay; tổ chức thực hiện và quản lý việc xây dựng các công trình trên mặt đất, mặt nước, dưới lòng đất tại cảng hàng không, sân bay theo đúng quy hoạch và dự án đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

2. Kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các quy định về:

a) Việc thực hiện quy hoạch và kế hoạch phát triển cảng hàng không, sân bay;

b) Tiêu chuẩn an toàn hàng không, an ninh hàng không tại cảng hàng không, sân bay và trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;

c) Trật tự công cộng, bảo vệ môi trường tại cảng hàng không, sân bay;

d) Khai thác vận chuyển hàng không tại cảng hàng không, sân bay;

đ) Khai thác cảng hàng không, sân bay, trang bị, thiết bị kỹ thuật cảng hàng không, sân bay;

e) Cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay;

g) Sử dụng đất cảng hàng không, sân bay.

3. Phối hợp với doanh nghiệp cảng hàng không thực hiện phương án khẩn nguy, cứu nạn, xử lý sự cố và tai nạn tàu bay xảy ra trong khu vực cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

4. Quyết định đóng tạm thời cảng hàng không, sân bay.

5. Đình chỉ việc xây dựng, cải tạo công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực cảng hàng không, sân bay; kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền đình chỉ việc xây dựng, cải tạo công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay vi phạm quy hoạch cảng hàng không, sân bay, quy định về quản lý chướng ngại vật, gây uy hiếp an toàn cho hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay.

6. Xử lý hành vi vi phạm pháp luật theo thẩm quyền.

7. Chuyển giao hoặc phối hợp với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để giải quyết vụ việc phát sinh tại cảng hàng không, sân bay.

8. Đình chỉ thực hiện chuyến bay; yêu cầu tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay; khám xét, tạm giữ tàu bay; thực hiện lệnh bắt giữ tàu bay; đình chỉ hoạt động của thành viên tổ bay không đáp ứng yêu cầu về an toàn hàng không, an ninh hàng không.

9. Thu, quản lý, sử dụng phí, lệ phí tại cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật về phí, lệ phí.

10. Quản lý tài sản được Nhà nước giao.

11. Chủ trì việc sắp xếp vị trí làm việc của các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 61. Hoạt động quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay

1. Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác tại cảng hàng không, sân bay 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 và hoạt động bình thường của cảng hàng không, sân bay.

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

3. Trong trường hợp các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tại cảng hàng không, sân bay không thống nhất cách giải quyết vấn đề phát sinh, Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về quyết định đó.

4. Trong trường hợp cảng hàng không, sân bay bị 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, sân bay để áp dụng các biện pháp thích hợp ngăn ngừa lây lan dịch bệnh và dập tắt dịch bệnh theo sự chỉ đạo chuyên môn của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

5. Các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay được bố trí nơi làm việc thích hợp.

Mục 4
KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 62. Tổ chức, cá nhân kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay

1. Tổ chức, cá nhân kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay bao gồm:

a) Doanh nghiệp cảng hàng không;

b) Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không;

c) Tổ chức, cá nhân cung cấp dịch vụ khác.

2. Việc thành lập và hoạt động của tổ chức kinh doanh, hoạt động của cá nhân kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về doanh nghiệp, thương mại.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục cấp giấy phép kinh doanh cảng hàng không, cung cấp dịch vụ hàng không.

3. Tổ chức, cá nhân kinh doanh tại cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm:

a) Thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không;

b) Chấp hành và tạo điều kiện thuận lợi cho Cảng vụ hàng không kiểm tra các hoạt động khai thác và cung cấp dịch vụ.

Điều 63. Doanh nghiệp cảng hàng không

1. Doanh nghiệp cảng hàng không là doanh nghiệp kinh doanh có điều kiện tổ chức khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Doanh nghiệp được Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh cảng hàng không khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh;

b) Có tổ chức bộ máy và nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp, đáp ứng yêu cầu về chuyên môn, khai thác cảng hàng không, sân bay;

c) Đáp ứng điều kiện về vốn theo quy định của Chính phủ;

d) Có phương án về trang bị, thiết bị và các điều kiện cần thiết khác để bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.

3. Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh cảng hàng không phải nộp lệ phí.

Điều 64. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cảng hàng không

1. Quản lý, tổ chức khai thác kết cấu hạ tầng, trang bị, thiết bị của cảng hàng không, sân bay.

2. Lập kế hoạch đầu tư phát triển, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, sân bay theo quy hoạch đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và phù hợp với nhu cầu phát triển, phù hợp với việc khai thác cảng hàng không, sân bay.

3. Tổ chức cung cấp dịch vụ bảo đảm an ninh hàng không, an toàn hàng không, dịch vụ hàng không và các dịch vụ công cộng khác tại cảng hàng không, sân bay.

4. Báo cáo định kỳ hoặc theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền các số liệu về kế hoạch và kết quả sản xuất kinh doanh hằng năm, dài hạn và các số liệu thống kê về khai thác cảng hàng không, sân bay.

5. Bố trí nơi làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay theo yêu cầu của Cảng vụ hàng không.

6. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.

Điều 65. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

1. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay là doanh nghiệp kinh doanh có điều kiện, có mục đích hoạt động là cung cấp các dịch vụ liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không tại cảng hàng không, sân bay và phải được Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không trên cơ sở quy hoạch phát triển cảng hàng không, sân bay.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không được cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh;

b) Có tổ chức bộ máy bảo đảm việc cung ứng các dịch vụ liên quan trực tiếp đến hoạt động hàng không tại cảng hàng không, sân bay và nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp, đáp ứng yêu cầu về chuyên môn, khai thác tại cảng hàng không, sân bay;

c) Có trang bị, thiết bị và các điều kiện cần thiết khác để bảo đảm phục vụ an toàn hàng không, an ninh hàng không;

d) Đáp ứng điều kiện về vốn theo quy định của Chính phủ.

3. Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy phép cung cấp dịch vụ hàng không phải nộp lệ phí.

4. Danh mục dịch vụ hàng không do Chính phủ quy định.

Điều 66. Trách nhiệm của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không

1. Cung cấp các dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay theo hợp đồng giao kết với doanh nghiệp cảng hàng không và thực hiện các quy định về khai thác cảng hàng không, sân bay.

2. Tổ chức phục vụ khách hàng của cảng hàng không, sân bay bảo đảm chất lượng, văn minh, lịch sự, chu đáo.

Điều 67. Quyền lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay

Doanh nghiệp vận chuyển hàng không có quyền tự do lựa chọn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, trừ trường hợp vì lý do an toàn hàng không, an ninh hàng không.

Chương IV
NHÂN VIÊN HÀNG KHÔNG

Mục 1
QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 68. Nhân viên hàng không

1. Nhân viên hàng không là những người hoạt động liên quan trực tiếp đến bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác tàu bay, vận chuyển hàng không, hoạt động bay, có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận.

2. Nhân viên hàng không phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động.

3. Nhân viên hàng không được hưởng các quyền lợi và có nghĩa vụ thực hiện các điều khoản ghi trong hợp đồng lao động và pháp luật về lao động.

Điều 69. Giấy phép, chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không

1. Nhân viên hàng không khi thực hiện nhiệm vụ phải mang theo giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp do Bộ Giao thông vận tải cấp hoặc công nhận.

2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, thành viên tổ lái, tiếp viên hàng không, kiểm soát viên không lưu phải mang theo giấy chứng nhận đủ điều kiện về sức khỏe do cơ sở y tế có thẩm quyền cấp.

3. Nhân viên hàng không chỉ được cấp giấy phép, chứng chỉ chuyên môn nếu được đào tạo tại cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ được Bộ Giao thông vận tải cho phép hoặc công nhận.

4. Người đề nghị cấp giấy phép, chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không phải nộp lệ phí.

Điều 70. Quy định chi tiết về nhân viên hàng không, cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ và cơ sở y tế giám định sức khỏe

1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về:

a) Chế độ lao động, kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không; đối với quy định về thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi phải có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội;

b) Chức danh, nhiệm vụ theo chức danh, tiêu chuẩn và thủ tục cấp, công nhận giấy phép, chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không;

c) Tiêu chuẩn và chương trình đào tạo, huấn luyện của các cơ sở đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ cho nhân viên hàng không.

2. Bộ Y tế chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không và cơ sở y tế giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không.

Mục 2
TỔ BAY

Điều 71. Thành phần tổ bay

1. Tổ bay bao gồm những người được người khai thác tàu bay chỉ định để thực hiện nhiệm vụ trong chuyến bay.

2. Thành phần tổ bay bao gồm tổ lái, tiếp viên hàng không và các nhân viên hàng không khác theo yêu cầu thực hiện chuyến bay.

Điều 72. Tổ lái

1. Thành viên tổ lái là người thực hiện nhiệm vụ điều khiển tàu bay, bao gồm lái chính, lái phụ và nhân viên hàng không khác phù hợp với loại tàu bay.

2. Tàu bay chỉ được phép thực hiện chuyến bay khi có đủ thành phần tổ lái theo quy định của pháp luật quốc gia đăng ký tàu bay hoặc quốc gia của người khai thác tàu bay.

Điều 73. Tiếp viên hàng không

1. Tiếp viên hàng không là người thực hiện nhiệm vụ bảo đảm an toàn cho hành khách trong chuyến bay, phục vụ trên tàu bay theo sự phân công của người khai thác tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay nhưng không được thực hiện nhiệm vụ của thành viên tổ lái.

2. Nhiệm vụ cụ thể của tiếp viên hàng không đối với từng loại tàu bay do người khai thác tàu bay quy định. Người khai thác tàu bay phải bố trí đủ số lượng tiếp viên hàng không và phù hợp với loại tàu bay.

Điều 74. Người chỉ huy tàu bay

1. Người chỉ huy tàu bay là thành viên tổ lái được người khai thác tàu bay chỉ định cho một chuyến bay; đối với hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại thì 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 thời gian tàu bay đang bay.

Tàu bay được coi là đang bay kể từ thời điểm mà tất cả các cánh cửa ngoài được đóng lại sau khi hoàn thành xếp tải đến thời điểm mà bất kỳ cửa ngoài nào được mở ra để dỡ tải; trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, tàu bay được coi là đang bay 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.

Điều 75. Quyền của người chỉ huy tàu bay

1. Quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, hạ cánh, hủy bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh khẩn cấp.

2. Không thực hiện nhiệm vụ chuyến 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.

Trong 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.

3. Trong thời gian tàu bay đang bay, được áp dụng các biện pháp ngăn chặn đối với những người thực hiện một trong các hành vi sau đây trong tàu bay:

a) Phạm tội;

b) Đe dọa, uy hiếp an toàn hàng không, an ninh hàng không;

c) Hành hung hoặc đe dọa thành viên tổ bay, hành khách;

d) Không tuân theo sự hướng dẫn của người chỉ huy tàu bay hoặc của thành viên tổ bay thay mặt người chỉ huy tàu bay về việc bảo đảm an toàn cho tàu bay, duy trì trật tự, kỷ luật trong tàu bay;

đ) Phá hoại thiết bị, tài sản trong tàu bay;

e) Sử dụng ma túy;

g) Hút thuốc trong buồng vệ sinh hoặc ở những nơi không được phép có khả năng uy hiếp an toàn của tàu bay;

h) Sử dụng thiết bị điện tử xách tay, điện thoại di động hoặc các thiết bị điện tử khác khi tàu bay cất cánh, hạ cánh hoặc khi bị cấm vì an toàn chuyến bay;

i) Các hành vi vi phạm thuần phong, mỹ tục của dân tộc, vi phạm trật tự công cộng khác.

4. Giao những người thực hiện các hành vi quy định tại khoản 3 Điều này cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay gần nhất.

5. Quyết định việc xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay theo quy định tại Điều 88 của Luật này.

6. 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.

7. Thực hiện các công việc sau đây 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:

a) Thanh toán những khoản chi phí cần thiết để hoàn thành nhiệm vụ của chuyến bay, bảo đảm an toàn cho người và tài sản trong chuyến bay;

b) Thực hiện những công việc cần thiết để tàu bay tiếp tục chuyến bay;

c) Thuê nhân công trong thời hạn ngắn theo từng vụ việc cần thiết cho chuyến bay.

Điều 76. Nghĩa vụ của người chỉ huy tàu bay

1. Thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay.

2. 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.

3. 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.

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

Điều 77. Quyền lợi của thành viên tổ bay

1. Quyền lợi của thành viên tổ bay làm việc trên tàu bay do tổ chức, cá nhân Việt Nam khai thác được xác định theo hợp đồng lao động và quy định của pháp luật Việt Nam về lao động.

2. Thành viên tổ bay được người sử dụng lao động mua bảo hiểm tai nạn khi thực hiện nhiệm vụ.

3. Trong trường hợp không thể tiếp tục thực hiện nhiệm vụ thì người khai thác tàu bay chịu trách nhiệm cung cấp mọi chi phí đưa thành viên tổ bay về địa điểm xác định trong hợp đồng hoặc địa điểm đã tiếp nhận trong trường hợp không có thỏa thuận khác.

4. Khi thành viên tổ bay ngừng làm việc vì lý do an toàn hàng không, an ninh hàng không theo quyết định của người chỉ huy tàu bay thì hợp đồng lao động của thành viên tổ bay đó không bị chấm dứt. Người khai thác tàu bay phải chịu các chi phí hợp lý phát sinh từ việc này.

