

# GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẢM BẢO AN NINH HÀNG KHÔNG TẠI CÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

NGUYỄN TÙNG BẢO THANH<sup>(\*)</sup>

**Tóm tắt:** Trên cơ sở đánh giá tình hình an ninh hàng không, nguồn lực hiện có tại các cảng hàng không và kết quả xử lý vi phạm hành chính về an ninh hàng không trong giai đoạn 2019-2023, bài viết đề xuất một số giải pháp đảm bảo an ninh hàng không tại Việt Nam trong thời gian tới được nghiên cứu và đề xuất.

**Từ khóa:** An ninh hàng không; xử lý vi phạm; nâng cao hiệu quả; đảm bảo an ninh hàng không.

**Abstract:** Based on the assessment of the aviation security situation, existing resources at airports and the results of handling administrative violations of aviation security from 2019 to 2023, a number of solutions to ensure aviation security in Vietnam are researched and proposed in the coming time.

**Keywords:** Aviation security; handling violations; improve efficiency; ensuring aviation security.

Ngày nhận bài: 02/11/2023; Ngày sửa bài: 05/12/2023; Ngày duyệt đăng bài: 26/01/2024.

## 1. Khái quát vấn đề

Trong thời kì hội nhập quốc tế như hiện nay, nhu cầu vận chuyển bằng đường hàng không ngày càng cao, tạo động lực thúc đẩy thị trường hàng không dân dụng (HKDD) Việt Nam tăng trưởng nhanh và phát triển mạnh mẽ, đóng góp vào phát triển kinh tế xã hội, mở rộng giao thương giữa các quốc gia, các vùng lãnh thổ trên toàn cầu. Dù trong điều kiện nào thì nhu cầu giao thông bằng hàng không cũng là chính đáng và khách quan trong điều kiện phát triển của khoa học công nghệ mấy thập kỷ qua. Tuy nhiên, để bảo đảm an toàn giao thông, vận tải bằng đường hàng không cần có rất nhiều điều kiện, trong đó, đặc biệt là đối với HKDD liên quan đến chính trị thế giới, tội phạm xuyên quốc gia hay những vấn đề liên quan đến buôn lậu, ma túy, tình hình hoạt động HKDD sôi động đang đặt ra về vấn đề cấp thiết cần phải bảo đảm an ninh, an toàn trong các cảng hàng không, sân bay; nếu không đảm bảo an ninh làm mất an toàn trong quá trình vận hành hoạt động bay thì mức độ thiệt hại về người và

tài sản rất nghiêm trọng, làm ảnh hưởng đến an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội cũng như nền kinh tế của đất nước.

Do vậy, công tác đảm bảo an ninh hàng không (ANHK) là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của ngành HKDD Việt Nam nói riêng và cho sự phát triển của xã hội nói chung. ANHK được đặt trong mối quan hệ tổng thể của an ninh quốc gia, là một phần nền tảng của nền quốc phòng toàn dân và an ninh nhân dân. Để đạt hiệu quả trong công tác đảm bảo ANHK, cần thực hiện tốt các nội dung quản lý nhà nước (QLNN) về ANHK, cụ thể: (1) Bảo vệ an ninh trong hoạt động hàng không dân dụng, góp phần bảo vệ an ninh quốc gia. Theo đó, các cơ quan chuyên trách bảo vệ an ninh, quốc phòng tổ chức triển khai thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hoạt động xâm phạm an ninh, quốc phòng tại CHK, SB và các cơ sở của ngành hàng không, bảo đảm ANHK theo quy định của pháp luật. Bên cạnh đó là triển khai các biện pháp nghiệp vụ, chủ động phòng ngừa, phát hiện, ngăn

<sup>(\*)</sup> Giảng viên, Học viện Hàng không Việt Nam; NCS. Khoa Luật, Học viện Khoa học xã hội; Email: nguyentungbaothanh@vaa.edu.vn

