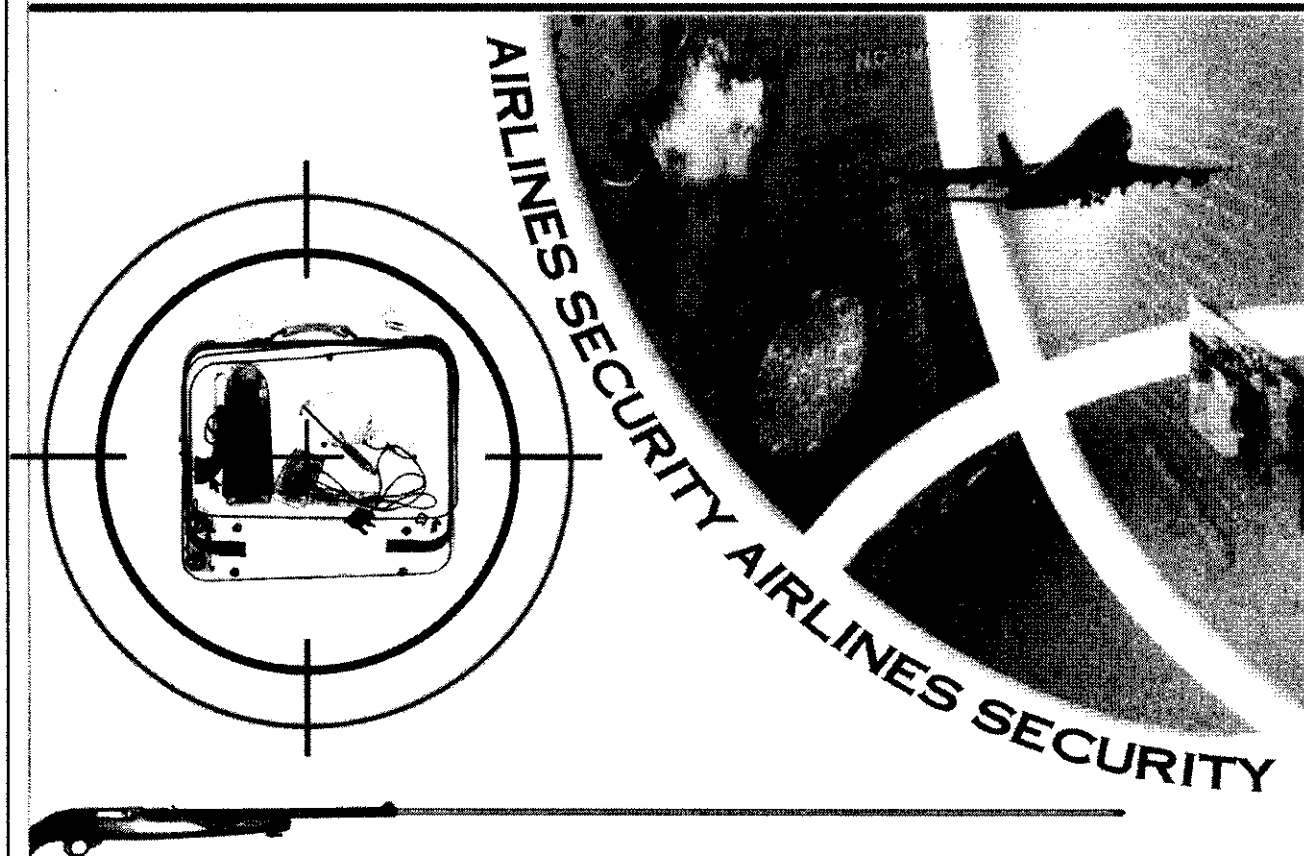




ĐỀ TÀI KHOA HỌC

(CẤP TỔNG CÔNG TY)



TĂNG CƯỜNG CÁC BIỆN PHÁP AN NINH ĐỐI VỚI TÀU BAY CỦA VIETNAM AIRLINES

HẠN CHẾ - RESTRICTED

TRUNG TÂM HUẤN LUYỆN BAY

2004

ĐỀ TÀI KHOA HỌC

TĂNG CƯỜNG CÁC BIỆN PHÁP AN NINH ĐỐI VỚI TÀU BAY CỦA VNA

Người thực hiện:

Nguyễn Thanh Quý	Chủ nhiệm
Nguyễn Văn Linh	Thành viên
Hoàng Duy Khánh	Thành viên
Đỗ Thị Dung	Thành viên
Nguyễn Quốc Động	Thành viên

Năm 2004

MỤC LỤC

	Trang
Mục lục	1
Lời nói đầu	5
 Chương I.....	8
1. Tình hình khủng bố và các đe dọa khác đối với HKDD	8
1.1. Tình hình khủng bố và các mối đe dọa đối với HKDD khu vực và thế giới	8
1.1.1. Hoạt động khủng bố đối với HKDD.....	8
1.1.2. Các tổ chức khủng bố trong khu vực và thế giới	14
1.1.3. Các mối đe dọa khác đối với HKDD.....	17
1.1.4. Kết luận	18
 1.2. Tình hình kinh tế, chính trị, xã hội trên thế giới và khu vực liên quan đến an ninh các hãng Hàng không	18
1.2.1. Sự tác động của chính trị, xã hội đến an ninh hàng không.....	18
1.2.2. Những đe dọa an ninh cho tàu bay của VNA	21
 1.3. Các vụ việc đe dọa an ninh đã xảy ra đối với VNA	24
1.3.1. Những vụ việc và vi phạm khác xảy ra trên các chuyến bay của VNA	24
1.3.2. Các vi phạm khác tại sân bay gián tiếp hoặc trực tiếp đe dọa tới an ninh cho tàu bay của VNA	26
1.4. Kết luận	26
 CHƯƠNG 2.....	28
2. Thực trạng hệ thống các biện pháp an ninh cho tàu bay	28
2.1. Thực trạng công tác đảm bảo an ninh hàng không Việt Nam	28
2.1.1. Hệ thống các văn bản pháp lý liên quan đến an ninh hàng không... ..	28
2.1.2. Cơ chế tổ chức đảm bảo an ninh hàng không hiện nay và những điều bất cập.....	29

2.1.3. Thu thập thông tin và đánh giá đe dọa đối với an ninh hàng không.....	31
2.2. Các biện pháp an ninh mặt đất	33
2.2.1. An ninh sân bay	33
2.2.2. Bảo vệ tàu bay đậu qua đêm	36
2.2.3. Bảo vệ tàu bay khi khai thác tại sân bay.....	38
2.2.4. An ninh suất ăn và các đồ phục vụ đưa lên tàu bay	41
2.2.5. An ninh hàng hóa - bưu phẩm - bưu kiện - thư tín.....	43
2.2.6. An ninh đối với nhân viên làm việc liên quan đến tàu bay.....	45
2.2.7. Kiểm tra an ninh hành khách, phi hành đoàn và hành lý	47
2.3. Các biện pháp an ninh cho chuyến bay (an ninh trong khi bay).....	49
2.3.1. An ninh phi hành đoàn	50
2.3.2. Kiểm tra tàu bay	52
2.3.3. Duy trì an ninh khoang hành khách và buồng lái	54
2.3.4. Đồng bộ hành khách và hành lý	57
CHƯƠNG 3.....	62
3. Tăng cường các biện pháp an ninh cho tàu bay	62
3.1. Quy trình an ninh cho tàu bay của VNA	62
3.1.1. Tổng quát	62
3.1.2. Điều kiện phân chia cấp độ an ninh	62
3.1.3. Những biện pháp an ninh bình thường (cấp độ 1)	63
3.1.4. Những biện pháp an ninh tăng cường cấp độ 2	66
3.1.5. Những biện pháp an ninh tăng cường cấp độ 3	65
3.2. An ninh cho tàu bay của VNA tại sân bay.....	71
3.2.1. Tiêu chuẩn an ninh sân bay.....	71
3.2.2. An ninh tàu bay.....	71
3.2.3. Kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý khi lên tàu bay	72
3.2.4. Súng/ vũ khí	67

3.2.5. Hải cốt/ xương tro người.....	75
3.2.6. Hàng miễn thuế.....	75
3.2.7. Suất ăn và đồ cung ứng đưa lên tàu bay	75
3.2.8. Hàng hóa.....	75
3.2.9. Chờ người bị trục xuất hay can phạm	78
3.2.10. Chờ người không được chấp nhận nhập cảnh	80
3.2.11. Thư tín và bưu phẩm chuyển phát nhanh.....	81
3.2.12. Nhân viên ngoại giao và túi thư ngoại giao.....	82
3.2.13. Súng/ vũ khí/ đồ vật bị hạn chế.....	82
3.2.14. Hành lý phải chú ý	85
3.2.15. Hành khách không lên tàu bay và hành lý khả nghi	86
3.2.16. Túi thư bưu điện.....	88
3.2.17. Túi thư nội bộ.....	88
 3.3. An ninh trong khi bay	 89
3.3.1. Khái quát an ninh trong khi bay.....	89
3.3.2. An ninh phi hành đoàn	90
3.3.3. Kiểm tra an ninh tàu bay	91
3.3.4. Kiểm tra an ninh suất ăn và đồ cung ứng lên tàu bay.....	93
3.3.5. Kiểm tra an ninh tàu bay khi đã tiếp nhận hành khách (Đồng bộ hành khác và hành lý).....	94
3.3.6. Kiểm tra an ninh tàu bay khi kết thúc chuyến bay.....	95
3.3.7. Kiểm tra an ninh tàu bay khi hạ cánh xuống sân bay không đúng hành trình.....	95
3.3.8. Giám sát an ninh trong khoang tàu bay.....	95
3.3.9. An ninh buồng lái.....	96
 3.4. Quy trình xử lý đe dọa đánh bom.....	 99
3.4.1. Tổng quát.....	99
3.4.2. Hình thức đe dọa đánh bom.....	99
3.4.3. Xử lý của nhân viên nhận đe dọa đánh bom.....	99
3.4.4. Xử lý của lãnh đạo của nhân viên nhận đe dọa đánh bom... ..	101

3.4.5. Xử lý của ban điều hành bay.....	101
3.4.6. Xử lý của cơ trưởng.....	102
3.4.7. Xử lý của trợ lý khai thác tại sân bay.....	103
3.4.8. Xử lý của Trưởng ban An toàn - An ninh.....	104
3.4.9. Cho phép tàu bay vào khai thác.....	105
 3.5. Quy trình xử lý cướp tàu bay	106
3.5.1. Tổng quát.....	106
3.5.2. Phân loại cướp tàu bay.....	106
3.5.3. Xử lý của phi hành đoàn	107
3.5.4. Xử lý của ban điều hành bay.....	109
3.5.5. Xử lý của trợ lý khai thác tại sân bay.....	110
3.5.6. Xử lý của trưởng ban An toàn - An ninh.....	110
3.5.7. Báo cáo sự cố.....	111
 4. Danh mục khẩn nguy	112
4.1. Phụ lục A: Mẫu ghi thông tin đe dọa đánh bom	112
4.2. Phụ lục B: Bảng hướng dẫn khi nhận đe dọa đánh bom	113
4.3. Phụ lục C: Mẫu đánh giá đe dọa đánh bom của cơ trưởng.....	114
4.4. Phụ lục D: Thứ tự hành động của cơ trưởng khi nhận được thông tin đe dọa đánh bom trong khi bay	116
4.5. Phụ lục E: Danh mục kiểm tra tàu bay truy tìm bom trong khi bay	117
4.6. Phụ lục F: Mẫu báo cáo đe dọa đánh bom trên tàu bay	121
 Kết luận và kiến nghị	123
Tài liệu tham khảo	126

Lời nói đầu

Sự kiện ngày 11/9/2001 xảy ra ở nước Mỹ được nhìn nhận như một tiếng chuông cảnh báo thế giới về chủ nghĩa khủng bố trong giai đoạn mới là cực kỳ tinh vi, đã man đối với nhân loại nói chung và lĩnh vực hàng không nói riêng. Kể từ đó, không riêng nước Mỹ mà hầu như tất cả các quốc gia trên thế giới tùy theo mức độ, đều phải xem xét, điều chỉnh và bổ sung hệ thống các biện pháp an ninh đối với công tác đảm bảo an ninh quốc gia và an ninh hàng không. Việc điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung các hoạt động liên quan đến công tác an ninh hàng không như: hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế đảm bảo an ninh, hệ thống các biện pháp an ninh, hệ thống trang thiết bị chuyên dùng, quy trình thực hiện các biện pháp an ninh ... được hiểu chung là hoạt động tăng cường an ninh hàng không.

Ở Việt nam, trong một thời gian dài tình hình kinh tế - chính trị - xã hội tương đối ổn định, các hình thức đe dọa an ninh hàng không chưa căng thẳng như ở nhiều nước khác trên thế giới, song trong lịch sử an ninh hàng không dân dụng (HKDD) Việt Nam đã từng xảy ra các vụ cướp tàu bay, phá hoại tàu bay và các trang thiết bị hàng không, đặc biệt trong giai đoạn vừa qua hoạt động khủng bố đã có các đe dọa cụ thể đối với tàu bay của Vietnam airlines (VNA).

Công nghiệp hàng không là một ngành mang tính liên kết quốc tế cao, và VNA không nằm ngoài quy luật tất yếu đó. Hiện nay việc liên doanh thương mại hàng không giữa VNA với các hãng hàng không nước ngoài đang được thực hiện mở ra một triển vọng phát triển ngành HKDD Việt Nam theo kịp các nước phát triển trên thế giới. Cùng với sự phát triển đó VNA phải đối mặt với một thực tế là việc tiêu chuẩn hóa hệ thống an ninh hàng không phù hợp với tiêu chuẩn của tổ chức HKDD quốc tế (ICAO) theo phụ lục 17 (Annex 17) sửa đổi lần thứ 10 của công ước Chicago năm 1944 và các hãng hàng không yêu cầu, mặt khác theo phương thức, thủ đoạn hoạt động của kẻ khủng bố lợi dụng các liên doanh hàng không làm môi trường thuận lợi cho kẻ khủng bố thực hiện được mục đích phá hoại ngành HKDD.

Nhằm đáp ứng được các yêu cầu về thực tế trên thì vấn đề tăng cường an ninh hàng không phải được xem xét một cách khoa học, đầy đủ, toàn diện, chi tiết và đồng bộ. Trong bối cảnh đó, đề tài: “Tăng cường các biện pháp an ninh cho tàu bay của VNA” là cần thiết, kịp thời, đáp ứng được đòi hỏi khách quan. Sản phẩm của đề tài là bản báo cáo phân tích gồm ba chương được kết cấu theo trình tự sau:

Chương I: Tình hình khủng bố và các mối đe dọa khác đối với hàng không dân dụng. Được đề cập đến các vấn đề:

1. Các hình thức khủng bố hàng không.
2. Các vụ khủng bố điển hình đã xảy ra và các đe dọa khác đến tàu bay
3. Các tổ chức khủng bố đã được nhận dạng trên các châu lục của thế giới
4. Các nguyên nhân và nguồn gốc của khủng bố nói chung và khủng bố hàng không nói riêng.

Từ việc phân tích các yếu tố trên chúng tôi có thể đưa ra một số đánh giá khái quát về sự tồn tại khách quan mang tính xã hội của hành vi khủng bố. Chính điều này đòi hỏi những người làm công tác an ninh phải có nhận thức luận về sự tồn tại các hành vi khủng bố (tội phạm) và các tổ chức khủng bố, từ đó thiết lập các biện pháp và quy trình an ninh để ứng phó một cách kịp thời, hiệu quả.

Chương II: Thực trạng hệ thống các biện pháp an ninh cho tàu bay. Trên cơ sở kết quả khảo sát ở các cảng hàng không sân bay trong nước chúng tôi phân tích thực trạng công tác đảm bảo an ninh cho tàu bay trong hai khoảng thời gian: Thứ nhất tàu bay trên sân đỗ, thứ hai là tàu bay trong khi bay. Kết quả phân tích này được chúng tôi đối chiếu, so sánh với các tiêu chuẩn của Hiệp hội các hãng hàng không dân dụng quốc tế (IATA), ICAO và các đòi hỏi khách quan trong giai đoạn hiện nay và tương lai để tìm ra những điểm bất hợp lý, những hạn chế trong công tác an ninh nhằm mục đích điều chỉnh sửa đổi và bổ sung phù hợp với giai đoạn hiện nay và tương lai chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với hàng không.

Chương I và chương II là cơ sở để xây dựng nội dung của chương III: Tăng cường các biện pháp an ninh đối với tàu bay của VNA:

1. Trách nhiệm của những cá nhân, đơn vị tham gia đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA.
2. Quy trình an ninh theo cấp độ đe dọa từ thấp đến cao. Trong phạm vi đề tài chúng tôi xây dựng hoàn chỉnh ba quy trình an ninh phòng ngừa theo từng cấp độ và phân biệt bằng màu sắc đó là: cấp độ 1 (Hạng xanh), cấp độ 2 (Hạng vàng), cấp độ 3 (Hạng đỏ).

Để giúp các cá nhân, tổ chức thực hiện tốt ba quy trình trên chúng tôi xây dựng các hướng dẫn kỹ thuật một cách chi tiết trên hai lĩnh vực là:

- a. An ninh cho tàu bay tại sân bay, và
 - b. An ninh đối với chuyến bay (trong khi bay)
3. Thiết lập hai quy trình và một danh mục khẩn nguy đối phó đặc biệt khi các hành vi can thiệp bất hợp pháp xảy ra cho tàu bay của VNA:
 - a. Quy trình xử lý đe dọa đánh bom.

- b. Quy trình xử lý cướp tàu bay.
- c. Danh mục khẩn nguy.

Trong quá trình nghiên cứu xây dựng và hoàn chỉnh đề tài này, do nhu cầu bức thiết của công tác an ninh cho tàu bay của VNA, một số nội dung trong sản phẩm của đề tài mặc dù chưa được nghiệm thu, nhưng đã được nhà chức trách hàng không, VNA phê chuẩn và áp dụng trên thực tế trong chương trình an ninh của VNA và giáo trình huấn luyện an ninh hàng không cho phi hành đoàn và nhân viên điều phái của VNA. Hiện nay chủ nhiệm đề tài đang kết hợp với ban an toàn an ninh xây dựng giáo trình huấn luyện an ninh hàng không cho nhân viên mặt đất của VNA sẽ được hoàn thành trong thời gian gần nhất, nội dung của giáo trình được sử dụng phần lớn sản phẩm của đề tài này.

Ban chủ nhiệm đề tài xin chân thành cảm ơn sự giúp đỡ của các lãnh đạo: Cục HKDD Việt Nam, Tổng công ty hàng không Việt Nam, Ban an toàn an ninh Tổng công ty, Ban khoa học công nghệ, Trung tâm huấn luyện, Viện khoa học hàng không Tổng công ty hàng không Việt Nam; Ban an ninh, Ban an toàn Cục HKDD Việt Nam, Trường Hàng không Việt Nam, và sự hỗ trợ giúp đỡ của Bộ công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp và các chuyên gia trong và ngoài ngành HKDD đã đóng góp ý kiến giúp hoàn thành đề tài đúng tiến độ và có giá trị sử dụng trên thực tế.

CHƯƠNG I

1. Tình hình khủng bố và các mối đe dọa khác đối với hàng không dân dụng.

Công nghiệp hàng không là một ngành thương mại có tính cạnh tranh rất cao trong nước và quốc tế. Hoạt động của nó tập trung vào 3 lĩnh vực chính là: vận tải hàng không, khai thác sân bay và quản lý không lưu. Tuy là 3 lĩnh vực nhưng tất cả những hoạt động trên đều tập trung cho việc khai thác tàu bay một cách an toàn, điều hòa và hiệu quả. Khủng bố và các mối đe dọa đối với an ninh trong ngành hàng không cũng nhằm vào 3 mục tiêu là tàu bay, sân bay và các cơ sở kiểm soát không lưu. Khủng bố và các mối đe dọa khác đối với an ninh hàng không là hết sức phức tạp và đa dạng, các loại tội phạm và các hành vi vi phạm khác trong lĩnh vực hàng không ngày càng phát triển tinh vi và nguy hiểm. Lịch sử các vụ khủng bố hàng không và sự kiện 11/9/2001 đã chứng minh điều đó. Đảm bảo an ninh đang là những đòi hỏi bức xúc trong giai đoạn hiện nay. Đặc biệt việc đảm bảo an ninh cho tàu bay phải được hết sức coi trọng vì tàu bay là một mục tiêu quan trọng và cốt yếu nhất trong toàn bộ công tác bảo đảm an ninh hàng không. Các biện pháp an ninh được thực hiện tại các sân bay cũng chủ yếu nhằm đảm bảo an ninh cho tàu bay và trang thiết bị khác tại sân bay, việc bảo vệ chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với các cơ sở kiểm soát không lưu cũng nhằm đảm bảo cho an ninh của những chuyến bay. Việc xem xét đánh giá tình hình khủng bố và các mối đe dọa khác đối với HKDD được trình bày trong đề tài này chủ yếu đề cập tới mục tiêu là tàu bay.

1.1. Tình hình khủng bố và các mối đe dọa đối với hàng không dân dụng khu vực và thế giới.

1.1.1. Hoạt động khủng bố đối với hàng không dân dụng.

Nhận thức luận về khủng bố bị tác động mạnh mẽ bởi các yếu tố chính trị, xã hội của các quốc gia dẫn đến việc không thể đồng nhất một quan điểm về khủng bố. Trong khuôn khổ đề tài này, vấn đề khủng bố được nêu ra nhằm để khái quát được một loại đối tượng cực kỳ nguy hiểm đối với HKDD và nó đang là những nguy cơ lớn nhất đối với an ninh hàng không trong giai đoạn hiện nay. Những vụ việc, những tổ chức khủng bố được nêu ra trong đề tài này đều được ngành HKDD quốc tế, cũng như của các quốc gia nhìn nhận là khủng bố. Đối với HKDD bọn khủng bố thường thực hiện những hành vi như dưới đây:

1.1.1.1. Cướp tàu bay (Không tặc):

Những sự kiện khủng bố liên quan đến HKDD trước hết phải đề cập đến các vụ cướp tàu bay, một loại tội phạm điển hình đối với hoạt động hàng không trên thế giới.

Vụ không tặc đầu tiên trong lịch sử HKDD xảy ra tại Peru năm 1931, do một nhóm người thuộc lực lượng cách mạng Peru thực hiện nhằm trốn khỏi nước này. Đến năm 1947, những vụ cướp tàu bay xảy ra thường xuyên hơn và nó được diễn ra theo từng làn sóng gắn liền với những biến cố chính trị trong từng giai đoạn phát triển của thế giới.

Làn sóng thứ nhất: Giai đoạn khởi đầu cho sự phát triển của loại tội phạm Không tặc. Các vụ cướp tàu bay bắt đầu vào tháng 7/1947, khi 3 người Rumani cướp 1 tàu bay và hạ cánh xuống Thổ Nhĩ Kỳ. Từ năm 1947 – 1950 tiếp tục xảy ra 14 vụ cướp tàu bay khác ở các nước Đông Âu vì lý do trốn ra nước ngoài.

Làn sóng thứ hai: Giai đoạn mà số vụ không tặc xảy ra nhiều nhất trong tổng số các vụ không tặc xảy ra từ trước đến nay Năm 1958, khi cách mạng Cuba giành được chính quyền, một số quan chức chính quyền cũ của Cuba đã tiến hành cướp một tàu bay dân sự để trốn ra nước ngoài. Nhưng từ năm 1961 đến năm 1968 đã xảy ra 68 vụ cướp tàu bay đối với các hãng hàng không Mỹ và hầu hết các tàu bay này đều đổi hướng bay đến Cuba. Vào năm 1973, một thoả thuận song phương giữa Mỹ và Cuba ký kết về việc giải quyết những kẻ cướp tàu bay và tàu thủy, theo thoả thuận này những kẻ cướp tàu bay, tàu thủy phải bị trục xuất hay bị trừng trị nhằm giải quyết vấn đề cướp tàu bay và tàu thủy của Mỹ để sang Cuba. Sau khi thoả thuận song phương trên được ký kết thì tình hình cướp tàu bay, tàu thủy liên quan đến Mỹ và Cuba giảm hẳn.

Làn sóng thứ ba: Là giai đoạn sau năm 1975 đến nay. Số vụ không tặc bắt đầu giảm xuống nhưng tính chất mức độ thì nguy hiểm hơn. Sau đây là các vụ điển hình.

Ngày 28/6/1976, một tàu bay của hãng hàng không Pháp AirFrance bị cướp trên đường bay từ Tel Aviv đến Paris. Những kẻ không tặc bắt buộc phi hành đoàn chuyển hướng tàu bay đến sân bay Entebbe của Uganda và bắt giữ hành khách làm con tin. Sau 5 ngày tàu bay bị cướp, ngày 3/7/1976 một tàu bay của Israel bay vào không phận của Uganda và hạ cánh xuống sân bay Entebbe để tự thực hiện việc giải cứu con tin bằng các tấn công vào tàu bay, trong cuộc tấn công 07 tên không tặc, 03 con tin bị chết và nhiều hành khách bị thương. Sau sự kiện trên Uganda kiện Israel lên liên hiệp quốc về việc xâm phạm chủ quyền lãnh thổ của Uganda.

Tháng 10/1977 một tàu bay của hãng hàng không Đức Lufthansa bị cướp. Trong tàu bay có 82 hành khách và 5 nhân viên phi hành đoàn trên chuyến bay từ Majorca đến Frankfurt. Sau khi bị cướp, tàu bay hạ cánh xuống sân bay Mogadishu/ Somalia, sau 5 ngày tàu bay bị bắt giữ những kẻ không tặc giết chết phi công. Ngay lập tức đội đặc nhiệm của nước Đức được sự đồng ý của Somalia đã đột kích vào tàu bay hạ gục kẻ không tặc và trả tự do cho con tin.