5. Hợp đồng lao động bị chấm dứt tại thời điểm theo thỏa thuận ghi trong hợp đồng; trường hợp hợp đồng lao động hết hạn khi thành viên tổ bay đang thực hiện nhiệm vụ thì thời điểm chấm dứt hợp đồng lao động là thời điểm kết thúc nhiệm vụ.

6. Trong trường hợp người khai thác tàu bay thông báo đơn phương chấm dứt hợp đồng lao động khi thành viên tổ bay đang thực hiện nhiệm vụ thì thời điểm thông báo được xác định là thời điểm kết thúc nhiệm vụ.

Điều 78. Nghĩa vụ của thành viên tổ bay

1. Tuân thủ mệnh lệnh của người chỉ huy tàu bay.

2. Không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

Chương V
HOẠT ĐỘNG BAY

Mục 1
QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG BAY

Điều 79. Tổ chức, sử dụng vùng trời

1. Việc tổ chức, sử dụng vùng trời phải bảo đảm các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn cho tàu bay, hợp lý, hiệu quả và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng không dân dụng.

2.[27] Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quyết định việc thiết lập và khai thác vùng trời sân bay, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung; trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc thiết lập và khai thác đường hàng không.

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.

Khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung là khu vực trên không có giới hạn ngang và giới hạn cao, được xác định cho từng loại hình khai thác; có quy tắc, phương thức bay và các yêu cầu về cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

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

3.[28] Bộ Giao thông vận tải quản lý việc tổ chức khai thác đường hàng không, vùng trời sân bay dân dụng, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý. Việc tổ chức khai thác vùng trời sân bay dùng chung dân dụng và quân sự, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung phải có ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Quốc phòng.

4. Quy định tại khoản 1 Điều này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Điều 80. Quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay

1. Tàu bay được cất cánh, hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay được mở hợp pháp, trừ trường hợp phải hạ cánh bắt buộc.

2.[29] Tàu bay Việt Nam, tàu bay nước ngoài thực hiện chuyến bay quốc tế chỉ được phép cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không quốc tế; trường hợp tàu bay cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay nội địa hoặc chuyến bay quốc tế thực hiện vận chuyển nội địa bằng tàu bay Việt Nam phải được Bộ Giao thông vận tải cho phép sau khi thống nhất với Bộ Quốc phòng.

---

[27] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 16 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[28] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 16 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[29] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 17 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Chuyến bay quốc tế quy định tại Luật này là chuyến bay được thực hiện trên lãnh thổ của hơn một quốc gia.

Điều 81. Cấp phép bay

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

2.[30] Tàu bay hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam phải được cơ quan sau đây của Việt Nam cấp phép bay:

a) Bộ Ngoại giao cấp phép bay cho chuyến bay chuyên cơ nước ngoài chở khách mời của Đảng, Nhà nước và chuyến bay làm nhiệm vụ hộ tống hoặc tiền trạm cho chuyến bay chuyên cơ đó thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam.

Chuyến bay chuyên cơ là chuyến bay được sử dụng hoàn toàn riêng biệt hoặc kết hợp vận chuyển thương mại và được cơ quan nhà nước có thẩm quyền xác nhận hoặc thông báo theo quy định phục vụ chuyến bay chuyên cơ;

b) Bộ Quốc phòng cấp phép bay cho chuyến bay của tàu bay quân sự của Việt Nam, nước ngoài thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam; chuyến bay của tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ; chuyến bay thực hiện ngoài đường hàng không;

c) Bộ Giao thông vận tải cấp phép bay cho chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam, bao gồm chuyến bay của tàu bay Việt Nam và nước ngoài nhằm mục đích dân dụng không thuộc phạm vi quy định tại điểm a và điểm b khoản này; chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam, chuyến bay hộ tống hoặc tiền trạm cho chuyến bay chuyên cơ đó; chuyến bay chuyên cơ của nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại điểm a khoản này và chuyến bay hộ tống hoặc tiền trạm cho chuyến bay chuyên cơ đó; chuyến bay của tàu bay công vụ Việt Nam và nước ngoài không thuộc phạm vi quy định tại điểm a và điểm b khoản này.

Điều 82. Điều kiện cấp phép bay

1. Việc cấp phép bay cho các chuyến bay phải đáp ứng các yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn hàng không; trật tự và lợi ích công cộng; phù hợp với khả năng đáp ứng của hệ thống bảo đảm hoạt động bay, các cảng hàng không, sân bay.

2. Việc cấp phép bay cho các chuyến bay vận chuyển hàng không thương mại thường lệ phải đáp ứng các yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều này và căn cứ vào quyền vận chuyển hàng không được cấp.

---

[30] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 18 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 83. Chuẩn bị chuyến bay, thực hiện chuyến bay và sau chuyến bay

1. Người chỉ huy tàu bay, tổ chức và cá nhân có liên quan đến việc chuẩn bị chuyến bay phải tuân thủ nghiêm ngặt quy định về chuẩn bị chuyến bay, thực hiện chuyến bay và sau chuyến bay.

2. Tàu bay chỉ được phép cất cánh từ cảng hàng không, sân bay khi có lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Quy định tại khoản 2 Điều này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Điều 84. Yêu cầu đối với tàu bay và tổ bay khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam

1. Khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay phải thực hiện các quy định sau đây:

a) Bay theo đúng hành trình, đường hàng không, khu vực bay, điểm vào, điểm ra được phép;

b) Duy trì liên lạc liên tục với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; tuân thủ sự điều hành, kiểm soát và hướng dẫn của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu;

c) Hạ cánh, cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay được chỉ định trong phép bay, trừ trường hợp hạ cánh bắt buộc, hạ cánh khẩn cấp;

d) Tuân theo phương thức bay, Quy chế không lưu hàng không dân dụng.

2. 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, đúng đường hàng không, khu vực bay, điểm vào, điểm ra hoặc không thể hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay được chỉ định trong phép bay vì lý do khách quan;

b) Xuất hiện các tình huống phải hạ cánh khẩn cấp và các tình huống cấp thiết khác.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, đơn vị quản lý vùng trời của Bộ Quốc phòng phải kịp thời thông báo cho nhau biết và phối hợp thực hiện các biện pháp ưu tiên giúp đỡ, hướng dẫn cần thiết trong các trường hợp sau đây:

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

b) Khi tàu bay mất liên lạc hoặc tổ lái mất khả năng kiểm soát tàu bay.

Điều 85. Khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay

1. Khu vực cấm bay là khu vực trên không có kích thước xác định mà tàu bay không được bay vào, trừ trường hợp tàu bay công vụ Việt Nam đang thực hiện công vụ.

Khu vực hạn chế bay là khu vực trên không có kích thước xác định mà tàu bay chỉ được phép hoạt động tại khu vực đó khi đáp ứng các điều kiện cụ thể.

2. Thủ tướng Chính phủ quyết định thiết lập khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay trong lãnh thổ Việt Nam nhằm mục đích bảo đảm quốc phòng, an ninh, an toàn xã hội.

Trong trường hợp đặc biệt vì lý do quốc phòng, an ninh, Bộ Quốc phòng quyết định hạn chế bay tạm thời hoặc cấm bay tạm thời tại một hoặc một số khu vực trong lãnh thổ Việt Nam; quyết định này có hiệu lực ngay.

3. Bộ Quốc phòng quy định việc quản lý khu vực cấm bay và khu vực hạn chế bay.

Điều 86. Khu vực nguy hiểm

1. Khu vực nguy hiểm là khu vực trên không có kích thước xác định mà tại đó hoạt động bay có thể bị nguy hiểm vào thời gian xác định.

2. Khu vực nguy hiểm và chế độ bay trong khu vực nguy hiểm do Bộ Quốc phòng xác định và thông báo cho Bộ Giao thông vận tải.

Điều 87. Bay trên khu vực đông dân

1. Khi bay trên khu vực đông dân, tàu bay phải bay ở độ cao được quy định trong Quy chế không lưu hàng không dân dụng.

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

Điều 88. 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 Bộ Giao thông vận tải quy định sau khi thống nhất với Bộ Tài nguyên và Môi trường.

Điều 89. Công bố thông tin hàng không

Bộ Giao thông vận tải công bố công khai các đường hàng không, khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm, khu vực cung cấp dịch vụ không lưu, khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa hoặc các đồ vật khác từ tàu bay xuống.

Điều 90. 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 của Quy chế không lưu hàng không dân dụng, quy định về quản lý hoạt động

bay dân dụng, về quản lý, sử dụng vùng trời và không chấp hành lệnh của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu thì có thể bị áp dụng biện pháp bay chặn, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay. Quy định này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Điều 91. Phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự

1. Nguyên tắc phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự bao gồm:

a) Bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động hàng không dân dụng;

b) Tuân theo quy định của Luật này khi hoạt động bay trong đường hàng không, vùng trời sân bay dân dụng, khu vực bay phục vụ hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý;

c) Thực hiện hoạt động nghiệp vụ và giải quyết các vấn đề phát sinh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình.

2. Nội dung phối hợp trong quản lý hoạt động bay bao gồm:

a) Tổ chức vùng trời, thiết lập đường hàng không và xây dựng phương thức bay;

b) Sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay dân dụng ngoài đường hàng không và vùng trời sân bay;

c) Cấp phép bay, lập kế hoạch bay và thông báo tin tức về hoạt động bay;

d) Sử dụng các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;

đ) Tìm kiếm, cứu nạn;

e) Quản lý hoạt động bay đặc biệt, bao gồm bay để chụp ảnh, thăm dò địa chất, quay phim từ trên không, thao diễn, luyện tập, thử nghiệm, sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến điện ngoài thiết bị của tàu bay và bay vào khu vực hạn chế bay.

Điều 92. Quản lý chướng ngại vật

1. Quản lý chướng ngại vật là việc thống kê, đánh dấu, công bố, quản lý, cấp phép sử dụng khoảng không và xử lý các chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.

2.[31] Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không.

---

[31] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 19 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến điện hàng không; giới hạn chướng ngại vật của khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thống kê, đánh dấu và công bố danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.

3. Tổ chức, cá nhân xây dựng, quản lý, sử dụng nhà cao tầng, trang bị, thiết bị kỹ thuật, đường dây tải điện, thiết bị kỹ thuật vô tuyến điện và các công trình khác có ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay phải gắn các dấu hiệu, thiết bị nhận biết theo quy định của Luật này và chịu chi phí.

4. Không được xây dựng trường bắn làm mất an toàn hàng không và bố trí hướng bắn của trường bắn cắt đường hàng không.

5.[32] Khi cấp phép xây dựng công trình tại các khu vực quy định tại khoản 2 Điều này, cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng phải tuân thủ quy định về độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không.

Điều 93. Quản lý tần số

1. Việc quản lý các dải tần số sử dụng cho đài, trạm vô tuyến điện và hệ thống thông tin, dẫn đường, giám sát hàng không được thực hiện theo quy định của pháp luật về viễn thông.

2. Tổ chức, cá nhân sử dụng đài, trạm thông tin liên lạc hoặc thiết bị khác không được gây cản trở, làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của đài, trạm vô tuyến điện hàng không; phải chấm dứt việc sử dụng và nhanh chóng di dời đài, trạm thông tin liên lạc hoặc thiết bị gây cản trở, làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của đài, trạm vô tuyến điện hàng không.

Điều 94. Quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay

1.[33] Chính phủ quy định chi tiết về tổ chức, sử dụng vùng trời; quản lý hoạt động bay tại cảng hàng không, sân bay; cấp phép bay; phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự; quản lý hoạt động bay đặc biệt; quản lý chướng ngại vật hàng không.

---

[32] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 19 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[33] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 20 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định thể thức bay chặn, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay.

3. Bộ Thông tin và Truyền thông[34] chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không.

Mục 2
BẢO ĐẢM HOẠT ĐỘNG BAY[35]

Điều 95. Bảo đảm hoạt động bay[36]

1. Bảo đảm hoạt động bay gồm:

a) Tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay;

b) Cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

2. Tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay là việc thiết lập và vận hành hệ thống bảo đảm hoạt động bay, bao gồm việc quy hoạch vùng thông báo bay; quy hoạch, quản lý việc đầu tư xây dựng, bảo trì, sửa chữa, duy trì đủ điều kiện khai thác cơ sở hạ tầng, tổ chức khai thác hệ thống bảo đảm hoạt động bay; tiêu chuẩn hóa, đánh giá, giám sát bảo đảm chất lượng cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; hiệp đồng điều hành bay và thông báo tin tức hàng không.

Bộ Giao thông vận tải tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay.

3. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ cần thiết để bảo đảm an toàn, điều hòa, liên tục và hiệu quả cho hoạt động bay, bao gồm dịch vụ không lưu; dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát; dịch vụ khí tượng; dịch vụ thông báo tin tức hàng không; dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn. Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay là dịch vụ công ích.

4. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay phải có các cơ sở cung cấp dịch vụ và hệ thống kỹ thuật, thiết bị được Bộ Giao thông vận tải cấp giấy phép khai thác. Doanh nghiệp đề nghị cấp giấy phép khai thác phải nộp lệ phí.

---

[34] Cụm từ "Bộ Bưu chính, viễn thông" được thay thế bằng cụm từ "Bộ Thông tin và Truyền thông" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[35] Tên của Mục này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 21 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[36] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 22 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

5. Tổ chức, cá nhân 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.

Điều 96. Dịch vụ không lưu

1. Dịch vụ không lưu bao gồm dịch vụ điều hành bay, dịch vụ thông báo bay, dịch vụ tư vấn không lưu và dịch vụ báo động.

2. Tàu bay hoạt động trong một vùng trời xác định phải được điều hành bởi một cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với các đơn vị có liên quan để quản lý, điều hành hoạt động bay dân dụng.