chặn, đấu tranh phòng, chống tội phạm và vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn xã hội, trật tự công cộng tại CHK, SB; (2) Thiết lập và bảo vệ các khu vực hạn chế của CHK, SB nhằm đảm bảo ANHK bằng các biện pháp kiểm soát thích hợp; (3) Bảo vệ khu vực công cộng thuộc CHK, SB; (4) Bảo vệ khu vực lân cận CHK, SB và các cơ sở hạ tầng khác của ngành hàng không; (5) Lọc soát ANHK; (6) Kiểm soát ANHK đối với tàu bay và khai thác tàu bay; (7) Kiểm soát ANHK đối với tổ bay, hành khách và hành lý; (8) Kiểm soát ANHK đối với hàng hóa, bưu gửi; (9) Kiểm soát ANHK đối với suất ăn, đồ vật dự phòng, đồ vật phục vụ trên chuyến bay, nhiên liệu cho tàu bay và các đồ vật khác đưa lên tàu bay (vận chuyển và mang theo vũ khí, công cụ hỗ trợ trên tàu bay; vận chuyển đối tượng tiềm ẩn uy hiếp ANHK; từ chối hoặc cấm vận chuyển hành khách vì lý do an ninh); (10) Thu thập thông tin và đánh giá nguy cơ uy hiếp ANHK; (11) Kiểm soát tài liệu ANHK; (12) Kiểm soát an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không của các cơ quan, đơn vị hoạt động trong ngành HKDD; (13) Bảo vệ hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không; (14) Tuyên truyền bảo đảm ANHK; (15) Kiểm soát chất lượng ANHK.

Trong thời gian qua, bên cạnh những kết quả đạt được, vẫn còn một số tồn tại, hạn chế cần phải có giải pháp và lộ trình khắc phục cho thời gian tới nhằm hạn chế tối đa những nguy cơ đe dọa, uy hiếp an toàn cho hành khách cũng như những người tham gia vào hoạt động vận chuyển bằng đường hàng không.

## **2. Thực trạng công tác đảm bảo an ninh hàng không**

### **2.1. Điều kiện cần thiết cho công tác đảm bảo an ninh hàng không trực tiếp tại cảng hàng không, sân bay**

Để thực hiện tốt công tác đảm bảo ANHK cần đáp ứng 03 yếu tố quan trọng cơ bản là nguồn lực con người, trang thiết bị và quy phạm pháp luật (QPPL). Hiện nay, với hệ thống văn bản QPPL như Luật, Nghị định, Thông tư cũng như các Quyết định quản lý điều hành của Nhà chức trách hàng không đã bao phủ, kiểm soát tốt các vấn đề trong đảm bảo ANHK. Hệ thống trang thiết bị tại các cảng hàng không, sân bay (CHK, SB) cũng được đầu tư, bố trí nhiều chủng loại, hiện đại và đa dạng (máy soi chiếu Tia X, máy soi chiếu cơ thể người, máy ngửi chất nổ, cổng từ,...) đã đáp ứng được yêu cầu kiểm tra, soi chiếu, giám sát ANHK. Nguồn nhân lực hiện tại (đến năm 2023) ngoài những cơ quan thực hiện chức năng quản lý Nhà nước (QLNN) chính là lực lượng trực tiếp làm nhiệm vụ đảm bảo ANHK tại các CHK, SB là 5.200 người, trong đó có 4.300 nhân viên kiểm soát ANHK, còn lại là chuyên viên, nhân viên làm các công việc văn phòng, tài chính, nhân sự... trong lực lượng kiểm soát ANHK<sup>(1)</sup>; riêng CHK quốc tế Tân Sơn Nhất là 1.124 người (An ninh soi chiếu: 472; An ninh kiểm soát: 591; An ninh cơ động: 36;...); CHK quốc tế Nội Bài là 914 người (An ninh soi chiếu: 389; An ninh kiểm soát: 466; An ninh cơ động: 18;...); CHK quốc tế Đà Nẵng là 318 người (An ninh soi chiếu: 148; An ninh kiểm soát: 118; An ninh cơ động: 22;...). Thêm vào đó, công suất khai thác tại các cảng này tương đối lớn, tập trung chủ yếu tại CHK quốc tế Tân Sơn Nhất và CHK quốc tế Đà Nẵng, cụ thể như: (1) Tại CHK quốc tế Tân Sơn Nhất: Nhà ga quốc nội có công suất khai thác 15 triệu hành khách/năm; năng lực hành khách thông qua giờ cao điểm đạt khoảng 6.500 hành khách/giờ; Nhà ga quốc tế có công suất khai thác 13 triệu hành khách/năm; năng lực hành khách thông qua giờ cao điểm đạt khoảng 6.000 hành khách/giờ;