Ngày 2/3/1981, 3 tên không tặc cướp một tàu bay của hãng hàng không Pakistan và buộc tàu bay phải hạ cánh xuống sân bay Kbul/ Afghanistan. Những kẻ không tặc đưa ra các yêu cầu chính phủ Pakistan phải phóng thích 92 tù nhân chính trị mà nước này đang giam cầm. Sau một tuần lễ tàu bay bị giam giữ, chính phủ Pakistan từ chối yêu cầu của kẻ không tặc, đáp trả lại kẻ không tặc bắn chết một nhà ngoại giao Pakistan. Sau đó tàu bay tiếp tục cất cánh bay đến Damascus/ Syria, tại đây những kẻ không tặc thả hơn 100 con tin và đe dọa cho nổ tung tàu bay và tiếp tục mặc cả với nhà chức trách Pakistan và Syria. Cuối cùng kẻ không tặc chấp nhận điều kiện Pakistan chỉ phóng thích 55/92 tù nhân. Theo yêu cầu của những kẻ không tặc, chính quyền Pakistan chở số tù nhân bị phóng thích đến Libya, khi tàu bay chuẩn bị hạ cánh xuống sân bay Tripoli/ Libya thì Libya từ chối cấp quyền tị nạn chính trị cho tù nhân được phóng thích và những kẻ không tặc. Vào thời điểm này Syria lại tuyên bố sẽ tiếp nhận tù nhân được phóng thích khi mà kẻ không tặc bàn giao tàu bay và con tin cho họ, thoả thuận đã được chấp nhận. Ngay sau khi bàn giao tàu bay, những kẻ không tặc đã bị bắt và truy tố theo pháp luật của Pakistan với bản án tử hình.

Ngày 29/9/1981, một chiếc tàu bay Boeing 747 của hãng hàng không Indian Airline/Ấn Độ bị cướp bởi 7 tên không tặc và buộc tàu bay phải hạ cánh xuống sân bay Lahore/ Pakistan trên tàu bay có 117 hành khách và phi hành đoàn. Ngày 30/9/1981 đội đặc nhiệm của Pakistan đã đột kích vào tàu bay bắt giữ kẻ không tặc không gây ra một thiệt hại nào, các con tin được trả tự do. 7 tên không tặc bị truy tố về tội danh cướp tàu bay theo luật pháp của Pakistan, toà án tuyên án với các khung hình phạt như sau: 3 kẻ không tặc bị kết án tử hình, 2 tên tù chung thân và 2 tên được tha bổng.

Ngày 22/6/1983, một tàu bay Boe.ng 707 hãng hàng không Arab Airline của Libya bị 2 kẻ không tặc có vũ trang cướp trên chuyến bay từ Athens/ Hy Lạp đến Tripoli/ Libya. Tàu bay phải hạ cánh xuống sân bay Rome/ Ý để tiếp nhiên liệu, sau đó bay đến sân bay Larnaca/ Cyprus. Sau thời gian thương thuyết 2 kẻ không tặc đã đầu hàng. Toà án Cyprus kết án 7 năm tù về tội cướp tàu bay, 3 năm về tội tàng trữ chất nổ.

Ngày 28/8/1984 và ngày 8/9/1984, hai chiếc tàu bay Airbus A.300 và Boeing 737 của Iran đều bị cướp trên chuyến bay quốc nội và hạ cánh xuống sân bay Bahrain và Cairo để tiếp nhiên liệu sau đó chuyển hướng bay đi Iraq.

Khi đến Iraq, những kẻ không tặc đã đầu hàng và được cấp quyền tỵ nạn chính trị.

Ngày 11/6/1985, một chiếc Boeing 727 của hãng hàng không Alia bị cướp tại sân bay Beirut. Sau thời gian thương thuyết, những kẻ không tặc phóng thích toàn bộ con tin và phá huỷ tàu bay và trốn thoát.

Ngày 25/12/1986, kẻ không tặc cố gắng cướp tàu bay Boeing 737 của công ty hàng không Iraq Airways trên chuyến bay từ Baghdad/ Iraq đến amman/ Jordan và hậu quả là tàu bay bị rơi gần Arar/ Saudi arabia, làm chết 62 hành khách, và 3 phi hành đoàn và 35 người khác bị thương nặng.

Ngày 23/12/1987, một tàu bay Boeing 737 của hãng hàng không KLM/ Hà Lan với 91 hành khách trên chuyến bay từ Amsterdam/ Hà lan đến Milan/ Ý. Tàu bay bị hạ cánh bắt buộc xuống sân bay Rome/ Ý. Kẻ không tặc là một thiếu niên người Ý 15 tuổi, hấn cho biết có bom trong hành lý xách tay và đòi tiền chuộc là 1 triệu USD cho việc phóng thích một số con tin là hành khách, số còn lại tiếp tục bay đến Kuwait, tiếp đó là Chad và cuối cùng là Mỹ. Kết quả kẻ không tặc bị bắt khi hấn ta chấp nhận chuyển sang tàu bay khác để tiếp tục bay sang New York, không một thiệt hại nào xảy ra trong suốt thời gian tàu bay bị cướp. Kẻ không tặc bị trả về Hà Lan và bị cải tạo trong trại cải huấn trẻ vị thành niên.

Ngày 11/9/2001, sự kiện nước Mỹ bị “khủng bố”. Bốn chiếc tàu bay bị cướp. Ba chiếc được bọn khủng bố sử dụng làm vũ khí trực tiếp đâm vào các mục tiêu ở mặt đất là trung tâm thương mại thế giới và lầu năm góc của nước Mỹ, chiếc còn lại bị rơi trong khi bay. Vụ cướp tàu bay trên bọn khủng bố này đã gây ra một thiệt hại khủng khiếp về vật chất và tinh thần không thể đưa ra con số chính xác mà nước Mỹ và cả nhân loại phải gánh chịu.

Ngày 24/1/2003, kẻ không tặc đã kích nổ một quả bom tự tạo giấu trong người trên một tàu bay của hãng hàng không Sichuan Airline/ Trung Quốc sau khi kẻ không tặc đòi thay đổi lịch trình chuyến bay nhưng bị từ chối. Kết quả là kẻ không tặc bị thương, tàu bay chở 15 hành khách hạ cánh an toàn xuống một sân bay của thành phố Chengdu an toàn.

1.1.1.2. Đánh bom tàu bay:

Đánh bom tàu bay là thủ đoạn cực kỳ nguy hiểm của tội phạm. Động cơ của những vụ đánh bom tàu bay có nhiều loại khác nhau nhưng phần lớn là những động cơ chính trị và do những kẻ khủng bố tiến hành. Thiệt hại của những vụ đánh bom tàu bay là hết sức nặng nề đối với người và tài sản.

Ngày 7/5/1949, vụ đánh bom tàu bay đầu tiên xảy ra cho tàu bay của hãng hàng không Philippin Airlines. Vụ phá hoại này do một quả bom nổ khi tàu bay đang bay trên biển từ Daet đến Manila làm toàn bộ hành khách và

phi hành đoàn đều tử nạn. Nguyên nhân của vụ nổ là do một người phụ nữ giết chồng mình bằng cách thuê người đặt bom hẹn giờ trên một tàu bay mà chồng bà ta là hành khách trên đó.

Vụ phá hoại thứ 2, ngày 9/9/1949 một chiếc tàu bay DC3 của hãng hàng không Quebec Airways bị nổ tung cách thành phố Quebec 80 km về phía bắc, chuyến bay khởi hành từ thành phố Quebec đến Baie Comeau. Vụ nổ do một quả bom đặt trong khoang hành lý ký gửi làm 23 hành khách và phi hành đoàn tử nạn.

Ngày 6/1/1960 trong chuyến bay từ New York đến Miami của chiếc DC6B của hãng hàng không National Airline nổ trên bầu trời Bolivia ở độ cao 18.000f. Vụ nổ xảy ra do một quả bom được cài dưới ghế ngồi của hành khách. Tất cả hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn.

Ngày 15/6/1972 một tàu bay CV880 của hãng hàng không Cathay Pacific Airways/ Hồng Kông rơi trên cao nguyên miền trung Việt Nam, trong chuyến bay thương mại từ Bangkok đến Hong Kông. Một quả bom được cài trong một chiếc cặp đặt dưới ghế ngồi của hành khách đã phát nổ làm 81 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn. Kết quả điều tra được biết người thực hiện vụ phá hoại này là vợ và con gái một sỹ quan cảnh sát của Hong Kông là hành khách trên chuyến bay này.

Ngày 1/1/1976 một tàu bay của hãng hàng không Middle East Airline rơi xuống sa mạc. Đây là hậu quả của một khối thuốc nổ trong khoang hành lý gây ra. Tất cả 82 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn.

Ngày 23/9/1983 chiếc tàu bay Boeing 737 của hãng hàng không Gulf Airline bị rơi cách thành phố Abu Dhabi của Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất 60km. Một quả bom trong khoang hành lý phát nổ khi tàu bay đang chuẩn bị hạ cánh, 112 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn.

Ngày 23/6/1985, một tàu bay của hãng hàng không Ấn Độ Air India rơi xuống Đại Tây Dương cách bờ biển phía tây nam Thổ Nhĩ Kỳ khoảng 100 dặm, trên chuyến bay từ Montreal đến Bombay ngang qua London. Tất cả 329 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn. Vụ rơi tàu bay do một quả bom trong khoang hành lý phát nổ.

Ngày 29/11/1987, một tàu bay Boeing 707 của hãng hàng không Korean Airline/ Nam Triều Tiên rơi xuống biển Andaman gần biên giới Thái Lan/ Miến Điện trong một chuyến bay từ Abu-Dhabi đến Seoul. Tất cả 115 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn. Theo điều 13 công ước Montreal năm 1971, Nam Triều Tiên đệ trình đơn lên tổ chức hàng không thế giới (ICAO). Giới chức có thẩm quyền đã tiến hành điều tra vụ rơi tàu bay và kết luận nguyên nhân gây ra vụ rơi tàu bay trên là do một quả bom hẹn giờ gây ra, quả bom được cài trong một chiếc radio/ cassette và giấu trong hành lý xách tay. Theo lời khai của 2 kẻ phạm tội thì quả bom hẹn giờ (bom nổ sau 9

giờ đồng hồ) được cài đặt ở trên ngăn để hành lý phía trên chỗ ngồi của họ. Sau đó họ rời khỏi tàu bay khi đến Abu-Dhabi. Trong quá trình điều tra cả 2 phạm nhân đều tìm cách tự tử, phạm nhân nam bị chết, phạm nhân nữ bị dẫn độ về Nam Triều Tiên truy tố. Ngày 07/3/1989 nữ phạm nhân này tự thú về tội giết người tập thể và phá hoại tàu bay.

Ngày 21/12/1988, một chiếc tàu bay Boeing 747 của hãng hàng không Mỹ Pan-Am bị nổ tung trên bầu trời Lockerbie/ Scotland trong chuyến bay từ London đến New York. Tất cả 259 hành khách và phi hành đoàn cùng 11 người ở mặt đất bị tử nạn. Kết quả điều tra cho biết một quả bom làm bằng chất nổ dẻo được cài trong một radio/ cassette giấu trong hành lý ký gửi. Không có một tổ chức nào nhận trách nhiệm về sự việc trên, 2 kẻ tình nghi người Libia bị truy tố về tội giết người và phá hoại tàu bay.

1.1.1.3. Tấn công tàu bay bằng tên lửa.

Sau khi những điều ước quốc tế và những biện pháp an ninh được thông qua nhằm ngăn chặn loại trừ những hành vi không tặc và đánh bom tàu bay thì những kẻ khủng bố sử dụng thủ đoạn tấn công tàu bay bằng tên lửa xách tay.

Vào cuối năm 1978, đầu năm 1979 hai vụ tấn công tàu bay Viscount của Air Rhodesia bằng tên lửa SAM bắn từ mặt đất. Vụ lực lượng phiến quân Tresnia bắn hạ tàu bay trực thăng ở Tresnia (Nga) và vụ bắn tàu bay của Israel bằng tên lửa vác vai ở Nigieria mới đây.

Trong giai đoạn hiện nay việc sử dụng tên lửa vác vai để tấn công tàu bay đang là nguy cơ cao đối với hàng không thế giới. Các cảnh báo trực tiếp hay các thông tin tình báo cho thấy các phần tử cực đoan chính trị và tôn giáo đang tiến hành các hoạt động mua bán và tàng trữ vũ khí tên lửa vác vai. Điển hình là tháng 8/2003 lực lượng an ninh của Mỹ - Anh - Nga đã phối hợp phá một chuyên án về việc buôn bán tên lửa vác vai từ Nga sang Mỹ, nội vụ đang được các cơ quan của ba nước làm rõ.

1.1.1.4. Tấn công sân bay

Tấn công sân bay HKDD và những phương tiện khác của hàng không cũng là mục tiêu của những kẻ khủng bố và các loại tội phạm khác. Những vụ vũ trang tấn công nhà ga, sân bay đã gây ra nhiều tổn thất về tính mạng, tinh thần của con người và thiệt hại về tài sản. Tính từ năm 1973 đến năm 1985 đã có hơn 36 vụ phá hoại vào các sân bay quốc tế, gây thiệt mạng hơn 117 người.

Ngày 5/8/1973, hai người đàn ông có vũ trang tiến vào sảnh chờ làm thủ tục hàng không tại sân bay Athens và xả súng vào hành khách làm 4 người chết và 55 hành khách bị thương.

Ngày 29/12/1975, tại sân bay La Guardia ở thành phố New York, 25 cây thuốc nổ đã phát hoả làm nhiều người chết và bị thương. Cũng tại sân bay này, một vụ nổ bom lại xảy ra ngày 10/9/1976 gây tử vong cho một cảnh sát và 3 người khác bị thương.

Ngày 11/8/1976, hai người đàn ông có vũ trang và chất nổ sử dụng súng máy bắn vào hành khách khi họ đang lên tàu bay tại sân bay Istanbul làm chết 4 người và 2 người bị thương.

Ngày 9/5/1985, một người mang súng bắn nhiều phát vào tàu bay đậu tại sân bay quốc tế Bfalo ở tiểu bang New York. Hai tàu bay Boeing 707 thiệt hại nghiêm trọng, ước tính vào khoảng 1 triệu USD. Kẻ khủng bố bị bắt ngay và bị truy tố.

Ngày 19/6/1985, một quả bom phát nổ tại sảnh chờ sân bay quốc tế Frankfurt làm 3 người chết 42 người khác bị thương. Vụ nổ xảy ra trước các quầy làm thủ tục hàng không. Không xác định được ý đồ đánh bom.

Ngày 23/6/1985, tại khu vực phân loại hành lý của sân bay Narita/ Nhật Bản một quả bom nổ làm 2 nhân viên hàng không chết và 4 người khác bị thương. Nguyên nhân vụ nổ là: tàu bay của hãng hàng không của Vancouver/ Canada chở hành lý của 2 hành khách không lên tàu bay từ Vancouver/ Canada đến Narita/ Nhật Bản.

Ngày 23/12/1985, một quả bom nổ trong một ô tô đỗ tại bãi xe ở sân bay quốc tế Torge Cheveg ở Lima/ Peru, làm 3 người bị thương và 10 xe ô tô bị thiệt hại. Nhóm cách mạng Shining Path tuyên bố chịu trách nhiệm về sự việc trên.

Ngày 27/12/1985, hai vụ tấn công xảy ra cùng một lúc tại 2 sân bay quốc tế do một tổ chức của người Palestine thực hiện.

Vụ thứ nhất: tại sân bay Leonardo de Vince ở Rome/ Ý, 4 người Palestine tấn công bằng súng vào khu vực phòng chờ khởi hành của sân bay. Trong cuộc đấu súng giữa kẻ khủng bố với cảnh sát, ít nhất có 13 người bị chết và 80 người khác bị thương. 3 tên khủng bố chết tại chỗ, một tên bị bắt sống. Một mảnh giấy tìm thấy trên người tên sống sót cho biết vụ tấn công nhằm trả thù cho một cuộc dội bom vào cơ quan đầu não của tổ chức giải phóng Palastine (PLO) ở Tunis trước đây.

Vụ thứ 2: tại sân bay Schwechat ở Vienna, 3 người Palestine có trang bị lựu đạn và súng tự động thực hiện một cuộc tấn công vào khu vực chờ khởi hành của sân bay làm 4 người chết và 40 người khác bị thương. Cuộc tấn công này giống như cuộc tấn công sân bay ở Rome. Theo điều tra cho thấy hãng hàng

không EL-al/ Israel là mục tiêu của 2 cuộc tấn công trên. Những kẻ tấn công còn sống sót đều bị bắt và bị truy tố.

Tháng 3/1988, tại sân bay Bomay một kẻ khủng bố bắn 4 phát và ném 2 quả lựu đạn vào xe ô tô chở phi hành đoàn từ sân bay đến khách sạn trong thành phố, cơ trưởng bị thương, kẻ khủng bố bị bắt.

Với các sự kiện khủng bố đối với hàng không liên quan trực tiếp đến tàu bay trên thế giới được liệt kê ở trên cho thấy các nguy cơ tấn công tàu bay trong giai đoạn an ninh chính trị trên thế giới không ổn định như hiện nay là điều có thể, vì vậy nỗ lực của các quốc gia là phải làm rõ được các tổ chức khủng bố trên thế giới và Việt Nam là cần thiết trong công tác phòng ngừa và đấu tranh chống tội phạm liên quan trực tiếp đến nền an ninh hàng không.

1.1.2. Các tổ chức khủng bố trong khu vực và trên thế giới

Các tổ chức khủng bố trên thế giới đã và đang ngày càng trở nên nguy hiểm hơn, hoạt động khủng bố bắt nguồn từ nhiều nguyên nhân khác nhau: chính trị, tôn giáo, sắc tộc và hầu hết các tổ chức khủng bố hoạt động đều có sự hỗ trợ nhất định cả về vật chất và tinh thần của một bộ phận dân chúng, của một số nhà nước. Chính vì vậy chống khủng bố nói chung và khủng bố hàng không nói riêng là cuộc đấu tranh hết sức khó khăn và phức tạp. Các tổ chức khủng bố hoạt động rải rác trên toàn thế giới và có sự liên kết phối hợp với nhau. Dưới đây chỉ là sự liệt kê một số các tổ chức khủng bố đáng chú ý đã có những hoạt động khủng bố hàng không:

1.1.2.1. Tổ chức Abu Nidal (ANO).

Tổ chức này đã tiến hành hàng trăm vụ tấn công trên nhiều nước khác nhau như Mỹ, Anh, Pháp, một số nước Châu Âu khác và những nước Ả rập, làm thiệt mạng hàng trăm người. Một số vụ nghiêm trọng như các vụ tấn công tại sân bay Rome/ Ý và Vienna/ Áo tháng 12/1985. Vụ cướp chuyến bay 73 của Hãng Pan Am tháng 9/1986 tại Karachi/ Pakistan. Vụ tấn công tàu du lịch của Hy Lạp tháng 7/1988. Vụ ám sát nhà ngoại giao Jordan ở Lebanon tháng 01/1994 v.v.. Tổ chức này hoạt động chủ yếu ở các nước Châu Á, Châu Âu và Trung Đông.

1.1.2.2. Nhóm Abu Sayyaf (ASG)

Đây là nhóm Hồi giáo cực đoan hoạt động chủ yếu ở miền nam Philippines do tên Abdurajik Abubakar Janjalani cầm đầu, nhóm này tách ra từ tổ chức Mặt trận giải phóng dân tộc Moro vào năm 1991. Các hoạt động của ASG là đánh bom, ám sát, bắt cóc tổng tiền và ép buộc các công ty đóng tiền nhằm thành lập một nhà nước Hồi giáo ở Mindanao tại một hòn đảo ở tây nam Philippines với đa số dân theo đạo Hồi. Tổ chức này có khoảng trên

200 thành viên, một số người trong số họ đã học tập và làm việc tại các nước vùng vịnh. ASG đã tiến hành hàng trăm vụ tấn công khủng bố, trong đó có vụ đánh bom xe lửa ở Manila năm 1993 và đánh bom chuyến bay của Hãng hàng không Philippines khi đang thực hiện chuyến bay từ Manila đến Tokyo tháng 12 năm 1994.

1.1.2.3. Nhóm Armed Islamic (AIG)

Đây là nhóm hồi giáo cực đoan hoạt động tại Algeria với mục đích lật đổ chính thể hiện tại và cải tổ lại nhà nước hồi giáo. Mục tiêu tấn công của tổ chức này là các quan chức chính phủ, nhà báo, giáo viên và công dân nước ngoài. Chúng đã giết hại hơn 90 người nước ngoài tại Algeria phần lớn là người châu Âu và chúng cũng đã thực hiện vụ không tặc tàu bay của Hãng Air France tại thủ đô Algier tháng 12/1994 và giết chết 3 hành khách để buộc nhà chức trách Algeria cho phép tàu bay được cất cánh bay tới Pháp. Chính phủ Algeria đã cáo buộc Iran và Sudan hỗ trợ cho tổ chức này.

1.1.2.4. Tổ chức Hizballah (Đảng của chúa)

Tổ chức này được thành lập ở Lebanon với mục tiêu tạo ra một nhà nước cộng hòa hồi giáo kiểu Iran và đánh đổ những thế lực không phải hồi giáo trong khu vực chống đối mạnh mẽ Israel và Tây Âu. Tổ chức này đã thực hiện hàng loạt các vụ khủng bố các mục tiêu của Mỹ trong đó có vụ đánh bom cảm tử vào sứ quán và trại lính hải quân Mỹ ở Beirut tháng 10/1983 và tháng 9/1984, vụ không tặc chuyến bay 847 của Hãng hàng không Mỹ TWA năm 1985, tổ chức này cũng đã thực hiện nhiều vụ bắt cóc các con tin là người Mỹ và Tây Âu ở Lebanon, vụ đánh bom sứ quán Israel ở Buenos Aires - Ác hen ti na tháng 3/1992. Tổ chức này hoạt động chủ yếu ở vùng ngoại ô nam Beirut và miền nam Ly Băng, chúng cũng thiết lập những cơ sở ở châu Âu, châu Phi, Nam Mỹ và một số nơi khác nữa.

1.1.2.5. Tổ chức Japanese Red Army (JRA)

JRA thành lập khoảng vào năm 1970 do Fusako Shigenobu lãnh đạo, trước năm 1977 nhóm này đã thực hiện một số vụ thảm sát bao gồm cả vụ thảm sát hành khách ở sân bay Lod - Israel năm 1972. Tổ chức này cũng đã thực hiện hai vụ bắt cóc tàu bay của hãng Japan Airlines năm 1973 và 1977, đánh chiếm sứ quán Mỹ ở Kuala Lumpur năm 1975. Tổ chức này đóng tại vùng do Syria kiểm soát ở Lebanon và Damascus, trước đây tổ chức này cũng đã lập cơ sở ở một số nước châu Á như Singapore, Philippines.

1.1.2.6. Al - Qaida

Đây là tổ chức khủng bố có mạng lưới rộng rãi và nguy hiểm hiện nay được Osama Bin Laden thành lập vào cuối những năm 80 tập hợp những người Ả rập chiến đấu tại Afghanistan chống lại quân đội Xô viết, tổ chức này đã thực hiện nhiều vụ tấn công khủng bố chống lại Mỹ và Israel, đánh bom sứ quán Mỹ tại Nairobi - Kenya và Dares Salaam - Tanzania năm 1998,

bắn hạ một tàu bay trực thăng của Mỹ tại Somalia năm 1993, tiến hành nhiều vụ đánh bom vào quân đội Mỹ đóng tại Aden - Yemen tháng 12/1992. Al - Qaida có liên quan tới vụ ám sát không thành Giáo hoàng John Paul II trong chuyến thăm viếng Manila cuối năm 1994, âm mưu đánh bom một số chuyến bay của Mỹ tại khu vực Thái Bình Dương và ám hại tổng thống Mỹ B. Clinton trong chuyến thăm Philippines năm 1995. Tổ chức này cũng đã đánh bom sứ quán Israel tại Manila - Philippines, đánh bom Trung tâm thương mại thế giới năm 1993 và nổi bật nhất là vụ cướp tàu bay tấn công vào nước Mỹ ngày 11/9/2001. Người ta cho rằng Al - Qaida có cơ sở hoạt động ở rất nhiều nước như Pakistan, Kosovo, Philippines, Ai cập, Tuy-ni-di, Trechnia,... Chúng đã lập những trung tâm huấn luyện ở Afghanistan và Sudan và có quan hệ chặt chẽ với nhiều nhóm khủng bố khác. Mục tiêu của tổ chức này là liên kết những nhóm Hồi giáo cực đoan đánh đổ những chính thể không Hồi giáo, thiết lập một chính thể Hồi giáo liên kết toàn cầu.

1.1.2.7. Jemaah Islamiyah (JI)

Đây là một tổ chức khủng bố hoạt động chủ yếu tại khu vực Đông Nam Á với mục tiêu nhằm thiết lập một nhà nước Hồi giáo trong khu vực. Tổ chức này được coi là thủ phạm của vụ đánh bom tại Bali năm 2002, vụ tấn công vào sân bay Davao, vụ đánh bom sứ quán nước ngoài tại Bangkok và vụ đánh bom khách sạn Mariot tại Indonexia gần đây. Cơ sở của tổ chức này hiện có tại Malaysia, Thailand, Brunei, Philippines, Singapore, Indonexia và cả Campuchia, nhiều tên đã bị bắt giữ tại những nước này. Tổ chức này cũng có liên hệ với Al - Qaida một số thành viên của tổ chức này có thể đã được huấn luyện tại Afghanistan.

1.1.3. Các mối đe dọa khác đối với hàng không dân dụng.

Ngoài đối tượng là khủng bố HKDD còn phải đối mặt với nhiều loại hành vi vi phạm của các loại đối tượng khác rất đa dạng và phức tạp. Tuy với những loại đối tượng ít nguy hiểm hơn khủng bố nhưng hậu quả, tác hại của chúng đôi khi cũng rất nghiêm trọng và nặng nề có thể tương tự như những hành vi khủng bố. Những hành vi đó có thể được thực hiện tại các mục tiêu là sân bay, tàu bay hay những cơ sở trang thiết bị chi huy điều hành bay. Những phân tích dưới đây chủ yếu đề cập tới đối tượng bị xâm hại đó là tàu bay hay nói cách khác đó là các hãng hàng không, các loại hành vi này bao gồm:

- Hành vi cướp, phá tàu bay của những kẻ tâm thần, những kẻ trộm cướp, những kẻ muốn dùng tàu bay làm phương tiện để đi sang nước khác sống tỵ nạn, những kẻ muốn tự sát để trốn tránh nợ nần hoặc kiếm những khoản tiền bảo hiểm.

- Hành vi sử dụng giấy tờ giả (Hộ chiếu, visa...) để nhập cư bất hợp pháp gây ra những thiệt hại về kinh tế và những khó khăn phức tạp cho các Hãng hàng không trong quá trình chuyên chở những đối tượng này.

- Những hành vi gây rối gây mất trật tự tại sân bay, trên các chuyến bay của những hành khách ngỗ ngược, quá khích uy hiếp an toàn của các chuyến bay và sự hoạt động bình thường tại các sân bay, gây tổn hại đến tính mạng sức khỏe và xúc phạm nhân phẩm của hành khách, phi hành đoàn trên chuyến bay và hành khách công chúng tại các sân bay.