Điều 97. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu

1. Dịch vụ không lưu do doanh nghiệp nhà nước cung cấp.

Việc thành lập, hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu được thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về doanh nghiệp. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định thành lập doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu.

2. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu được thành lập khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Phù hợp với quy hoạch, chiến lược phát triển ngành hàng không dân dụng;

b) Có phương án về tổ chức bộ máy phù hợp;

c) Có phương án về kết cấu hạ tầng và hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị phù hợp;

d) Có phương án về đội ngũ nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp để vận hành khai thác hệ thống kỹ thuật, trang bị, thiết bị và tài liệu hướng dẫn khai thác.

Điều 98. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu

1. Cung cấp đầy đủ và liên tục dịch vụ không lưu.

2. Cung cấp các dịch vụ bảo đảm hoạt động bay khác theo nhiệm vụ được Bộ Giao thông vận tải giao.

3. Duy trì liên lạc và phối hợp chặt chẽ với các cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu của quốc gia lân cận để cung cấp dịch vụ điều hành bay, bảo đảm an toàn, điều hòa, liên tục và hiệu quả cho hoạt động của tàu bay trên các đường hàng không và vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý.

4. Tuân thủ quy định về quản lý, sử dụng và bảo vệ vùng trời, Quy chế không lưu hàng không dân dụng và các tài liệu hướng dẫn bảo đảm hoạt động bay.

5. Phối hợp chặt chẽ với các đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay thuộc Bộ Quốc phòng để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay dân dụng.

6. Tham gia, phối hợp với cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc xử lý các tình huống khẩn nguy, can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và tác chiến phòng không.

7. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.

Điều 99. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát, dịch vụ khí tượng, dịch vụ thông báo tin tức hàng không, dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn

1. Cung cấp các dịch vụ thông tin, dẫn đường, giám sát, dịch vụ khí tượng, dịch vụ thông báo tin tức hàng không, dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn được Bộ Giao thông vận tải giao hoặc theo hợp đồng.

2. Các quyền và nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật về doanh nghiệp.

Điều 100. Quy định chi tiết về bảo đảm hoạt động bay

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về việc tổ chức và quản lý bảo đảm hoạt động bay; điều kiện, thủ tục cấp giấy phép khai thác cho các cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, hệ thống kỹ thuật và thiết bị bảo đảm hoạt động bay.

Mục 3
TÌM KIẾM, CỨU NẠN

Điều 101. Thông báo tình trạng lâm nguy, lâm nạn

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.

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

2. Tàu bay trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn phải phát tín hiệu và thông báo cho cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu để yêu cầu trợ giúp; trường hợp lâm nguy, lâm nạn trên biển còn phải phát tín hiệu cho các tàu biển và các trung tâm tìm kiếm, cứu nạn hàng hải.

3. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu phải thông báo ngay cho các cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn khi nhận được tín hiệu, thông báo hoặc tin tức về tàu bay đang trong tình trạng lâm nguy, lâm nạn.

4. Quy định tại khoản 3 Điều này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Điều 102. Phối hợp hoạt động tìm kiếm, cứu nạn

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu có trách nhiệm phối hợp với cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn áp dụng mọi biện pháp cần thiết và kịp thời để trợ giúp tàu bay, hành khách, tổ bay và tài sản khi tàu bay lâm nguy, lâm nạn.

2.[37] Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, Cơ quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp tiến hành tìm kiếm, cứu nạn người, tàu bay và tài sản.

3.[38] Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực quy định tại khoản 2 Điều này, Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia[39] chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, bộ, ngành liên quan, Ủy ban nhân dân các cấp và các cơ quan, tổ chức khác tiến hành tìm kiếm, cứu nạn người, tàu bay và tài sản.

4. 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.

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

6. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; bảo quản tàu bay và tài sản trong tàu bay khi tàu bay lâm nạn ở địa phương ngoài khu vực cảng hàng không, sân bay.

7. Các doanh nghiệp vận chuyển hàng không có trách nhiệm tham gia vào hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không theo yêu cầu của cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn.

---

[37] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 23 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[38] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 23 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[39] Cụm từ "Ủy ban Quốc gia tìm kiếm cứu nạn" được thay thế bằng cụm từ "Ban chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia" theo quy định tại khoản 8 Điều 54 của Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

Điều 103. Trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn

1. Cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn phải tiến hành ngay việc tìm kiếm tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn.

2. Trường hợp đã áp dụng tất cả các biện pháp để tìm kiếm tàu bay bị lâm nạn, hành khách và tổ bay của tàu bay bị lâm nạn mà không có kết quả thì Bộ Giao thông vận tải quyết định chấm dứt hoạt động tìm kiếm tàu bay đó.

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

4. Người khai thác tàu bay có trách nhiệm di dời tàu bay ra khỏi nơi bị nạn theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và chịu mọi chi phí có liên quan.

Mục 4
ĐIỀU TRA SỰ CỐ, TAI NẠN TÀU BAY

Điều 104. Sự cố, tai nạn tàu bay

1. Sự cố tàu bay là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay làm ảnh hưởng hoặc có khả năng làm ảnh hưởng đến an toàn khai thác bay nhưng chưa phải là tai nạn tàu bay.

2. Tai nạn tàu bay là vụ việc liên quan đến việc khai thác tàu bay trong khoảng thời gian từ khi bất kỳ người nào lên tàu bay để thực hiện chuyến bay đến khi người cuối cùng rời khỏi tàu bay mà xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

a) Có người chết hoặc bị thương nặng do đang ở trong tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của bất kỳ bộ phận nào của tàu bay, kể cả những bộ phận bị văng ra từ tàu bay hoặc do bị tác động trực tiếp của khí phát thải từ động cơ tàu bay, trừ trường hợp thương tổn xuất phát từ nguyên nhân tự nhiên hoặc do tự gây ra hoặc do người khác gây ra và thương tổn của hành khách không có vé trốn ở bên ngoài khu vực dành cho hành khách hoặc tổ bay;

b) Tàu bay hoặc kết cấu của tàu bay bị tổn hại làm ảnh hưởng xấu đến độ bền của kết cấu, tính năng bay của tàu bay dẫn đến phải sửa chữa lớn hoặc thay thế bộ phận bị hỏng, trừ những hỏng hóc hoặc sự cố của động cơ tàu bay chỉ ảnh hưởng đến động cơ tàu bay, vỏ bọc hoặc thiết bị của động cơ tàu bay hoặc hỏng hóc chỉ ảnh hưởng đến cánh quạt tàu bay, đầu cánh tàu bay, ăng ten, lốp, phanh, bộ phận tạo hình khí động học của tàu bay hoặc chỉ là vết lõm, lỗ thủng nhỏ ở vỏ tàu bay;

c) Tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

Điều 105. Mục đích và thủ tục điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Sự cố, tai nạn tàu bay xảy ra trong lãnh thổ Việt Nam phải được tiến hành điều tra. Sự cố, tai nạn của tàu bay mang quốc tịch Việt Nam hoặc tàu bay của người khai thác tàu bay là tổ chức, cá nhân Việt Nam xảy ra ở ngoài lãnh thổ Việt Nam được tiến hành điều tra phù hợp với điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay nhằm xác định nguyên nhân sự cố, tai nạn tàu bay và áp dụng các biện pháp phòng ngừa sự cố, tai nạn trong tương lai.

3. Chính phủ quy định thủ tục điều tra sự cố, tai nạn tàu bay.

Điều 106. Trách nhiệm điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Khi xảy ra sự cố tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý thì tuỳ theo tính chất của vụ việc, Bộ Giao thông vận tải thực hiện trách nhiệm báo cáo theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Khi xảy ra tai nạn tàu bay trong lãnh thổ Việt Nam hoặc vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm báo cáo cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế và thông báo cho 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 quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Thẩm quyền tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay được quy định như sau:

a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức điều tra sự cố, tai nạn tàu bay quy định tại khoản 1 và điểm b khoản 2 Điều 104 của Luật này; phối hợp với cơ quan quản lý tàu bay công vụ điều tra tai nạn liên quan đến tàu bay công vụ;

b) Ủy ban điều tra tai nạn tàu bay do Thủ tướng Chính phủ thành lập tổ chức điều tra tai nạn tàu bay quy định tại điểm a và điểm c khoản 2 Điều 104 của Luật này.

4. Khi xảy ra tai nạn tàu bay, cơ quan điều tra tai nạn có các trách nhiệm sau đây:

a) Điều tra nhằm làm rõ sự kiện, điều kiện, hoàn cảnh, nguyên nhân và mức độ thiệt hại của vụ tai nạn;

b) Áp dụng các biện pháp nhằm hạn chế thiệt hại có thể xảy ra;

c) Công bố kịp thời thông tin, tài liệu có liên quan đến vụ tai nạn tàu bay;

d) Phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan và chính quyền địa phương trong việc điều tra tai nạn tàu bay và hướng dẫn phòng ngừa tai nạn tàu bay trong tương lai.

5. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc chấp nhận đại diện của quốc gia đăng ký quốc tịch tàu bay, quốc gia của người khai thác tàu bay tham gia quá trình điều tra tai nạn tàu bay nước ngoài bị tai nạn trong lãnh thổ Việt Nam với tư cách là quan sát viên.

Điều 107. Quyền của cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

1. Khi tiến hành điều tra, cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay có các quyền sau đây:

a) Lên tàu bay để làm rõ các tình tiết của sự cố, tai nạn;

b) Kiểm tra, khám nghiệm tàu bay, trang bị, thiết bị, tài sản trong tàu bay bị sự cố, tai nạn và tàu bay, tài sản có liên quan;

c) Ủy quyền cho cơ quan, tổ chức có đủ khả năng tiến hành nghiên cứu và thực hiện các công việc liên quan đến việc điều tra sự cố, tai nạn tàu bay;

d) Trưng dụng người có đủ năng lực và trình độ để xác minh các vấn đề có liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay;

đ) Nghiên cứu các vấn đề về tàu bay bị sự cố, tai nạn; công tác đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không; việc bảo đảm và thực hiện chuyến bay; tâm lý và thể trạng của thành viên tổ bay và nhân viên hàng không có liên quan;

e) Yêu cầu cung cấp, nhận và nghiên cứu thông tin, tài liệu từ cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến sự cố, tai nạn tàu bay.

2. Trong trường hợp tai nạn gây chết người thì cơ quan điều tra tai nạn tàu bay có quyền quyết định việc giữ tử thi để phục vụ cho việc điều tra.

Điều 108. Trách nhiệm thông báo và bảo vệ chứng cứ

1. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thông báo kịp thời tin tức về sự cố, tai nạn tàu bay cho chính quyền địa phương, cơ sở cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hoặc cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không nơi gần nhất và giúp đỡ tìm kiếm, cứu nạn người, tài sản và bảo vệ tàu bay bị lâm nạn.

Ủy ban nhân dân địa phương được báo tin về sự cố, tai nạn tàu bay có trách nhiệm thông báo ngay cho Bộ Giao thông vận tải.

2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan có trách nhiệm bảo vệ tàu bay bị sự cố, tai nạn, trang bị, thiết bị, tài sản trong tàu bay bị sự cố, tai nạn để phục vụ công tác điều tra và giao nộp chứng cứ cho cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay hoặc Ủy ban nhân dân địa phương nơi gần nhất.

3. Người nào 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 thì tùy theo tính chất, mức độ mà bị xử phạt hành chính hoặc bị truy cứu trách nhiệm hình sự.

4. Quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

Chương VI
VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Mục 1
DOANH NGHIỆP VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Điều 109. Kinh doanh vận chuyển hàng không

1. Vận chuyển hàng không là việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[40] bằng đường hàng không. Vận chuyển hàng không bao gồm vận chuyển hàng không thường lệ và vận chuyển hàng không không thường lệ.

Vận chuyển hàng không thường lệ là việc vận chuyển bằng đường hàng không 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.

Vận chuyển hàng không không thường lệ là việc vận chuyển bằng đường hàng không không có đủ các yếu tố của vận chuyển hàng không thường lệ.

2. Kinh doanh vận chuyển hàng không là ngành kinh doanh có điều kiện và do doanh nghiệp vận chuyển hàng không (sau đây gọi là hãng hàng không) thực hiện.

Điều 110. Điều kiện cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không

1. Doanh nghiệp được cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không khi có đủ các điều kiện sau đây:

a) Có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh mà ngành kinh doanh chính là vận chuyển hàng không;

b) Có phương án bảo đảm có tàu bay khai thác;

---

[40] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

c) Có tổ chức bộ máy, có nhân viên được cấp giấy phép, chứng chỉ phù hợp bảo đảm khai thác tàu bay, kinh doanh vận chuyển hàng không;

d) Đáp ứng điều kiện về vốn theo quy định của Chính phủ;

đ) Có phương án kinh doanh và chiến lược phát triển sản phẩm vận chuyển hàng không phù hợp với nhu cầu của thị trường và quy hoạch, định hướng phát triển ngành hàng không;

e) Có trụ sở chính và địa điểm kinh doanh chính tại Việt Nam.

2. Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài được cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không khi có đủ các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này và các điều kiện sau đây:

a) Bên nước ngoài góp vốn với tỷ lệ theo quy định của Chính phủ;

b) Người đại diện theo pháp luật của doanh nghiệp là công dân Việt Nam và không quá một phần ba tổng số thành viên trong bộ máy điều hành là người nước ngoài.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không sau khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép.

4. Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không phải nộp lệ phí.

4a.[41] Doanh nghiệp được cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không có nghĩa vụ sau đây:

a) Công bố nội dung Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không;

b) Hoạt động đúng mục đích, nội dung, điều kiện ghi trong Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không;

c) Duy trì điều kiện được cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay theo quy định;

d) Duy trì chất lượng của dịch vụ vận chuyển hàng không theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;

đ) Tuân thủ quy định của pháp luật về hàng không dân dụng và pháp luật khác có liên quan.

5. Chính phủ quy định cụ thể điều kiện, trình tự, thủ tục cấp Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không.

---

[41] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 24 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 111. Điều lệ vận chuyển

1. Điều lệ vận chuyển 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[42] bằng đường hàng không.

2. Điều lệ vận chuyển không được trái với quy định của Luật này và quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Hãng hàng không có trách nhiệm ban hành Điều lệ vận chuyển và đăng ký với Bộ Giao thông vận tải.

Mục 2
KHAI THÁC VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Điều 112. Quyền vận chuyển hàng không

1. Quyền vận chuyển hàng không là quyền khai thác thương mại vận chuyển hàng không với các điều kiện về hãng hàng không, đường bay, tàu bay khai thác, chuyến bay và đối tượng vận chuyển.

2.[43] Hãng hàng không kinh doanh vận chuyển hàng không trong phạm vi quyền vận chuyển hàng không do Bộ Giao thông vận tải cấp; không được mua, bán quyền vận chuyển hàng không, thực hiện các hành vi hạn chế cạnh tranh bị cấm hoặc cạnh tranh không lành mạnh; không được sử dụng thương hiệu, bao gồm tên thương mại và nhãn hiệu gây nhầm lẫn với hãng hàng không khác; không được nhượng hoặc nhận quyền kinh doanh vận chuyển hàng không.

3. Hãng hàng không thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại và kinh doanh vận chuyển hàng không sau khi được Bộ Giao thông vận tải cấp quyền vận chuyển hàng không.

Điều 113. Thủ tục cấp quyền vận chuyển hàng không

1. Hãng hàng không Việt Nam đề nghị cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

---

[42] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[43] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 25 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

a) Đơn đề nghị cấp quyền vận chuyển hàng không;

b) Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay;

c) Báo cáo về đường bay và kế hoạch khai thác dự kiến;

d) Tài liệu xác nhận tư cách pháp nhân và Điều lệ hoạt động của hãng.

2. Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

a) Các tài liệu theo quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Văn bản của quốc gia của hãng hàng không nước ngoài chỉ định hoặc xác nhận chỉ định hãng hàng không đó được quyền khai thác vận chuyển hàng không theo điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm xem xét, cấp hoặc không cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ trong thời hạn mười ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ.

4. Hãng hàng không bị thu hồi quyền vận chuyển hàng không thường lệ trong các trường hợp sau đây:

a) Vi phạm nghiêm trọng các quy định của pháp luật về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không và khai thác vận chuyển hàng không;

b) Không bắt đầu khai thác quyền vận chuyển hàng không trong thời hạn mười hai tháng, kể từ ngày được cấp;

c) Ngừng khai thác quyền vận chuyển hàng không mười hai tháng liên tục;

d) Theo quy định của điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

5. Quyền vận chuyển hàng không không thường lệ được cấp cùng với việc cấp phép bay.

6. Hãng hàng không Việt Nam phải cung cấp bản sao hợp đồng hợp tác liên quan trực tiếp đến quyền vận chuyển hàng không và các tài liệu có liên quan đến Bộ Giao thông vận tải để xem xét phê duyệt. Thời hạn xem xét phê duyệt hợp đồng là bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ các tài liệu này.

Điều 114. Quyền vận chuyển hàng không quốc tế

1. Vận chuyển hàng không quốc tế là việc vận chuyển bằng đường hàng không qua lãnh thổ của hơn một quốc gia.

Việc trao đổi quyền vận chuyển hàng không giữa Việt Nam và các quốc gia khác phải bảo đảm sự công bằng, bình đẳng về cơ hội khai thác, về quyền lợi và nghĩa vụ giữa các hãng hàng không Việt Nam và nước ngoài.

2. Quyền vận chuyển hàng không quốc tế thường lệ đến và đi từ Việt Nam được cấp căn cứ vào nhu cầu của thị trường, khả năng của hãng hàng không, sự phát triển cân đối mạng đường bay; trên cơ sở và phù hợp với các quy định của điều ước quốc tế về vận chuyển hàng không mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Trong trường hợp Việt Nam chưa là thành viên của điều ước quốc tế về vận chuyển hàng không, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có thể cho phép hãng hàng không khai thác vận chuyển hàng không quốc tế thường lệ tạm thời đến và đi từ Việt Nam.

3. Quyền vận chuyển hàng không quốc tế không thường lệ đến và đi từ Việt Nam được cấp căn cứ vào nhu cầu của thị trường và không được gây ảnh hưởng xấu đến vận chuyển thường lệ.

Điều 115. Quyền vận chuyển hàng không nội địa

1. Vận chuyển hàng không nội địa là việc vận chuyển bằng đường hàng không trong lãnh thổ của một quốc gia.

2. Quyền vận chuyển hàng không nội địa được cấp cho các hãng hàng không Việt Nam căn cứ vào nhu cầu của thị trường, khả năng của hãng hàng không, sự phát triển cân đối mạng đường bay và mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

3.[44] Bộ Giao thông vận tải chỉ định hãng hàng không Việt Nam khai thác đường bay đến các vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng núi, vùng sâu, vùng xa có nhu cầu thiết yếu về vận chuyển hàng không công cộng.

4. Hãng hàng không nước ngoài được tham gia vận chuyển hàng không nội địa khi được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải cho phép trong các trường hợp sau đây:

a) Phòng chống hoặc khắc phục thiên tai, dịch bệnh;

b) Cứu trợ nhân đạo khẩn cấp.

Điều 116. Giá dịch vụ vận chuyển hàng không[45]

1. Hãng hàng không phải thông báo theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải giá dịch vụ vận chuyển hàng không trên đường bay quốc tế đến và đi từ Việt Nam,

---

[44] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 26 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[45] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 27 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác.

2.[46] Giá dịch vụ vận chuyển hành khách hàng không nội địa thực hiện theo quy định của pháp luật về giá.

Điều 117. Vận chuyển hỗn hợp

1. Trong trường hợp việc vận chuyển được thực hiện một phần bằng đường hàng không và một phần bằng phương thức vận tải khác thì các quy định của Luật này chỉ áp dụng đối với phần vận chuyển bằng đường hàng không.

2. Các bên trong hợp đồng vận chuyển hàng không có quyền ghi vào vận đơn hàng không, biên lai hàng hóa, vé hành khách các điều kiện liên quan đến việc vận chuyển bằng phương thức vận tải khác.

Điều 118. Vận chuyển kế tiếp

1. Trong trường hợp vận chuyển hàng không do những người vận chuyển khác nhau kế tiếp thực hiện thì mỗi người vận chuyển kế tiếp được coi là một trong các bên của hợp đồng vận chuyển.

2. Trong trường hợp vận chuyển hành khách thì hành khách hoặc người có quyền yêu cầu bồi thường có thể khởi kiện bất kỳ người vận chuyển kế tiếp nào nếu trong quá trình vận chuyển xảy ra tai nạn, vận chuyển chậm, trừ trường hợp người vận chuyển đầu tiên đã nhận trách nhiệm đối với toàn bộ hành trình vận chuyển.

3. Trong trường hợp vận chuyển hành lý, hàng hóa thì hành khách hoặc người gửi hàng có quyền khởi kiện người vận chuyển đầu tiên; hành khách hoặc người nhận hàng có quyền khởi kiện người vận chuyển cuối cùng; mỗi người vận chuyển có quyền khởi kiện người vận chuyển đã thực hiện việc vận chuyển mà trong quá trình đó đã xảy ra mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc vận chuyển chậm. Những người vận chuyển này phải chịu trách nhiệm liên đới đối với hành khách hoặc người gửi hàng, người nhận hàng.

Điều 119. Đơn giản hóa thủ tục trong vận chuyển hàng không

1. Tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[47] đến và đi từ Việt Nam được tạo điều kiện thuận lợi về thủ tục nhập cảnh, xuất cảnh, hải quan, kiểm dịch và các thủ tục kiểm tra khác.

---

[46] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 73 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

[47] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Tổ chức, cá nhân có liên quan phải cung cấp trang bị, thiết bị và dịch vụ để thực hiện nhanh chóng các thủ tục vận chuyển hàng không, xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch và các thủ tục kiểm tra khác cho tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[48] tại cảng hàng không, sân bay.

3. Hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[49] quá cảnh Việt Nam và không rời khỏi khu vực quá cảnh được miễn các thủ tục về nhập cảnh, xuất cảnh, hải quan.

Điều 120. Vận chuyển quốc tế kết hợp nhiều điểm tại Việt Nam

1. Vận chuyển quốc tế kết hợp nhiều điểm tại Việt Nam là việc vận chuyển hàng không quốc tế có ít nhất hai điểm đến hoặc hai điểm đi trong lãnh thổ Việt Nam.

2. Khi vận chuyển quốc tế kết hợp nhiều điểm tại Việt Nam thì tại điểm đến đầu tiên và điểm đi cuối cùng, tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[50] được áp dụng các quy định về thủ tục vận chuyển hàng không, nhập cảnh, xuất cảnh, hải quan, kiểm dịch như tại điểm quá cảnh quốc tế, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.

Điều 121. Báo cáo và cung cấp số liệu thống kê

1. Hãng hàng không Việt Nam có trách nhiệm báo cáo Bộ Giao thông vận tải định kỳ hoặc theo yêu cầu về kế hoạch và kết quả sản xuất kinh doanh hàng năm, dài hạn và cung cấp số liệu thống kê vận chuyển hàng không.

2. Hãng hàng không nước ngoài hoạt động tại Việt Nam có trách nhiệm cung cấp số liệu thống kê vận chuyển hàng không có liên quan theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

3. Số liệu thống kê vận chuyển hàng không bao gồm số liệu về hành khách, hàng hóa, bưu gửi[51] đã vận chuyển, về đội tàu bay và thành viên tổ lái, về tình hình tài chính.

---

[48] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[49] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[50] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[51] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 122. Hoạt động kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng không

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

Văn phòng bán vé là chi nhánh của hãng hàng không thực hiện nhiệm vụ bán vé của hãng.

2. Hãng hàng không nước ngoài hoạt động kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng không 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 Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Điều 123. Điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài

1. Hãng hàng không nước ngoài được mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé tại Việt Nam khi đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Thành lập và hoạt động theo pháp luật của quốc gia nơi đặt trụ sở chính của hãng;

b) Quyền kiểm soát pháp lý thuộc về quốc gia nơi đặt trụ sở chính của hãng.

2. Hãng hàng không nước ngoài mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:

a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;

b) Tài liệu xác nhận tư cách pháp nhân và Điều lệ hoạt động của hãng;

c) Văn bản xác nhận điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này của cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi hãng hàng không đặt trụ sở chính, trừ trường hợp hãng hàng không được cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ đến Việt Nam;

d) Giấy tờ xác nhận quyền sử dụng diện tích nhà nơi đặt văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;

đ) Mẫu vé dự định bán hoặc xuất tại Việt Nam.

3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm xem xét, cấp hoặc không cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé cho hãng hàng không nước ngoài trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải nộp lệ phí.

5. Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài bị thu hồi trong các trường hợp sau đây:

a) Không còn đáp ứng các điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này;

b) Không bắt đầu hoạt động bán vé trong thời hạn mười hai tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép;

c) Ngừng hoạt động bán vé mười hai tháng liên tục;

d) Hoạt động sai mục đích hoặc không đúng với nội dung ghi trong giấy phép;

đ) Có hành vi lừa đảo khách hàng;

e) Vi phạm nghiêm trọng các quy định về kinh doanh vận chuyển hàng không hoặc khai thác hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính;

g) Trong trường hợp cần thiết nhằm bảo đảm quyền mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé tương tự của các hãng hàng không Việt Nam tại quốc gia của hãng hàng không nước ngoài.

Điều 124. Quyền và nghĩa vụ của văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài

1. Hoạt động đúng mục đích, phạm vi và thời hạn được quy định trong Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé.

2. Thuê trụ sở, thuê, mua các phương tiện, vật dụng cần thiết cho hoạt động của văn phòng.

3. Tuyển dụng lao động là người Việt Nam, người nước ngoài để làm việc tại văn phòng theo quy định của pháp luật Việt Nam về lao động.

4. Mở tài khoản bằng ngoại tệ, bằng đồng Việt Nam có gốc ngoại tệ tại ngân hàng hoạt động tại Việt Nam và chỉ sử dụng tài khoản này vào hoạt động của văn phòng.

5. Có con dấu mang tên văn phòng theo quy định của pháp luật Việt Nam về doanh nghiệp.

6. Văn phòng đại diện không được hoạt động sinh lợi trực tiếp tại Việt Nam, không được giao kết hợp đồng, trừ trường hợp quy định tại các khoản 2, 3 và 4 Điều này; không được sửa đổi, bổ sung hợp đồng đã giao kết của hãng, trừ trường hợp hợp đồng do văn phòng đại diện giao kết hoặc trưởng văn phòng đại diện có giấy ủy quyền hợp pháp của hãng.