<sup>(1)</sup> Báo cáo của Bộ Giao thông vận tải về Tổng kết thi hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

bình quân cho cả ga quốc nội lẫn quốc tế với lưu lượng hành khách, hàng hóa trung bình trong 01 ngày khoảng 110.000 hành khách và 1.700 tấn hàng hóa với hơn 700 lượt chuyến bay. (2) Tại CHK quốc tế Nội Bài: Nhà ga quốc nội có công suất khai thác 15 triệu hành khách/năm; Nhà ga quốc tế có công suất khai thác 10 triệu hành khách/năm; bình quân cho cả ga quốc nội lẫn quốc tế với lưu lượng hành khách, hàng hóa trung bình khoảng hơn 400 lượt chuyến bay/ngày và 25.000.000 hành khách/năm, 400.000 tấn hàng hóa/năm.

Với nguồn nhân lực, trang thiết bị như trên cùng với công suất khai thác khá dày, các CHK (đặc biệt là 03 CHK cấp 1 đại diện cho 03 khu vực - Miền Bắc, Miền Trung và Miền Nam) thường xuyên rà soát, bổ sung để bố trí phù hợp, đáp ứng yêu cầu, hiệu quả công việc. Tuy nhiên, trong 5 năm qua (giai đoạn 2019 - 2023), vẫn xảy ra nhiều trường hợp vi phạm về ANHK và có một số bất cập, hạn chế trong xử lý vi phạm cần phải quan tâm để thực hiện tốt công tác đảm bảo ANHK trong thời gian tới.

## **2.2. Tình hình vi phạm và xử lý vi phạm hành chính về an ninh hàng không**

Thời gian qua, lực lượng kiểm soát ANHK luôn nêu cao tinh thần trách nhiệm trong công tác đảm bảo ANHK, đã xử lý tốt ban đầu các vụ việc vi phạm ANHK tại CHK, SB để chuyển đến và phối hợp cơ quan QLNN (Cảng vụ hàng không - CVHK) xử lý kịp thời các trường hợp vi phạm. Trong giai đoạn 5 năm (từ 2019 - 2023), cơ quan QLNN đã xử lý 484 trường hợp vi phạm về ANHK<sup>(2)</sup>; trong đó, các vi phạm tập trung cao ở các nhóm sau:

+ Nhóm thứ 1, “Trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đồ vật, thiết bị hoặc tài sản trong CHK, SB, trên

tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự”, với số vi phạm là 130/484 trường hợp (26,86%);

+ Nhóm thứ 2, “Sử dụng giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay mang tên người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay hoặc cho người chưa thành niên vào khu vực cách ly, lên tàu bay”, với số vi phạm là 105/484 trường hợp (21,69%);

+ Nhóm thứ 3, “Không tuân theo sự chỉ dẫn của lực lượng kiểm soát ANHK tại CHK, SB”, với số vi phạm là 83/484 trường hợp (17,15%);

+ Trong 34,3% còn lại, các vi phạm tập trung vào một số hành vi như: Hành vi “Hành hung nhân viên hàng không, hành khách, người khác tại CHK, SB, nơi có công trình, trang bị, thiết bị HKDD mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự” (4,55%); hành vi “Sử dụng giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay giả để đi vào khu cách ly, lên tàu bay” (3,31%); hành vi “Vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay” (3,10%); hành vi “Đe dọa, lăng mạ nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại CHK, SB và nơi có công trình, trang bị, thiết bị HKDD” (2,89%); hành vi “Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự tại CHK, SB mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự” (2,89%); hành vi Gây rối, kích động, lôi kéo người khác gây rối làm mất an ninh, trật tự trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự” (2,27%).

So sánh tỉ lệ xử lý các trường hợp vi phạm qua các năm của các CVHK chúng ta thấy rằng:

Đối với CVHK Miền Bắc: Số trường hợp vi phạm giảm dần qua các năm; trong đó, năm 2019 có số trường hợp vi phạm cao

<sup>(2)</sup> Báo cáo của Thanh tra Cục Hàng không Việt Nam về số liệu xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng từ năm 2019 đến năm 2023.