- Hành vi trộm cắp hành lý, tài sản của hành khách, hàng hoá vận chuyển trên các chuyến bay gây thiệt hại về kinh tế và ảnh hưởng tới uy tín của các Hãng hàng không

1.1.4. Kết luận

Khủng bố và các loại đe dọa khác thực sự là hiểm họa đe dọa trực tiếp đến an ninh hàng không nói riêng và an ninh quốc gia nói chung. Trong đó khủng bố là loại nguy hiểm nhất, hoạt động khủng bố đang bùng phát trên toàn cầu, các tổ chức khủng bố đang phát triển theo xu hướng liên kết có tính toàn cầu. Nên không một quốc gia nào có thể chủ quan với khủng bố. Trong các mục tiêu của khủng bố thì HKDD là mục tiêu được bọn khủng bố chú ý, đặc biệt là tàu bay, để tiến hành những hành vi cướp, đánh bom, tấn công tàu bay bằng tên lửa vác vai phục vụ cho những mục đích của chúng. Vậy nên bất kể một hãng hàng không nào trong nhiệm vụ đảm bảo an ninh cho các chuyến bay cũng phải tính tới những hoạt động khủng bố, từ đó đưa ra được những biện pháp thích hợp nhằm phát hiện kịp thời, ngăn chặn và loại trừ. Ngoài những đe dọa khủng bố các đe dọa khác đang có xu hướng gia tăng, nhất là việc nhập cư bất hợp pháp và những hành vi gây rối trên các chuyến bay. Đó cũng là những đe dọa trực tiếp tới an ninh cho hoạt động của các chuyến bay.

1.2. Tình hình kinh tế, chính trị, xã hội trên thế giới và khu vực liên quan đến an ninh các hãng Hàng không.

1.2.1. Sự tác động của chính trị, xã hội đến an ninh hàng không.

1.2.1.1. Hoạt động khủng bố và cuộc chiến chống khủng bố:

Sau sự kiện ngày 11/9/2001 các tổ chức khủng bố đang bị đẩy vào thế bị tiêu diệt, cuộc chiến chống khủng bố được đề cập trong nhiều diễn đàn quốc tế như Hội nghị liên hợp quốc về chống khủng bố. Diễn đàn APEC cũng đã đưa ra những tuyên bố về chống chủ nghĩa khủng bố. Cuộc chiến chống khủng bố đã được phát động và hầu hết các quốc gia cam kết tiến hành chống khủng bố. Trong thế chống cự quyết liệt các tổ chức khủng bố sẽ

nhằm vào tất cả các mục tiêu có thể trong đó tàu bay sẽ là một mục tiêu của chúng, sau khi các biện pháp an ninh tại các sân bay được thắt chặt nhằm ngăn chặn bọn khủng bố cướp phá tàu bay thì các tổ chức khủng bố đang có xu hướng chuyển sang phương thức sử dụng tên lửa vác vai để bắn hạ tàu bay trong giai đoạn tàu bay cất hạ cánh vì thực tế các biện pháp an ninh nhằm đối phó với thủ đoạn này chưa được tính toán và áp dụng. Trong bối cảnh cuộc chiến chống khủng bố hiện nay đang tác động rất lớn tới an ninh hàng không, đặt an ninh hàng không trong sự thách thức rất lớn đối với các tổ chức khủng bố đòi hỏi ngành an ninh hàng không nói chung phải nhận thức đầy đủ về mối đe dọa từ khủng bố và những tác động của cuộc chiến chống khủng bố hiện nay mà đặc biệt là các hãng hàng không. Đặc biệt trong thế bị dồn vào chân tường bọn khủng bố sẽ hoạt động tinh vi hơn, quyết liệt hơn và mục tiêu khủng bố rộng lớn hơn. Điều này được minh chứng bằng một số vụ khủng bố trong giai đoạn mới đây như: Vụ bắt giữ con tin tại nhà hát của Nga; vụ đánh bom tại Bali-Indonexia; đánh bom sân bay ở Philippin; bắn tàu bay bằng tên lửa vác vai ở Nigieria và các vụ tấn công khác trên thế giới.

Nguy cơ khủng bố đối với hàng không đang hiện hữu ở mức cực kỳ nguy hiểm, an ninh hàng không đang đứng trước tình hình hết sức cam go và phức tạp. Cuộc chiến chống khủng bố đang đặt ngành HKDD của nhiều quốc gia trên thế giới ở mức báo động cao, các biện pháp an ninh áp dụng tại các sân bay cũng như trên những chuyến bay được tăng cường rất chặt chẽ và tốn kém, đồng thời nó cũng tác động rất lớn tới sự tiện lợi, đơn giản cho hành khách đi tàu bay.

Như vậy rõ ràng rằng các tổ chức khủng bố và cuộc chiến chống khủng bố đã tác động ảnh hưởng cực kỳ sâu sắc tới hoạt động HKDD trong giai đoạn hiện nay, nó là nguy cơ số một đối với an ninh của HKDD quốc tế.

1.2.1.2. Chiến tranh và những bất ổn về chính trị - xã hội.

Những mâu thuẫn chính trị, sắc tộc và tôn giáo là các nguyên nhân cơ bản của các cuộc chiến tranh và bất ổn về chính trị xã hội, đồng thời đó cũng là nguyên nhân làm bùng phát những các hành động khủng bố đối với hàng không. Thực tiễn đã chứng minh tại các vùng tranh chấp, ở những nơi có chiến tranh, ở những nước có những phe nhóm đối lập hoạt động vũ trang thì tàu bay, các cơ sở khác của ngành hàng không sẽ là một mục tiêu tấn công của lực lượng chống đối và các băng nhóm tội phạm.

Tình trạng nghèo đói, làn sóng người tỵ nạn và nhập cư bất hợp pháp bây cũng là một yếu tố liên quan tác động đến vấn đề an ninh hàng không. Sự chênh lệch giữa các nước giàu và các nước nghèo đã tạo ra tình trạng nhập cư Bất hợp pháp từ những nước nghèo tìm đến những nước giàu, làm nảy sinh vấn đề sử dụng những loại giấy tờ giả như hộ chiếu, visa... để nhập cư trái phép. Chiến tranh và nghèo đói cũng tạo nên một làn sóng những

người tỵ nạn, đây là những đối tượng sẽ là những tên không tặc tiềm tàng. Một khi các quốc gia siết chặt các biện pháp kiểm soát làn sóng tỵ nạn và việc nhập cư trái phép, lúc đó những đối tượng này sẽ cướp tàu bay để làm phương tiện trốn ra nước ngoài.

Những tiêu cực khác của xã hội: Sự cạnh tranh thiếu lành mạnh giữa các hãng hàng không, nạn thất nghiệp và sự thiếu hiểu biết, vô ý thức trong việc chấp hành các quy định về an ninh hàng không cũng là những tác nhân có những ảnh hưởng tác động rất lớn tới an ninh hàng không. Trong việc đảm bảo an ninh hàng không cũng cần phải lưu ý tới một bộ phận nhỏ những cá nhân trong xã hội có những tính toán vị kỷ, bệnh hoạn như gây ra những tai nạn rơi tàu bay để hưởng tiền bảo hiểm, để trốn tránh sự phá sản vỡ nợ trong kinh doanh.

1.2.1.3. Mọi quan hệ giữa ổn định an ninh chính trị xã hội với vấn đề an ninh hàng không.

Trước hết phải khẳng định rằng an ninh quốc gia hay nói cách khác là an ninh chính trị xã hội và an ninh hàng không gắn chặt với nhau không thể tách rời. Nếu an ninh quốc gia, tình hình chính trị xã hội bất ổn thì an ninh hàng không sẽ vô cùng nguy hiểm hay nói cách khác mỗi khi tình hình chính trị xã hội bất ổn thì các biện pháp bảo đảm cho an ninh hàng không phải được tăng cường. An ninh chính trị xã hội với an ninh hàng không là không thể tách rời nhau bởi vì:

Thứ nhất: Các cơ sở phục vụ hoạt động hàng không như sân bay, tàu bay là những mục tiêu chiến lược và cực kỳ nhạy cảm đối với an ninh, quốc phòng của một quốc gia. Vì thế sân bay, tàu bay dân dụng không chỉ là một mục tiêu kinh tế mà nó còn là một mục tiêu hết sức trọng yếu về quốc phòng - an ninh, phải được bảo vệ hết sức nghiêm ngặt.

Thứ hai: Xét về mặt âm mưu, phương thức hoạt động của các loại tội phạm, đặc biệt là bọn khủng bố và các thế lực chính trị phản động. Bắt cóc, đánh bom tàu bay, đánh bom, tấn công vũ trang chiếm sân bay sẽ mang lại cho chúng kết quả nhiều mặt, đó là tạo ra tình hình an ninh, chính trị xã hội bất ổn, làm ảnh hưởng rất xấu tới du lịch, đầu tư và uy tín của một quốc gia, một chính phủ, làm xấu đi hình ảnh của một quốc gia trong con mắt của người dân trên thế giới. Đồng thời lợi dụng các phương tiện truyền thông thông qua việc đưa tin các vụ cướp tàu bay, đánh bom tàu bay, sân bay ... mà chúng sẽ gây được tiếng vang và quảng bá thanh thế của chúng đối với toàn thế giới. Trong tính toán của bọn chúng tàu bay, sân bay đó là biểu tượng của một quốc gia chứ không phải đơn thuần là phương tiện giao thông hay cơ sở kinh tế. Mục tiêu của chúng khi cướp tàu bay, đánh bom tàu bay, sân bay ... không phải nhằm tiêu diệt một hãng hàng không hay một sân bay nào đó mà mục tiêu của chúng chính là nhằm vào một quốc gia.

Thứ ba: Trong thực tế các vụ không tặc, đánh bom tàu bay hay tấn công sân bay chủ yếu vì mục đích chính trị và do các tổ chức khủng bố, các phe nhóm chống đối chính trị thực hiện. Chúng cướp hay đánh bom tàu bay cũng như tấn công vào một sân bay nào đó không phải nhằm mục đích làm cho ngành hàng không bị thiệt hại mà mục đích chính của chúng là nhằm đưa ra những yêu sách chính trị. Chúng ta có thể thấy qua nhiều ví dụ như đã nói ở trên.

1.2.2. Những đe dọa an ninh cho tàu bay của Vietnam Airlines.

Các mối đe dọa đối với an ninh của Hãng hàng không quốc gia Việt Nam không nằm ngoài các mối đe dọa chung đối với an ninh hàng không trong khu vực và trên thế giới. Đó là khủng bố, cướp phá tàu bay, và những mối đe dọa khác như đã nêu ở phần trên. Tuy vậy với mỗi quốc gia và môi trường hoạt động riêng của mỗi hãng hàng không cũng có những mối đe dọa không giống nhau. Phần này đi sâu phân tích về những mối đe dọa cho tàu bay của VNA đó cũng là những mối đe dọa đối với an ninh hàng không của Việt Nam nói chung.

1.2.2.1. Những yếu tố ảnh hưởng đến đảm bảo an ninh của Vietnam Airlines.

Đối với hãng hàng không quốc gia Việt Nam nói riêng và ngành HKDD Việt Nam nói chung, trong tình hình hiện nay, an ninh hàng không của Việt Nam cũng chịu những tác động của an ninh chính trị trên thế giới và khu vực, nhưng mức độ tác động của từng yếu tố cũng có những nét riêng.

Đối với các điểm đến ở ngoài nước tàu bay của VNA sẽ chịu những nguy cơ đe dọa lớn của bọn khủng bố. Tuy Việt Nam không phải là mục tiêu chính của các tổ chức khủng bố nhưng bọn khủng bố có thể cướp tàu bay của VNA để tấn công vào những nước là mục tiêu chính của chúng. Vì vậy những đường bay đến những sân bay ở những quốc gia có tổ chức và hoạt động khủng bố cũng như các quốc gia mà bọn khủng bố coi là kẻ thù cần phải có những biện pháp đối phó với những đối tượng này. Ngoài ra tại những điểm đến quốc tế là những quốc gia có những bất ổn về chính trị xã hội, tàu bay của VNA cũng sẽ chịu nguy cơ đe dọa rất cao do sự bất ổn đó. Vì vậy cần thường xuyên đánh giá những nguy cơ đe dọa tại những điểm đến ở nước ngoài để lên một danh sách các sân bay có nguy cơ đe dọa cao nhằm áp dụng những biện pháp an ninh tăng cường cho thích hợp. Một nguy cơ rất lớn cho tàu bay của VNA khi hoạt động ở nước ngoài đó là những thế lực thù địch, những tổ chức phản động người Việt Nam lưu vong luôn tìm mọi cách để chống phá Việt Nam.

Đối với các đường bay và điểm đến trong nước nhìn chung hiện nay, tình hình an ninh chính trị và trật tự xã hội trong nước là tương đối ổn định và vững mạnh, đó là cơ sở vững chắc để đảm bảo tốt an ninh hàng không và là một yếu tố giúp cho an ninh hàng không của VNA có được những thành

quả tốt đẹp trong những năm qua. Tuy nhiên cũng có những yếu tố nguy hiểm đang tiềm ẩn đối với an ninh cho tàu bay của VNA hiện nay đó là các hoạt động chống phá của các tổ chức phản động Việt Nam lưu vong ở nước ngoài cũng như ở trong nước, chúng được sự ủng hộ và tiếp tay của một số nước và thế lực bên ngoài luôn có âm mưu gây mất ổn định và lật đổ chế độ ta. Chúng cũng sẽ không từ bỏ thủ đoạn cướp, phá tàu bay, đánh bom và bằng những hình thức phá hoại, gây rối khác tại nhà ga, sân bay trên các chuyến bay để gây tiếng vang, tạo ra những bất ổn và tâm lý hoang mang trong xã hội... để đạt được những mục đích riêng của chúng. Vụ Lý Tổng cưỡng đoạt tàu bay của VNA năm 1992 và cưỡng đoạt tàu bay của Thái Lan bay vào Thành phố Hồ Chí Minh rải truyền đơn kêu gọi lật đổ chính quyền đã minh chứng điều này. Một số điểm nóng nổi lên như ở Tây Nguyên, Tây Bắc, Tây Nam là những khu vực đòi hỏi công tác an ninh cho tàu bay của VNA tại các sân bay đó phải đặc biệt chú ý, các chuyến bay đi đến khai thác tại các sân bay nằm ở các khu vực này và 3 sân bay quốc tế là những trọng điểm trong công tác đảm bảo an ninh của VNA.

1.2.2.2. Các tổ chức chống phá Việt Nam ở trong và ngoài nước.

1) Tổ chức nhà nước Đê Ga và Tin lành Đê Ga

Tổ chức này được thành lập năm 1999 tại Bắc Carolina Mỹ do Ksor-Kok nguyên là thiếu tướng Fulro đứng đầu mà tiền thân của nó là “Hội những người Thượng” thành lập năm 1992. Mục tiêu của tổ chức này là thành lập nhà nước Đê Ga độc lập ở Tây Nguyên, chúng đã lôi kéo đồng bào các dân tộc ở Tây Nguyên, tuyên truyền việc thành lập nhà nước Đê Ga và Tin lành Đê ga và biến những sinh hoạt tin lành Đê ga thành các cuộc tập dượt lực lượng và hoạt động chống phá. Chúng đã kích động cuộc bạo loạn chính trị tháng 2/2001 tại Tây Nguyên.

2) Tổ chức Giáo hội phật giáo Việt Nam thống nhất (GHPG VNTN)

Tổ chức này thành lập từ trước ngày giải phóng mà tiền thân của nó là Tổng hội phật giáo Việt Nam được thành lập từ năm 1951 tại chùa Từ Đàm Thành phố Huế. Sau năm 1975 một số đối tượng cầm đầu, cốt cán trong tổ chức này đứng ra thành lập tổ chức phản động chống lại nhà nước Việt Nam nhưng đã bị ta phát hiện bắt và truy tố trước pháp luật. Năm 1981 Nhà nước chủ trương thống nhất Phật giáo trong toàn quốc nhằm sáp nhập 9 hệ phái lớn, trong đó có GHPG VNTN. Một số đối tượng cầm đầu, cốt cán trong tổ chức này không đồng tình nên đã có những hoạt động chống phá và đấu tranh đòi phục hồi các hoạt động của GHPG VNTN như trước năm 1975 và không chịu sự quản lý của Giáo hội phật giáo Việt Nam, chúng có những hoạt động móc nối với các tổ chức chống đối ở nước ngoài tạo dựng lực lượng chống phá nhà nước ta.

3) Nhóm cực đoan trong Phật giáo Hòa Hảo.

Nhóm này do Lê Quang Liêm cầm đầu, Lê Quang Liêm trước 1975 là Tỉnh trưởng Tỉnh Kiến Hòa, Chỉ huy trưởng hậu bị quân vùng 4 chiến thuật đồng thời là Phó chủ tịch Thượng nghị viện trong chế độ Ngụy quyền và là Hội trưởng Trung ương Phật giáo Hòa Hảo. Sau khi tập trung cải tạo về đã có những hoạt động chống đối như đòi phục hồi giáo hội Phật giáo Hòa Hảo cũ, tập hợp những tín đồ quá khích gây rối trật tự an ninh, kích động bạo lực. Trong dịp Tổng thống Mỹ thăm TP Hồ Chí Minh, nhóm này đã kích động những tín đồ cực đoan kéo đến Lãnh sự quán Mỹ biểu tình dự định tự thiêu để gây tiếng vang. Tổ chức biểu tình và tự thiêu tập thể tại công viên Lê Văn Tám ngày 17/3/2001.

4) Tổ chức Chính phủ Việt Nam tự do (CPVNTD)

Tổ chức này được thành lập ngày 30/4/1995 tại California - Mỹ do Nguyễn Hữu Chánh cầm đầu. Tổ chức này tập hợp một số tướng tá Ngụy và số ngụy quân sống lưu vong ở Mỹ và số người Việt Nam “tỵ nạn” ở Đông Nam Á, mục tiêu của tổ chức này là lật đổ chế độ XHCN ở Việt Nam, chúng đã lập những căn cứ ở Campuchia và Thái Lan, tuyển lựa và huấn luyện người Việt Nam sau đó đưa về nước hoạt động chống phá.

Từ năm 1999 đến nay tổ chức này đã đưa hàng chục toán biệt kích về nước mang theo truyền đơn, chất nổ, lựu đạn và các phương tiện gây nổ khác nhằm thực hiện các hoạt động khủng bố tại một số tỉnh như Cần Thơ, Đồng Tháp ... và TP Hồ Chí Minh. Nhóm này âm mưu đánh bom khủng bố tại Bưu điện trung tâm ở TP HCM. Nhóm này cũng là thủ phạm vụ đánh bom khủng bố Đại sứ quán Việt Nam tại Bangkok tháng 6/2001 và vụ đánh bom khủng bố Sứ quán VN tại Manila tháng 8/2001.

5) Tổ chức Mặt trận quốc gia thống nhất giải phóng Việt Nam (MTQG - NGPVN)

Thành lập năm 1980 tại California - Mỹ do Hoàng Cơ Minh cầm đầu. Sau khi Hoàng Cơ Minh bị tiêu diệt, tổ chức này do Nguyễn Kim cầm đầu. Mục tiêu của chúng là xóa bỏ chế độ Cộng sản tại Việt Nam bằng bạo lực vũ trang, lấy địa bàn Thái Lan làm căn cứ và đã đưa nhiều toán biệt kích xâm nhập về Việt Nam nhưng đều bị bắt và tiêu diệt. Hiện nay chúng đang tích cực hoạt động móc nối với các phần tử chống đối, cơ hội, bất mãn chính trị và những phần tử cực đoan trong tôn giáo, dân tộc trong nước nhằm kích động và thành lập lực lượng chống đối trong nước.

6) Tổ chức Đảng nhân dân hành động (ĐNDHĐ)

Thành lập năm 1991 tại San Jose, California - Mỹ do Nguyễn Sỹ Bình cầm đầu. Mục tiêu thành lập một Đảng chính trị đối lập, tiến tới lật đổ chế độ Cộng sản Việt Nam, chúng đã lập căn cứ ở Campuchia để chiêu mộ lực lượng thành lập các phân bộ, chi bộ nhưng bị ta đấu tranh làm tan rã. Hiện

nay chúng đang về Thái lan và Campuchia tìm cách móc nối phục hồi tổ chức cũ phát triển lực lượng đưa về Việt Nam hoạt động xây dựng lực lượng và tài trợ cho những đối tượng cơ hội, bất mãn chính trị nhằm xây dựng lực lượng chống đối trong nước.

7) Các tổ chức phản động lưu vong khác

Tổ chức “Liên minh Việt Nam tự do” thành lập năm 1990 có trụ sở tại Paris - Pháp do Nguyễn Ngọc Đức cầm đầu; Tổ chức “Thông luận” thành lập năm 1983 có trụ sở tại Lognes - Pháp do Nguyễn Gia Kiểng cầm đầu; Tổ chức “Mặt trận dân tộc giải phóng Campuchia Crôm” thành lập năm 2002 tại Mỹ do Thạch Sang cầm đầu; Nhóm “Diễn đàn” thành lập năm 1991 có trụ sở tại Paris - Pháp do Nguyễn Ngọc Giao cầm đầu; Tổ chức “Ủy ban bảo vệ quyền làm người Việt Nam” thành lập năm 1976 có trụ sở tại Paris - Pháp do Võ Văn Ai cầm đầu.

1.3. Các vụ việc đe dọa an ninh đã xảy ra đối với VNA

1.3.1. Những vụ việc và vi phạm khác trên chuyến bay của VNA:

1) Theo thống kê trong năm 2002 và 6 tháng đầu năm 2003 đã xảy ra 69 vụ bao gồm:

a. 32 vụ với 40 hành khách sử dụng giấy tờ (hộ chiếu, visa) giả đi các chuyến bay quốc tế. Trong đó có 7 vụ với 16 đối tượng đã xuất cảnh nhưng không được phép nhập cảnh tại sân bay đến và bị trả về, gây ra những thiệt hại về kinh tế và uy tín cho VNA cũng như tạo ra những nguy cơ đe dọa cao khi chuyên chở những đối tượng này quay trở về Việt Nam.

b. 24 vụ mất cắp tài sản và hành lý của hành khách bao gồm 73kg hành lý, tiền Việt Nam, điện thoại di động, vàng, máy ảnh, và những tư trang cá nhân khác.

c. 13 vụ vi phạm của hành khách như lấy áo phao trên tàu bay, hành khách say rượu quậy phá, khách cố tình vi phạm các quy định an toàn trên tàu bay

2) Một số vụ đe dọa nghiêm trọng đến an ninh như sau:

a. Vụ ngày 25 tháng 10 năm 2002, trên chuyến bay VN 282 hành trình từ thành phố Hồ Chí Minh đến Hải Phòng (SGN – HPH) phi hành đoàn phát hiện chất bột trắng trong nhà vệ sinh.

b. Vụ ngày 26 tháng 11 năm 2002 trên chuyến bay VN 282 SGN - HPH khách mang hộ hành lý cho người khác và thông báo cho phi hành đoàn. Phi hành đoàn đã cho tàu bay hạ cánh khẩn cấp để xử lý.

c. Vụ ngày 16 tháng 2 năm 2002 đoàn tiếp viên nhận được 1 cuộc điện thoại thông báo một hành khách là Việt kiều Úc sẽ cướp tàu bay trên chuyến

bay VN 783 SGN – SYD. Sau đó qua điều tra không có cơ sở để kết luận đối tượng có ý định cướp tàu bay.

d. Có những vụ lấy cắp tài sản trong hành lý của hành khách, sau đó đối tượng nhét những cục bê tông vào hành lý của hành khách.

e. Vụ chui vào buồng cảng tàu bay: Ngày 23/11/2000 chuyến bay ATR72 số hiệu VN 334 cất cánh từ Tân Sơn Nhất lúc 6h30 đến Nha Trang 7h30 cùng ngày. Đối tượng là Võ Văn Thuận sinh năm 1978, không nghề nghiệp sống lang thang làm thuê. Trong đêm 22/11/2000 đã vượt rào xâm nhập vào sân đỗ và chui vào nằm ở buồng cảng của tàu bay ATR72 khi tàu bay đậu tại bãi đậu số 24 của sân bay Tân Sơn Nhất, khi tàu bay hạ cánh xuống sân bay Nha Trang đối tượng chui ra khỏi tàu bay thì bị bắt giữ.

f. Vụ trốn trong khoang hàng tàu bay đi Philippines: Sáng ngày 20/12/1995, Wang Chien Jung sinh năm 1967 quốc tịch Đài Loan đã trèo rào xâm nhập vào sân bay và tiếp cận tàu bay A320 số hiệu VN 934 tại bãi đỗ số 25 khi tàu bay đang chuẩn bị cho chuyến bay TSN - MNL. Đối tượng đã leo lên băng tải hàng hoá để sẵn tại tàu bay và chui vào hầm hàng số 4 rồi chui qua hầm hàng số 5 và nấp ở đó. Khi tàu bay hạ cánh xuống sân bay Manila đối tượng chui ra khỏi hầm hàng và định chạy trốn, Nhà chức trách sân bay Manila đã bắt giữ và trục xuất Wang Chien Jung về lại Việt Nam trên chuyến bay ngay sau đó.

g. Vụ dự định cướp tàu bay: Hồi 10h30 ngày 28/3/2003 An ninh Tân Sơn Nhất đã bắt giữ tên Nguyễn Thanh Nhanh (Nhân) sinh năm 1977, trú tại Hòa Phú - Tuy Phong - Bình Thuận, tên Nhanh đã lấy cắp 01 súng AR15 của xã đội (súng có 19 viên đạn, 01 viên đã lên nòng) chạy vào sân bay Tân Sơn Nhất với dự định cướp tàu bay để đi Úc, nhưng chưa kịp thực hiện thì an ninh sân bay phát hiện và bắt giữ.