7. Nộp thuế, phí, lệ phí và thực hiện các nghĩa vụ tài chính, chế độ kế toán theo quy định của pháp luật Việt Nam.

8. Báo cáo về hoạt động của văn phòng định kỳ hoặc theo yêu cầu với Bộ Giao thông vận tải.

Điều 125.[52] ***(được bãi bỏ)***

Điều 126. Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính

1. Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính là hệ thống máy tính cung cấp thông tin về lịch bay, tình trạng chỗ của chuyến bay, giá dịch vụ[53] vận chuyển hàng không và thông qua đó thực hiện việc đặt chỗ trên chuyến bay.

2. Doanh nghiệp kinh doanh hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây:

a) Bình đẳng, không phân biệt đối xử đối với người sử dụng dịch vụ;

b) Không bắt buộc người sử dụng chỉ được sử dụng dịch vụ hoặc thiết bị của doanh nghiệp;

c) Việc hiển thị thông tin trên màn hình về lịch bay, tình trạng chỗ của chuyến bay, giá dịch vụ[54] vận chuyển hàng không phải toàn diện, công bằng, không phân biệt đối xử;

d) Giá sử dụng dịch vụ được xây dựng trên cơ sở chi phí hợp lý và áp dụng không phân biệt đối xử đối với tất cả những người sử dụng;

đ) Bảo mật thông tin cá nhân của khách hàng, trừ trường hợp theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Điều 127. Kiểm tra, thanh tra khai thác vận chuyển hàng không

Hãng hàng không Việt Nam, hãng hàng không nước ngoài hoạt động tại Việt Nam phải chịu sự kiểm tra, thanh tra của Bộ Giao thông vận tải về việc thực hiện quy định về khai thác vận chuyển hàng không, bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không.

Mục 3
VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

Điều 128. Hợp đồng vận chuyển hàng hóa

---

[52] Điều này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 40 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[53] Cụm từ "giá cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[54] Cụm từ "giá cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

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[55] vận chuyển.

Người vận chuyển là tổ chức cung cấp dịch vụ vận chuyển thương mại bằng đường hàng không.

2. Vận đơn hàng không, các thỏa thuận khác bằng văn bản giữa hai bên, Điều lệ vận chuyển, bảng giá dịch vụ[56] vận chuyển là tài liệu của hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

Điều 129. Vận đơn hàng không và biên lai hàng hóa

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

2. Vận đơn hàng không phải được sử dụng khi vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không. Trong trường hợp phương tiện lưu giữ thông tin về vận chuyển hàng hóa được sử dụng thay thế cho việc xuất vận đơn hàng không thì theo yêu cầu của người gửi hàng, người vận chuyển xuất biên lai hàng hóa cho người gửi hàng để nhận biết hàng hóa.

3. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường cho người gửi hàng về thiệt hại do lỗi của mình, nhân viên, đại lý của mình gây ra do việc nhập 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 quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Việc giao kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa mà thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại các điều 130, 131, 132 và 133 của Luật này không làm ảnh hưởng đến sự tồn tại và giá trị pháp lý của hợp đồng.

Điều 130. Nội dung của vận đơn hàng không và biên lai hàng hóa

1. Địa điểm xuất phát và địa điểm đến.

---

[55] Cụm từ "cước phí" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[56] Cụm từ "giá cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Địa điểm dừng thỏa thuận trong trường hợp vận chuyển có địa điểm xuất phát, địa điểm đến ở lãnh thổ của cùng một quốc gia và có một hoặc nhiều địa điểm dừng thỏa thuận ở lãnh thổ của quốc gia khác.

3. Trọng lượng hàng hóa, loại hàng hóa.

Điều 131. Lập vận đơn hàng không

1. Vận đơn hàng không do người gửi hàng lập thành ba bản chính. Bản thứ nhất do người gửi hàng ký, được giao cho người vận chuyển. Bản thứ hai do người gửi hàng và người vận chuyển ký, được giao cho người nhận hàng. Bản thứ ba do người vận chuyển ký, được giao cho người gửi hàng sau khi nhận hàng.

2. Chữ ký của người vận chuyển và người gửi hàng có thể được in hoặc đóng dấu.

3. Người vận chuyển lập vận đơn hàng không theo yêu cầu của người gửi hàng được coi là hành động thay mặt người gửi hàng nếu không có sự chứng minh ngược lại.

Điều 132. Giấy tờ về tính chất của hàng hóa

Trong trường hợp cần thiết, người gửi hàng phải 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. Quy định này không làm phát sinh thêm bất kỳ trách nhiệm hoặc nghĩa vụ nào của người vận chuyển.

Điều 133. Vận đơn hàng không và biên lai hàng hóa vận chuyển nhiều kiện hàng hóa

Khi vận chuyển nhiều kiện hàng hóa, người vận chuyển có quyền yêu cầu người gửi hàng lập vận đơn riêng biệt cho từng kiện hàng hóa. Trong trường hợp phương tiện lưu giữ thông tin về vận chuyển hàng hóa được sử dụng thay thế cho việc xuất vận đơn hàng không theo quy định tại khoản 2 Điều 129 của Luật này thì người gửi hàng có quyền yêu cầu người vận chuyển xuất biên lai hàng hóa riêng biệt cho từng kiện hàng hóa.

Điều 134. Các trường hợp hàng hóa bị từ chối vận chuyển

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.

Điều 135. Trách nhiệm của người gửi hàng trong việc cung cấp thông tin

1. Chịu trách nhiệm về tính chính xác của thông tin và tuyên bố liên quan đến hàng hóa được ghi trong vận đơn hàng không hoặc được cung cấp để lưu giữ thông tin trong phương tiện quy định tại khoản 2 Điều 129 của Luật này.

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.

Điều 136. Trả hàng hóa

1. Người vận chuyển phải thông báo cho người nhận hàng ngay sau khi hàng hóa được vận chuyển đến địa điểm đến, trừ trường hợp có thỏa thuận khác.

2. Người nhận hàng có quyền yêu cầu người vận chuyển trả hàng hóa khi hàng hóa đến địa điểm đến sau khi thanh toán các chi phí phù hợp với điều kiện vận chuyển, trừ trường hợp quy định tại Điều 139 của Luật này.

3. Người nhận hàng hoặc người gửi hàng thực hiện quyền khiếu nại, khởi kiện người vận chuyển theo quy định tại Điều 170 của Luật này trong trường hợp người vận chuyển thừa nhận mất hàng hóa hoặc người nhận hàng không nhận được hàng hóa sau bảy ngày, kể từ ngày hàng hóa đáng lẽ phải được vận chuyển đến địa điểm đến.

Điều 137. Quan hệ giữa người gửi hàng và người nhận hàng hoặc quan hệ với bên thứ ba

1. Người gửi hàng và người nhận hàng có thể tự thực hiện tất cả các quyền của mình quy định tại Điều 139 của Luật này không phụ thuộc vào việc hành động đó vì lợi ích của người gửi hàng hoặc người nhận hàng, với điều kiện phải thực hiện các nghĩa vụ theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa.

2. Các quy định tại khoản 1 Điều này, Điều 136 và Điều 139 của Luật này không ảnh hưởng đến quan hệ giữa người gửi hàng và người nhận hàng, cũng như quan hệ với bên thứ ba có các quyền phát sinh từ người gửi hàng hoặc từ người nhận hàng.

3. Các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này, Điều 138 và Điều 139 của Luật này có thể được các bên thỏa thuận khác nhưng phải được ghi cụ thể trong vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa.

Điều 138. Giá trị chứng cứ của vận đơn hàng không và biên lai hàng hóa

1. Các dữ liệu ghi trong vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa về trọng lượng, kích thước, bao gói của hàng hóa và số lượng kiện hàng hóa là chứng cứ ban đầu để khiếu nại hoặc khởi kiện người vận chuyển.

2. Các dữ liệu ghi trong vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa về số lượng, thể tích và tình trạng của hàng hóa không có giá trị chứng cứ để khiếu nại hoặc khởi kiện người vận chuyển, trừ trường hợp các dữ liệu đó đã được xác nhận trong vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa về việc đã được kiểm tra với sự có mặt của người gửi hàng hoặc các dữ liệu này có thể nhận biết được rõ ràng từ bên ngoài.

Điều 139. Quyền định đoạt hàng hóa

1. Người gửi hàng có quyền lấy lại hàng hóa tại cảng hàng không xuất phát hoặc cảng hàng không đến, giữ hàng tại bất kỳ nơi hạ cánh cho phép nào trong hành trình, yêu cầu giao hàng cho người nhận hàng khác tại địa điểm đến hoặc địa điểm khác trong hành trình, yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại cảng hàng không xuất phát.

Quyền định đoạt hàng hóa của người gửi hàng không được thực hiện trong trường hợp việc thực hiện quyền đó cản trở hoạt động bình thường của người vận chuyển hoặc gây trở ngại cho những người gửi hàng khác. Người gửi hàng phải thanh toán chi phí phát sinh từ việc thực hiện quyền quy định tại khoản này.

2. Trong trường hợp yêu cầu của người gửi hàng không thể thực hiện được thì người vận chuyển phải thông báo ngay cho người gửi hàng.

3. Trong trường hợp người vận chuyển thực hiện các yêu cầu của người gửi hàng nhưng không lấy lại vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa đã xuất cho người gửi hàng thì người vận chuyển phải chịu trách nhiệm về các thiệt hại gây ra cho bất kỳ người nào có quyền đối với vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa đó.

4. Quyền định đoạt hàng hóa của người gửi hàng chấm dứt kể từ thời điểm người nhận hàng yêu cầu người vận chuyển giao hàng hóa cho họ. Trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng hóa không thể giao cho người nhận hàng được thì người gửi hàng vẫn có quyền định đoạt hàng hóa.

Điều 140. Từ chối nhận hàng hoặc hàng không có người nhận

Trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc không có người nhận hàng thì người vận chuyển có nghĩa vụ cất giữ hàng hóa và thông báo cho người gửi hàng. Người gửi hàng phải trả chi phí phát sinh do việc cất giữ hàng hóa.

Điều 141. Xuất vận đơn hàng không thứ cấp

1. Vận đơn hàng không thứ cấp là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng giao nhận hàng hóa để vận chuyển bằng đường hàng không giữa doanh nghiệp giao nhận hàng hóa và người gửi hàng, điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển.

2. Doanh nghiệp giao nhận hàng hóa phải đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp với Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ đăng ký bao gồm:

a) Đơn đề nghị đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp;

b) Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh;

c) Mẫu vận đơn hàng không thứ cấp phù hợp với nội dung vận đơn hàng không quy định tại Điều 130 của Luật này;

d) Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh của doanh nghiệp nước ngoài, trong trường hợp làm đại lý xuất vận đơn hàng không thứ cấp cho doanh nghiệp giao nhận hàng hóa nước ngoài.

3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm xem xét, cấp hoặc không cấp Giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Doanh nghiệp đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp phải nộp lệ phí.

Điều 142. Thanh lý hàng hóa

1. Hàng hóa được thanh lý trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng hóa không thể giao cho người nhận hàng mà người gửi hàng từ chối nhận lại hàng hoặc không trả lời về việc nhận lại hàng trong thời hạn sáu mươi ngày, kể từ ngày người vận chuyển thông báo cho người gửi hàng; hàng hóa mau hỏng có thể được thanh lý trước thời hạn này.

2. Số tiền thu được từ việc thanh lý hàng hóa sau khi đã trừ các chi phí liên quan đến việc vận chuyển, cất giữ và thanh lý hàng hóa phải được trả lại cho người có quyền nhận; nếu hết thời hạn một trăm tám mươi ngày, kể từ ngày thanh lý hàng hóa, mà người có quyền nhận không đến nhận thì số tiền còn lại phải nộp vào ngân sách nhà nước.

3. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định thủ tục thanh lý hàng hóa.

Mục 4
VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ

Điều 143. Hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý

1. Hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường hàng không là sự thỏa thuận giữa người vận chuyển và hành khách, theo đó người vận chuyển

chuyên chở hành khách, hành lý đến địa điểm đến và hành khách phải thanh toán giá dịch vụ[57] vận chuyển.

2. Vé hành khách, Điều lệ vận chuyển, bảng giá dịch vụ[58] vận chuyển và các thỏa thuận khác bằng văn bản giữa hai bên là tài liệu của hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý.

Điều 144. Vé hành khách, thẻ hành lý

1. Vé hành khách là chứng từ vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng, các điều kiện của hợp đồng. Vé hành khách được xuất cho cá nhân hoặc tập thể bao gồm các nội dung sau đây:

a) Địa điểm xuất phát và địa điểm đến;

b) Chỉ dẫn ít nhất một địa điểm dừng thỏa thuận trong trường hợp vận chuyển có địa điểm xuất phát và địa điểm đến ở lãnh thổ của cùng một quốc gia và có một hoặc nhiều địa điểm dừng thỏa thuận ở lãnh thổ của quốc gia khác.

2. Phương tiện lưu giữ thông tin về nội dung quy định tại khoản 1 Điều này có thể thay thế cho việc xuất vé hành khách; trường hợp các phương tiện đó được sử dụng thì người vận chuyển có trách nhiệm thông báo cho hành khách về việc cung cấp bản ghi thông tin đã được lưu giữ.

3. Người vận chuyển phải cấp cho hành khách thẻ hành lý đối với mỗi kiện hành lý ký gửi.

4. Việc giao kết hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý mà thiếu một hoặc một số nội dung quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này không ảnh hưởng đến sự tồn tại và giá trị pháp lý của hợp đồng.

Điều 145. Nghĩa vụ của người vận chuyển khi vận chuyển hành khách

1. Vận chuyển hành khách và hành lý đến địa điểm đến thỏa thuận và giao hành lý ký gửi cho người có quyền nhận.

2. 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[59] hoặc cần sự chăm sóc trong quá trình vận chuyển.

---

[57] Cụm từ "cước phí" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[58] Cụm từ "giá cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[59] Cụm từ "tàn tật" được thay thế bằng cụm từ "khuyết tật" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

3. Trong trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị gián đoạn, bị chậm 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 được quy định trong Điều lệ vận chuyển.

4. Trong trường hợp hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng việc vận chuyển bị gián đoạn, bị chậm do lỗi của người vận chuyển thì ngoài việc thực hiện nghĩa vụ quy định tại khoản 3 Điều này, người vận chuyển còn phải thu xếp hành trình phù hợp cho hành khách theo quy định trong Điều lệ vận chuyển hoặc hoàn trả lại tiền phần vé chưa sử dụng theo yêu cầu của hành khách mà không được thu bất kỳ một khoản phí liên quan nào.

5.[60] Trong trường hợp do lỗi của người vận chuyển, hành khách đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay nhưng không được vận chuyển hoặc chuyến bay bị hủy hoặc chuyến bay bị chậm kéo dài mà không được người vận chuyển thông báo trước thì người vận chuyển có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này và phải trả một khoản tiền bồi thường ứng trước không hoàn lại cho hành khách. Trong trường hợp phải bồi thường thiệt hại theo trách nhiệm dân sự của người vận chuyển thì khoản tiền này được trừ vào khoản tiền bồi thường.

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về thời gian người vận chuyển phải thông báo trước, thời gian chuyến bay bị chậm kéo dài và khoản tiền bồi thường ứng trước không hoàn lại sau khi thống nhất với Bộ trưởng Bộ Tài chính.

6.[61] Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chất lượng dịch vụ cho hành khách tại cảng hàng không, sân bay.

Điều 146. Từ chối vận chuyển hành khách có vé và đã được xác nhận chỗ trên chuyến bay hoặc đang trong hành trình

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.

---

[60] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 28 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[61] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 28 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

3. Hành khách không chấp hành quy định về bảo đảm an toàn hàng không, an ninh hàng không, khai thác vận chuyển 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 trong tình trạng say rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà 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 147. Quyền của hành khách

1. Được thông báo bằng văn bản 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 và vận chuyển chậm.

2. Trong 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 chưa sử dụng.

3. Trong các trường hợp quy định tại Điều 146 của Luật này, hành khách được nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ phí và tiền phạt được ghi trong Điều lệ vận chuyển.

4. Từ chối chuyến bay; nếu đang trong hành trình, hành khách có quyền từ chối bay tiếp tại bất kỳ cảng hàng không, sân bay hoặc nơi hạ cánh bắt buộc nào và có quyền nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ phí và tiền phạt được ghi trong Điều lệ vận chuyển.

5. Được miễn giá dịch vụ[62] vận chuyển hành lý với mức tối thiểu được ghi trong Điều lệ vận chuyển.

6. Trẻ em dưới mười hai tuổi đi tàu bay được miễn, giảm giá dịch vụ[63] vận chuyển với mức ghi trong Điều lệ vận chuyển.

Trẻ em từ hai tuổi đến dưới mười hai tuổi được bố trí chỗ ngồi riêng; trẻ em dưới hai tuổi không có chỗ ngồi riêng và phải có người lớn đi cùng.

---

[62] Từ "cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[63] Từ "cước" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 148. 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 149. Vận chuyển hành lý

1. Hành lý bao gồm hành lý ký gửi và hành lý xách tay.

Hành lý ký gửi là hành lý của hành khách được chuyên chở trong tàu bay và do người vận chuyển bảo quản trong quá trình vận chuyển.

Hành lý xách tay là hành lý được hành khách mang theo người lên tàu bay và do hành khách bảo quản trong quá trình vận chuyển.

2. Hành lý của mỗi hành khách phải được vận chuyển cùng với hành khách trên một chuyến bay, trừ các trường hợp sau đây:

a) Vận chuyển hành lý thất lạc;

b) Hành lý bị giữ lại vì lý do an toàn của chuyến bay;

c) Vận chuyển túi ngoại giao, túi lãnh sự;

d) Hành khách bị chết trong tàu bay và thi thể đã được đưa khỏi tàu bay;

đ) Hành lý được vận chuyển như hàng hóa;

e) Các trường hợp bất khả kháng.

Điều 150. Thanh lý hành lý

1. Hành lý được thanh lý trong trường hợp không có người nhận trong thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày hành lý được vận chuyển đến địa điểm đến; hành lý mau hỏng có thể được thanh lý trước thời hạn này.

2. Thủ tục thanh lý hành lý được thực hiện theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 142 của Luật này.

Mục 5
VẬN CHUYỂN THEO HỢP ĐỒNG VÀ VẬN CHUYỂN THỰC TẾ

Điều 151. 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 theo quy định tại Điều 118 của Luật này.

Điều 152. Trách nhiệm của người vận chuyển theo hợp đồng và người vận chuyển thực tế

1. 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.

2. 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 VII của Luật này.

3. 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.

4. Thỏa thuận của người vận chuyển theo hợp đồng về nghĩa vụ không được quy định ở Chương này, thỏa thuận về việc từ bỏ các quyền được quy định tại Chương này hoặc thỏa thuận về việc kê khai giá trị hàng hóa, hành lý ký gửi quy định tại điểm b khoản 1 Điều 162 của Luật này không ảnh hưởng đến trách nhiệm của người vận chuyển thực tế, trừ trường hợp đã được người vận chuyển thực tế đồng ý.

Điều 153. Người nhận khiếu nại hoặc yêu cầu

1. Khiếu nại hoặc yêu cầu có thể được gửi đến người vận chuyển theo hợp đồng hoặc người vận chuyển thực tế, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Yêu cầu về quyền định đoạt hàng hóa quy định tại Điều 139 của Luật này chỉ có giá trị pháp lý khi được gửi cho người vận chuyển theo hợp đồng.

Điều 154. Giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với nhân viên, đại lý

Trong trường hợp việc vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện thì nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển thực tế hoặc của người vận chuyển

theo hợp đồng có quyền hưởng các giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển quy định tại Mục 1 Chương VII của Luật này, nếu chứng minh được đã hành động trong phạm vi thực hiện nhiệm vụ.

Điều 155. Tổng số tiền bồi thường thiệt hại

Trong trường hợp việc vận chuyển do người vận chuyển thực tế thực hiện thì tổng số tiền bồi thường thiệt hại mà người vận chuyển thực tế, người vận chuyển theo hợp đồng và nhân viên, đại lý của họ hoạt động trong phạm vi thực hiện nhiệm vụ phải trả không cao hơn số tiền mà người vận chuyển theo hợp đồng, người vận chuyển thực tế phải bồi thường. Mỗi người vận chuyển không phải trả quá giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của mình.

Điều 156. Người bị khởi kiện

Trong 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 người vận chuyển đều có thể bị khởi kiện. Trường hợp một người vận chuyển bị khởi kiện thì người vận chuyển đó có quyền đề nghị Tòa án đưa người vận chuyển kia tham gia tố tụng.

Mục 6
VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA ĐẶC BIỆT

Điều 157. Vận chuyển bưu gửi[64]

Việc vận chuyển bưu gửi[65] bằng đường hàng không được thực hiện theo quy định của Luật này và quy định của pháp luật về bưu chính.

Điều 158. Vận chuyển hàng nguy hiểm

1. Hàng nguy hiểm là 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.

2. Việc vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường hàng không phải tuân theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

---

[64] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[65] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

3.[66] ***(được bãi bỏ)***

4.[67] ***(được bãi bỏ)***

Điều 159. Vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ[68]

1. Không được vận chuyển bằng đường hàng không vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này.

Quy định này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ.

2. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quyết định trường hợp đặc biệt cho phép vận chuyển bằng đường hàng không vũ khí, dụng cụ chiến tranh vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam.

3. Thủ tướng Chính phủ quyết định trường hợp đặc biệt cho phép vận chuyển bằng đường hàng không vật liệu phóng xạ vào hoặc qua lãnh thổ Việt Nam.

4. Ngoài quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này, việc vận chuyển vũ khí, dụng cụ chiến tranh, vật liệu phóng xạ bằng đường hàng không phải tuân thủ các quy định của pháp luật có liên quan.

Chương VII
TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ

Mục 1
QUYỀN VÀ TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ CỦA NGƯỜI VẬN CHUYỂN

Điều 160. Bồi thường thiệt hại đối với hành khách

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, trong thời gian người vận chuyển đưa hành khách lên tàu bay hoặc rời tàu bay.

---

[66] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 40 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[67] Khoản này được bãi bỏ theo quy định tại khoản 40 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[68] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 29 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

Điều 161. Bồi thường thiệt hại đối với hàng hóa, hành lý

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi do sự kiện xảy ra từ thời điểm người gửi hàng, hành khách giao hàng hóa, hành lý ký gửi cho người vận chuyển đến thời điểm người vận chuyển trả hàng hóa, hành lý ký gửi cho người có quyền nhận; đối với vận chuyển hàng hóa, thời gian trên không bao gồm quá trình vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa được thực hiện ngoài cảng hàng không, sân bay.

2. Trường hợp xảy ra mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hành lý xách tay, người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường nếu người vận chuyển có lỗi gây ra thiệt hại.

Trường hợp hàng hóa, hành lý đã được bồi thường nhưng sau đó hàng hóa, hành lý lại 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 chuyển.

3. Trường hợp hàng hóa đã được người vận chuyển hàng không tiếp nhận thì bất kỳ thiệt hại nào cũng được coi là kết quả của sự kiện xảy ra khi vận chuyển bằng đường hàng không mà không phụ thuộc vào phương thức vận chuyển thực tế, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được thiệt hại xảy ra trong giai đoạn vận chuyển bằng đường biển, đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy nội địa. Trường hợp người vận chuyển thay thế một phần hoặc toàn bộ việc vận chuyển bằng đường hàng không bằng phương thức vận chuyển khác mà không được sự đồng ý của người gửi hàng thì việc vận chuyển bằng phương thức khác đó được coi là vận chuyển bằng đường hàng không.

4. Người vận chuyển phải hoàn trả cho người gửi hàng, hành khách giá dịch vụ[69] vận chuyển đối với số hàng hóa, hành lý ký gửi bị thiệt hại.

Điều 162. Mức bồi thường thiệt hại hàng hóa, hành lý

1. Mức bồi thường của người vận chuyển đối với mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành lý được tính như sau:

a) Theo thỏa thuận giữa các bên, nhưng không vượt quá giá trị thiệt hại thực tế;

---

[69] Cụm từ "cước phí" được thay thế bằng cụm từ "giá dịch vụ" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 07 năm 2015.

b) Theo mức giá trị đã kê khai của việc nhận hàng hóa, hành lý ký gửi tại địa điểm đến. Trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị đã kê khai cao hơn giá trị thực tế thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;

c) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hóa, hành lý ký gửi không kê khai giá trị;

d) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hành lý xách tay.

2. Trong trường hợp hàng hóa, hành lý ký gửi không kê khai giá trị mà bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng và không xác định được giá trị thiệt hại thực tế thì mức bồi thường của người vận chuyển được tính đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 163. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

Người vận chuyển phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với tính mạng, sức khỏe của hành khách, việc mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa, hành lý và do vận chuyển chậm hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm khác đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 164. Bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm, trừ trường hợp 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.

2. Việc bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 165. Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Trong trường hợp chứng minh được thiệt hại xảy ra do lỗi của bên có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại, người vận chuyển 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. Trong 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.[70] Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với hàng hóa tương ứng với mức độ thiệt hại trong các trường hợp sau đây:

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

b) Do quyết định của Tòa án hoặc của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa;

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

d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hóa hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hàng hoặc người nhận hàng cử đi kèm hàng hóa.

4.[71] Người vận chuyển được miễn một phần hoặc toàn bộ trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với hành lý ký gửi tương ứng với mức độ thiệt hại do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hành lý ký gửi gây ra.

Điều 166. Mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển

1. Người vận chuyển được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại như sau:

a) Đối với vận chuyển hành khách, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của hành khách là một trăm nghìn đơn vị tính toán cho mỗi hành khách;

b) Đối với vận chuyển hành khách, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm là bốn nghìn một trăm năm mươi đơn vị tính toán cho mỗi hành khách;

c) Đối với vận chuyển hành lý, bao gồm cả hành lý ký gửi và hành lý xách tay, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là một nghìn đơn vị tính toán cho mỗi hành khách; trường hợp hành khách có kê khai giá trị của việc nhận hành lý ký gửi tại địa điểm đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế;

---

[70] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 30 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[71] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 30 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

d) Đối với vận chuyển hàng hóa, mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc do vận chuyển chậm là mười bảy đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam hàng hóa; trường hợp người gửi hàng có kê khai giá trị của việc nhận hàng hóa tại nơi đến và trả một khoản phí bổ sung thì người vận chuyển phải bồi thường theo mức giá trị đã được kê khai, trừ trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng giá trị đã kê khai lớn hơn giá trị thực tế.

2. Đơn vị tính toán là đơn vị tiền tệ do Quỹ tiền tệ quốc tế xác định và được quy ước là Quyền rút vốn đặc biệt. Đơn vị tính toán được chuyển đổi sang Đồng Việt Nam theo tỷ giá chính thức do Ngân hàng nhà nước Việt Nam công bố tại thời điểm thanh toán.

3. Trọng lượng của kiện hàng hóa bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc bị vận chuyển chậm được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển trong trường hợp vận chuyển hàng hóa. Trường hợp phần hàng hóa bị mất mát, thiếu hụt, hư hỏng hoặc vận chuyển chậm làm ảnh hưởng đến giá trị của các kiện hàng hóa khác trong cùng một vận đơn hàng không hoặc biên lai hàng hóa thì trọng lượng của toàn bộ các kiện hàng hóa được sử dụng để xác định giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển.

4. Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được rằng thiệt hại xảy ra không phải do lỗi của mình hoặc hoàn toàn do lỗi của bên thứ ba.

5. Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển 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. Trong trường hợp hành vi đó do nhân viên hoặc đại lý thực hiện thì phải chứng minh được rằng nhân viên hoặc đại lý đó đã hành động khi thực hiện nhiệm vụ của mình.

6. Trong trường hợp cần thiết, Chính phủ quyết định tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại khoản 1 Điều này.

Điều 167. 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 quy định tại Điều 166 của Luật này 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 các mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại cao hơn các mức giới hạn trách nhiệm quy định tại Điều 166 của Luật này.

Điều 168. Bồi thường thiệt hại cho người vận chuyển

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.

Điều 169. Tiền trả trước

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

Mức tiền trả trước này do người vận chuyển quyết định và được ghi trong Điều lệ vận chuyển.

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 170. Khiếu nại và khởi kiện người vận chuyển

1. Hành khách, người gửi hàng, người nhận hàng hoặc người đại diện hợp pháp của họ có quyền khiếu nại, khởi kiện người vận chuyển để bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp khi bị xâm hại.

2. Trước khi khởi kiện về mất mát, thiếu hụt, hư hỏng, vận chuyển chậm hàng hóa, hành lý ký gửi, người có quyền khởi kiện quy định tại khoản 1 Điều này phải khiếu nại bằng văn bản đến người vận chuyển trong thời hạn sau đây:

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

b) Mười bốn ngày, kể từ ngày nhận hàng trong trường hợp thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa; hai mươi mốt ngày, kể từ ngày phải trả hàng trong trường hợp mất mát hàng hóa;

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

3. Người vận chuyển phải thông báo cho người khiếu nại biết việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại trong thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày nhận được khiếu nại. Trường hợp khiếu nại không được chấp nhận hoặc quá thời hạn trên mà không nhận được thông báo trả lời thì người khiếu nại có quyền khởi kiện.

4. 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.

5. Trường hợp việc khiếu nại không được thực hiện trong thời hạn quy định tại khoản 2 Điều này thì việc khởi kiện không có giá trị, trừ trường hợp có sự lừa dối từ phía người vận chuyển hoặc người có quyền khiếu nại có lý do chính đáng.

Điều 171. Quyền của nhân viên, đại lý của người vận chuyển khi bị khiếu nại

1. Trong trường hợp nhân viên, đại lý của người vận chuyển bị khiếu nại về bồi thường thiệt hại thì nhân viên, đại lý đó có quyền hưởng các giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người vận chuyển theo quy định tại Mục 1 Chương VII của Luật này nếu nhân viên, đại lý đó đã hành động trong phạm vi thực hiện nhiệm vụ.

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 theo quy định của Luật này.

Điều 172. Thẩm quyền giải quyết của Tòa án Việt Nam đối với tranh chấp trong vận chuyển 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 hoặc địa điểm kinh doanh chính tại Việt Nam;

b) Người vận chuyển có địa điểm kinh doanh và giao kết hợp đồng vận chuyển tại Việt Nam;

c) Việt Nam là địa điểm đến của hành trình vận chuyển.

2. Hợp đồng vận chuyển quốc tế quy định tại khoản 1 Điều này là hợp đồng vận chuyển mà theo thỏa thuận của các bên trong hợp đồng, địa điểm xuất phát và địa điểm đến trên lãnh thổ của hai quốc gia hoặc trên lãnh thổ của một quốc gia nhưng có địa điểm dừng thỏa thuận trên lãnh thổ của một quốc gia khác, không kể 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 chính và thường xuyên tại Việt Nam vào thời điểm xảy ra tai nạn, với điều kiện:

a) Người vận chuyển có hoạt động khai thác vận chuyển hành khách trực tiếp 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.

4. Trình tự, thủ tục giải quyết tranh chấp thực hiện theo quy định của Luật này và pháp luật về tố tụng dân sự của Việt Nam.

Điều 173. 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 172 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 174. 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 hai 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 THIỆT HẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI THỨ BA Ở MẶT ĐẤT

Điều 175. Quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại

1. 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 chứng minh được rằng tàu bay đang bay, người, vật, chất từ tàu bay đang bay rơi xuống trực tiếp gây ra thiệt hại đó.

2. Trong Mục này, tàu bay được coi là đang bay kể từ thời điểm tàu bay nổ máy để cất cánh cho đến thời điểm tắt máy sau khi hạ cánh; đối với khí cầu hoặc thiết bị bay tương tự thì kể từ thời điểm rời khỏi mặt đất cho đến thời điểm chạm đất.

Điều 176. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay

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 quy định tại Điều 180 của Luật này.

Điều 177. 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.

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. Người khai thác tàu bay quy định tại Chương này 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.

Điều 178. Miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Trong 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.

Điều 179. Quyền khởi kiện để truy đòi của người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại

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

Điều 180. Mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay

1. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay quy định tại Mục này đối với mỗi tàu bay và mỗi sự kiện gây thiệt hại không quá một nghìn đơn vị tính toán cho mỗi kilôgam trọng lượng tàu bay.

Trọng lượng tàu bay là trọng lượng cất cánh tối đa được phép của tàu bay theo Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, trừ ảnh hưởng của khí nâng khi sử dụng.

2. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay trong trường hợp người thứ ba ở mặt đất bị chết, bị thương hoặc tổn hại khác về sức khỏe không quá một trăm năm mươi nghìn đơn vị tính toán cho mỗi người.

3. Trong trường hợp thiệt hại do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau thì người thứ ba ở mặt đất có quyền được bồi thường đến mức tổng số các giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với mỗi tàu bay; người có trách nhiệm bồi thường của mỗi tàu bay gây thiệt hại chỉ phải bồi thường đến mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này.

4. Trong trường hợp cần thiết, Chính phủ quyết định tăng mức giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay.

Điều 181. Các trường hợp người khai thác tàu bay mất quyền hưởng giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Thiệt hại xảy ra do lỗi của người khai thác tàu bay, nhân viên, đại lý của người khai thác tàu bay.

2. Thiệt hại xảy ra khi tàu bay bị sử dụng bất hợp pháp.

Điều 182. Giải quyết bồi thường thiệt hại trong trường hợp tổng giá trị thiệt hại thực tế vượt quá giới hạn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay

1. Trong trường hợp chỉ có yêu cầu bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc về tài sản thì số tiền bồi thường cho mỗi yêu cầu được giảm theo tỷ lệ tương ứng với giá trị thiệt hại thực tế.

2. Trong trường hợp có yêu cầu bồi thường thiệt hại về cả tính mạng, sức khỏe và tài sản thì tổng số tiền bồi thường được ưu tiên sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe; nếu không đủ thì chia theo tỷ lệ của các yêu cầu đó; phần tiền còn lại được sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường về tài sản chưa được giải quyết.

Điều 183. Các trường hợp người bảo hiểm, người bảo đảm được miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Người bảo hiểm, người bảo đảm được miễn, giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với các trường hợp quy định tại Điều 178 của Luật này.

2. Người bảo hiểm, người bảo đảm được miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các trường hợp sau đây:

a) Thiệt hại xảy ra khi hợp đồng bảo hiểm hoặc việc bảo đảm hết hiệu lực. Trường hợp tàu bay đang bay mà hợp đồng bảo hiểm hoặc việc 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 hai mươi bốn giờ, kể từ thời điểm hợp đồng bảo hiểm hoặc việc bảo đảm hết hiệu lực. Việc kéo dài thời hạn bảo hiểm hoặc bảo đảm chỉ được áp dụng khi có lợi cho người bị thiệt hại;

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

Điều 184. Miễn kê biên tiền bảo hiểm, tiền bảo đảm

Khoản tiền bảo hiểm, tiền bảo đảm quy định tại Điều 176 của Luật này không bị kê biên để bảo đảm thực hiện yêu cầu của chủ nợ của người khai thác tàu bay cho đến khi việc bồi thường thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất được giải quyết.

Điều 185. Thẩm quyền xét xử của Tòa án

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 Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác.

Điều 186. Thời hiệu khởi kiện yêu cầu bồi thường thiệt hại

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

Điều 187. Áp dụng các quy định về bồi thường thiệt hại

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

Mục 3
TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIỆT HẠI KHI TÀU BAY VA CHẠM HOẶC GÂY CẢN TRỞ NHAU

Điều 188. Trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác khi tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau

1. Trong trường hợp xảy ra thiệt hại do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở nhau thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người khai thác tàu bay được xác định như sau:

a) Thiệt hại xảy ra do lỗi của một bên thì bên có lỗi phải bồi thường;

b) Thiệt hại xảy ra do lỗi của nhiều bên thì trách nhiệm bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của mỗi bên; trường hợp không xác định được mức độ lỗi thì các bên có trách nhiệm bồi thường ngang nhau.

2. Quy định tại khoản 1 Điều này không cản trở việc yêu cầu người vận chuyển bồi thường thiệt hại. Người vận chuyển có quyền yêu cầu người khai thác tàu bay có trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện nghĩa vụ hoàn trả khoản tiền đã bồi thường.

Điều 189. Trách nhiệm liên đới

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.

Chương VIII
AN NINH HÀNG KHÔNG

Điều 190. An ninh hàng không

1. An ninh hàng không là việc sử dụng kết hợp các biện pháp, nguồn nhân lực, trang bị, thiết bị để phòng ngừa, ngăn chặn và đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng, bảo vệ an toàn cho tàu bay, hành khách, tổ bay và những người dưới mặt đất.

2.[72] 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:

---

[72] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 31 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

a) Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay đang bay;

b) Chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay trên mặt đất;

c) Sử dụng tàu bay như một vũ khí;

d) Bắt giữ con tin trong tàu bay hoặc tại cảng hàng không, sân bay;

đ) Xâm nhập trái pháp luật vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và công trình, trang bị, thiết bị hàng không dân dụng;

e) Đưa vật phẩm nguy hiểm vào tàu bay, cảng hàng không, sân bay và khu vực hạn chế khác trái pháp luật.

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;

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, sân bay và công trình, trang bị, 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, sân bay; bảo đảm hoạt động bay.

Điều 191. Bảo đảm an ninh hàng không[73]

1. Bảo đảm an ninh hàng không được thực hiện bằng các biện pháp sau đây:

a) Bảo vệ an ninh, quốc phòng, giữ gìn trật tự, an toàn xã hội theo quy định của pháp luật về an ninh quốc gia, quốc phòng, công an nhân dân, phòng, chống khủng bố và pháp luật khác có liên quan;

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

c) Kiểm tra, soi chiếu, giám sát an ninh hàng không đối với tàu bay, phương tiện, người, hành lý, hàng hóa, 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;

---

[73] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 32 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

d) 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.

Hành khách gây rối là hành khách cố ý không chấp hành quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không, trật tự công cộng tại cảng hàng không, sân bay, trên tàu bay hoặc có hành vi tung tin, cung cấp thông tin sai uy hiếp an toàn hàng không;

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

e) Phòng, chống khủng bố trên tàu bay;

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

h) Kiểm soát an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không;

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

2. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng trong phạm vi quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và bộ, ngành liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp quy định tại các điểm a, e, g và i khoản 1 Điều này.

3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và bộ, ngành liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp quy định tại các điểm b, c, d, đ và h khoản 1 Điều này.

4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Điều 192. Thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế

1.[74] Khu vực hạn chế là khu vực của cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trang bị, 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 và được kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không theo quy định.

---

[74] Khoản này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 33 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Việc thiết lập các khu vực hạn chế tại cảng hàng không, sân bay và nơi có công trình, trang bị, 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 193. Kiểm tra, soi chiếu, giám sát, lục soát an ninh hàng không đối với chuyến bay[75]

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, 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, kỷ luật trên tàu bay phải được thực hiện trong suốt chuyến bay.

3. Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục lục soát an ninh hàng không.

Điều 194. Đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng

1. 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.

2. 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.

3. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng và các bộ, ngành có liên quan xây dựng trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt phương án khẩn nguy đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.

4. Bộ Công an chịu trách nhiệm chỉ huy lực lượng tham gia thực hiện phương án khẩn nguy.

5. Bộ Quốc phòng chịu trách nhiệm xử lý hành vi can thiệp bất hợp pháp quy định tại điểm c khoản 2 Điều 190 của Luật này; chỉ đạo các cơ quan, đơn vị quản lý vùng trời, quản lý bay của Bộ Quốc phòng ưu tiên trợ giúp điều hành tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp khi bay trong vùng trời Việt Nam; phối hợp với cơ sở cung

[75] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 34 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

cấp dịch vụ không lưu hướng dẫn tổ bay xử lý thích hợp khi xảy ra hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay đang bay và thực hiện các biện pháp xử lý thích hợp khác.

6. 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.

7. 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 195. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không[76]

1. Lực lượng kiểm soát an ninh hàng không được Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo tổ chức để thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không trong phạm vi trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải.

2. Địa bàn hoạt động của lực lượng kiểm soát an ninh hàng không bao gồm cảng hàng không, sân bay; trên tàu bay; cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; cơ sở sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay; cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay; cơ sở 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 của Bộ Giao thông vận tải.

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.

5. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức đào tạo, huấn luyện, chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ đối với lực lượng kiểm soát an ninh hàng không.

Điều 196. Chương trình, quy chế an ninh hàng không[77]

1. Chương trình, quy chế an ninh hàng không quy định trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc thực hiện quy trình, thủ tục, biện pháp bảo đảm an ninh hàng không.

---

[76] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 35 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[77] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 36 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Chương trình, quy chế an ninh hàng không bao gồm:

a) Chương trình an ninh hàng không Việt Nam;

b) Chương trình đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không Việt Nam;

c) Chương trình kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam;

d) Chương trình an ninh hàng không của người khai thác cảng hàng không, sân bay;

đ) Chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không;

e) Chương trình đào tạo, huấn luyện an ninh hàng không của cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không;

g) Quy chế an ninh hàng không của cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu; cơ sở sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay; cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay; cơ sở xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay.

3. Các chương trình, quy chế an ninh hàng không quy định tại khoản 2 Điều này được ban hành phù hợp với pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành các chương trình an ninh hàng không quy định tại các điểm a, b và c khoản 2 Điều này.

Nhà chức trách hàng không phê duyệt chương trình, quy chế an ninh hàng không quy định tại các điểm d, đ, e và g khoản 2 Điều này; chấp thuận hoặc không chấp thuận chương trình an ninh hàng không của hãng hàng không nước ngoài.

Điều 197. Trách nhiệm bảo đảm an ninh hàng không của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động hàng không dân dụng[78]

1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay, hãng hàng không, cơ sở cung cấp dịch vụ không lưu, cơ sở sản xuất, bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, thiết bị tàu bay, cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay, cơ sở xử lý hàng hóa, bưu gửi để đưa lên tàu bay chịu trách nhiệm xây dựng, trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện chương trình, quy chế an ninh hàng không dân dụng theo quy định; bảo đảm an ninh hàng không đối với các hoạt động thuộc phạm vi trách nhiệm quản lý của mình.

---

[78] Điều này được sửa đổi, bổ sung theo quy định tại khoản 37 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Hãng hàng không nước ngoài thực hiện vận chuyển thường lệ đến và đi từ Việt Nam phải trình Nhà chức trách hàng không chương trình an ninh hàng không dân dụng đối với hoạt động của hãng tại Việt Nam.

3. Hãng hàng không, người khai thác tàu bay thực hiện chuyến bay quốc tế đến 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 theo quy định của Chính phủ.

4. 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.

5. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm kiểm tra, đánh giá việc áp dụng các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không theo quy định của pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; thanh tra, kiểm tra, khảo sát, thử nghiệm, đánh giá, điều tra việc tuân thủ các quy định của pháp luật về an ninh hàng không đối với các tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động hàng không dân dụng.

Chương IX
HOẠT ĐỘNG HÀNG KHÔNG CHUNG

Điều 198. Điều kiện hoạt động hàng không chung

1. Hoạt động hàng không chung là hoạt động sử dụng tàu bay để thực hiện các chuyến bay trong các lĩnh vực công nghiệp, nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, xây dựng và các lĩnh vực kinh tế khác, phục vụ tìm kiếm, cứu nạn, cấp cứu, cứu hộ, y tế, nghiên cứu khoa học, văn hóa, thể thao, đào tạo, huấn luyện, bay hiệu chuẩn, đo đạc, chụp ảnh, quay phim, bay phục vụ nhu cầu cá nhân và các hoạt động bay dân dụng khác không nhằm mục đích vận chuyển công cộng hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu gửi[79].

2. Hoạt động hàng không chung phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Tàu bay, tổ bay phải được cấp giấy phép, chứng chỉ cần thiết theo quy định của Luật này và phù hợp với loại hình hoạt động khai thác được thực hiện;

b) Bảo đảm các điều kiện về an toàn hàng không, an ninh hàng không, bảo vệ môi trường và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

---

[79] Cụm từ "bưu phẩm, bưu kiện, thư" được thay thế bằng cụm từ "bưu gửi" theo quy định tại khoản 39 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

3. Tổ chức thực hiện hoạt động hàng không chung vì mục đích thương mại phải có Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay theo quy định tại Điều 23 của Luật này.

4.[80] Tổ chức thực hiện hoạt động hàng không chung vì mục đích thương mại không được thực hiện các hành vi hạn chế cạnh tranh bị cấm hoặc cạnh tranh không lành mạnh; không được sử dụng thương hiệu, bao gồm tên thương mại và nhãn hiệu gây nhầm lẫn với tổ chức thực hiện hoạt động hàng không chung khác; không được nhượng hoặc nhận quyền thực hiện hoạt động hàng không chung vì mục đích thương mại.

Điều 199. Quản lý hoạt động hàng không chung

1. Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải đăng ký loại hình hoạt động với Bộ Giao thông vận tải.

2. Doanh nghiệp thành lập và đăng ký kinh doanh theo quy định của pháp luật Việt Nam thực hiện hoạt động hàng không chung vì mục đích thương mại phải được Bộ Giao thông vận tải cấp Giấy phép kinh doanh hàng không chung.

3. Chính phủ quy định điều kiện, thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung, Giấy phép kinh doanh hàng không chung.

4. Người đề nghị cấp Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung, Giấy phép kinh doanh hàng không chung phải nộp lệ phí.

Điều 200. Hợp đồng cung cấp dịch vụ hàng không chung

Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không chung vì mục đích thương mại phải ký hợp đồng bằng văn bản với tổ chức, cá nhân sử dụng dịch vụ đó phù hợp với các quy định của pháp luật, trừ trường hợp thực hiện hoạt động cứu nạn, cứu hộ trong tình huống khẩn cấp.

Điều 201. Bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại

Tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động hàng không chung phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo quy định của Luật này.

Chương X
ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH[81]

---

[80] Khoản này được bổ sung theo quy định tại khoản 38 Điều 1 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

[81] Các điều 210, 211 và 212 của Luật Đất đai số 45/2013/QH13, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2014 quy định như sau:

"***Điều 210. Điều khoản chuyển tiếp***

1. Người được Nhà nước cho thuê đất trước ngày 01 tháng 7 năm 2004 đã trả tiền thuê đất cho cả thời gian thuê hoặc trả trước tiền thuê đất cho nhiều năm mà thời hạn thuê đất đã trả tiền còn lại ít nhất

là 05 năm thì tổ chức kinh tế có quyền và nghĩa vụ quy định tại Điều 174 của Luật này; hộ gia đình, cá nhân có quyền và nghĩa vụ quy định tại khoản 1 Điều 179 của Luật này.

2. Trường hợp nhà đầu tư được Nhà nước cho thuê đất thu tiền thuê đất hàng năm để đầu tư xây dựng, kinh doanh kết cấu hạ tầng khu công nghiệp, cụm công nghiệp khu chế xuất mà đã cho thuê lại đất có kết cấu hạ tầng theo hình thức trả tiền thuê đất một lần cho cả thời gian thuê trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì phải nộp tiền cho Nhà nước theo quy định của Chính phủ; người thuê lại đất có quyền và nghĩa vụ như được Nhà nước cho thuê đất trả tiền một lần cho cả thời gian thuê sau khi chủ đầu tư đã nộp đủ tiền thuê đất vào ngân sách nhà nước.

3. Hộ gia đình, cá nhân trực tiếp sản xuất nông nghiệp đã được giao đất, công nhận quyền sử dụng đất, nhận chuyển quyền sử dụng đất nông nghiệp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành, khi hết thời hạn sử dụng đất nếu có nhu cầu thì được tiếp tục sử dụng đất theo thời hạn quy định tại khoản 1 Điều 126 của Luật này. Thời hạn sử dụng đất được tính từ ngày 15 tháng 10 năm 2013 đối với trường hợp hết hạn vào ngày 15 tháng 10 năm 2013 theo quy định của Luật Đất đai năm 2003; tính từ ngày hết thời hạn giao đất đối với trường hợp hết hạn sau ngày 15 tháng 10 năm 2013.

4. Trường hợp hộ gia đình, cá nhân sử dụng đất nông nghiệp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành mà chưa được cấp Giấy chứng nhận thì thời hạn sử dụng đất khi cấp Giấy chứng nhận tính từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành.

5. Đối với đất được Nhà nước giao cho tổ chức kinh tế để tạo vốn xây dựng cơ sở hạ tầng theo dự án, đất có nguồn gốc trúng đấu giá quyền sử dụng đất trước ngày 01 tháng 7 năm 2004 của các tổ chức kinh tế sử dụng mà không xác định thời hạn sử dụng đất thì thời hạn sử dụng đất được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

6. Đối với những dự án, hạng mục đã chi trả xong bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì không áp dụng theo quy định của Luật này. Trường hợp những dự án, hạng mục đã phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư hoặc đang thực hiện chi trả bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo phương án đã được phê duyệt trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì thực hiện theo phương án đã phê duyệt, không áp dụng theo quy định của Luật này.

7. Đối với trường hợp được giao đất, thuê đất, chuyển mục đích sử dụng đất, công nhận quyền sử dụng đất trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành mà người sử dụng đất chưa hoàn thành nghĩa vụ tài chính thì thời điểm tính thu tiền sử dụng đất, tiền thuê đất theo quy định của Chính phủ.

8. Hộ gia đình, cá nhân đang sử dụng diện tích đất nông nghiệp được giao vượt hạn mức trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì phải chuyển sang thuê đất theo quy định của Luật này.

9. Chính phủ quy định việc xử lý đối với một số trường hợp cụ thể đang sử dụng đất vi phạm pháp luật về đất đai và các trường hợp đã bảo lãnh bằng quyền sử dụng đất trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành.

Điều 211. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2014.

Luật Đất đai số 13/2003/QH11 và Nghị quyết số 49/2013/QH13 ngày 21 tháng 6 năm 2013 của Quốc hội về kéo dài thời hạn sử dụng đất trồng cây hàng năm, đất nuôi trồng thủy sản, đất làm muối của hộ gia đình, cá nhân hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực.

2. Bãi bỏ Điều 57 của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11; Điều 2 của Luật số 34/2009/QH12 sửa đổi, bổ sung Điều 126 của Luật Nhà ở và Điều 121 của Luật Đất đai; Điều 4 của Luật số 38/2009/QH12 sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật liên quan đến đầu tư xây dựng cơ bản; Điều 264 của Luật Tố tụng hành chính số 64/2010/QH12; các quy định về trưng dụng đất trong Luật Trưng mua, trưng dụng tài sản số 15/2008/QH12.

Điều 212. Quy định chi tiết

Chính phủ quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong Luật.".

Điều 3 của Luật số 61/2014/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2015 quy định như sau:

"***Điều 3***

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2015.

2. Chính phủ, cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong Luật.".

Điều 202. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2007.

2. Luật này thay thế Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 26 tháng 12 năm 1991 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 20 tháng 4 năm 1995./.

VĂN PHÒNG QUỐC HỘI

Số: 03/VBHN-VPQH

XÁC THỰC VĂN BẢN HỢP NHẤT

Hà Nội, ngày 02 tháng 8 năm 2023

CHỦ NHIỆM

Bùi Văn Cường

Điều 74 và Điều 75 của Luật Giá số 16/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024 quy định như sau:

"***Điều 74. Hiệu lực thi hành***

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2024, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Quy định tại khoản 2 Điều 60 của Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026. Kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024 đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2025, hội đồng thẩm định giá phải có ít nhất 01 thành viên có một trong các chứng nhận chuyên môn sau đây:

a) Bằng tốt nghiệp cao đẳng trở lên về chuyên ngành giá, thẩm định giá;

b) Thẻ thẩm định viên về giá;

c) Chứng chỉ đào tạo nghiệp vụ về thẩm định giá;

d) Chứng chỉ bồi dưỡng thẩm định giá nhà nước.

3. Luật Giá số 11/2012/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 61/2014/QH13, Luật số 64/2020/QH14 và Luật số 07/2022/QH15 (sau đây gọi chung là Luật Giá số 11/2012/QH13) hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ các quy định tại Điều 75 của Luật này.

Điều 75. Quy định chuyển tiếp

1. Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, các doanh nghiệp thẩm định giá đã được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ thẩm định giá theo quy định tại Luật Giá số 11/2012/QH13 phải bảo đảm điều kiện kinh doanh dịch vụ thẩm định giá theo quy định tại Luật này. Sau thời hạn nêu trên mà doanh nghiệp thẩm định giá không bảo đảm điều kiện kinh doanh dịch vụ thẩm định giá theo quy định của Luật này, Bộ Tài chính thực hiện thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ thẩm định giá.

2. Người được cấp thẻ thẩm định viên về giá theo quy định của Luật Giá số 11/2012/QH13 thì được tiếp tục đăng ký hành nghề thẩm định giá trong lĩnh vực thẩm định giá tài sản và thẩm định giá doanh nghiệp theo quy định của Luật này.".

Điều 55 của Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2024 quy định như sau:

"***Điều 55. Hiệu lực thi hành***

Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.".