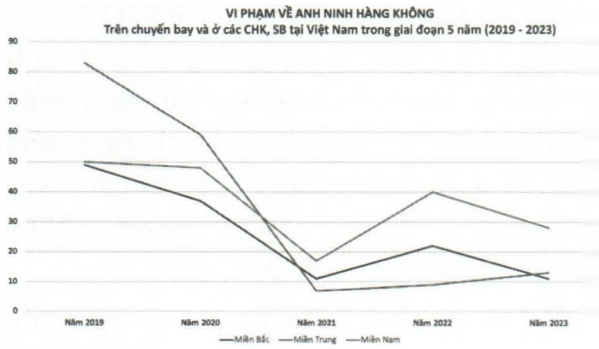
nhất (49/130 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 37,69%; năm 2023 có số trường hợp vi phạm thấp nhất (11/130 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 8,46%; số trường hợp vi phạm thuộc nhóm đối tượng hành khách cũng chiếm tỉ lệ cao nhất (118/130 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 90,8%; nhóm đối tượng nhân viên hàng không và doanh nghiệp hàng không chiếm tỉ lệ rất thấp (NVHK: 9/130 trường hợp, 6,92%; DNHK: 3/130 trường hợp, 2,31%).

Đối với CVHK Miền Trung: Số trường hợp giảm vi phạm có thể xem là có chiều hướng giảm dần qua các năm; trong đó, năm 2019 có số trường hợp vi phạm vẫn cao nhất (83/171 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 48,54%; năm 2023 có số trường hợp vi phạm thấp (13/171 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 7,60%; số trường hợp vi phạm thuộc nhóm đối tượng hành khách cũng chiếm tỉ lệ cao nhất (158/171 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 92,4%; nhóm đối tượng phi công, nhân viên hàng không và doanh nghiệp hàng không chiếm tỉ lệ rất thấp (PC: 1/171 trường hợp, 0,58%; NVHK: 11/171 trường hợp, 6,43%; DNHK: 1/171 trường hợp, 0,58%).

Đối với CVHK Miền Nam: Số trường hợp vi phạm cũng gần như giảm dần qua các năm, riêng năm 2021 do tình hình dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp nên hoạt động vận chuyển bằng đường hàng không bị gián đoạn, số trường hợp vi phạm thấp nhất (17/183 trường hợp vi phạm trong 5 năm, 9,29%); trong đó, năm 2019 có số trường hợp vi phạm cao nhất (50/183 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 27,32%; năm 2023 có số trường hợp vi phạm thấp (28/183 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 15,3%; số trường hợp vi phạm thuộc nhóm đối tượng hành

khách cũng chiếm tỉ lệ cao nhất (173/183 trường hợp vi phạm trong 5 năm), chiếm tỉ lệ 94,54%; nhóm đối tượng nhân viên hàng không và doanh nghiệp hàng không chiếm tỉ lệ rất thấp (nhân viên hàng không: 9/183 trường hợp, 4,92%; doanh nghiệp hàng không: 1/183 trường hợp, 0,55%).

Từ số liệu xử lý vi phạm và so sánh, phân tích như trên nhận thấy: Tình hình vi phạm trong lĩnh vực ANHK trong giai đoạn 5 năm (2019 - 2023) giảm dần qua các năm (cao nhất là năm 2019 và thấp nhất gần như là năm 2023; chỉ riêng năm 2021 do tình hình dịch bệnh Covid-19 diễn biến phức tạp, hoạt động vận chuyển bằng đường hàng không bị gián đoạn, một số thời điểm các CHK, SB ngưng hoạt động nên số trường hợp vi phạm thấp hơn năm 2023. Bên cạnh đó, các đối tượng vi phạm thuộc nhóm phi công, nhân viên hàng không, doanh nghiệp hàng không gần như không đáng kể, đa phần các trường hợp vi phạm thuộc nhóm đối tượng hành khách, chiếm tỉ lệ cao nhất dù xét trên phương diện cả nước hay xét trên phương diện từng khu vực Bắc, Trung và Nam, kể cả xét trong phạm vi từng năm của từng khu vực hay từng năm của cả ba miền. Trong đó, các hành vi vi phạm chủ yếu tập trung vào “Trộm cắp, công nhiên chiếm đoạt, chiếm giữ trái phép đồ vật, thiết bị hoặc tài sản trong CHK, SB, trên tàu bay mà chưa đến mức bị truy cứu trách nhiệm hình sự”, “Sử dụng giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay mang tên người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay hoặc cho người chưa thành niên vào khu vực cách ly, lên tàu bay”, với số vi phạm là 105/484 trường hợp, chiếm tỉ lệ 21,69% và “Không tuân theo sự chỉ dẫn của lực lượng kiểm soát ANHK tại CHK, SB”, với số vi phạm là 83/484 trường hợp, chiếm tỉ lệ 17,15%.