3) Một số vụ không tặc cho tàu bay của VNA từ trước tới nay:

a. Vụ cướp tàu bay của VNA đầu tiên là vào ngày 29/9/1977. Một nhóm 4 tên sĩ quan nguy quân chế độ Sài Gòn cũ đã khống chế tổ lái, cướp chiếc DC 3 số hiệu VN509 sang Singapore.

b. Vụ cướp tàu bay của VNA thứ hai: Ngày 28 /6/1978 trên chiếc DC 4 số hiệu VN501 của Hàng không Việt Nam theo lịch trình Đà Nẵng - Buôn Mê Thuật - Tân Sơn Nhất, một nhóm không tặc đã giấu lựu đạn trong tượng Bác Hồ lên tàu bay từ Đà Nẵng sau khi tàu bay cất cánh ít phút chúng dùng lựu đạn khống chế tiếp viên và yêu cầu đưa vào buồng lái nhưng tổ lái phát hiện đã chốt chặt buồng lái và cho tàu bay quay lại Đà Nẵng hạ cánh. Bọn chúng đã cho lựu đạn nổ, 1 tên không tặc chết, 2 tên nhảy ra khỏi tàu bay tự sát, số còn lại bị bắt và tên cầm đầu đã bị kết án tử hình. Một số thành viên phi hành đoàn bị thương

c. Vụ cướp tàu bay của VNA thứ ba: Ngày 07/02/1979 trên chiếc AN 24 số hiệu VN226 thực hiện chuyến bay Đà Nẵng - Tân Sơn Nhất. Một nhóm không tặc gồm 06 tên lên từ sân bay Đà Nẵng, chúng giấu lựu đạn trong hộp sữa để trong hành lý xách tay. Sau khi tàu bay cất cánh được khoảng 20 phút chúng lấy lựu đạn khống chế tiếp viên và yêu cầu tổ lái bay ra nước ngoài. Cảnh vệ và tổ bay đã chống trả lại bắn chết 4 tên. Hai tên còn lại bị bắt trong đó có một nữ không tặc. Phi hành đoàn cho tàu bay hạ cánh an toàn xuống sân bay Pleiku.

d. Vụ cướp tàu bay của VNA thứ tư: Ngày 04/9/1992 tên không tặc Lý Tổng người gốc Việt quốc tịch Mỹ lên chiếc A310 từ Bangkok đến Tp. Hồ Chí Minh trong hành lý có truyền đơn và dù; khi tàu bay về không phận khu vực TP Hồ Chí Minh Lý Tổng đã dùng 1 con dao ăn khống chế tiếp viên buộc tiếp viên đưa vào buồng lái khống chế buộc tổ lái cho tàu bay hạ thấp độ cao và rải truyền đơn, sau đó tên không tặc nhảy dù qua cửa sổ buồng lái. Lý Tổng bị bắt xử tù chung thân nhưng sau đó được đặc xá.

1.3.2. Các vi phạm khác tại sân bay gián tiếp hoặc trực tiếp đe dọa tới an ninh cho tàu bay của VNA

1) Theo thống kê từ năm 2000 đến 2002 tại các sân bay trong nước qua công tác kiểm tra soi chiếu hành khách, hành lý, hàng hoá đã phát hiện 20419 các vật cấm như vũ khí, các đồ vật, các chất nguy hiểm hành khách mang theo lên tàu bay.

2) Đã xảy ra 3.296 vụ vi phạm khác như gây rối trật tự công cộng, vi phạm các quy định về an ninh hàng không tại khu bay, vi phạm quy chế an ninh nhà ga, vào các khu vực hạn chế trái phép ...

3) Phát hiện và xử lý 183 hành lý vô thừa nhận tại nhà ga.

4) Cơ sở vật chất cho bảo đảm an ninh tại các sân bay hiện nay còn thiếu đặc biệt là hệ thống hàng rào vành đai sân bay tại nhiều sân bay hiện không có hoặc hết sức sơ sài. Một số quy trình đảm bảo an ninh chưa chặt chẽ, sự phối hợp giữa an ninh sân bay và an ninh của VNA chưa có cơ chế cụ thể rõ ràng, VNA chưa có cơ chế giám sát an ninh tại sân bay, đặc biệt là soi chiếu, kiểm tra hành khách, hành lý, hàng hoá và các đồ vật khác đưa lên tàu bay của VNA cũng như việc bảo vệ tàu bay của VNA đỗ tại sân bay khi khai thác cũng như khi không khai thác.

1.4. Kết luận.

An toàn - tiện ích - hiệu quả là ba yếu tố có mối quan hệ biện chứng trong lĩnh vực thương mại hàng không. Để đạt được cả ba tiêu chí trên, các nhà chức trách hàng không, các hãng hàng không cần phải đưa ra được các giải pháp về kỹ thuật, thương mại hữu hiệu và thích hợp trong đó phải tính toán đưa ra được các giải pháp về an ninh có thể chấp nhận được phù hợp với tình hình (cấp độ) đe dọa khủng bố và các mối đe dọa khác trong một

phương thức kinh doanh hiệu quả. Việc nghiên cứu công tác an ninh là một trọng trách lớn đối với Hãng hàng không và nhà chức trách hàng không.

Nghiên cứu một cách tổng quát các mối đe dọa trong chương này thông qua các sự kiện khủng bố và tội phạm xảy ra liên quan chặt chẽ đến tàu bay, để thấy được một cách toàn diện, rõ ràng về các mối đe dọa chung và những đe dọa riêng cho tàu bay của VNA. Đó là cơ sở căn bản để đánh giá mức độ, tính chất của từng mối đe dọa để đưa ra những biện pháp, cách thức thoả đáng đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA khai thác an toàn và hiệu quả, phù hợp với các chính sách an ninh hàng không của Việt Nam và các tiêu chuẩn, thông lệ quốc tế; để không áp đặt một cách chủ quan một cách “quá đáng” hoặc “chiều lệ” các biện pháp an ninh. Hay nói cách khác phải đảm bảo được sự hài hòa của hai vấn đề đó là an ninh và tiện lợi cho hành khách, có như vậy mới đảm bảo cho sự tăng trưởng và phát triển đối với VNA.

CHƯƠNG II

2. Thực trạng hệ thống các biện pháp an ninh cho tàu bay.

Nỗ lực trong công tác đảm bảo an ninh cho tàu bay được tất cả các quốc gia và hãng hàng không trên thế giới đều quan tâm đặc biệt. Các quốc gia ngăn chặn và hạn chế được các hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với tàu bay bằng các biện pháp chế tài hình sự nghiêm khắc đối với người vi phạm, một số quốc gia cùng cam kết tham gia các điều ước về an ninh hàng không liên quan trực tiếp đến an ninh tàu bay. Đó là các công ước Tokyo – 1963; Lahay – 1970; Montreal - 1971. Những giải pháp này có tính căn bản đã phần nào ngăn cản được các hành vi can thiệp bất hợp pháp cho tàu bay của các quốc gia như đã được đề cập trong chương 1 đề tài này.

Một trong các nỗ lực khác của các quốc gia dưới sự hỗ trợ của tổ chức ICAO đã xây dựng và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về an ninh hàng không (công ước quốc tế về an ninh), các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành trong hệ thống các phụ lục (Annex) của công ước Chicago – 1944; các biện pháp an ninh trong tài liệu kỹ thuật của ICAO (Doc. 8973 – cẩm nang an ninh), tài liệu an ninh hãng hàng không của IATA và các tài liệu an ninh của các hãng trên thế giới. Các tài liệu trên hướng dẫn mang tính định hình chung không thể áp dụng trực tiếp cho từng hãng hàng không nào.

Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài chúng tôi tiến hành nghiên cứu thực trạng công tác an ninh mang tính tổng thể và đi sâu nghiên cứu trên hai lĩnh vực liên quan trực tiếp đến tàu bay mà điều kiện ở đây chỉ dừng ở các yếu tố mang tính kỹ thuật của các biện pháp an ninh trực tiếp đến tàu bay, từ đó đưa ra các giải pháp và hoàn thiện các quy trình an ninh cho tàu bay của VNA bao gồm:

- An ninh cho tàu bay tại sân bay.
- An ninh trong khi bay.

2.1. Thực trạng công tác đảm bảo an ninh Hãng không Việt Nam.

2.1.1. Hệ thống các văn bản pháp lý liên quan đến an ninh Hãng không Việt Nam.

2.1.1.1. Hệ thống luật

- 1) Luật hàng không dân dụng Việt Nam năm 1991
- 2) Luật sửa đổi bổ sung một số điều của Luật HKDD Việt Nam năm 1995.
- 3) Luật hình sự năm 1999
- 4) Một số luật khác có liên quan đến giao thông hàng không.

2.1.1.2. Các văn bản quy phạm pháp luật do Chính phủ ban hành.

- 1) Nghị định số 11/2000/NĐ-CP ngày 03/5/2000 ban hành quy chế đảm bảo an ninh HKDD.
- 2) Nghị định 29/1997/NĐ-CP Ban hành Quy chế phối hợp của các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động tại Cảng hàng không.
- 3) Nghị định 01/2001/NĐ-CP ngày 04/01/2001 về Xử phạt hành chính trong lĩnh vực HKDD.

2.1.1.3. Các văn bản do Cục HKDD Việt Nam ban hành:

- 1) Quyết định 15/1999/QĐ-CHK ngày 22/5/1999 về Kiểm tra giám sát an ninh hàng không tại Cảng hàng không.
- 2) Quyết định 2868/1998/QĐ-CHK ngày 31/10/1998 Ban hành Quy định về Thẻ kiểm soát an ninh hàng không.
- 3) Quyết định 743/CAAV ngày 19/4/1994 về Giấy tờ tùy thân của hành khách đi trên các chuyến bay nội địa.
- 4) Quyết định 1921/CAAV ngày 09/9/1996 về An ninh hàng không tại các khu vực hạn chế
- 5) Quyết định số 07/1999/QĐ-CHK ngày 29/3/1999 quy định về Chứng chỉ nghiệp vụ an ninh hàng không.
- 6) Quyết định số 2485/1998/QĐ-CHK ngày 01/9/1998 Ban hành Quy định tạm thời bảo đảm chuyên cơ trong ngành HKDD.
- 7) Quyết định số: 479/CAAV ngày 14/3/1994 quy định Chế độ thông tin báo cáo trong lĩnh vực an ninh hàng không.
- 8) Quyết định số: 654/QĐ-CHK ngày 27/9/2002 quy định An ninh hiệu, biểu tượng an ninh, cầu vai, phù hiệu, trang phục của lực lượng an ninh hàng không
- 9) Thông tư số 65/1999-TT-CHK ngày 27/12/1999 Hướng dẫn thực hiện việc trang bị, quản lý, sử dụng và bảo quản vũ khí, công cụ hỗ trợ trong ngành hàng không.

Hệ thống các văn bản pháp lý liên quan đến an ninh hàng không là cơ sở cho công tác đảm bảo an ninh hàng không phần nào đã đáp ứng được những yêu cầu trong công tác an ninh và thực tế nó đã góp phần đảm bảo an ninh cho mọi hoạt động của ngành hàng không, không để xảy ra các sự cố nghiêm trọng như cướp, phá tàu bay và các cơ sở khác như sân bay, trang thiết bị điều hành bay. Tuy nhiên trong quá trình tổ chức thực hiện công tác đảm bảo an ninh cũng bộc lộ nhiều bất cập trong hệ thống các văn bản hiện

tại làm hạn chế hiệu quả công tác an ninh. Những bất cập đó thể hiện trên một số mặt chính như sau:

- a. Chưa có hệ thống thông tin liên ngành giữa các bộ và ngành hàng không để triển khai nghị định 11/2000/NĐ-CP ngày 03 tháng 5 năm 2000 nhằm cụ thể hoá nhiệm vụ của từng bộ, ngành trong trách nhiệm đảm bảo an ninh hàng không .
- b. Tính đồng bộ thống nhất trong nội dung các văn bản liên quan đến an ninh hàng không của Cục hàng không, các cụm cảng hàng không, sân bay và VNA ban hành chưa cao, thậm chí một số quy định không phù hợp với thông lệ quốc tế trong lĩnh vực an ninh hàng không. Hiện tượng trên dẫn đến tình trạng không khả thi của văn bản pháp lý về an ninh hàng không.

2.1.2. Cơ chế tổ chức đảm bảo công tác an ninh hàng không hiện nay và những điều bất cập.

2.1.2.1. Cơ cấu tổ chức an ninh hàng không của Việt Nam

1) Tổ chức lực lượng an ninh hàng không hiện nay được quy định tại điều 14 Nghị định 11/2000/NĐ-CP của Chính phủ. Đây là lực lượng nằm trong hệ thống tổ chức của ngành hàng không và tổ chức, nhiệm vụ, hoạt động của lực lượng an ninh hàng không do Cục HKDD Việt Nam quy định. Tuy vậy đến nay vẫn chưa có văn bản riêng quy định về tổ chức, nhiệm vụ cụ thể và hoạt động của lực lượng an ninh trong toàn ngành hàng không. Cơ cấu tổ chức của an ninh hàng không dân dụng Việt Nam hiện nay bao gồm:

- a. Ban An ninh hàng không trực thuộc Cục HKDD Việt Nam;
- b. Cụm cảng Hàng không khu vực miền Bắc có Trung tâm an ninh trực thuộc Cụm cảng và một bộ phận an ninh thuộc Phòng Cảng vụ. Các sân bay trực thuộc Cụm cảng có Tổ hoặc Đội an ninh tùy thuộc vào tần suất khai thác của mỗi sân bay.
- c. Cụm cảng Hàng không khu vực miền Nam có bộ phận an ninh thuộc Phòng Cảng vụ; Trung tâm an ninh trực thuộc Cụm cảng; đội an ninh trực thuộc Trung tâm khai thác ga; đội an ninh trực thuộc Ban quản lý bến bãi. Các sân bay trực thuộc Cụm cảng có Tổ hoặc Đội an ninh tùy thuộc vào tần suất khai thác của mỗi sân bay.
- d. Cụm cảng Hàng không khu vực miền Trung có bộ phận an ninh thuộc Phòng Cảng vụ và Trung tâm an ninh trực thuộc Cụm cảng. Các sân bay trực thuộc Cụm cảng có Tổ hoặc Đội an ninh tùy thuộc vào tần suất khai thác của mỗi sân bay.
- e. VNA có Phòng an ninh trực thuộc Ban An toàn - An ninh.
- f. Công ty Hàng không Pacific Airlines có bộ phận an ninh thuộc Ban An ninh – An toàn.

- 2) Như phân tích ở phần trên, mô hình tổ chức an ninh hiện nay của hàng không Việt Nam có liên quan đến VNA còn những bất cập khác nữa như:
 - a. Mỗi cụm cảng có tổ chức an ninh không đảm bảo tính thống nhất chung trong toàn ngành
 - b. Trang thiết bị phục vụ công tác thiếu thốn.
 - c. Nhân viên an ninh thiếu về số lượng và yếu về chất lượng và chưa được chuẩn hoá. Có những nơi nhân viên an ninh là những người do giảm biên chế, hay là những người ở những bộ phận bị giải thể không thể xếp được công việc ở những bộ phận khác nên xếp chuyển sang làm an ninh. Đặc biệt thực tế tại các sân bay địa phương những bất cập càng lộ rõ như một nhân viên sân bay phải làm nhiều việc trong đó có kiêm nhiệm công tác an ninh.
- 3) Mọi quan hệ trên dưới, tác nghiệp theo chiều dọc và ngang giữa các đơn vị an ninh không chặt chẽ, mối quan hệ giữa VNA và các Cụm cảng là quan hệ phối hợp, nhưng không hoàn toàn chỉ là phối hợp theo chức năng nhiệm vụ của mỗi bên mà là quan hệ phối hợp giữa một bên cung cấp dịch vụ an ninh và một bên là người thuê các dịch vụ an ninh đó, VNA phải trả tiền cho các cụm cảng hàng không. Nhưng điều bất cập ở đây là giữa VNA và các Cụm cảng không có những hợp đồng an ninh cụ thể hoá công tác đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA.

2.1.3. Thu thập thông tin và đánh giá đe dọa an ninh hàng không.

2.1.3.1. Tầm quan trọng của thông tin và thu thập.

Thông tin là một yêu cầu sống còn đối với bất cứ một lĩnh vực nào, muốn xử lý, giải quyết bất cứ vấn đề gì cần phải có đầy đủ thông tin, thông tin phải kịp thời và chính xác. Đối với lĩnh vực an ninh hàng không cũng vậy cần có thông tin đầy đủ, kịp thời và chính xác mới có thể đánh giá được đúng những mối đe dọa đối với an ninh hàng không và đưa ra được những biện pháp đối phó thích hợp và kịp thời. Nếu không đánh giá đúng mối đe dọa thì không xác định được đối tượng và sẽ mất phương hướng trong việc đưa ra các biện pháp ứng phó. Trong lĩnh vực an ninh hàng không, những thông tin cần phải thu thập cũng rất đa dạng bao gồm những thông tin dưới đây:

- 1) Thông tin về tình hình tội phạm bao gồm tình hình và hoạt động của các nhóm, tổ chức khủng bố, đặc biệt là những nhóm cực đoan và những nhóm hoạt động mang tính chính trị đối lập với Việt Nam. Tình hình và hoạt động của các loại tội phạm có tổ chức khác như buôn lậu ma túy, vũ khí, các băng đảng tội phạm hình sự.

2) Tình hình và khuynh hướng của các đường dây và dòng người tỵ nạn xuất nhập cảnh bất hợp pháp qua các cửa khẩu sân bay và những tổ chức chuyên tổ chức người xuất cảnh trái phép.

3) Tình hình an ninh chính trị, trật tự xã hội có liên quan bao gồm những đánh giá của các cơ quan chức năng về những nguy cơ bùng phát trong xã hội, những điểm nóng về chính trị dễ xảy ra các cuộc xung đột, những đối tượng, những sự kiện chính trị, xã hội đáng chú ý xảy ra trong nước và trên thế giới...

4) Những vấn đề cụ thể liên quan đến hoạt động của ngành hàng không như liệt kê các đối tượng có nguy cơ đe dọa cao khi đi tàu bay, những tên hoạt động tại các nhà ga sân bay, đặc điểm tình hình địa lý hành chính, cư dân khu vực sân bay...

Các loại thông tin trên phải được thu thập qua những cơ quan chức năng như an ninh, cảnh sát, quân đội, tình báo, Ngoại giao và những cơ quan chuyên trách đấu tranh với các loại tội phạm khác. Muốn có được những thông tin đó phải thiết lập được một cơ chế thích hợp để trao đổi thông tin. Bởi vì những loại thông tin như trên là những thông tin hết sức nhạy cảm và thường không được phổ biến một cách công khai, rộng rãi.

2.1.3.2. Thu thập thông tin về những đe dọa đối với an ninh hàng không hiện nay.

1) Việc thu thập thông tin và đánh giá đe dọa chưa được coi trọng thỏa đáng trong an ninh hàng không. Công việc này chưa được tổ chức thành một hệ thống khoa học. Ngoài việc chủ động thông báo những thông tin mang tính cấp bách về một mối đe dọa cụ thể ngay lập tức nào đó đối với hoạt động hàng không của cơ quan Quốc phòng, từ trước tới nay cơ quan an ninh hàng không chưa thiết lập được một cơ chế trao đổi thu nhận thông tin định kỳ, thường xuyên với các cơ quan cần thiết như an ninh, cảnh sát, quân đội, tình báo, ngoại giao và những cơ quan chuyên trách đấu tranh với các loại tội phạm khác để có được những thông tin trên cơ sở đó chủ động đề ra những biện pháp thích hợp trong cả việc phòng ngừa cũng như khi có những thông tin đe dọa cụ thể. Vì vậy những biện pháp phòng ngừa đề ra thường mang nặng tính chủ quan. Chưa có cơ quan nào xây dựng được những hồ sơ thông tin theo từng chuyên đề phục vụ cho việc nghiên cứu đánh giá các mối đe dọa để lưu giữ, cập nhật thông tin, tình hình đe dọa một cách thường xuyên liên tục ở tất cả các cấp trong tổ chức an ninh hàng không.

2) Những thông tin thu thập được phải được phân tích, đánh giá và đưa ra những kết luận làm cơ sở cho việc áp dụng những biện pháp an ninh.

3) Đây là việc mà ở tất cả các cấp: Cục Hàng không, Sân bay, Hãng hàng không đều phải tiến hành có sự tham gia của các chuyên gia hoặc những người giàu kinh nghiệm trong lĩnh vực đấu tranh chống tội phạm của các cơ

quan chức năng, nhưng từ trước tới nay chưa được thực hiện một cách đầy đủ, chưa có những quy định về cách thức thủ tục tiến hành đánh giá thông tin đe dọa.

Tóm lại việc thu thập, quản lý đánh giá thông tin về các mối đe dọa đối với an ninh hàng không chưa được tổ chức thường xuyên, chưa đưa ra những quy định bắt buộc về cách thức, thủ tục, trình tự, phương pháp tiến hành việc này như thế nào. Đây là một điểm yếu dẫn đến việc thụ động trong công tác đảm bảo an ninh hàng không.

2.2. Các biện pháp an ninh mặt đất.

Để đảm bảo an ninh cho tàu bay, điều quan trọng hàng đầu đó là công tác an ninh mặt đất (an ninh sân bay). Công tác an ninh mặt đất được hiểu như là phòng tuyến ban đầu và chiến lược, mọi nỗ lực trong công tác an ninh sẽ không thành công khi phòng tuyến mặt đất bị thất bại. Vì vậy các hoạt động an ninh tại mặt đất liên quan đến tàu bay cần được đưa ra nghiên cứu một cách toàn diện.

2.2.1. An ninh sân bay.

- 1) Các sân bay quốc nội của Việt Nam đang được khai thác có 17 sân bay, được chia thành 3 cụm cảng hàng không gồm:
 - a. Cụm cảng hàng không sân bay miền Bắc
 - b. Cụm cảng hàng không sân bay miền Trung
 - c. Cụm cảng hàng không sân bay miền Nam
- 2) 08 điểm của Hiệp hội không tải quốc tế sau đây là tuyên ngôn về những tiêu chuẩn an ninh cơ bản tối thiểu cho những sân bay quốc tế.

Điểm 1:

Khu vực cách ly tại sân bay phải được thiết lập cho việc lên tàu bay thực hiện các chuyến bay quốc tế. Hành khách và hành lý xách tay của họ trước khi vào khu vực này phải được kiểm tra soi chiếu. Mọi người và các đồ vật khác trước khi vào khu vực cách ly cũng phải qua thủ tục kiểm tra soi chiếu.

a. Điểm 2:

Hệ thống liên lạc trực tiếp và bí mật phải được nối với bộ phận soi chiếu hành khách và những điểm kiểm soát lỗi ra vào khác tới trung tâm điều hành kiểm soát sân bay, trung tâm này phải có khả năng trả lời và đáp ứng nhanh chóng trong trường hợp có hành vi can thiệp bất hợp pháp xảy ra.

b. Điểm 3:

Theo quy định của pháp luật buộc các nhân viên an ninh phải được trang bị vũ khí và thiết bị thông tin phục vụ cho công tác tuần tra canh gác bên trong

khu vực hạn chế của sân bay và ứng phó ngay tức khắc khi có dấu hiệu có hành vi can thiệp bất hợp pháp đối với hàng không dân dụng.

c. Điểm 4:

Lối ra vào khu vực hạn chế phải được khoá khi không sử dụng, và phải có biển báo giới hạn rõ ràng. phải thiết lập điểm kiểm soát lối ra vào để ngăn ngừa người và xe không được phép vào khu vực hạn chế của sân bay, và kiểm soát ra vào đối với tất cả người và xe được phép ra vào khu vực hạn chế sân bay.

d. Điểm 5:

Tất cả những người được phép ra vào bên trong sân bay đều phải đeo thẻ nhận dạng, thẻ này phải được kiểm tra khi qua điểm kiểm tra trước khi vào sân bay.

e. Điểm 6:

Thiết lập hệ thống rào cản để phân định khu vực công cộng với khu vực hành lý, thư tín và hàng hoá đã qua kiểm tra soi chiếu để vận chuyển.

f. Điểm 7:

Khu vực sân đậu tàu bay phải được kiểm soát, bảo vệ và chiếu sáng.

g. Điểm 8:

Những vị trí mà công chúng có thể quan sát bên trong sân bay phải được bảo vệ thích hợp vì lý do an ninh.

3) Căn cứ vào tiêu chuẩn của IATA chúng tôi tiến hành nghiên cứu theo các tiêu chí như sau:

(Bảng phân tích số 1)

Tỷ lệ %

Số T T	Nội dung	Kết quả nhiên cứu						Ghi chú
		Có	Khô ng	T i ê u c h u ẩ n	Chư a tiêu chu ẩ n	Bổ sung	K h ô n g b ổ s u n g	
1	Chương trình an ninh sân bay		100					
2	Tổ chức an ninh sân bay thống nhất		100					
3	Ủy ban an ninh của sân bay		100					
4	Chương trình huấn luyện	100			100	100		
5	Phương án khẩn nguy	100			100	100		
6	Trang thiết bị an ninh							
7	Nhân viên an ninh được huấn luyện/ thiết bị an ninh	100				100		
8	Tuần tra – canh gác / phối hợp xử lý sự cố an ninh	100						
9	Thiết lập khu vực cách ly tại sân bay							
10	Kiểm tra soi chiếu hành khách và hành lý	100						
11	Kiểm tra – kiểm soát tất cả người và đồ vật được phép vào khu vực hạn chế	100						
12	Hệ thống thông tin liên lạc trực tiếp	100						
13	Hệ thống báo động hoặc liên lạc bí mật	65	35			100		
14	Hệ thống tường rào	10	90			100		
15	Hệ thống biển báo							
16	Hàng rào bảo vệ khu vực cách ly hàng hóa/ hành lý/ bưu phẩm/ thư tín/ suất ăn/ đồ cung ứng cho tàu bay	100						
17	Mọi thứ khi đưa ra tàu bay đều thông qua soi chiếu	40	60			100		
18	Vành đai bảo vệ tàu bay đậu tại sân	100						
19	Có đủ ánh sáng để bảo vệ tàu bay		100					
20	Tính đồng bộ các biện pháp an ninh tại sân bay khi khai thác sân bay	100						
21	Tính đồng bộ các biện pháp an ninh tại sân	15	85			100		

	bay khi sửa chữa sân bay						
Chú ý: Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.							

4) Trên cơ sở phân tích bảng số 1 có thể đưa ra kết luận như sau:

- a. Trong thời gian dài vừa qua (10 năm) hầu hết các sân bay không xảy ra các sự cố về can thiệp bất hợp pháp cho tàu bay, tuy nhiên trên thực tế các vụ việc đã xảy ra liên quan đến mất an ninh cho tàu bay như vụ “hành khách trong buồng cảng của tàu bay ATR 72” xuất phát từ Tân Sơn Nhất đến Nha Trang năm 2000.
- b. Hệ thống sân bay của Việt Nam hiện đang khai thác chưa có một sân bay nào đạt được tiêu chuẩn mà 8 điểm của IATA đề ra khi khai thác sân bay.
- c. Về tổ chức an ninh sân bay mỗi một cụm cảng được tổ chức không thống nhất, đặc biệt là những sân bay địa phương tổ chức về an ninh thường mang tính kiêm nhiệm.
- d. Hệ thống kiểm tra soi chiếu tại sân bay thực hiện khai thác chỉ áp dụng duy nhất cho các đối tượng:
 - i. Hành khách/ hành lý
 - ii. Phi hành đoàn/ hành lý
 - iii. Nhân viên/ đồ vật đi theo luồng hành khách/ phi hành đoàn
 - iv. Hàng hóa/ vật dụng khác đi theo luồng hàng hóa.
- e. Tất cả các đối tượng khác không đi theo luồng hành khách/ phi hành đoàn hay hàng hóa đều không qua kiểm tra soi chiếu. Biện pháp an ninh đối với các đối tượng này được thực hiện tại điểm kiểm soát ra vào sân bay, bằng cách thả ra vào sân bay và danh sách những người được phép vào khu vực hạn chế do cảng vụ phê duyệt.
- f. Hệ thống tường rào của các sân bay đều không đạt được tiêu chuẩn hoặc không có.

2.2.2. Bảo vệ tàu bay đậu qua đêm

- 1) Với tình hình chung về an ninh sân bay của Việt Nam được phân tích ở trên, nội dung công tác bảo vệ tàu bay của VNA khi đậu qua đêm tại các sân bay cần được xem xét, nghiên cứu theo các tiêu chí kỹ thuật gồm:

(Bảng phân tích số 2

Tỷ lệ %

Số TT	Nội dung	Kết quả nhiên cứu						Ghi chú
		Có	Không	Tiêu chuẩn	Chưa tiêu chuẩn	Bổ sung	Không bổ sung	
1	Thủ tục bàn giao tàu bay từ VNA cho nhà chức trách sân bay khi đậu qua đêm	30	70					
2	Kiểm tra an ninh tàu bay toàn diện khi trước khi niêm phong tàu bay.		100					
3	- Trách nhiệm của VNA							
4	- Trách nhiệm của sân bay							
5	- Kết hợp giữa VNA và sân bay							
6	Niêm phong tàu bay		100					
7	- Trách nhiệm của VNA							
8	- Trách nhiệm của sân bay							
9	- Kết hợp giữa VNA và sân bay							
10	Hệ thống thang, ống lồng hay phương tiện khác trong sân đậu có thể được sử dụng để lên tàu bay trái phép		100					
11	Xây dựng vành đai bảo vệ tàu bay	100						
12	Hàng rào vành đai ngoài	30	70			100		
13	Hàng rào phạm vi bảo vệ tàu bay	100						
14	Chiếu sáng để quan sát ban đêm	100						
15	Tuần tra và canh gác tàu bay	100						
16	Hệ thống báo động		100					
16	Giám sát tàu bay khi đậu qua đêm bằng camera	40	70					
17	Kiểm tra an ninh tàu bay toàn diện khi đưa tàu bay trở lại khai thác		100					
18	Bàn giao tàu bay cho phi hành đoàn	100						
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - Kết quả khảo sát được làm tròn số.								

- 2) Trên cơ sở phân tích bảng số 2 ta có thể kết luận :
- a. Dựa trên các tiêu chí kỹ thuật về bảo vệ tàu bay của VNA tại các sân bay của Việt Nam theo số liệu bảng phân tích thì việc bảo vệ tàu bay của VNA đáp ứng được các yêu cầu đặt ra.
 - b. Cần tăng cường các phương thức an ninh bảo vệ tàu bay tại sân như hệ thống báo động từ xa khi có hành vi tiếp cận tàu bay.
 - c. Cần phân định giới hạn trách nhiệm trong việc bảo vệ tàu bay đậu qua đêm giữa nhà chức trách sân bay và VNA, xây dựng quy trình niêm phong, giao nhận niêm phong tàu bay của VNA và nhà chức trách sân bay.
 - d. Hiện nay quy trình niêm phong tàu bay của VNA khi đậu qua đêm chưa được thực hiện, đây là nguy cơ mất khả năng kiểm soát an ninh tàu bay của VNA khi đậu qua đêm tại sân bay.
 - e. Cần có quy trình kiểm tra toàn diện tàu bay trước khi niêm phong và trước khi tàu bay khai thác. Cần kết hợp giữa nhà chức trách sân bay với VNA thực hiện quy trình theo trách nhiệm được giao trước khi bàn giao tàu bay cho phi hành đoàn. Nhân viên của hãng hàng không tiến hành đảm bảo an ninh trong khoang tàu bay, nhân viên an ninh sân bay duy trì an ninh bên ngoài tàu bay.

2.2.3. Bảo vệ tàu bay khi khai thác tại sân bay.

- 1) Với tình hình an ninh chung của sân bay như đã phân tích ở trên, việc đảm bảo an ninh cho tàu bay khi khai thác cần được đưa ra phân tích một các toàn diện nhằm tăng cường an ninh cho chuyến bay, cụ thể theo các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 3)

Tỷ lệ %

Số TT	Nội dung	Kết quả nhiên cứu						Ghi chú
		Có	Không	Tiêu chuẩn chấp nhận	Chưa tiêu chuẩn	Bổ sung	Không bổ sung	
1	Thủ tục bàn giao tàu bay	100						
2	Bàn giao an ninh tàu bay khi đậu qua đêm tại sân bay giữa đại diện của VNA với nhà chức trách sân bay.		100					
3	Bàn giao an ninh tàu bay khi đậu qua đêm tại sân bay giữa thợ máy của VNA với nhà chức trách sân bay	100						
4	Bàn giao an ninh tàu bay khi đậu qua đêm tại sân bay giữa thợ máy và tổ lái của VNA	100						
5	Kiểm tra an ninh toàn diện tàu bay trước khi khai thác tiếp tục		100					
	- Trách nhiệm của nhà chức trách sân bay.							
	- Trách nhiệm của VNA							
	- Trách nhiệm hỗn hợp giữa VNA và nhà chức trách sân bay							
	- Trách nhiệm của thợ máy							
	- Trách nhiệm của nhân viên an ninh sân bay							
	- Trách nhiệm của nhân viên an ninh VNA							
	- Trách nhiệm của phi hành đoàn VNA							
	- Trách nhiệm của thợ máy VNA							
6	Giám sát an ninh tàu bay trước mọi chuyến bay của nhân viên an ninh VNA		100					
7	Giám sát an ninh tàu bay trước mọi chuyến bay của nhân viên an ninh của sân bay	100						
8	Những người lên tàu bay trước khi khai thác phải qua kiểm tra soi chiếu	40	70					
9	Những người lên tàu bay trước khi khai thác		100					

	phải qua kiểm tra bằng trực quan của nhân viên an ninh sân bay							
10	Những người lên tàu bay trước khi khai thác phải qua kiểm tra bằng trực quan của nhân viên an ninh của VNA		100					
11	Xử lý các sự cố an ninh liên quan đến việc lên tàu bay trái phép của VNA.	70	30					
12	Xử lý các sự cố an ninh liên quan đến việc lên tàu bay trái phép của nhà chức trách sân bay	100						
13	Xử lý các sự cố an ninh liên quan đến việc lên tàu bay trái phép của phi hành đoàn.	60	40					
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - Kết quả khảo sát được làm tròn số.								

- 2) Trên cơ sở phân tích Bảng 3 trên nhận thấy công tác an ninh cho chuyến bay cụ thể được thực hiện trên các chuyến bay nội địa trong giai đoạn vừa qua đã đạt được những thành quả tốt, không để xảy ra sự cố uy hiếp an toàn nghiêm trọng nào cho tàu bay của VNA, tuy nhiên kết quả nghiên cứu cho thấy một số bất cập có thể dẫn đến tình trạng vũ khí có thể đưa lên tàu bay tại thời điểm khai thác tàu bay tại sân như:
- Hiện nay việc kiểm tra an ninh tàu bay một cách toàn diện cho tàu bay của VNA chưa được thực hiện một cách đồng bộ, việc kiểm tra này nếu ở bên ngoài tàu bay thường do thợ máy thực hiện, nhưng thợ máy của VNA chưa được đào tạo về an ninh hàng không.
 - Mặt khác số lượng người lên tàu bay trước khi thực hiện chuyến bay rất lớn như: nhân viên phi hành đoàn; nhân viên thợ máy; nhân viên đại diện VNA (nhân viên OCC); nhân viên thương vụ; nhân viên vệ sinh; nhân viên cung ứng; nhân viên hải quan; nhân viên công an cửa khẩu; và những người khác có thể được phép lên tàu bay do VNA cấp.
 - Qua khảo sát các chuyến bay nội địa của VNA thì chỉ có nhân viên phi hành đoàn có danh sách được gửi tới nhà chức trách sân bay để thực hiện các biện pháp an ninh trước khi thực hiện chuyến bay tại cửa kiểm tra an ninh dành cho hành khách và phi hành đoàn, nhưng khi nhân viên phi hành đoàn ra tàu bay thì không được xác nhận lại an ninh đối với thành viên phi hành đoàn.
 - Trên thực tế các hãng hàng không trên thế giới như singapore Airlines; China Airlines, Lufthansa ... đều bố trí một nhân viên an ninh tại cửa lên xuống tàu bay để kiểm tra an ninh người vào tàu bay. Tuy vậy đối với VNA không triển khai phương thức này, nhưng tất cả các chuyến bay khi tiếp nhận hành khách đều có nhân viên an ninh sân bay gác tại cửa lên tàu

bay để giám sát đối với hành khách, còn những người khác không phải là hành khách thì không bị kiểm tra.

- e. Trên thực tế, tại cửa lên tàu bay hay chân cầu thang luôn có một nhân viên an ninh sân bay thường trực, nhiệm vụ của nhân viên an ninh tại đây là duy trì an ninh cho tàu bay.
 - f. Một người muốn lên tàu bay chỉ cần có thẻ an ninh (ID card) hay thẻ lên tàu bay (boarding pass) là được phép lên tàu bay. Điều này dẫn đến một bất cập cơ bản là kẻ khủng bố sẽ lợi dụng thẻ an ninh được phép lên tàu bay để lén lút đặt vũ khí vào tàu bay rồi xuống khỏi tàu bay, sau đó vũ khí được sử dụng để tấn công tàu bay dưới nhiều hình thức khác nhau như đặt bom hẹn giờ, điều khiển từ xa hoặc vũ khí sẽ được đồng bọn lấy sử dụng tấn công tàu bay ...
 - g. Các nhân viên hải quan hay công an tại sân bay đều sử dụng thẻ ngành của cơ quan chủ quản cấp để làm việc tại sân bay, hiện tượng này dẫn đến tình trạng an ninh sân bay mất kiểm soát các nhân viên làm việc trong khu vực hạn chế của sân bay và việc lên tàu bay do không có nhiệm vụ là điều rất dễ lạm dụng vì mục đích cá nhân hay khủng bố.
- 3) Việc giải quyết các sự cố an ninh liên quan đến tàu bay chưa có tính đồng bộ giữa VNA, sân bay và phi hành đoàn.

2.2.4. An ninh suất ăn và các đồ phục vụ đưa lên tàu bay:

- 1) Đối với suất ăn ở Việt Nam có 2 xí nghiệp cung ứng suất ăn và đồ phục vụ trên chuyến bay đó là:
 - a. Xí nghiệp cung ứng suất ăn Nội Bài.
 - b. Xí nghiệp cung ứng suất ăn Tân Sơn Nhất.
- 2) Hai xí nghiệp suất ăn này cung ứng toàn suất ăn cho các chuyến bay nội địa của Việt Nam và một số các chuyến bay quốc tế của VNA và các chuyến bay quốc tế của các hãng hàng không khác có nhu cầu và ký hợp đồng cung ứng giữa hai xí nghiệp này với các hãng có nhu cầu. Việc đánh giá công tác đảm bảo an ninh cho suất ăn cho các chuyến bay của VNA cần được xem xét trên các tiêu chí kỹ thuật an ninh như sau:

(Bảng phân tích số 4)

Số TT	nội dung	Tỷ lệ %						Ghi chú
		Có	Không	Tiêu chuẩn	Chưa tiêu chuẩn	Bổ sung	Không bổ sung	
1	Vành đai bảo vệ khu chế biến thức ăn	100						
2	Hệ thống giám sát các quy trình chế biến và giao nhận suất ăn	30	70					
3	▪ Tiếp nhận thực phẩm chưa chế biến							
4	▪ Chế biến ban đầu	100						
5	▪ Chế biến thành phẩm		100					
6	▪ Phân chia đóng gói khẩu phần suất ăn	100						
7	▪ Xếp suất ăn vào xe cung ứng		100					
8	▪ Bàn giao và niêm phong xe cung ứng		100					
9	Kiểm tra an ninh xe cung ứng đựng suất ăn khi xuất xưởng	100						
10	Soi chiếu xe cung ứng đựng suất ăn trước khi đưa ra tàu bay		100					
11	Hộ tổng suất ăn		100					
12	Giao nhận niêm phong xe cung ứng suất ăn tại tàu bay cho phi hành đoàn	70	30					
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

Phân tích bảng số 4 có thể đưa ra kết luận:

- 3) Từ bảng phân tích trên thì hoạt động của các xí nghiệp cung ứng suất ăn của Việt Nam thường xuyên cung ứng suất ăn cho nhiều hãng hàng không thực hiện các chuyến bay quốc tế xuất phát từ Việt Nam. Đây cũng

là nguy cơ đe dọa an ninh đối với suất ăn cung ứng cho các tàu bay của VNA.

- 4) Với kết quả khảo sát công tác đảm bảo an ninh cho suất ăn của xí nghiệp cung ứng suất ăn Tân Sơn Nhất được đánh giá tốt hơn xí nghiệp cung ứng suất ăn Nội Bài. Cả hai xí nghiệp đều bộc lộ các hạn chế cơ bản về công tác an ninh chưa đảm bảo như hệ thống giám sát an ninh trong toàn bộ quy trình chế biến suất ăn.
- 5) Tất cả suất ăn cung ứng cho tàu bay đều không qua soi chiếu an ninh trước khi đưa ra tàu bay, việc này dẫn đến nguy cơ giấu vũ khí vào suất ăn trong các công đoạn của quy trình chế biến suất ăn và giao nhận suất ăn.
- 6) Hệ thống niêm phong an ninh cho suất ăn được xem xét là có, song tại đây mang tính hình thức nhiều hơn là an ninh cho suất ăn. Nguyên tắc cơ bản của niêm phong an ninh đó là quy trình an ninh cho chính niêm phong. Các tờ niêm phong ở hai xí nghiệp không được quản lý chặt chẽ.
- 7) Cần phải có quy trình an ninh cho suất ăn và các đồ cung ứng phục vụ tàu bay nhằm nâng cao hiệu quả công tác an ninh cho tàu bay.

2.2.5. An ninh hàng hóa – bưu phẩm – bưu kiện – thư tín (hàng hóa):

- 1) Tại tất cả các sân bay của Việt Nam mà tàu bay của VNA khai thác đều tiếp nhận vận chuyển hàng hóa – bưu phẩm – bưu kiện – thư tín bằng tàu bay thương mại chở hành khách, các tiêu chí cần được nghiên cứu:

(Bảng phân tích số 5)

Tỷ lệ %

Số TT	Nội dung	Kết quả nhiên cứu						Ghi chú
		Có	Không	T i ê u c h u ẩ n	C h ư a t i ê u c h u ẩ n	Bổ sung	K h ô n g b ồ s u n g	
1	Hàng rào bảo vệ	30	70					
2	Giám sát an ninh	100						
3	Tiếp nhận hàng hóa	100						
4	Kiểm tra soi chiếu an ninh hàng hóa	100						
5	Niêm phong	100						
6	Cách ly hàng hóa	100						
7	Lưu giữ hàng hóa	100						
8	Hệ thống chuyển hàng hóa ra tàu bay		100					
9	Giao nhận tại tàu bay	60	40					
10	Kiểm tra niêm phong hàng hóa tại tàu bay		100					
	- Nhân viên an ninh sân bay							
	- Nhân viên an ninh VNA							
	- Nhân viên hàng hóa VNA							
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

Kết quả phân tích bảng số 5 ta có thể đưa ra nhận định như sau:

- 2) Việc tiếp nhận hàng hóa được thực hiện bởi nhà vận chuyển hay đại lý vận chuyển, sau khi nào hoàn tất các thủ tục vận chuyển hay hải quan thì hàng hóa đó được tiến hành kiểm tra soi chiếu, cách ly và duy trì an ninh của sân bay.
- 3) Hệ thống hàng rào và giám sát an ninh khu vực cách ly hàng hóa đã được triển khai tại các sân bay lớn như Tân Sơn Nhất, Nội Bài, còn tại các sân bay khác chưa được thực hiện.

- 4) Quy trình giao nhận hàng hoá tại kho hàng được thực hiện bởi nhân viên vận chuyển của VNA, Quá trình vận chuyển từ kho hàng ra tàu bay không được hộ tổng và giao nhận hàng hoá tại tàu bay thực hiện mang tính hình thức.

2.2.6. An ninh đối với nhân viên làm việc liên quan đến tàu bay (đại diện – thương vụ – an ninh – thợ máy – vệ sinh – bốc xếp – xăng dầu – công an – hải quan – y tế ...).

1) Các tiêu chí cơ bản cần được nghiên cứu như sau:

(Bảng phân tích số 6)

Số TT	Nội dung	Tỷ lệ %						Ghi chú
		Có	Không	Tiêu chuẩn	Chưa tiêu chuẩn	Bổ sung	Không bổ sung	
1	Phân chia khu vực hạn chế tại sân bay	100						
2	Sân bay cấp thẻ an ninh sân bay theo khu vực hạn chế	100						
3	Đeo thẻ an ninh sân bay trong khu vực hạn chế	80	20					
4	Mọi người có trách nhiệm kiểm tra thẻ an ninh trong khu vực hạn chế sân bay	60	40					
5	Nhân viên ngoài ngành hàng không sử dụng thẻ an ninh sân bay khi làm việc trong khu vực hạn chế của sân bay		100					
6	Tất cả mọi người làm việc trong khu vực hạn chế phải qua kiểm tra soi chiếu an ninh	70	30					
7	Hành khách, phi hành đoàn vào khu vực hạn chế phải qua kiểm tra soi chiếu an ninh	100						
8	Nhân viên làm việc ở nhà ga được phép ra sân đậu tàu bay	70	30					
9	Nhân viên làm việc tại sân đậu được phép vào nhà ga	10	90					
10	Lối vào khu bay tại nhà ga có kiểm tra soi chiếu	100						

11	Lỗi vào khu bay không qua nhà ga có kiểm tra soi chiếu		100					
12	Kiểm tra soi chiếu khi vào khu bay không qua nhà ga hành khách	80	20					
13	Kiểm tra lại an ninh đối với những người lên tàu bay khi chưa kiểm tra soi chiếu		100					
14	Nhân viên giám sát an ninh cho tàu bay đang khai thác tại sân	100						
15	Nhân viên làm việc trong khu vực hạn chế của nhà ga bị kiểm tra soi chiếu chặt chẽ	100						
16	Mọi đồ vật đưa vào khu vực hạn chế đều kiểm tra soi chiếu không có ngoại lệ	60	40					
17	Quy trình kiểm tra an ninh sân bay hàng ngày trước khi hoạt động	100						
18	Quy trình kiểm tra lại an ninh khi phát hiện vật nghi vấn trong khu vực hạn chế		100					
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

Phân tích bảng số 6 ta đưa ra kết luận:

- 2) Khảo sát thực tế, nhân viên thợ máy – suất ăn – cung ứng – lái xe hàng – vệ sinh – bốc xếp – xăng dầu – y tế – nhân viên sân bay ... làm việc trong khu bay (airside) được cấp thẻ an ninh để ra vào làm việc.
- 3) Các nhân viên hải quan hay công an tại sân bay đều sử dụng thẻ ngành của họ để ra vào sân bay. Qua khảo sát thực tế, những nhân viên này hoàn toàn không sử dụng thẻ an ninh sân bay. Nhiều nhân viên công an hay hải quan khi được phỏng vấn về việc họ cần phải sử dụng thẻ an ninh sân bay khi họ làm việc tại sân bay thì về nhận thức và thái độ của họ nhìn chung là không chấp nhận. Khi chúng tôi đề cập đến thông tư liên ngành hàng không – công an – hải quan về việc phối hợp làm việc tại sân bay thì họ gần như không biết.
- 4) Nhân viên của sân bay và của các Airlines làm việc trong khu bay là một đòi hỏi tất yếu, việc kiểm soát ra vào sân bay, kiểm tra soi chiếu và duy trì an ninh khu vực này là công tác cơ bản của sân bay như đã trình bày ở trên. Vấn đề cần được đưa ra là làm thế nào kiểm soát được những người này lên tàu bay khi họ không có nhiệm vụ trên tàu bay nhưng họ lại có thể lên tàu bay, việc lợi dụng để lên tàu bay là một tất yếu.
- 5) Hầu hết các nhân viên của sân bay, nhân viên các ngành làm việc tại sân bay và đồ vật vào khu bay của tất cả sân bay của Việt Nam đều không qua kiểm tra soi chiếu, mà chỉ có một bộ phận nhỏ nhân viên này được

kiểm tra soi chiếu khi họ vào khu bay qua lối vào dành cho hành khách và phi hành đoàn.

- 6) Việc kiểm tra và duy trì an ninh trong khu vực hạn chế của sân bay mà tàu bay của VNA khai thác luôn được đảm bảo, nhưng việc tái kiểm tra lại an ninh sân bay khi có nghi vấn thì chưa được thực hiện.

2.2.7. Kiểm tra an ninh hành khách, phi hành đoàn và hành lý.

- 1) An ninh cho hành khách, phi hành đoàn và hành lý là nhiệm vụ quan trọng của hãng hàng không. Việc triển khai các phương thức an ninh khác nhau, song tựu chung có 3 phương thức cơ bản:
 - a. Hãng hàng không thuê an ninh sân bay thực hiện quy trình kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý.
 - b. Hãng hàng không trực tiếp tiến hành thực hiện quy trình kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý.
 - c. Kết hợp hai quy trình trên một cách độc lập.
- 2) Đánh giá được công tác an ninh đối với hành khách, phi hành đoàn và hành lý tại các sân bay có đảm bảo hay không cần xem xét các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 7)

Số TT	Nội dung	Tỷ lệ %						Ghi chú
		Có	Không	Tiêu chuẩn	Chưa tiêu chuẩn	Bổ sung	Không bổ sung	
1	Các biện pháp an ninh phòng ngừa đối với hành khách							
	- Tuyên truyền về an ninh hàng không trên hệ thống thông tin đại chúng thường xuyên.	30	70					
	- Tuyên truyền về an ninh hàng không trên hệ thống phát thanh tại nhà ga sân bay.	100						
	- Tuyên truyền về an ninh hàng không trên hệ thống phát thanh tại phòng vé.	60	40					

	- Tuyên truyền thường xuyên về an ninh hàng không cho hệ thống các đại lý vận chuyển của VNA.	10	90					
	- Tuyên truyền không thường xuyên về an ninh hàng không cho hệ thống các đại lý vận chuyển của VNA.	10	90					
	- Tuyên truyền về an ninh hàng không trên hệ thống tờ rơi tại phòng vé.	70	30					
	- Tuyên truyền về an ninh hàng không trên hệ thống tờ rơi tại sân bay.	100						
2	Quy trình kiểm tra an ninh đối với giấy tờ tùy thân	100						
3	An ninh sân bay thực hiện quy trình kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý	100						
4	An ninh VNA thực hiện quy trình kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý		100					
5	Máy soi chiếu tại sân bay (Xray) cho hành khách và hành lý xách tay	100						
6	Máy soi chiếu tại sân bay cho hành lý ký gửi	100						
7	Cổng từ, Máy dò kim loại cầm tay	100						
8	Máy ngữi chất nổ, chó nghiệp vụ	20	80					
9	Quy trình cho mỗi điểm kiểm tra soi chiếu tại sân bay	100						
10	Hệ thống giám sát ngầm (camera) tại mỗi điểm kiểm tra soi chiếu	100						
11	Hệ thống giám sát ngầm (camera) hành khách sau kiểm tra soi chiếu	80	20					
12	Hệ thống giám sát ngầm (camera) hành lý sau khi kiểm tra soi chiếu	100						
13	Tổ chức hệ thống nhân viên giám sát tình nguyện không lộ diện khi có đe dọa tại các sân bay							
14	Tổ chức hệ thống nhân viên giám sát tình nguyện không lộ diện khi có đe dọa tại các phòng vé		100					
15	Quy trình xử lý hành khách nghi vấn	30	70					
16	Quy trình kiểm tra lại hành khách ra khỏi khu vực cách ly	100						
17	Quy trình xử lý hành lý bất thường	70	30					
18	Giám sát của VNA đối với quy trình kiểm tra hành khách, phi hành đoàn và hành lý	50	50					
19	Thanh tra định kỳ của VNA đối với quy trình kiểm tra hành khách, phi hành đoàn và hành lý	30	70					

- 3) Phân tích bảng số 7 trên có thể đi đến kết luận thực trạng công tác an ninh đối với hành khách, phi hành đoàn và hành lý tại sân bay.
- 4) Về cơ bản trong cả thời gian dài các uy hiếp an ninh tàu bay liên quan đến hành khách, phi hành đoàn và hành lý không xảy ra.
- 5) Một số sự cố liên quan đến khả năng dẫn đến uy hiếp an ninh của tàu bay, nhưng không liên quan gì đến các hành động can thiệp bất hợp pháp, mà thuần túy mục đích của các hành vi này là lợi dụng hàng không để kiếm lời.
- 6) Các biện pháp phòng ngừa đối với hành khách, phi hành đoàn và hành lý tại sân bay còn một số bất cập trong tình hình an ninh hiện nay hay khi có đe dọa về an ninh. Nhà chức trách sân bay cần tăng cường bổ sung, sắp xếp lại các quy trình kiểm tra soi chiếu – giám sát – kiểm tra soi chiếu hàng khách/ phi hành đoàn và hành lý đáp ứng được tiêu chuẩn của nhà khai thác tàu bay (VNA) .
- 7) Công tác an ninh kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và hành lý trước khi ra tàu bay, qua khảo sát nghiên cứu thì VNA đã giao khoán tuyệt đối cho nhà chức trách sân bay (an ninh hàng không), việc này xem như đã được quy định trong nghị định 11/CP; quyết định 15/CHK; Hợp đồng cung cấp các dịch vụ tại sân bay được ký kết giữa VNA với nhà chức trách sân bay, nội dung hợp đồng này chỉ có một điều khoản chung chung đó là “đảm bảo an ninh cho VNA”
- 8) Tất cả các sân bay của Việt Nam đã được trang bị hệ thống thiết bị kiểm tra soi chiếu có tính đồng bộ, đây là thế mạnh trong công tác an ninh của sân bay.
- 9) Hầu hết các sân bay không sử dụng thiết bị phát hiện chất nổ hay chó nghiệp vụ phát hiện chất nổ (bom) đối với hành lý, mà việc kiểm tra soi chiếu hành lý dựa trên kết quả phân tích của máy soi chiếu (XRay). Trên thực tế không phải máy Xray nào cũng có chức năng phát hiện chất nổ.
- 10) Tại sân bay Tân Sơn Nhất hành lý ký gửi của hành khách được kiểm tra soi chiếu (Xray) trước khi hành khách thực hiện các thủ tục về hàng không, hải quan, công an cửa khẩu ..., và sau đó hành khách, phi hành đoàn và hành lý xách tay mới qua thủ tục kiểm tra soi chiếu (Xray) trước khi ra tàu bay. Như vậy, đối với hành lý ký gửi sau khi bị kiểm tra soi chiếu không được cách ly khỏi hành khách, vì vậy khả năng vũ khí có thể được đưa vào hành lý trong thời điểm này.

2.3. Các biện pháp an ninh cho chuyến bay (an ninh trong khi bay).

- 1) An ninh cho tàu bay được hiểu là công tác an ninh phòng ngừa tại sân bay và các biện pháp phòng ngừa cho chuyến bay, như ở trên chúng tôi đã

ngiên cứu các biện pháp an ninh tại sân bay liên quan đến tàu bay đang khai thác hay đậu qua đêm tại sân bay.

- 2) Các biện pháp an ninh phòng ngừa được đề cập dưới đây nghiên cứu chuyên sâu cho một chuyến bay mà thành viên phi hành đoàn phải thực hiện trong suốt chuyến bay.
- 3) Hai hệ thống an ninh phòng ngừa cho tàu bay ở đây được phân chia một cách tương đối vì tính chất hoạt động của nó có tính độc lập và đối trọng do hai bộ phận thực hiện đó là:
 - a. An ninh sân bay do nhà chức trách thực hiện.
 - b. An ninh cho tàu bay do nhà khai thác tàu bay thực hiện.

2.3.1. An ninh phi hành đoàn

- 1) Phi hành đoàn là đối tượng không thể thiếu cho bất kỳ chuyến bay nào. Đây là yếu tố mà nhà khai thác (VNA) và các tổ chức khủng bố cùng nghiên cứu trên các giác độ khác nhau liên quan trực tiếp đến an ninh cho tàu bay. Vậy để đảm bảo an ninh cho chuyến bay liên quan trực tiếp đến phi hành đoàn (kể cả phi hành đoàn bổ sung) cần dựa trên các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 8)

Số T T	Nội dung	Tỷ lệ %						Ghi chú
		Có	Khô ng	T i ê u c h u â n	C h u a t i ê u c h u â n	Bổ sun g	K h ô n g b ồ s u n g	
1	Quy trình tuyển chọn thành viên phi hành đoàn	100						
2	Huấn luyện về an ninh	100						
3	Quy trình an ninh cho phi hành đoàn	30	70					
4	Quản lý kế hoạch bay của phi hành đoàn của đoàn bay		100					
5	Quản lý kế hoạch bay của phi hành đoàn của đoàn tiếp		100					

	viên								
6	Quản lý kế hoạch bay của phi hành đoàn của từng thành viên phi hành đoàn		100						
7	Quản lý đồng phục, thẻ của phi hành đoàn	100							
8	Quản lý tài liệu của chuyến bay	100							
9	An ninh hành lý của phi hành đoàn								
	- Phi hành đoàn kiểm tra hành lý trước chuyến bay.	100							
	- Niêm phong hành lý	40	60						
	- Tự quản lý hành lý	100							
	- Mất khả năng quản lý khi phi hành đoàn di chuyển	70	30						
	- Khả năng quản lý khi phi hành đoàn làm việc	70	30						
	- Kiểm tra lại khi chuyển tàu bay	70	30						
	- Kiểm tra lại khi niêm phong bị mất dấu	40	60						
10	Quản lý hành lý của phi hành đoàn								
	- Đoàn bay	100							
	- Đoàn tiếp viên	100							
	- Trên đường di chuyển ra sân bay	100							
	- Khi làm thủ tục bay	30	70						
	- Khi làm thủ tục hải quan	100							
	- Khi làm thủ tục suất – nhập cảnh	100							
	- Trong khu cách ly nhà ga	70	30						
	- Trong khi bay đối với phi công	100							
	- Trong khi bay đối với tiếp viên	40	60						
	- Hành lý ký gửi	100							
	- Tại sân bay đến	100							
	- Tại khách sạn của sân bay chuyển tiếp	40	60						
	- Khi bay chuyển sân	40	60						
11	Hợp an ninh của phòng khai thác đối với tổ lái trước các chuyến bay		100						
12	Hợp an ninh của phi hành đoàn trước các chuyến bay		100						
13	Vận chuyển hành lý cho người khác	70	30						
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA									

Bảng phân tích số 8 có thể đánh giá công tác an ninh phi hành đoàn như sau:

- 2) Về cơ bản an ninh phi hành đoàn của VNA đã được thực hiện tốt trong khoảng thời gian dài vừa qua ngay từ khâu tuyển chọn đến huấn luyện và quản lý trong thời gian là thành viên phi hành đoàn. Nhưng trên thực tế những vấn đề an ninh liên quan đến phi hành đoàn cần được xem xét một cách toàn diện hơn trên một số vấn đề được đề cập dưới đây.
- 3) VNA chưa có quy trình an ninh cho phi hành đoàn, vì vậy việc thực hiện công tác an ninh chủ yếu dựa trên việc vận dụng lý thuyết của từng cá nhân. Kể cả thời điểm hiện nay, VNA vẫn chưa triển khai được các quy trình an ninh cho phi hành đoàn theo chương trình an ninh của VNA.
- 4) Kế hoạch bay của phi hành đoàn không thực hiện chế độ bảo mật tại đoàn bay và đoàn tiếp viên, ngay thành viên phi hành đoàn cũng công khai kế hoạch bay của mình.
- 5) Trên thực tế khả năng mất kiểm soát hành lý của phi hành đoàn là rất cao, đây là nguy cơ mà kẻ khủng bố có thể lợi dụng đưa lên vũ khí vào hành lý của phi hành đoàn một cách có hiệu quả.
- 6) Hiện tượng vận chuyển thuê hàng hóa của các thành viên phi hành đoàn diễn ra một cách có hệ thống và công khai, việc cất giấu vũ khí trong các hàng hóa này là điều có thể được lợi dụng.

2.3.2. Kiểm tra tàu bay.

- 1) Kiểm tra tàu bay trước khi đưa vào khai thác hay thực hiện một chuyến bay là điều bắt buộc. Các hãng hàng không phải thực hiện một cách nghiêm túc nhằm loại bỏ lần cuối cùng vũ khí ra khỏi tàu bay trước khi thực hiện chuyến bay. Kiểm tra an ninh tàu bay thuộc trách nhiệm của VNA, việc đánh giá công tác kiểm tra an ninh này cần dựa trên các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 9)

Tỷ lệ %

Số T T	Nội dung	Kết quả nhiên cứu						G h i c h ú
		Có	Khôn g	T i ê u c h u ẩ n	C h u ẩ n c h u ẩ n	Bổ sung	K h ô n g b ồ s u n g	
1	Kiểm tra an ninh tàu bay toàn diện trước khi khai thác	30	70					
2	Kiểm tra an ninh tàu bay trước khi thực hiện chuyến bay	100						
3	Niêm phong tàu bay khi đậu qua đêm		100					
4	Kiểm tra niêm phong tàu bay		100					
5	Kiểm tra an ninh của thợ máy		100					
6	Kiểm tra của tổ lái	100						
7	Kiểm tra của tổ tiếp viên	100						
8	Kiểm tra của nhân viên an ninh VNA		100					
9	Thời gian kiểm tra có đủ để kiểm tra mọi vị trí trên tàu bay theo trách nhiệm của từng loại nhân viên	50	50					
10	Kiểm tra của nhân viên an ninh sân bay		100					
11	Quy trình kiểm tra an ninh trong điều kiện bình thường	100						
12	Phương thức xử lý vật nghi vấn khi kiểm tra	100						
13	Quy trình kiểm tra an ninh trong điều kiện có đe dọa		100					
14	Kiểm tra an ninh suất ăn trên tàu bay	100						
15	Kiểm tra an ninh đồ cung ứng trên tàu bay	100						
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

Bảng phân tích số 9 đưa đến kết luận sau:

- 2) Kết quả bảng phân tích số 2 đã đề cập việc duy trì an ninh cho tàu bay của VNA khi đậu qua đêm tại sân bay còn nhiều bất cập như việc tàu bay không được niêm phong các cửa ra vào. Nhưng trong thời gian qua việc bảo vệ tàu bay đậu tại sân bay không để xảy ra vụ việc nào uy hiếp đến an ninh của tàu bay, tuy nhiên còn những dấu hiệu mất khả năng kiểm soát an ninh, điển hình sự cố tại sân bay Tân Sơn Nhất vào năm 2000 với sự kiện “một hành khách” chui vào buồng cảng tàu bay ATR 72 của VNA khi đậu qua đêm.
- 3) Trên thực tế việc quy định và thực hiện kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay được luôn được duy trì đối với tất cả chuyến bay, nhiều bất cập trong việc kiểm tra an ninh tàu bay là vấn đề thời gian. Theo quy định thì phi hành đoàn phải có mặt tại tàu bay 60 phút trước giờ dự định cất cánh, nhưng trên thực tế tiếp viên tiến hành nhận tàu bay khoảng 20 phút để thực hiện các biện pháp nghiệp vụ cho một chuyến bay trong đó có kiểm tra an ninh tàu bay. Quỹ thời gian này không đủ đảm bảo cho một nhân viên kiểm tra kỹ lưỡng tàu bay, đặc biệt là các chuyến bay có sự thay đổi phi hành đoàn hoặc các chuyến bay bị chậm giờ khởi hành do nguyên nhân tàu bay về trễ.
- 4) Hiện nay VNA chưa có quy trình kiểm tra an ninh tàu bay khi có đe dọa. Trên thực tế, khi tàu bay có đe dọa thì VNA có triển khai tăng cường kiểm tra tàu bay kỹ lưỡng hơn bình thường nhưng hoàn toàn theo cảm tính. Đồng thời VNA yêu cầu sân bay tăng cường các biện pháp an ninh sân bay ở mức độ cao nhưng cũng chỉ là cảm tính chứ chưa có một quy trình, phương thức cụ thể nào.

2.3.3. Duy trì an ninh cho khoang hành khách và buồng lái.

- 1) An ninh khoang hành khách và buồng lái là vấn đề đặt ra cho tất cả hãng hàng không trên thế giới. Những vấn đề uy hiếp an ninh trong khoang hành khách được thể hiện dưới các hình thức cơ bản như: Hành khách gây rối; không tặc; đe dọa đánh bom; phá hoại; trộm cắp tài sản ... Những hành động can thiệp bất hợp pháp trên có thể gián tiếp uy hiếp hoặc trực tiếp uy hiếp an toàn tàu bay.
- 2) Trong trường hợp tàu bay đang bay buồng lái là nơi mà kẻ thực hiện các hành vi trên xâm nhập hay tấn công. Sau sự kiện “nước Mỹ bị khủng bố” ngày 11/9/2001, tổ chức ICAO đặc biệt quan tâm đến an ninh buồng lái khi tàu bay đang bay, một tiêu chuẩn mà ICAO đưa ra về việc gia cố và khoá cửa buồng lái được thực thi trong phạm vi toàn cầu được và xem như là điều kiện kiên quyết đối các tàu bay quốc tế.
- 3) Theo đánh giá của tổ chức hàng không quốc tế ICAO về việc đảm bảo an ninh buồng lái sau sự kiện ngày 11/9/2001 thì nguy cơ cướp tàu bay và cướp buồng lái có thể xảy ra rất cao từ những hành vi xâm phạm an ninh

khoang khách và sau đó là nguy cơ dùng tàu bay như một vũ khí tấn công phá hủy mục tiêu cụ thể dưới mặt đất.

- 4) Đánh giá việc duy trì an ninh trong khoang hành khách và buồng lái dựa trên các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 10)

Số T T	Nội dung	Tỷ lệ %						G h i c h ú
		Có	Khô ng	T i ê u c h u â n	Ch u a t i ê u c h u â n	Bổ sung	K h ô n g b ồ s u n g	
1	Kiểm tra soi chiếu hành khách trước khi ra tàu bay	100						
2	Kiểm tra soi chiếu hành khách và hành lý xách tay	100						
3	Quy trình xử lý hành khách say rượu tại sân bay	70	30					
4	Quy trình xử lý hành khách say rượu trong khi bay	100						
5	Quy trình xử lý hành khách gây rối trong khi bay	100						
6	Các thiết bị không chế trên tàu bay							
	- Còng số 8		100					
	- Dìu cui điện		100					
	- Găng tay điện		100					
	- Súng của tổ lái		100					
7	Bảo vệ buồng lái	100						
8	Khóa cửa buồng lái	100						
9	Ám hiệu (mật khẩu/ code) lên buồng lái	100						
10	Sử dụng hệ thống thông tin nội bộ để ra vào buồng lái	100						
11	Tiếp viên bảo vệ buồng lái từ bên trong buồng lái khi phi công ra khỏi buồng lái	30	70					
12	Bảo vệ khoang hành khách	100						

12	Hành khách luôn được giám sát	100						
14	Thời gian tuần tra của tiếp viên trong khoang khách là 15'/lần	100						
15	Thời gian tuần tra của tiếp viên trong khoang khách là 30'/lần	100						
16	Thời gian tuần tra của tiếp viên trong khoang khách là 45'/lần	100						
17	Thời gian tiếp viên kiểm tra buồng vệ sinh là 15'/lần	100						
18	Thời gian tiếp viên kiểm tra buồng vệ sinh là 30'/lần	100						
19	Thời gian tiếp viên kiểm tra buồng vệ sinh là 45'/lần	100						
20	Quy trình xử lý không tặc tại sân bay	100						
21	Quy trình xử lý không tặc trong khi bay	100						
22	Kênh (code) liên lạc	100						
23	Ám hiệu liên lạc bí mật	100						
24	Báo động bí mật xuống mặt đất		100					
25	Báo động bí mật trên tàu bay	100						
26	Danh sách các bước xử lý đe dọa đánh bom trên tàu bay của phi công		100					
27	Danh sách các bước xử lý đe dọa đánh bom trên tàu bay của tiếp viên		100					
28	Danh sách vị trí cần lục soát tàu bay trên tàu bay của phi công		100					
29	Danh sách vị trí cần lục soát tàu bay trên tàu bay của tiếp viên		100					
30	Thiết bị xử lý vật nghi vẩn bom trong khi bay							
	- Danh sách các bước xử lý vật nghi vẩn trong khi bay		100					
	- Bảng mô tả vị trí đặt ít rủi ro nhất khi đặt lại vật nghi vẩn bom trên tàu bay đang bay		100					
	- bảng mô tả phương thức đặt lại vật nghi vẩn bom tại vị trí đặt ít rủi ro nhất trên tàu bay đang bay		100					
	- Bìa mỏng kiểm tra khả năng di chuyển vật nghi vẩn bom		100					
	- Để cố định vật nghi vẩn bom trước khi di chuyển		100					
	- Bảng dính khổ lớn (> 5cm)		100					
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

Bảng phân tích số: 10 đưa đến kết luận:

- 5) Duy trì an ninh khoang khách trong giai đoạn dài vừa qua không để xảy ra các vụ uy hiếp an ninh nghiêm trọng đến hành khách, tàu bay và đặc biệt chưa để xảy ra sự cố uy hiếp an toàn mà nguyên nhân từ việc duy trì an ninh trong khoang khách và buồng lái
- 6) Một vài biểu hiện uy hiếp an ninh cho tàu bay như các vụ rải bột trắng trong buồng vệ sinh đối với các chuyến bay đi Đài Loan đều được xử lý an toàn.
- 7) Một số vụ gây rối xảy ra đều được phi hành đoàn xử lý an toàn trong khi bay, chưa có sự cố nào dẫn tới việc uy hiếp an toàn bay.
- 8) Trên thực tế việc quy định các chỉ số về thời gian như 15 phút tiếp viên phải kiểm tra buồng lái, khoang khách và nhà vệ sinh một lần. Đây là quy định có hiệu quả nhằm duy trì an ninh trong khoang khách, nhưng việc làm đó lại không phù hợp với việc duy trì an ninh buồng lái vì việc ra – vào buồng lái của tổ tiếp viên trong thời gian bay sẽ dẫn đến việc kẻ khủng bố lợi dụng nhằm tấn công buồng lái.
- 9) Việc ra vào buồng lái của phi hành đoàn cần phải thay đổi cho phù hợp theo từng điều kiện đe dọa cho tàu bay của VNA.
- 10) Quy trình xử lý đe dọa đánh bom cho tàu bay của VNA đã được quy định trong tài liệu khai thác tàu bay của VNA. Chúng tôi đề cập ở đây là các quy trình kỹ thuật xử lý bom trên tàu bay chưa được quy định cụ thể, việc không quy định cụ thể, đặc biệt cho tàu bay đang bay có thể dẫn đến phi hành đoàn lúng túng trong việc xử lý.
- 11) Các vật tư liên quan đến công tác an ninh trên tàu bay hiện nay không có, nếu sự cố xảy ra thì phi hành đoàn chỉ có thể chờ đợi vào sự rủi ro.

2.3.4. Đồng bộ hành khách và hành lý.

- 1) Một bài học lớn cho tất cả các hãng hàng không trên thế giới về biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý đó là: Ngày 21/12/1988, chiếc tàu bay Boeing 747 của hãng hàng không Pan- Am của Mỹ bị nổ tung trên bầu trời Lockerbie/ Scotland trong chuyến bay từ London đến New York. Vụ nổ trên làm thiệt mạng 259 hành khách và phi hành đoàn cùng 11 người ở mặt đất. Qua điều tra vụ nổ được xác định bởi một quả bom chất nổ dẻo giấu trong một radio/ cassette để trong hành lý ký gửi.
- 2) Ngày 29/11/1987, một chiếc tàu bay Boeing 707 của hãng hàng không Korean Airline/ Nam Triều Tiên rơi xuống biển Andaman gần biên giới Thái Lan/ Miến Điện trong một chuyến bay từ Abu-Dhabi đến Seoul tất cả 115 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn. Nguyên nhân gây ra vụ rơi tàu bay trên là do một quả bom hẹn giờ được giấu trong một chiếc radio/ cassette và để trong hành lý xách tay gây ra.

- 3) Vây từ các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO trong phụ lục 17 (Annex 17) và bài học thực tế trên chúng ta tiến hành nghiên cứu cơ bản về biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý của VNA trong thời gian vừa qua trên các tiêu chí sau:

(Bảng phân tích số 11)

Số T T	Nội dung	Tỷ lệ %						G h i c h ú
		Có	Khô ng	T i ê u	C h ư a t i ê u c h u c h u â n	Bổ sung	K h ô n g b ồ s u n g	
1	Đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi	100						
2	Đồng bộ hành khách và hành lý xách tay		100					
3	Tất cả các chuyến bay của VNA đều được đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi	100						
4	Một số chuyến bay của VNA đều được đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi		100					
5	Quy trình đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi	100						
6	Những bộ phận của VNA tiến hành đồng bộ hành khách và hành lý:							
	- Thương vụ	100						
	- Giám sát chuyến bay (OCC)	100						
	- Chất xếp hành lý	100						
	- Phi hành đoàn	100						
7	Tất cả các chuyến bay của VNA đều được đồng bộ hành khách và hành lý xách tay	30	70					
8	Số chuyến bay của VNA đều được đồng bộ hành khách và hành lý xách tay	30	70					

9	Quy trình đồng bộ hành khách và hành lý xách tay		100					
10	Những chuyến bay có đồng bộ hành khách và hành lý xách tay							
	- Chuyến bay nối chuyến có trả hành khách.	30	70					
	- Chuyến bay nối chuyến không trả hành khách		100					
	- Chuyến bay nối chuyến có nhận hành khách		100					
	- Chuyến bay có hành khách trên tàu bay xin xuống trước khi tàu bay khởi hành	20	80					
	- Chuyến bay có một người không có trách nhiệm trong khoang hành khách trước khi tàu bay khởi hành		100					
	- Chuyến bay hạ cánh khẩn cấp không theo kế hoạch và có hành khách không tiếp tục hành trình		100					
11	Hình thức đồng bộ hành khách và hành lý xách tay							
12	- Hành khách xác nhận hành lý xách tay trong khoang hành khách của tàu bay		100					
13	- Hành khách nhận lại hành lý xách tay, tiếp viên tiến hành kiểm tra lại toàn bộ tàu bay		100					
14	- Hành khách phải xuống tàu bay cùng hành lý xách tay, tiếp viên tiến hành kiểm tra lại tàu bay trước khi khởi hành	30	70					
Kết quả nghiên cứu trên 50 cán bộ an ninh là lãnh đạo cấp tổ đội trở lên tại các sân bay, VNA - kết quả khảo sát được làm tròn số.								

- 4) Như phân tích trên thì công tác an ninh cho chuyến bay của VNA thực hiện biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi rất tốt, tất cả các chuyến bay đều được tiến hành biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý ký gửi không có ngoại lệ.
- 5) Nhưng kết quả phân tích trên thì biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý xách tay trên một số chuyến bay cần phải thực hiện đồng bộ hành khách và hành lý xách tay chưa được thực hiện, một số chuyến bay có thực hiện nhưng không có quy trình cụ thể mà chỉ thực hiện theo cảm tính của từng phi công hay tiếp viên.
- 6) Việc đồng bộ hành khách và hành lý xách tay trên một số chuyến bay như:
 - a. Chuyến bay nối chuyến có trả hành khách.
 - b. Chuyến bay có hành khách trên tàu bay xuống trước khi tàu bay khởi hành.

- c. Chuyến bay có một người không phải là hành khách của chuyến bay đó hoặc người không có trách nhiệm trong khoang hành khách trước khi tàu bay khởi hành.
- d. Cần thực hiện như là một tiêu chuẩn an ninh tiên quyết cho những chuyến bay đó bởi lý do cơ bản sau đây:
 - i. Những người rời khỏi tàu bay trước khi tàu bay khởi hành có thể đặt lại bất kỳ vật gì (bom) trên tàu bay.
 - ii. Việc loại bỏ vật cấm (vũ khí – bom) bằng các thiết bị an ninh (Xquang, cổng từ, máy ngửi chất nổ, camera) hay bằng các biện pháp an ninh mặt đất hữu hiệu khác của nhà chức trách tại sân bay không thể đảm bảo 100%.
 - iii. Thủ đoạn của kẻ phá hoại như ngụy trang, cất giấu, vận chuyển vũ khí vượt qua các biện pháp an ninh mặt đất là rất tinh vi.

Bài học kinh nghiệm của việc mang được bom lên khoang hành khách của tàu bay là không phải khó trong điều kiện an ninh hiện nay:

- a. Bài học thứ nhất: Ngày 29/11/1987, một chiếc tàu bay Boeing 707 của hãng hàng không Korean Airline/ Nam Triều Tiên rơi xuống biển Andaman gần biên giới Thái Lan/Miến điện trong một chuyến bay từ Abu-Dhabi đến Seoul. Tất cả 115 hành khách và phi hành đoàn đều tử nạn. Nguyên nhân gây ra vụ rơi tàu bay trên là do một quả bom hẹn giờ gây ra, quả bom được giấu trong một chiếc radio/cassette và để trong hành lý xách tay. Theo lời khai của 2 kẻ phạm tội thì quả bom hẹn giờ (bom nổ sau 9 giờ đồng hồ) được cài đặt ở trên ngăn để hành lý phía trên chỗ ngồi của họ. Sau khi họ xuống tàu bay tàu bay tiếp tục khởi hành đến Abu-Dhabi.
- b. Bài học thứ 2: Ngày 24/1/2003, một hành khách đã kích nổ một quả bom tự tạo trên một tàu bay của hãng hàng không Sichuan Airline/ Trung Quốc sau khi kẻ không tặc đòi thay đổi lịch trình chuyến bay nhưng bị từ chối. Kết quả là kẻ không tặc đã kích hoạt bom trên người nổ, kẻ đánh bom bị thương, tàu bay chở 15 hành khách hạ cánh an toàn xuống một sân bay của thành phố Chengdu.

Kết luận:

Qua kết quả nghiên cứu thực trạng công tác an ninh và các biện pháp an ninh cho tàu bay của VNA trên các chuyến bay quốc nội có thể đi đến một số kết luận và khuyến cáo:

- 1) Trong thời gian dài (20 năm) qua các chuyến bay quốc nội của VNA được thực hiện an toàn trên lĩnh vực an ninh, kết quả trên do nhiều yếu tố khách quan và chủ quan đưa đến cho VNA.

- 2) Về cơ bản các biện pháp an ninh cho tàu bay của VNA được triển khai trên thực tế và đã phát huy được kết quả tốt.
- 3) Nhận thức về an ninh trên bình diện lớn toàn ngành có những mặt mạnh nhất định do công tác tư tưởng của VNA tốt.
- 4) Mặc dù VNA đã thực hiện các biện pháp an ninh của theo đòi của ICAO, IATA và Cục HKDD Việt Nam, song trên thực tế việc thực hiện các biện pháp an ninh chưa đúng theo tiêu chuẩn, kỹ thuật chưa được đảm bảo, đặc biệt là quy trình triển khai hệ thống các biện pháp an ninh cho tàu bay chưa có tính đồng bộ và nhất là tính logic khoa học trong quy trình theo từng cấp độ đe dọa chưa được triển khai. Trên thực tế khi có đe dọa xảy ra, các đơn vị trong VNA triển khai phương thức khẩn nguy theo chỉ thị của lãnh đạo trực ban trực tiếp, chưa có các biện pháp an ninh dự phòng theo cấp độ đe dọa. Mặt khác, sự phối hợp giữa VNA với các sân bay và các cơ quan ngoài VNA chưa được thống nhất từ trước, đây là nguy cơ có thể gây thiệt hại cao đến tàu bay của VNA khi phải đối phó với các đe dọa hay các hành vi can thiệp bất hợp pháp xảy ra trên thực tế.
- 5) Mặt khác, với tình hình an ninh chính trị mới và phương thức thủ đoạn của kẻ thù bô hiện nay, thì công tác an ninh của VNA đã bộc lộ nhiều thiếu hạn chế, công tác an ninh cho tàu bay của VNA cần được cập nhật bổ sung và sắp xếp lại cho logic, có tính hệ thống theo từng cấp độ đe dọa; vấn đề này chúng tôi đề cập tại chương III.

CHƯƠNG III

3. Tăng cường các biện pháp an ninh cho tàu bay

3.1. Quy trình an ninh cho tàu bay của VNA

3.1.1. Tổng quát

- 1) Để những yêu cầu an ninh và những biện pháp an ninh phòng ngừa được duy trì chắc chắn, công tác đánh giá đe dọa an ninh đối với hãng hàng không thường phân chia thành 3 mức độ:
 - a. Cấp độ 1 – hạng xanh
 - b. Cấp độ 2 – hạng vàng
 - c. Cấp độ 3 – hạng đỏ
- 2) Thông thường những biện pháp an ninh của từng cấp độ cho một sân bay phải được đồng bộ thực hiện tại tất cả các sân bay và chuyến bay; tuy nhiên những chuyến bay đặc biệt hay những chuyến bay hạ cánh bất thường xuống một sân bay có thể lựa chọn cấp độ đe dọa nhằm đưa ra các biện pháp an ninh bảo vệ thích hợp cao hơn.
- 3) Ban An toàn - An ninh chịu trách nhiệm xem xét đánh giá và phân loại cấp độ đe dọa an ninh cho tàu bay của VNA và công bố bằng văn bản hay telex về cấp độ đe dọa đến các sân bay và chuyến bay có nguy cơ đe dọa cao.
- 4) Trưởng đại diện tại sân bay, Trưởng ban điều hành bay của VNA và Cơ trưởng khi nhận được thông báo về cấp độ đe dọa, tiến hành triển khai các biện pháp an ninh phù hợp với từng cấp độ đe dọa sau đó phải báo cáo các thay đổi các biện pháp cụ thể về Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA.

3.1.2. Điều kiện phân chia cấp độ an ninh.

- 1) Trong điều kiện an ninh bình thường tại một sân bay mà tàu bay của VNA khai thác hay chuyến bay bất kỳ không có bất cứ một đe dọa hay một cảnh báo đe dọa nào đến an ninh của tàu bay thì được phân loại ở cấp độ 1 (hạng xanh) và các biện pháp an ninh phòng ngừa tương ứng được áp dụng.
- 2) Cấp độ 2 (hạng vàng) VNA công bố khi có căn cứ tin rằng: một hành động can thiệp bất hợp pháp chống lại VNA có thể được hoạch định, nhưng mục tiêu cụ thể và thời gian chưa được xác định rõ ràng. Thông tin

này chưa đến mức phải báo động an ninh tại sân bay hay chuyển bay, nhưng phải tăng cường các biện pháp an ninh phòng ngừa là cần thiết để hạn chế các rủi ro có thể xảy ra và tăng cường bảo vệ các mục tiêu tiềm ẩn liên quan đến đe dọa.

- 3) Cấp độ 3 (hạng đỏ) VNA tuyên bố cho rằng: một hành động can thiệp bất hợp pháp chống lại VNA chuẩn bị xảy ra hoàn toàn có cơ sở tin cậy. Việc báo động an ninh tại các sân bay và chuyển bay có nguy cơ cao là cần thiết. Các biện pháp an ninh cho cấp độ này phải được thực hiện một cách nhanh nhất cho những chuyến bay có nguy cơ mất an ninh cao.
- 4) Trong trường hợp đặc biệt Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA cần tham vấn cho Trưởng đại diện tại sân bay, nhà chức trách hàng không hay cơ quan an ninh của Chính phủ để đưa ra các biện pháp an ninh bổ sung thích hợp.

3.1.3. Những biện pháp an ninh trong điều kiện an ninh bình thường. (màu xanh)

3.1.3.1. Tổng quát:

- 1) Những biện pháp an ninh liệt kê dưới đây phải được các sân bay, chuyển bay thực hiện, trừ khi Trưởng đại diện tại sân bay miễn trừ bằng văn bản với sự chấp thuận của trưởng Ban An toàn - An ninh của VNA.
- 2) Trưởng đại diện của VNA tại các sân bay có trách nhiệm kiểm tra giám sát và khuyến cáo về việc thực hiện các tiêu chuẩn an ninh của VNA, của nhà chức trách sân bay và cơ quan an ninh duy trì tiêu chuẩn an ninh của VNA

3.1.3.2. Bảo vệ tàu bay:

- 1) Trong suốt thời gian tàu bay đậu tại sân không khai thác, tất cả các cánh cửa tàu bay phải đóng và được niêm phong, cầu thang nối với tàu bay phải được rút ra khỏi tàu bay, tàu bay phải được canh gác cẩn thận.
- 2) Trong suốt thời gian tàu bay đậu tại sân không bay, tàu bay phải đậu đúng vị trí quy định như: tại nơi tiếp nhận hành khách, sân đỗ hay khu vực bảo dưỡng. Tất cả các vị trí có tàu bay đậu và vị trí lân cận đều được chiếu sáng.
- 3) Tất cả các cầu dẫn và xe thang dùng để lên tàu bay tại sân bay khi không sử dụng đều được khóa cố định và giám sát.
- 4) Trước khi tiếp nhận hành khách, hành lý, hàng hoá lên tàu bay, tàu bay phải được kiểm tra an ninh trong các khoang thiết bị – hàng hoá – khoang hành khách – buồng lái và đảm bảo rằng không có bất cứ vật gì không thuộc về tàu bay.

- 5) Trong thời gian chuẩn bị cho chuyến bay và thời gian quá cảnh, tiếp viên phải canh gác và giám sát chỉ cho những người được phép vào tàu bay như: nhân viên vệ sinh, thợ máy hay những người được phép khác đang làm nhiệm vụ liên quan đến tàu bay và có thể kiểm soát an ninh và chắc chắn rằng không bỏ lại bất kỳ vật gì trên tàu bay, những vật đó có thể đe dọa đối với tàu bay.

3.1.3.3. Lên tàu bay

- 1) Chỉ tiếp nhận những hành khách có thành ý và đã qua kiểm tra an ninh trước khi lên tàu bay.
- 2) Tiếp viên phải đảm bảo rằng những hành khách lên tàu bay đều có thể lên tàu bay phù hợp với chuyến bay.
- 3) Đồng bộ giữa hành khách và hành lý ký gửi bằng cách đếm hành khách trong khoang, Bất kỳ sự mâu thuẫn nào như thừa hay thiếu hành khách đều phải được xem xét lại và được giải quyết mới được phép khởi hành.
- 4) Đồng bộ hành khách và hành lý xách tay khi hành khách đã lên tàu bay nhưng vì bất kỳ một lý do gì mà người đó xuống tàu bay như: *“hành khách thừa sau khi đếm hành khách; hành khách xin xuống trước khi tàu bay khởi hành; hành khách xuống tại điểm dừng giữa chặng hay người không có nhiệm vụ trên tàu bay”* cơ trưởng quyết định thực hiện biện pháp đồng bộ hành khách và hành lý xách tay trước khi tàu bay khởi hành.

3.1.3.4. Hành lý xách tay và soi chiếu hành lý trước khi bay

- 1) Trước khi vào phòng chờ, khu vực cách ly hay trước khi ra tàu bay, hành lý xách tay đều phải qua kiểm tra an ninh bằng máy Xquang hay bằng tay trước khi lên tàu bay.
- 2) Trước khi vào phòng chờ, khu vực cách ly hay trước khi lên tàu bay, tất cả hành khách, phi hành đoàn và nhân viên được phép phải qua kiểm tra an ninh bằng thiết bị dò chất nổ, kim loại hay bằng tay nhằm ngăn chặn những vật cấm không được phép mang lên tàu bay.
- 3) Tất cả các vật cấm như: súng, thiết bị phá hoại hay chất nổ đều được thu giữ. Trong những trường hợp được phép mang theo người thì phải thực hiện thủ tục vận chuyển súng, thiết bị nguy hiểm theo quy định của VNA và chỉ được phép nhận lại tại sân bay đến.
- 4) Tất cả hành lý của hành khách không lên tàu bay đã làm xong thủ tục hay hành khách nối chuyến, hành lý không xác định nguồn gốc phải được đưa xuống tàu bay trước khi khởi hành.

3.1.3.5. Hàng hóa và thư tín:

- 1) Chỉ có nhân viên hàng không hay người đại diện có thẩm quyền mới được phép nhận hàng hoá và thư tín.
- 2) Cần phải có các biện pháp an ninh thích hợp để duy trì khu vực lưu giữ hàng hóa, ngăn chặn việc xáo trộn, tráo đổi hay đưa những hàng hoá không được phép vào khu lưu giữ hàng hoá.
- 3) Khi nhận hàng hoá của người gửi không rõ địa chỉ thì người gửi phải xuất trình giấy chứng minh hay giấy giới thiệu của công ty gửi.
- 4) Hàng hóa tại khu lưu giữ phải được kiểm tra hàng ngày để phát hiện những vật nghi vấn và tiến hành kiểm tra vật đó khi phát hiện. Việc kiểm tra này phải được báo cáo cho nhà chức trách có thẩm quyền.
- 5) Hàng hóa và túi thư nếu được chấp nhận chuyên chở phải được đóng gói theo quy định và được kiểm tra. Những xáo trộn hay không được kiểm tra thích hợp phải được kiểm tra soi chiếu lại trước khi đưa lên tàu bay

3.1.3.6. Suất ăn:

- 1) Suất ăn trước khi chấp nhận đưa lên tàu bay, tiếp viên phải kiểm tra an ninh thiết bị chứa thức ăn, khẩu phần ăn khô, đóng hộp. Bất kỳ món ăn nào không xác định được là bình thường trong khoang tàu bay đều phải đưa xuống tàu bay và báo cáo cho cơ trường giải quyết.
- 2) Suất ăn được đưa lên tàu bay cần phải được kiểm tra và niêm phong trước khi cung cấp cho tàu bay.

3.1.3.7. Quản lý hành lý ký gửi:

- 1) Hành lý ký gửi được nhân viên hàng không hay nhân viên có thẩm quyền chấp nhận đưa lên tàu bay sau khi làm thủ tục phải qua kiểm tra an ninh tại sân bay.
- 2) Hành khách phải có mặt tại quầy làm thủ tục để xác định hành lý của mình khi làm thủ tục.
- 3) Tất cả hành lý được chấp nhận làm thủ tục phải được ghi họ tên đầy đủ bên ngoài hành lý và đã qua kiểm tra an ninh và chỉ được chấp nhận vận chuyển đi với hành khách trên cùng tàu bay.
- 4) Bất kỳ hành khách với bất kỳ lý do gì nào không tiếp tục đi trên tàu bay hay hành khách này không lên tàu bay trước khi khởi hành, hành lý của họ sẽ không được đưa lên tàu bay.
- 5) Những trường hợp hành lý không đi theo hành khách trên chuyến bay:
 - a. Trường hợp hành khách chết trong khi bay.
 - b. Do hạn chế về trọng tải của tàu bay, hành lý được lưu giữ đúng quy định.

- c. Khi tàu bay hạ cánh xuống sân bay dự bị vì lý do thời tiết hay kỹ thuật, hành khách yêu cầu xuống sân bay dự bị nhưng không thể lấy được hành lý vì lý do thời gian.
 - d. Tàu bay tiếp nhận hành lý không đi cùng hành khách tại sân bay dự bị hạ cánh không theo kế hoạch.
- 6) Cần thiết lập một hệ thống kiểm soát hành khách nhằm xác định chính xác hành khách/ hành lý được chấp nhận vận chuyển hay nối chuyến, lên tại chặng khởi hành; lên hay xuống tàu bay tại điểm dừng kể cả những hành khách/ hành lý xuống sân bay và lên ngay sau đó phải được tiếp viên tiến hành đồng bộ giữa hành khách và hành lý.
- 3.1.3.8. Quầy thủ tục/ khu vực hành lý:
- 1) Thẻ hành lý và thẻ lên tàu bay của hành khách phải được quản lý trong thời gian làm thủ tục. Sau khi kết thúc làm thủ tục chuyển bay, thẻ này phải được lưu giữ cẩn thận.
 - 2) Những người không được phép không được đến gần khu vực hành lý đã qua kiểm tra an ninh. Trong quá trình vận chuyển hành lý ra tàu bay hay từ tàu bay tới khu vực kiểm tra cần phải có sự kết hợp giữa nhân viên làm thủ tục và nhân viên hộ tống nhằm ngăn chặn việc đưa những hành lý khác chưa qua kiểm tra an ninh vào băng chuyền hay những phương tiện vận chuyển khác để đưa vào tàu bay.
 - 3) Chỉ có nhân viên có trách nhiệm mới được phép tới khu vực tiếp nhận, đóng gói hàng hoá và những điểm chuyển giao hàng hoá. Nhân viên làm việc trong khu vực này phải có trách nhiệm giám sát an ninh, nếu phát hiện thấy bất kỳ người nào không thuộc phạm vi trách nhiệm đến gần thì phải ngăn chặn và báo ngay cho nhà chức trách có thẩm quyền.
 - 4) Hành lý khi được chấp nhận vận chuyển phải được bảo quản chắc chắn từ khi tiếp nhận cho tới khi trao trả cho hành khách tại điểm đến hay được chuyển tiếp cho một công ty vận chuyển khác.
 - 5) Xe chuyên chở hành lý phải có người hộ tống.

3.1.3.9. An ninh buồng lái:

- 1) Trước chuyến bay cơ trưởng và tiếp viên trưởng phải xây dựng mật lệnh (âm hiệu) ra vào buồng lái.
- 2) Cửa buồng lái phải được khoá trong suốt chuyến bay, tiếp viên chịu trách nhiệm bảo vệ buồng lái từ phía ngoài khoang hành khách.
- 3) Cơ trưởng chỉ cho phép những người có trách nhiệm được phép vào buồng lái khi họ thực hiện nhiệm vụ liên quan đến buồng lái.

3.1.4. Những biện pháp an ninh tăng cường cấp độ 2 (hạng vàng)

3.1.4.1. Tổng quát:

- 1) Khi một sân bay hay một chuyến bay có dấu hiệu bị đe dọa ở cấp độ 2 (hạng vàng), cần phải thực hiện đầy đủ các biện pháp an ninh trong điều kiện bình thường (hạng xanh) và các biện pháp an ninh tăng cường được liệt kê dưới đây, trừ khi có sự miễn trừ bằng văn bản của trưởng An toàn - An ninh của VNA.

3.1.4.2. Bảo vệ tàu bay:

- 1) Tiếp viên trong khoang hành khách phải thực hiện quy trình kiểm tra an ninh trước chuyến bay hai vòng độc lập dưới sự giám sát của tiếp viên trưởng để truy tìm những vật nghi vấn, vật nổ, vật chất dễ cháy hay vũ khí tấn công hay một người nào đó lên tàu bay trước khi tiếp nhận hành khách để khởi hành.
- 2) Phi hành đoàn phải kiểm tra buồng lái để phát hiện những vật nghi vấn hay chất nổ, chất gây cháy, vũ khí tấn công như súng hay một người nào đó lên tàu bay trước khi tiếp nhận hành khách để khởi hành.
- 3) Thợ máy hay nhân viên đại diện mặt đất có trách nhiệm kiểm tra mâm, thùng chứa hàng và thiết bị, thùng chứa dự phòng để phát hiện những vật nghi ngờ, chất nổ, chất dễ cháy hay vũ khí trước khi tiếp nhận hành lý, hàng hoá trước khi khởi hành.
- 4) Sau khi tiếp nhận tàu bay tiếp viên phải có trách nhiệm canh gác tại cửa vào tàu bay, ngăn không cho bất kỳ ai không được phép vào khoang tàu bay.

3.1.4.3. Lên tàu bay:

- 1) Nhân viên an ninh phải canh gác tại chân cầu thang hay cửa ống lồng lên tàu bay và đảm bảo rằng chỉ những hành khách có thẻ lên tàu bay hợp lệ mới được phép lên tàu bay.
- 2) Nhân viên an ninh phải tiến hành kiểm tra soi chiếu hành khách tại cửa ra trước khi lên tàu bay.

3.1.4.4. Hàng hoá và thư tín

- 1) Hành lý và hàng hoá nổi chuyến gửi không theo người gồm cả hành hóa chuyển phát nhanh phải được lưu giữ tại kho ít nhất 24 giờ trừ khi đã qua soi chiếu an ninh và được chú giải trên không vận đơn. Hàng hoá được chấp nhận thì người không được phép không được tiếp cận.
- 2) Hành lý và hàng hoá vận chuyển trong nội bộ không cần phải lưu giữ 24 giờ trừ khi hàng hoá/ hành lý được canh gác cẩn thận.

- 3) Túi thư tín bưu điện phải được giữ lại ít nhất 24 giờ trước khi đưa lên tàu bay trừ khi được kiểm tra soi chiếu. Sau khi thư tín bưu điện được chấp nhận, phải được canh giữ không những người không có phận sự tiếp cận. Những túi thư được nhân viên bưu điện kiểm tra soi chiếu phải được niêm phong và được xác nhận trong không vận đơn, trước khi đưa lên tàu bay. Dấu niêm phong phải được kiểm tra còn nguyên vẹn.
- 4) Tuy nhiên cần xem xét một cách cụ thể việc lưu giữ hàng hoá thư tín 24 giờ trước khi chất lên tàu bay. Việc lưu giữ 24 giờ chỉ nên thực hiện tại các sân bay có tiêu chuẩn an ninh thấp hơn tiêu chuẩn yêu cầu của VNA hay các thiết bị hay nhân viên kiểm tra bị hạn chế không đủ khả năng kiểm tra kỹ lưỡng hàng hoá và thư tín

3.1.4.5. Quản lý hành lý khi làm thủ tục:

- 1) Hành lý của hành khách được chấp nhận khi được xác nhận đã qua kiểm tra soi chiếu bằng thiết bị Xquang, dò tìm kim loại hay dò tìm chất nổ hay kiểm tra bằng tay, hành lý đó phải được kiểm tra lại niêm phong và thắt dây đai an toàn.
- 2) Tất cả hành lý chở từ các hãng hàng không khác phải qua kiểm tra soi chiếu lại bằng thiết bị Xquang, dò tìm kim loại hay dò tìm chất nổ hay kiểm tra bằng tay, tiếp sau đó là phải niêm phong và thắt dây đai an toàn.
- 3) Bất kỳ hành lý nào làm thủ tục hay chuyển từ Hãng hàng không khác phải được kiểm tra niêm phong và dây đai an toàn phải còn nguyên vẹn trước khi đưa lên tàu bay. Niêm phong và dây đai an toàn không còn nguyên vẹn thì hành lý đó phải được kiểm tra soi chiếu lại trước khi đưa lên tàu bay.

3.1.4.6. Quây làm thủ tục/ hành lý:

- 1) An ninh thích hợp phải được duy trì tại khu vực tiếp nhận và đóng gói hành lý, ngăn chặn không cho người không trách nhiệm tiếp cận, ngăn chặn việc xáo trộn, thay đổi hay bỏ thêm hành lý trái phép.
- 2) Mỗi hành khách khi làm thủ tục cần được hỏi những câu hỏi dưới đây để chắc chắn rằng họ biết rõ về hành lý của mình và những hành lý đó được họ kiểm soát liên tục cho tới khi làm thủ tục. Nếu có bất kỳ nghi ngờ nào về câu trả lời, hành lý của hành khách này phải được kiểm tra an ninh một cách kỹ lưỡng.
 - a) Đây có phải hành lý của quý khách không?
 - b) Hành lý này có chứa những vật gì mà quý khách không được biết không?
 - c) Kể từ khi đóng gói hành lý của mình, có bất kỳ ai đặt thêm vật gì trong hành lý hay không?

3.1.5. Những biện pháp an ninh tăng cường cấp độ 3 (hạng đỏ)

3.1.5.1. Tổng quát

- 1) Khi một sân bay hay một chuyến bay có dấu hiệu bị đe dọa ở cấp độ 3 (hạng đỏ), cần phải thực hiện đầy đủ các biện pháp an ninh cấp độ 1 + 2 (hạng xanh + vàng) và các biện pháp an ninh tăng cường được liệt kê dưới đây, trừ khi có sự miễn trừ bằng văn bản của VNA

3.1.5.2. Bảo vệ tàu bay:

- 1) Việc vào buồng lái của nhân viên có trách nhiệm phải qua kiểm tra an ninh trực tiếp của an ninh sân bay và tiếp viên của chuyến bay.
- 2) Trong khi đậu tại sân bay tàu bay phải được nhân viên an ninh canh gác nhằm ngăn chặn không cho phép những người không được phép tiếp cận tàu bay. Nhân viên an ninh cần phải trang bị phương tiện liên lạc và công cụ hỗ trợ để đảm bảo ứng phó có hiệu quả đối với các hành vi can thiệp bất hợp pháp khi canh gác.
- 3) VNA yêu cầu nhà chức trách sân bay phối hợp kiểm tra an ninh tàu bay tại sân bay khi xác định có dấu hiệu nghi vấn có vũ khí trên tàu bay của VNA. Sau khi kiểm tra tàu bay, nhân viên đại diện và phi hành đoàn hoặc nhân viên an ninh theo tàu bay kết hợp với nhân viên an ninh sân bay tiến hành canh giữ cẩn thận, ngăn chặn không cho bất kỳ ai không có phận sự tiếp cận hay đặt những vật lạ lên tàu bay.

3.1.5.3. Lên tàu bay

- 1) Khi tiếp nhận, trả hành khách hay thời gian quá cảnh, phi hành đoàn phải kiểm tra tàu bay để đảm bảo rằng hành khách xuống tàu bay không bỏ lại vật gì trên tàu bay.
- 2) Phi hành đoàn phải chắc chắn rằng trên tàu bay chỉ có hành lý của phi hành đoàn và hành khách của chuyến bay, bằng cách xác nhận lại hành lý của hành khách và phi hành đoàn trên tàu bay trước khi tiếp nhận hành khách nối chuyến.

3.1.5.4. Hành lý trong khoang hành khách

- 1) Yêu cầu hành khách xuống tàu bay ở mỗi chặng trung chuyển phải mang theo toàn bộ hành lý xách tay, sau đó tiếp viên tiến hành kiểm tra an ninh trong khoang nhằm loại bỏ vũ khí, vật nguy hiểm hay hành khách còn ở lại trên tàu bay.

3.1.5.5. Hàng hóa và thư tín

- 1) Tất cả hàng hóa nối chuyến và chuyển tiếp từ một công ty vận chuyển khác, những hàng hóa và hành lý không theo người đều phải qua kiểm tra soi chiếu hay kiểm tra bằng tay và lưu giữ ít nhất là 24 giờ trước khi đưa

lên tàu bay, trừ khi hàng hoá và hành lý đó đã qua kiểm tra soi chiếu an ninh hai vòng độc lập theo tiêu chuẩn của VNA.

- 2) Hàng hoá chuyển giao trong nội bộ VNA không cần lưu giữ 24 giờ nhưng phải kiểm tra soi chiếu hay kiểm tra bằng tay và trông coi phải được thực hiện tốt và có nhân viên an ninh hộ tống trong suốt quá trình vận chuyển ra tàu bay.
- 3) Tất cả đồ dự trữ của VNA và túi thư nội bộ được coi như là hàng hoá và áp dụng thủ tục an ninh như hàng hóa. Trong trường hợp chuyển nhanh các thiết bị phụ tùng của tàu bay thì trước khi đưa lên tàu bay phải qua kiểm tra soi chiếu.
- 4) Tất cả hành lý, hàng hóa gửi chuyển phát nhanh hay không người đi kèm như đồ dự trữ của VNA, túi thư nội bộ của VNA phải được canh giữ cẩn thận sau khi chấp nhận cho đến khi đưa lên tàu bay và được hộ tống trong suốt thời gian vận chuyển từ nơi lưu giữ đến tàu bay.

3.1.5.6. Suất ăn

- 1) Tất cả thiết bị chứa thức ăn, suất ăn và đồ ăn đóng hộp đều phải được kiểm tra soi chiếu an ninh, sau đó phải niêm phong thùng đựng thức ăn và được canh giữ, hộ tống ra tàu bay.
- 2) Tiếp viên chỉ tiếp nhận suất ăn đã qua kiểm tra an ninh thông qua niêm phong an ninh

3.1.5.7. Quản lý hành lý

- 1) Tất cả hành lý sau khi được soi chiếu, niêm phong hành lý ký gửi, hành khách và hành lý được hướng dẫn đến khu vực làm thủ tục. Trong suốt thời gian này nhân viên an ninh phải giám sát không để hành khách bỏ thêm vật chưa qua soi chiếu vào hành lý đã niêm phong. Tất cả hành lý có khả nghi đều phải kiểm tra soi chiếu lại.

3.1.5.8. Quầy làm thủ tục / hành lý

- 1) Quầy làm thủ tục chỉ dành cho hành khách và nhân viên có thẩm quyền.
- 2) Tất cả hành lý làm thủ tục, hành lý nội bộ phải được canh giữ sau khi được chấp nhận cho tới khi đưa ra tàu bay. Phải được hộ tống từ khu vực kho hàng ra tàu bay.
- 3) Những hành khách giờ chót hay những hành khách chưa làm thủ tục sẽ không được chấp nhận trừ khi những hành khách/ hành lý này đã qua kiểm tra an ninh.

3.2. An ninh cho tàu bay của VNA tại sân bay.

3.2.1. Tiêu chuẩn an ninh sân bay

- 1) Căn cứ các tiêu chuẩn của IATA và ICAO quy định trong phụ lục 17 của công ước Chicago năm 1944, VNA thiết lập một hợp đồng an ninh giữa VNA với sân bay mà tàu bay của VNA khai thác.
- 2) Những thay đổi về tiêu chuẩn an ninh được quy định trong hợp đồng an ninh và yêu cầu thực tiễn an ninh tại sân bay, Trưởng đại diện tại sân bay phải thông báo những khác biệt bằng văn bản đến trưởng ban An toàn - An ninh của VNA.

3.2.2. An ninh tàu bay:

3.2.2.1. Tổng quát:

- 1) Nhân viên kỹ thuật và phi hành đoàn phải thực hiện chức năng kiểm tra an ninh tàu bay và báo cáo bất kỳ những bất thường đến cơ trưởng hoặc đại diện của VNA tại sân bay.
- 2) Trưởng đại diện của VNA tại sân bay chịu trách nhiệm giám sát việc thực hiện các tiêu chuẩn an ninh của VNA được ký kết với nhà chức trách sân bay.
- 3) Trưởng ban An toàn - An ninh phải đảm bảo rằng tàu bay của VNA khai thác tại các sân bay đều được đảm bảo theo tiêu chuẩn.

3.2.2.2. Kiểm soát lối ra – vào sân bay:

- 1) Không người nào được phép lên tàu bay hay đến gần bất kỳ tàu bay nào của VNA ngoại trừ họ là:
 - a) Nhân viên dịch vụ mặt đất đang làm nhiệm vụ, có đeo thẻ nhận dạng còn hiệu lực.
 - b) Nhân viên sân bay đeo thẻ còn hiệu lực và những viên chức này chỉ được có mặt tại các khu vực có được phép liên quan đến nhiệm vụ của họ đang thực hiện.
 - c) Hành khách có vé, thẻ lên tàu bay phù hợp với chuyến bay và đã qua kiểm tra an ninh.
 - d) Bất kỳ người nào không phải là nhân viên đại diện mặt đất làm việc tại sân bay, vào khu vực hạn chế của sân bay hay lên tàu bay đều phải có nhân viên an ninh sân bay hộ tống.
- 2) Nhân viên an ninh sân bay và nhân viên đại diện của VNA trực phải đảm bảo rằng chỉ có những người có phép mới được đến gần và lên tàu bay. Khi phát hiện những người khả nghi tiếp cận tàu bay hay lên tàu bay phải báo cáo ngay cho cơ trưởng, trưởng đại diện và nhà chức trách có thẩm quyền xử lý.

3.2.2.3. Khách tham quan:

- 1) Không cho phép khách tham quan lên tàu bay. Trong trường hợp khách tham quan phải lên tàu bay vì công việc liên quan đến tàu bay thì cơ quan đại diện của VNA tại sân bay phải xin phép nhà chức trách bằng văn bản và được sự chấp thuận của Trưởng đại diện tại sân bay thì khách tham quan mới được phép lên tàu bay cùng với người hộ tống đã qua huấn luyện. Khách tham quan phải bị kiểm tra soi chiếu trước khi ra tàu bay.
- 2) Khách tham quan không được phép vào buồng lái. Trừ trường hợp đặc biệt cần vào buồng lái phải có sự cho phép của cơ trưởng và có sự giám sát chặt chẽ của nhân viên thợ máy hay thành viên tổ tiếp viên.

3.2.3. Kiểm tra – soi chiếu hành khách/ phi hành đoàn và hành lý trước khi lên tàu bay.

3.2.3.1. Yêu cầu kiểm tra – soi chiếu trước khi lên tàu bay.

- 1) Trưởng đại diện tại sân bay phải đảm bảo rằng không có bất kỳ hành khách, phi hành đoàn nào được phép lên tàu bay trừ khi những người đó và hành lý của họ chấp nhận kiểm tra soi chiếu bằng máy Xquang, dò tìm kim loại và chất nổ.
- 2) Khi kiểm tra soi chiếu phát hiện thấy vật cấm hay vũ khí phải báo cáo đến Trưởng đại diện hay cơ trưởng của chuyến bay của VNA.
- 3) Những người không đồng ý kiểm thể hành khách và hành lý mang theo, sẽ không được phép vào khu vực hạn chế và lên tàu bay. Những người này cần được người có trách nhiệm hướng dẫn và yêu cầu họ nên chấp nhận thủ tục kiểm tra soi chiếu nếu, không họ sẽ bị từ chối vận chuyển.
- 4) Trưởng đại diện của VNA tại các sân bay phải đảm bảo rằng quy trình soi chiếu tại sân bay theo đúng quy định: hành khách đã kiểm tra soi chiếu sẽ không được tiếp xúc với hành lý cho đến khi quy trình soi chiếu hành khách và hành lý đã hoàn tất. Những người và hành lý của họ đã qua kiểm tra soi chiếu không được tiếp xúc với người và hành lý chưa qua kiểm tra soi chiếu. Bất kỳ sự tiếp xúc nào như vậy xảy ra đều được chỉ định kiểm tra soi chiếu lại.

3.2.3.2. Khu vực cách ly:

- 1) Khu cách ly là khu vực kiểm soát an ninh được thiết lập bên trong nhà ga của một sân bay, mà việc ra vào khu vực đó được giám sát một cách nghiêm ngặt và chỉ dành cho hành khách đã qua kiểm tra soi chiếu, việc loại bỏ vũ khí hay thiết bị phá hoại khỏi hành khách và phi hành đoàn cùng hành lý của họ lần cuối cùng trước khi họ lên tàu bay có tính tiên quyết.

- 2) Trước mỗi ngày sử dụng khu vực cách ly cần được kiểm tra. Duy trì an ninh khu vực cách ly được thực hiện thông qua việc giám sát an ninh nhằm loại bỏ những vật cấm hay vũ khí lén đưa vào trong thời gian đóng cửa nhà ga và đang khai thác.
- 3) Trong khu vực cách ly phải đảm bảo chắc chắn rằng những người đã qua kiểm tra soi chiếu an ninh không thể nhận được bất kỳ vật gì từ những người ngoài khu vực cách ly.
- 4) Bất kỳ người nào hay hành khách ra khỏi khu vực cách ly vì bất cứ lý do gì, khi họ quay trở lại khu vực cách ly đều phải kiểm tra soi chiếu lại.

3.2.3.3. Sử dụng máy Xquang.

Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải đảm bảo rằng:

- 1) Máy Xquang phải được sử dụng để kiểm tra soi chiếu hành khách, phi hành đoàn và nhân viên cùng hành lý của họ trước khi vào khu vực hạn chế và ra tàu bay của VNA. Việc sử dụng thiết bị Xquang phải được cơ quan có thẩm quyền chứng nhận là vô hại cho con người.
- 2) Nhân viên khai thác máy Xquang phải qua huấn luyện căn bản ban đầu và nâng cao bao gồm khai thác an toàn thiết bị Xquang và khả năng phát hiện vũ khí thông qua hình ảnh.
- 3) Bảng thông báo thích hợp phải được đặt trước các điểm kiểm tra soi chiếu để thông báo những yêu cầu đối với hành khách có nghĩa vụ khai báo việc mang vũ khí, súng ống và các vật phẩm nguy hiểm theo quy định, và bị từ chối vận chuyển bằng tàu bay nếu không kiểm tra soi chiếu.

3.2.3.4. Sử dụng thiết bị dò tìm kim loại cầm tay/ cổng từ.

Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải đảm bảo rằng:

- 1) Thiết bị dò tìm kim loại cầm tay/ cổng từ phải được sử dụng để phát hiện được vũ khí hay vật cấm. Cần có hệ thống thiết bị dò tìm kim loại cầm tay/ cổng từ dự phòng trong các trường hợp thiết bị đang khai thác bị hỏng hay bảo trì tùy thuộc vào từng sân bay.
- 2) Khai thác thiết bị cần phải thực hiện theo hai phương án sau:
 - a) Sử dụng thiết bị dò tìm kim loại dự phòng. Nếu không thiết lập được hệ thống dò tìm dự phòng thì phải tiến hành kiểm tra hành khách/ hành lý bằng tay trước khi lên tàu bay.
 - b) Khi thiết bị dò tìm kim loại bị hỏng phải thông báo cho giới chức có thẩm quyền một cách nhanh nhất.

3.2.3.5. Sử dụng thiết bị dò tìm chất nổ.

Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải đảm bảo rằng:

- 1) Thiết bị dò tìm chất nổ phải được sử dụng để phát hiện được chất nổ và cần có hệ thống thiết bị dò tìm chất nổ dự phòng trong các trường hợp thiết bị đang khai thác bị hỏng hay bảo trì tùy thuộc vào từng sân bay.
- 2) Khai thác thiết bị cần thực hiện theo hai phương án sau:
 - a) Sử dụng thiết bị dò tìm chất nổ dự phòng. Nếu không thiết lập được hệ thống dò tìm dự phòng thì phải tiến hành kiểm tra hành lý bằng tay trước khi lên tàu bay.
 - b) Khi thiết bị dò tìm chất nổ bị hỏng phải thông báo cho giới chức có thẩm quyền một cách nhanh nhất.
- 3) Nhân viên khai thác thiết bị dò tìm chất nổ phải được huấn luyện cơ bản ban đầu và nâng cao để khai thác và sử dụng thiết bị và nhận biết được chất nổ một cách có hiệu quả.

3.2.3.6. Hành khách ngồi xe lăn.

Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải đảm bảo rằng:

- 1) Hành khách ngồi xe lăn không thể sử dụng công từ để dò tìm kim loại nhưng phải sử dụng thiết bị dò tìm kim loại cầm tay và lục soát bằng tay với sự đồng ý của hành khách.
- 2) Hành khách phải được hỏi có sử dụng dây khoá kéo kim loại hay các thiết bị chỉnh hình bằng kim loại trong người hay không và những thứ này được xác định bằng cách kiểm tra bằng tay. Trước khi kiểm tra - soi chiếu tất cả vật phẩm cá nhân bằng kim loại, tiền xu trong người của hành khách phải được bỏ ra khỏi người và việc kiểm tra soi chiếu có thể được thực hiện riêng nếu xét thấy cần thiết.

3.2.3.7. Hành khách có đeo thiết bị điện tử trợ giúp sức khỏe.

Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải đảm bảo rằng:

- 1) Hành khách có đeo thiết bị điện tử không phải chịu kiểm tra soi chiếu bằng thiết bị dò tìm kim loại.
- 2) Những hành khách này phải được biết rằng họ phải chịu sự kiểm tra lục soát bằng tay và họ phải đưa ra các bằng chứng rằng họ đang phải sử dụng thiết bị điện tử trợ giúp sức khỏe.

3.2.4. Súng/ vũ khí

Súng và vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm khác có thể được sử dụng để tấn công, hành khách không được mang tàu bay, kể cả nhân viên phi hành đoàn trên bất cứ tàu bay của VNA. Ngoại trừ người được phép theo quy định của pháp luật. Thủ tục liên quan tới việc vận chuyển súng/ vũ khí phải tuân thủ các quy định trong tài liệu vận chuyển của VNA.

3.2.5. Hài cốt/ tro xương người:

- 1) Hài cốt/ tro xương người được vận chuyển với quy trình riêng biệt. Quan tài/ bình chứa hài cốt/ tro xương người phải qua soi chiếu Xquang. Nếu việc soi chiếu Xquang không thể thực hiện, quan tài/ bình chứa tro xương phải được lưu tại vị trí biệt lập trên 24 giờ và hành khách phải đưa ra chứng cứ tài liệu về hài cốt bên trong quan tài/ bình hài cốt/ xương tro là đúng sự thật, đúng pháp luật.

3.2.6. Hàng miễn thuế.

- 1) Hàng hoá miễn thuế mà hành khách mua trước khi kiểm tra soi chiếu an ninh thì hành khách và hàng hóa đó phải chịu kiểm tra soi chiếu trước khi ra tàu bay.
- 2) Hàng hoá miễn thuế đã mua và chuyển lên tàu bay cho hành khách không cần phải kiểm tra nếu hội đủ các điều kiện sau:
 - a) Việc vận chuyển hàng hoá lên tàu bay cho hành khách đã mua do nhân viên bán hàng đảm nhận và được phép của hải quan đã qua kiểm tra an ninh.
 - b) Hàng miễn thuế đã qua kiểm tra an ninh mà hành khách mua tại khu vực cách ly để lên tàu bay.

3.2.7. Suất ăn và các đồ cung ứng đưa lên tàu bay.

3.2.7.1. Chuẩn bị:

- 1) Tất cả suất ăn và đồ cung ứng đưa lên tàu bay phục vụ hành khách trong khi bay phải được chuẩn bị trước tại khu biệt lập và được kiểm tra trước khi đưa ra tàu bay.
- 2) Trong suốt thời gian chuẩn bị suất ăn và đồ cung ứng đưa lên tàu bay phải được kiểm tra và hộ tống duy trì an ninh cho đến khi lên được tàu bay.

3.2.7.2. Việc đưa lên tàu bay

- 1) Tất cả những vật phẩm nào không thuộc thành phần của suất ăn và đồ cung ứng sẽ không được đưa lên tàu bay.
- 2) Bất kỳ một vật phẩm nào khả nghi hay không thuộc thành phần của suất ăn và đồ cung ứng nào được tìm thấy phải báo ngay cho nhân viên an ninh có thẩm quyền của sân bay hay VNA. Không được sờ vào vật nghi vấn cho tới khi vật đó được dời đi, nhằm an toàn cho tàu bay và việc đưa suất ăn lên tàu bay.

3.2.8. Hàng hoá:

3.2.8.1. Đại lý gửi hàng:

- 1) Đại diện đại lý vận chuyển hàng hoá theo thoả thuận với VNA được thực hiện làm dịch vụ vận chuyển hàng hoá cho VNA phải cung cấp một

chương trình an ninh bao gồm các biện pháp và thủ tục an ninh ngăn ngừa chất nổ và những thiết bị nguy hiểm khác có thể được đưa lên tàu bay qua hàng hoá, thư tín, bưu kiện, bưu phẩm để thực hiện hành vi can thiệp bất hợp pháp.

- 2) Trường ban An toàn - An ninh của VNA phải đưa ra bản kết luận rằng đại lý hàng hoá đã thực hiện các yêu cầu an ninh phù hợp với tiêu chuẩn của VNA và sân bay sở tại và được Trường đại diện tại sân bay chấp nhận dựa trên một chương trình an ninh thích hợp được Tổng Giám đốc của VNA chấp thuận và nhà chức trách hàng không phê chuẩn.
- 3) Chương trình an ninh của đại lý hàng hóa cần phải đưa ra các biện pháp và thủ tục an ninh được thiết lập sau:
 - a) Những quy định an ninh tối thiểu cho việc đóng gói, lưu trữ vận chuyển và giao nhận hàng hoá trước khi đưa ra tàu bay.
 - b) Những thủ tục tối thiểu về việc nhận dạng người gửi và chi tiết của họ phải được ghi vào sổ.
 - c) Những quy trình tối thiểu về việc lưu giữ và bảo vệ trong phạm vi của đại lý cho tới khi giao cho nhà vận chuyển.
 - d) Những tiêu chuẩn về việc huấn luyện và cập nhật kiến thức đối với nhân viên đại lý bao gồm: kiểm tra soi chiếu, lưu giữ, bảo vệ và giao nhận hàng hoá.
- 4) Hàng năm đại lý vận chuyển phải tổ chức huấn luyện định kỳ về kiến thức an ninh cho nhân viên của mình và đảm bảo rằng họ có đủ khả năng đáp ứng được chương trình an ninh, và loại bỏ những người không đủ năng lực.

3.2.8.2. Xác nhận người gửi/ nội dung hàng hoá.

- 1) Việc xác nhận người gửi/ nội dung hàng hóa được coi là đầy đủ đối với người gửi hàng hoá khi họ thực hiện xong thủ tục không vận đơn thích hợp và thủ tục an ninh. Khi có người gửi hàng hoá không rõ địa chỉ, việc xác minh làm rõ phải được thực hiện, kết quả xác minh phải được xác nhận của giám đốc đại lý thì không vận đơn này mới có hiệu lực. Khi không thực hiện được việc xác minh như vậy, hàng hoá gửi phải được soi chiếu một cách kỹ lưỡng mới được chấp nhận.
- 2) Nếu có bất kỳ một lý do để tin rằng nội dung của hàng hoá gửi còn nghi ngờ thì hàng hoá đó phải được soi chiếu làm sáng tỏ nghi vấn thì hàng hoá đó mới được chấp nhận.

3.2.8.3. Chuyển giao hàng hóa trong nội bộ VNA.

- 1) Hàng hoá trong nội bộ của VNA thường được đưa lên tàu bay không cũng cần phải kiểm tra soi chiếu đúng quy trình an ninh.

3.2.8.4. Chuyển giao hàng hoá giữa VNA với các công ty hàng không khác.

- 1) Hàng hoá chuyển giao giữa các công ty được chất xếp lên tàu bay của VNA phải theo thủ tục kiểm tra soi chiếu an ninh.
- 2) Hàng hóa xuất xứ từ những người không rõ địa chỉ tại những sân bay có đe dọa cấp 2 (hạng vàng) và tất cả những hàng hoá sẽ chuyển giao giữa các công ty hàng không tại sân bay có đe dọa cấp 3 (hạng đỏ) sẽ phải qua kiểm tra soi chiếu và lưu giữ tại sân bay ít nhất 24 giờ trước khi xếp lên tàu bay. Thời gian lưu giữ hàng hoá bắt đầu ngay sau khi kiểm tra soi chiếu và tiếp nhận lưu giữ tại một khu vực an toàn có sự kiểm soát theo tiêu chuẩn an ninh.

3.2.8.5. Hàng hoá nổi chuyển.

Hàng hoá nổi chuyển lên tàu bay của VNA phải chịu kiểm tra soi chiếu an ninh theo những tiêu chuẩn an ninh của VNA tại sân bay tiếp nhận khi nổi chuyển.

3.2.8.6. Hàng hoá và chất xếp.

- 1) Sân bay phải đảm bảo rằng tất cả các hàng hoá đưa lên tàu bay đều được kiểm tra soi chiếu loại bỏ mọi nghi vấn.
- 2) Tất cả các thùng chứa, mâm hàng phải được kiểm tra và chắc chắn rằng không có bất kỳ đồ vật nào nghi vấn trước khi sử dụng.
- 3) Bất kỳ hàng hóa nào bị xáo trộn hoặc bị thay thế đều không được phép vận chuyển lên tàu bay trừ khi đã được kiểm tra soi chiếu lại.

3.2.8.7. Nhân sự tại khu vực hàng hoá.

- 1) Tất cả nhân viên trong khu vực hàng hoá phải đeo thẻ nhận dạng của sân bay còn hiệu lực. Nhân viên trong khu vực này phải có trách nhiệm ngăn chặn những người không có trách nhiệm đến gần khu hàng hoá và báo cáo ngay cho nhân viên an ninh. Bất kỳ người nào khác mà được phép vào khu vực hàng hoá đều phải có người hộ tống bởi nhân viên an ninh.
- 2) Phải đảm bảo rằng tất cả các cửa kho hàng phải được khoá khi không sử dụng và các cửa ra vào được thiết lập ở mức ít nhất và được mở do đòi hỏi của cung ứng hàng hoá nhằm ngăn cản những người trong khu vực này ra vào.

3.2.8.8. Hàng hóa xử lý không kỹ và hành lý không đi theo người.

- 1) Phải sắp xếp một khu vực an toàn dành cho việc lưu giữ hành hoá xử lý không kỹ, khai thác sai hay không xác nhận được chủ nhân hoặc hành lý không đi theo người cho tới khi hành lý đó được xử lý rõ ràng theo đúng phương thức của VNA.

3.2.9. Chở người bị trục xuất hay can phạm.

3.2.9.1. Trách nhiệm

- 1) Một quốc gia có quyền trục xuất một công dân nước khác khi họ vi phạm pháp luật. Quốc gia đó có thể di lý hành khách trục xuất bằng đường hàng không. Theo thông lệ quốc tế các hãng hàng không cần xác định trách nhiệm hợp tác về việc chuyên chở những hành khách bị trục xuất.
- 2) Người bị trục xuất hay can phạm có thể được chuyên chở bởi tàu bay của VNA. Trong trường hợp đặc biệt VNA có thể yêu cầu quốc gia trục xuất bố trí người áp giải người bị trục xuất hay can phạm.
- 3) Người bị trục xuất hay can phạm và người áp giải phải thực hiện thủ tục đặt chỗ như hành khách thông thường và thủ các thủ tục đặc biệt của VNA và nhà chức trách Việt Nam.

3.2.9.2. Tổng quát

- 1) Người bị trục xuất hay can phạm là người đã vào một quốc gia một cách hợp pháp hay bất hợp pháp bị giới chức có thẩm quyền trục xuất khỏi đất nước đó. Người bị trục xuất hay can phạm gồm:
 - a) Những người phạm tội hình sự hay bị bắt và trao trả vì phạm tội hình sự.
 - b) Những người nhập cư bất hợp pháp hay bị cấm nhập cư.
 - c) Người có hành vi chống lại nền an ninh một quốc gia.
- 2) Việc xem xét các biện pháp an ninh đặc biệt cần thiết phải được thực hiện cho việc chuyên chở người bị trục xuất hay can phạm và phải có ý kiến của Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA

3.2.9.3. Chuyên chở người bị trục xuất hay can phạm

- 1) Trước khi chấp nhận chuyên chở người bị trục xuất hay can phạm trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải thông báo bằng văn bản hay telex cho trưởng ban An toàn - An ninh hay đại diện của VNA. Những người bị trục xuất hay can phạm chỉ có thể đưa lên tàu bay khi nhận được lệnh của Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA.
- 2) Trưởng đại diện của VNA tại sân bay phải cung cấp những thông tin tới các Trưởng đại diện của VNA tại sân bay dọc theo đường bay và trưởng đại diện của VNA tại sân bay đến những thông tin chi tiết về nhân thân hành khách bị trục xuất gồm:
 - a. Họ và tên người bị trục xuất hay can phạm.
 - b. Ngày tháng năm sinh / giới tính người bị trục xuất hay can phạm
 - c. Số hộ chiếu, ngày cấp.
 - d. Quốc gia cấp hộ chiếu và quốc tịch.

- e. Những quốc gia đã đi qua có thị thực trên giấy thông hành.
 - f. Lý do bị trục xuất
 - g. Những đánh giá của giới chức an ninh về đối tượng bị trục xuất.
 - h. Hộ tống hay các biện pháp khác đối với người bị trục xuất hay can phạm.
 - i. Vị trí ngồi của người bị trục xuất hay can phạm.
- 3) Một tàu bay của VNA chỉ nên chở 1 hành khách bị trục xuất nếu họ có thái độ không hợp tác.
 - 4) Cơ trưởng có quyền từ chối hành khách bị trục xuất nếu xét thấy có thể uy hiếp đến an toàn của chuyến bay.
 - 5) Việc chuyên chở người bị trục xuất hay can phạm có thể bị từ chối nếu Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA có căn cứ cho rằng nếu chấp nhận chuyên chở có thể làm tổn hại đến tàu bay và hành khách
- 3.2.9.4. Việc lên tàu bay và bố trí chỗ ngồi cho người bị trục xuất hay can phạm.
- 1) Người bị trục xuất hay can phạm phải lên tàu bay trước hành khách và là người xuống tàu bay cuối cùng.
 - 2) Người bị trục xuất hay can phạm phải được bố trí ngồi ở ghế đuôi tàu bay, cách xa hàng ghế hành khách bình thường hay lối thoát hiểm.
 - 3) Thành viên phi hành đoàn chịu trách nhiệm giám sát chặt chẽ và không phục vụ đồ uống có cồn cho hành khách là người bị trục xuất và người áp giải.
- 3.2.9.5. Việc thông báo
- 1) Trưởng đại diện tại sân bay phải thông báo cho cơ trưởng và phi hành đoàn về chuyên chở người bị trục xuất hay can phạm trên tàu bay của VNA.
 - 2) Trưởng đại diện tại sân bay phải thông báo cho cơ quan xuất nhập cảnh địa phương hay giới chức có thẩm quyền tương ứng tại sân bay khởi hành và sân bay đến theo đúng quy định của pháp luật địa phương.
- 3.2.9.6. Việc quản lý.
- 1) Nhân viên phi hành đoàn lưu giữ hồ sơ gồm giấy thông hành cùng với bản sao thông báo trục xuất người bị trục xuất hay can phạm trong tủ an ninh được khoá cẩn thận.
 - 2) Khi kết thúc hành trình, phi hành đoàn phải tiến hành thủ tục bàn giao người bị trục xuất hay can phạm cho nhân viên đại diện mặt đất. Người bị trục xuất hay can phạm phải được lưu giữ trên tàu bay cho đến khi nhân

viên đại diện mặt đất đại diện và nhân viên an ninh lên hộ tổng xuống tàu bay.

- 3) Nhân viên đại diện mặt đất tiến hành nhận toàn bộ hồ sơ của người bị trục xuất hay can phạm từ nhân viên phi hành đoàn và hộ tổng người bị trục xuất hay can phạm theo sự chấp thuận của cơ quan nhập cảnh.

3.2.9.7. Việc yêu cầu hộ tổng

- 1) Một người bị xem là nguy hiểm sẽ không được chuyên chở trừ khi người đó được hai hay nhiều người hộ tổng trong suốt thời gian bay.
- 2) Nhân viên hộ tổng phải có trách nhiệm giới thiệu về bản thân với cơ trưởng và thành viên phi hành đoàn. Nhân viên hộ tổng phải xác nhận với tổ lái rằng họ sẽ không có hành động gì khi tàu bay bị không tặc trừ khi được cơ trưởng yêu cầu.
- 3) Nhân viên hộ tổng và người bị trục xuất hay can phạm phải lên tàu bay trước hành khách và xuống tàu bay sau khi hành khách đã rời khỏi tàu bay.
- 4) Nhân viên hộ tổng và người bị trục xuất phải được chỉ định chỗ ngồi ở phía đuôi trên tàu bay. Phải đảm bảo rằng người bị trục xuất hay can phạm không có bất kỳ vật nguy hiểm gì trong người cũng như không có cơ hội tiếp cận những vật nguy hiểm có thể dùng để tấn công trong suốt chuyến bay.
- 5) Không có bất kỳ trường nào người bị trục xuất hay can phạm được xếp chỗ ngồi gần cửa hay cửa thoát hiểm và không bao giờ được rời vị trí khi không có người đi kèm.
- 6) Phải có ít nhất một người hộ tổng ngồi giữa lối đi và người bị hộ tổng.
- 7) Người bị trục xuất hay can phạm phải được người hộ tổng canh giữ và đi kèm khi người này đi vệ sinh.
- 8) Nhân viên hộ tổng có toàn quyền cho phép phục vụ thức ăn cho người bị trục xuất hay can phạm. Những dụng cụ bằng kim loại không được sử dụng, không phục vụ đồ uống có cồn cho người hộ tổng và người bị trục xuất hay can phạm trong suốt chuyến bay. Người hộ tổng và người bị trục xuất hay can phạm được phục vụ suất ăn và đồ uống khác nhau trong suốt chuyến bay.

3.2.10. