

CHỈ THỊ

Về việc tăng cường các biện pháp bảo đảm an toàn hàng không

Năm 2024 hoạt động vận tải hàng không dân dụng Việt Nam đã có sự phục hồi tích cực, đặc biệt là hoạt động vận tải hành khách quốc tế cũng như sản lượng vận chuyển hàng hoá. Hoạt động hàng không về cơ bản đảm bảo an toàn đặc biệt trong các dịp cao điểm ngày Lễ, Tết và cao điểm hè, các chỉ số an toàn được cải thiện và duy trì tốt. Nổi bật trong đó đợt cao điểm Tết Nguyên đán Ất Ty 2025 ngành hàng không đã điều hành an toàn 25.328 chuyến bay với tổng sản lượng đạt trên 2,5 triệu hành khách (tăng 17,8% so với cùng kỳ năm 2024).

Năm 2024, Đoàn Thanh sát an toàn hàng không toàn cầu USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đã thực hiện đánh giá tổng thể năng lực đảm bảo an toàn của toàn ngành hàng không Việt Nam và ghi nhận điểm trung bình chỉ số thực hiện hiệu quả (EI) trong công tác đảm bảo an toàn của toàn ngành hàng không Việt Nam đạt được **78,14%** tăng **12,58%** so với kết quả đánh giá năm 2016 (**65,56%**). Trong đó 5 lĩnh vực trực tiếp liên quan đến công tác đảm bảo an toàn (AIR, OPS, PEL, ANS, AGA) đạt trung bình **85,3%** chỉ số EI, đây là sự ghi nhận kết quả nỗ lực không ngừng của ngành hàng không Việt Nam trong công tác đảm bảo an toàn, đặc biệt là vai trò và trách nhiệm của các doanh nghiệp hàng không.

Dự báo năm 2025, thị trường hàng không dân dụng Việt Nam tiếp tục phục hồi và phát triển, tuy nhiên ngành hàng không vẫn tiếp tục gặp rất nhiều khó khăn do thiếu tàu bay khai thác (ảnh hưởng bởi lệnh triệu hồi động cơ của nhà máy sản xuất Pratt&Whitney khiến đội tàu bay A321NEO phải bảo quản dừng bay), nguồn cung ứng thiết bị tàu bay vẫn còn rất khó khăn và chậm trễ, giá nhiên liệu tăng cao do ảnh hưởng của biến động chính trị và tình hình xung đột trên thế giới.

Hội đồng kiểm soát rủi ro an toàn hàng không (ASRMC) đã tập trung phân tích các nguyên nhân, các vấn đề còn tồn tại trong công tác đảm bảo an toàn năm 2024, và nhấn mạnh yếu tố gây uy hiếp an toàn có nguyên nhân từ yếu tố con người (không tuân thủ quy trình bảo dưỡng, quy trình khai thác tiêu chuẩn; phương thức điều hành bay...). Hội đồng ASRMC đã quyết định đưa các vấn đề sai lỗi liên quan đến yếu tố con người là yếu tố rủi ro tiềm ẩn có nguy cơ uy hiếp an toàn bay và yêu cầu triển khai các nội dung nhằm giảm thiểu sai lỗi do yếu tố con người trong năm 2025.

Nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối trong hoạt động hàng không dân dụng, **đảm bảo nguyên tắc không đánh đổi an toàn bằng bất cứ lý do gì**, Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) yêu cầu các tổ chức, cơ quan đơn vị nghiêm túc triển khai thực hiện các nội dung công việc cụ thể như sau:

I. Các hãng hàng không, Tổ chức bảo dưỡng, Tổ chức huấn luyện, Tổ chức khai thác cảng hàng không, điều hành bay, cung cấp dịch vụ hàng không

1. Nhiệm vụ tổng thể

a. Nghiêm túc thực hiện các giải pháp, khuyến cáo, hướng dẫn được chỉ rõ tại các Kết luận của Hội đồng ASRMC, kết luận Hội nghị an toàn, các Chỉ thị của Cục HKVN. Triệt để loại bỏ tư tưởng chủ quan, lơ là, tự mãn trong công tác đảm bảo an toàn hàng không.

b. Tiếp tục triển khai các biện pháp đảm bảo an toàn hàng không tại Chỉ thị số 7235/CT-CHK ngày 30/12/2024, Chỉ thị số 456/CT-CHK ngày 24/01/2025 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam.

c. Chủ động rà soát cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ của các đơn vị nhằm đảm bảo kịp thời cập nhật, tuân thủ theo yêu cầu của Quy chế, quy định trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

d. Rà soát, cập nhật, bổ sung chính sách, tiêu chuẩn, kinh nghiệm của nhân viên hàng không trong từng vị trí của tổ chức. Đảm bảo duy trì đầy đủ số lượng và chất lượng nhân viên trong dây chuyền khai thác, tuân thủ thời gian làm nhiệm vụ nghỉ ngơi đối với tất cả nhân viên trong hệ thống. Triển khai hiệu quả công tác huấn luyện (huấn luyện ban đầu, định kỳ, nâng cao), không ngừng cải thiện, nâng cao năng lực cho đội ngũ nhân viên hàng không.

e. Nghiêm túc tuân thủ quy trình trong công tác phê chuẩn, cấp phép, ủy quyền cho nhân viên hàng không, đảm bảo nhân viên được ủy quyền có đầy đủ năng lực, kỹ năng đáp ứng tiêu chuẩn, yêu cầu của vị trí công việc. Quán triệt đội ngũ nhân viên tuân thủ chặt chẽ quy trình trong quá trình thực hiện nhiệm vụ, kịp thời phản ánh, báo cáo bất cập, vướng mắc trong quy trình, hệ thống để cập nhật và hoàn thiện quy trình tiêu chuẩn.

g. Tăng cường công tác kiểm tra giám sát nội bộ, nhận diện và đánh giá rủi ro nhằm kịp thời phát hiện tồn tại, hạn chế trong hệ thống, các yếu tố ảnh hưởng đến an toàn (như chướng ngại vật tại cảng hàng không sân bay,...) để chủ động khắc phục kịp thời, hiệu quả.

h. Nâng cao chất lượng công tác điều tra an toàn, phân tích đánh giá nguyên nhân triệt để nhằm đưa ra khuyến cáo an toàn phù hợp, hiệu quả để ngăn ngừa sự cố.

i. Thực hiện nghiêm túc, hiệu quả công tác phòng, chống tiêu cực trong công tác tuyển dụng, huấn luyện, đào tạo, cấp phép, năng định, ủy quyền thực hiện nhiệm vụ. Kịp thời nắm bắt tình hình, tư tưởng, nguyện vọng của người lao

động, đặc biệt quan tâm đến quyền lợi chính đáng của người lao động trên tinh thần khách quan, minh bạch, công bằng để đảm bảo ổn định tâm lý, góp phần nâng cao an toàn hàng không

2. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng

a. Người khai thác tàu bay, tổ chức bảo dưỡng tàu bay hạn chế tối đa việc phê chuẩn các sai lệch hoặc kéo dài thời gian trì hoãn sửa chữa hỏng hóc liên quan đến lĩnh vực khai thác và bảo dưỡng tàu bay.

b. Người khai thác tàu bay tiến hành rà soát, đối chiếu các quy định về kiểm soát vật phẩm có chứa pin lithium trên tinh thần bám sát quyết định số 1541/QĐ-CHK ban hành ngày 14/09/2021. Tăng cường công tác thông báo, nhận diện các vật phẩm có chứa pin lithium cũng như chuyển tải thông tin đảm bảo an toàn một cách chính xác, đầy đủ đối với hành khách đi tàu bay. Bên cạnh đó, các hãng hàng không tham khảo tài liệu ICAO DOC 9284 Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods để xây dựng quy trình xử lý tình huống xảy ra trong quá trình khai thác.

II. Các Cảng vụ hàng không

1. Tăng cường công tác kiểm tra giám sát an toàn khu bay, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm liên quan đến an toàn khai thác khu bay.

2. Tổ chức bình giảng, rút kinh nghiệm các hành vi vi phạm quy định an toàn khu bay, các sự cố an toàn khu bay đến các đơn vị liên quan hoạt động trong khu bay theo quy định.

3. Triển khai nội dung Chỉ thị đến các đơn vị hoạt động tại Cảng hàng không, sân bay.

III. Các phòng Tiêu chuẩn An toàn bay, Quản lý hoạt động bay, Quản lý cảng hàng không sân bay, Thanh tra Cục HKVN

1. Bổ sung chương trình kiểm tra, giám sát tập trung vào các rủi ro, các tồn tại, hạn chế đã được nhận diện cũng như quy mô, phạm vi hoạt động của tổ chức được kiểm tra, giám sát.

2. Chủ động rà soát, cập nhật, sửa đổi, bổ sung Văn bản quy phạm pháp luật, quy chế, quy trình, sổ tay hướng dẫn tuân thủ theo quy định của ICAO cũng như thực tế hoạt động, khai thác tại Việt Nam.

3. Tăng cường công tác huấn luyện nội bộ, nâng cao năng lực, trách nhiệm, ý thức kỷ luật của đội ngũ giám sát viên an toàn.

4. Siết chặt các biện pháp đảm bảo an toàn, đặc biệt là hạn chế tối đa việc phê chuẩn, chấp thuận các sai lệch hoặc kéo dài thời gian trì hoãn sửa chữa hỏng hóc liên quan đến lĩnh vực khai thác và bảo dưỡng tàu bay.

5. Thanh tra Cục HKVN xử phạt nghiêm các hành vi vi phạm quy định an toàn.

Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện nghiêm túc chỉ thị này, trong quá trình triển khai, nếu có vướng mắc hoặc các đề xuất cần kịp thời báo cáo về Cục Hàng không Việt Nam để được hướng dẫn, giải quyết.

Lucy 2

Nơi nhận:

- Bộ Giao thông vận tải (để báo cáo);
- Thứ trưởng Lê Anh Tuấn (để báo cáo);
- Các Phó Cục trưởng;
- Các Cảng vụ hàng không MB, MT, MN;
- Các Tổng công ty: VNA, ACV, VATM, VNH;
- Các hãng hàng không: VJC, BAV, PA, VSA, VTA, VFC, Hải Âu, HTX, VNHN, VNHS, SUN, BSA;
- Các tổ chức bảo dưỡng: VAECO, VJC, BAV, PA, VNHN, VNHS, HTC, SAAM, VSTEAM, AESC, BTM, TAESCO, LUFTAVIA, VIAGS, AITECH, VSAE, VIETSKY;
- Cảng HKQT Vân Đồn;
- Các phòng: QLHĐB, QLCHKSĐ;
- Thanh tra Cục HKVN;
- Lưu: VT, TCATB.

CỤC TRƯỞNG



Uông Việt Dũng