Biểu đồ số liệu vi phạm ANHK tại Việt Nam giai đoạn 5 năm (2019 - 2023)

### 2.3. Một số bất cập, hạn chế khó khăn cho công tác xử lý vi phạm

Quy định của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực HKDD<sup>(3)</sup> chưa cụ thể và rõ ràng về hành vi vi phạm hành chính nên việc xác định hành vi vi phạm mang tính chất cảm tính dẫn đến khó khăn cho việc xác định hành vi để xử lý; cụ thể:

Tại điểm h khoản 4, Điều 26 Nghị định 162/2018/NĐ-CP<sup>(4)</sup> có quy định phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với hành vi “*Có cử chỉ, lời nói thô bạo, khiêu khích, trêu ghẹo, xúc phạm danh dự, nhân phẩm của nhân viên hàng không, hành khách hoặc người khác tại cảng hàng không, sân bay...*”. Tuy nhiên, “trêu ghẹo” rất khó để xác định hành vi vi phạm mà ngay cả trong quy phạm pháp luật cũng không định nghĩa được hành vi cụ thể; mặt khác, theo Từ điển tiếng Việt, “trêu ghẹo” với nghĩa thứ nhất là *dùng lời nói hoặc điệu bộ để chọc phá người khác rồi cười chơi*; nghĩa thứ hai là *làm cho người khác bực mình bằng những trò tình nghịch hoặc bằng những lời châm chọc*. Xét về khía cạnh

pháp lý, người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính không thể căn cứ yếu tố cấu thành vi phạm hành chính để xác định hành vi vi phạm cả về chủ thể và khách thể lẫn chủ quan và khách quan.

Tại điểm b, khoản 15, Điều 3 Nghị định 123/2021/NĐ-CP<sup>(5)</sup> có quy định phạt tiền từ 3.000.000 đồng (ba triệu đồng) đến 5.000.000 đồng (năm triệu đồng) đối với hành vi “*Sử dụng giấy tờ nhân thân không do cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc; vé, thẻ lên tàu bay không do hãng hàng không có thẩm quyền xuất hoặc giấy tờ nhân thân, vé, thẻ lên tàu bay mang tên người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay hoặc cho người khác vào khu vực cách ly, lên tàu bay*”. Vậy, giả thiết trường hợp hành khách sử dụng giấy khai sinh (cho trẻ dưới 14 tuổi) hoặc giấy chứng sinh (cho trẻ dưới 01 tháng tuổi) có dấu hiệu tẩy, xoá, giả mạo để đi tàu bay thì rất khó cho việc xác định vi phạm vì lực lượng kiểm soát ANHK là chủ thể chịu trách nhiệm kiểm tra, phát hiện hành khách sử dụng giấy tờ nhân thân không do cơ quan có thẩm quyền cấp (có “dấu hiệu” tẩy, xoá, làm giả để đi tàu bay) nhưng không có chức năng, thẩm quyền để xác định hành khách sử dụng giấy tờ nhân thân không do cơ quan có thẩm quyền cấp để đi tàu bay; ngược lại, cơ quan chức năng, đơn vị nghiệp vụ có chức năng, thẩm quyền xác định thì lại không thường trực tại CHK, SB và nếu như vì việc kiểm tra đó (nếu trường hợp là giấy tờ thật) mà lỡ chuyến bay của hành khách thì hành khách có thể khởi kiện theo quy định của pháp luật, khi đó sẽ rất khó cho lực lượng kiểm soát ANHK.

Về thẩm quyền tạm giữ người theo thủ tục hành chính và lập biên bản vi phạm

<sup>(3), (4)</sup> Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

<sup>(5)</sup> Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; HKDD (Điều 3 - Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều của Nghị định số 162/2018/NĐ-CP ngày 30/11/2018 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực HKDD).

hành chính: (1) Theo quy định tại Khoản 1, Điều 123 Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính không quy định cho lực lượng kiểm soát ANHK<sup>(6)</sup>. Tuy nhiên, tại khoản 1, Điều 59 Thông tư 13/2019/TT-BGTVT<sup>(7)</sup> lại quy định lực lượng kiểm soát ANHK có trách nhiệm “*tạm giữ người*” đối với hành khách gây rối, có thể mục đích của quy định này nhằm ngăn chặn kịp thời hành vi vi phạm, không để phát sinh hậu quả nghiêm trọng; tuy nhiên, việc tạm giữ người sai thẩm quyền như vậy là vi phạm quy định của pháp luật. (2) Tại Điều 37 Nghị định 162/2018/NĐ-CP lực lượng kiểm soát ANHK không phải là chủ thể có thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính. Tuy nhiên, tại điểm e, khoản 1, Điều 84 Thông tư 13/2019/TT-BGTVT<sup>(8)</sup> lại quy định lực lượng kiểm soát ANHK có trách nhiệm “*Lập hồ sơ ban đầu (biên bản vi phạm theo mẫu quy định tại Phụ lục XXIV ban hành kèm theo Thông tư này) và bàn giao hồ sơ, bằng chứng, tang vật, người vi phạm cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền...*” Như vậy, việc quy định thẩm quyền tại Thông tư này không phù hợp với Nghị định nghĩa là văn bản QPPL của cơ quan nhà nước cấp dưới trái với văn bản QPPL của cơ quan nhà nước cấp trên là không đúng quy định pháp luật.

### 3. Giải pháp tăng cường đảm bảo an ninh hàng không

#### 3.1. Giải pháp hoàn thiện pháp luật

An ninh hàng không là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng, đảm bảo cho sự phát triển bền vững của ngành HKDD Việt Nam, cần được quan tâm thực hiện một cách thường xuyên, liên tục, phù hợp với tình hình an ninh quốc tế ngày càng diễn biến phức tạp, khó lường. Từ những bất cập trong công tác

xử lý vi phạm hành chính, nhận thấy cần nghiên cứu sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản QPPL theo hướng giao Bộ Công an là cơ quan có trách nhiệm quản lý, theo dõi, triển khai các công tác bảo đảm ANHK và chuyển lực lượng kiểm soát ANHK về cho Bộ Công an trực tiếp quản lý; hoặc có thể giao cho các lực lượng chuyên trách trực thuộc cơ quan QLNN về an ninh ANHK quản lý; cần quy định cụ thể, xác định rõ ràng hành vi vi phạm hành chính trong Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động HKDD cũng như là trong lĩnh vực ANHK tránh bị lúng túng, khó khăn cho cơ quan QLNN về công tác xử lý vi phạm; điều chỉnh hoặc bổ sung các văn bản QPPL liên quan thẩm quyền tạm giữ người theo thủ tục hành chính và thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính cho phù hợp với tình hình thực tiễn trong việc đảm bảo ANHK tại CHK, SB.

#### 3.2. Đầu tư trang thiết bị, cơ sở vật chất

Hệ thống hạ tầng cần được quy hoạch, thiết kế, xây dựng đáp ứng yêu cầu, quy định về ANHK; định kỳ (quý, năm) phải thường xuyên rà soát trang thiết bị, công cụ hỗ trợ bảo đảm ANHK để trang bị mới hoặc bổ sung nhằm đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ đảm bảo ANHK tại CHK, SB. Ngoài các trang thiết bị, cơ sở vật chất hiện có như máy soi tia X thông thường, máy soi chiếu cơ thể, cổng từ, máy dò kim loại cầm tay, máy dò chất nổ, các công cụ hỗ trợ (roi điện, súng,...) cũng như hệ thống thiết bị công nghệ, các phần mềm ứng dụng để nhận diện hành khách, phục vụ hành khách. Để tiếp tục phát triển ngành hàng không trong tương lai cần nên nghiên cứu đầu tư trang bị các thiết bị khoa học công nghệ

<sup>(6)</sup> Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2020.

<sup>(7), (8)</sup> Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29/3/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT Quy định chi tiết Chương trình ANHK và kiểm soát chất lượng ANHK Việt Nam.

hiện đại phục vụ tốt hơn cho công tác đảm bảo ANHK, cụ thể:

(1) Robot ngẫu nhiên với tính năng quét lazer/hồng ngoại để nhận diện những hoạt chất (chất nổ, ma túy,...) bên trong hành lý của hành khách. Việc trang bị thiết bị công nghệ này sẽ hỗ trợ tích cực cho công tác soi chiếu ANHK tại các CHK, SB nhằm giảm thiểu rủi ro, uy hiếp đến an ninh, an toàn HKDD.

(2) Máy soi chiếu hành lý/hàng hoá sử dụng công nghệ thế hệ mới tương tự máy chụp cắt lớp 3D thường dùng trong ngành y tế, loại máy này cung cấp hình ảnh 3D của tất cả những đồ vật bên trong hành lý, có thể xoay hình ảnh ba chiều của hành lý nhằm hiển thị tốt nhất những thứ bên trong, sẽ giúp các nhân viên kiểm soát ANHK dễ phát hiện bom, mìn, chất nổ và những vật phẩm nguy hiểm khác. Nếu trang bị loại máy này thì dễ dàng phát hiện ra chất lỏng, gel, bình xịt và máy tính trong hành lý mà không cần phải bỏ laptop ra bên ngoài như hiện nay đang thực hiện tại các CHK, SB ở Việt Nam.

(3) Máy soi chiếu hành lý/hàng hoá sử dụng công nghệ AI. Máy soi chiếu công nghệ cũ trả kết quả hình ảnh đồ vật dưới dạng 6 màu, nhân viên kiểm soát ANHK nhìn hình ảnh, màu sắc và vận dụng kiến thức, kinh nghiệm thực tiễn để phán đoán vật phẩm bên trong hành lý. Tuy nhiên, đối với máy soi hành lý tích hợp công nghệ nhận diện AI, phần mềm phân tích hình ảnh, màu sắc, để đưa ra phán đoán vật phẩm được soi chiếu. Với công nghệ xử lý nhanh, máy sẽ cho kết quả ngay khi quyết. Bên cạnh đó, hệ thống còn phát ra tiếng chuông và đèn cảnh báo với danh sách sản phẩm nguy hiểm cấm mang vào khu vực

hạn chế đã được cài đặt,... Nếu sử dụng loại máy này sẽ loại bỏ sai sót hoặc nhầm lẫn của nhân viên an ninh soi chiếu.

(4) Cần nghiên cứu thiết kế lại khu vực lối vào sảnh Nhà ga hàng không theo hướng bố trí tất cả các cửa cảm ứng vân tay, khi hành khách muốn vào khu vực nhà ga (tính từ đường xe ô tô), phải quét vân tay cửa cảm ứng tự động sẽ mở, khi đó có thể sàng lọc, loại trừ những thành phần phản động đang được theo dõi. Tuy nhiên, để triển khai thực hiện được thì cần phải kết hợp với lực lượng chức năng của các quốc gia trên thế giới để có cơ sở dữ liệu vì một số thành phần này không mang quốc tịch Việt Nam có thể không có cơ sở dữ liệu.

(5) Trên thế giới có rất nhiều phương pháp xua đuổi chim và động vật hoang dã những cũng chưa có giải pháp nào khắc phục được 100% vấn đề này bởi bản chất chim chóc, động vật luôn tìm cách thích nghi với mọi hình thức ngăn chặn của con người. Tại Việt Nam, theo hướng dẫn kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại CHK, SB của Cục HKVN được ban hành kèm theo Quyết định số 539/QĐ-CHK<sup>(9)</sup>; lực lượng kiểm soát ANHK tại các CHK, SB đang thực hiện việc đẩy đuổi các loài chim, động vật hoang dã bằng hình thức dùng xe có lắp các thiết bị xua đuổi bằng âm thanh và súng đạn nổ dùng loa phát ra âm thanh để chúng bay đi, điều này rất khó kiểm soát và rất tốn nhân lực; hoặc như CHK quốc tế Vân Đồn và một vài CHK quốc tế khác có trang bị các thiết bị hiện đại hơn (hệ thống đuổi chim di động như pháo đuổi chim và thiết bị tạo tiếng chim đau khổ; thiết bị điều khiển cầm tay từ xa; súng lazer cầm tay; bóng đuổi chim; thiết bị đuổi chim săn mồi;...) lắp đặt quanh sân bay và được điều khiển thông qua hệ thống thiết bị điều

<sup>(9)</sup> Quyết định số 539/QĐ-CHK ngày 22/3/2022 của Cục trưởng Cục HKVN về việc ban hành Sổ tay hướng dẫn kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi tại CHK, SB.

khiến trung tâm. Có thể nói mối nguy từ động vật hoang dã là sự hiện diện của chim, động vật hoang dã, vật nuôi có thể dẫn đến hư hỏng tàu bay; rủi ro của mối nguy từ động vật hoang dã phụ thuộc vào kích thước, hành vi, số lượng động vật hoang dã và khoảng cách của chúng với tàu bay trong các giai đoạn khác nhau của chuyến bay; các rủi ro từ hoạt động của động vật hoang dã thay đổi theo chu kỳ hàng ngày và theo mùa. Các loài và số lượng động vật hoang dã tại CHK, SB và khu vực lân cận có thể thay đổi theo năm do việc sử dụng đất và thay đổi môi trường (ví dụ: các hoạt động nông nghiệp, đô thị hóa, bảo tồn và biến đổi khí hậu). Có thể có mối đe dọa tiềm ẩn về ANHK đối với những loại động vật hoang dã có kích thước lớn khi chúng được can thiệp bởi các phần tử xấu như cài cắm bom, mìn vào cơ thể chúng rồi để chúng di chuyển vào khu vực sân bay nhằm mục đích can thiệp bất hợp pháp. Do đó, cần nghiên cứu công nghệ sóng âm thanh tự động lắp đặt tại các khu vực hàng rào sân bay của CHK (khu vực đường hạ, cát cánh...) làm hệ thống thần kinh của chim bị tê liệt và không thể đến gần, để chúng không thể di chuyển vào khu vực của CHK, SB gây uy hiếp, đe dọa đến ANHK.

Ngoài ra, để thực hiện tốt biện pháp đảm bảo ANHK, có thể triển khai viết phần mềm ứng dụng nhận diện người ra/vào CHK trước khi vào khu vực bãi xe; đồng thời bố trí, trang bị các thiết bị công nghệ ngửi chất nổ, bom mìn vòng ngoài ngay khu vực trước bãi xe để phòng ngừa và ngăn chặn kịp thời những rủi ro do các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động HKDD.

Đồng thời, cần bố trí tăng cường các thiết bị cảnh báo xâm nhập tại các khu vực nhà ga quốc nội còn thiếu cũng như tăng cường bố trí hệ thống camera giám

sát an ninh đối với khu vực sân đỗ tàu bay, đường hạ cát cánh, đường lăn, các khu vực trong sân bay và dọc hàng rào vành đai khu bay đối với các CHK, SB chưa bố trí, lắp đặt hoặc còn thiếu để thực hiện tốt hơn nữa việc kiểm tra, giám sát ANHK.

#### 4. Kết luận

Để thực hiện tốt công tác đảm bảo ANHK, phải có sự tham gia quản lý nhà nước của Chính phủ, Bộ ngành chuyên môn và của Nhà chức trách hàng không. Có thể nói rằng, công tác quản lý về ANHK ở nước ta trong thời gian qua có nhiều chuyển biến rõ nét và đạt được những kết quả rất tích cực, góp phần rất lớn cho việc đảm bảo an ninh quốc gia. Từ việc xây dựng văn bản quy phạm pháp luật về ANHK (Luật, Pháp lệnh, Nghị định, Quyết định, Thông tư)... liên quan đến công tác đảm bảo ANHK cho đến quản lý rủi ro, huấn luyện, đào tạo, diễn tập khẩn nguy, đảm bảo ANHK tại các CHK, SB được triển khai rất bài bản và hiệu quả; trong đó, công tác xử lý vi phạm hành chính về ANHK cũng được thực hiện nghiêm và đảm bảo quy định của pháp luật. Bên cạnh đó, với những thực trạng công tác đảm bảo ANHK được phân tích cùng những kiến nghị, đề xuất giải pháp như trên là rất cần thiết nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả đảm bảo ANHK trong thời gian tới.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nghị định số 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015 của Chính phủ quy định về Nhà chức trách hàng không.
2. Nghị định số 92/2015/NĐ-CP ngày 13/10/2015 của Chính phủ về an ninh hàng không.
3. Quyết định số 1541/QĐ-CHK ngày 14/9/2021 của Cục trưởng Cục HKVN ban hành Danh mục vật phẩm nguy hiểm cấm, hạn chế mang vào khu vực hạn chế, mang lên tàu bay.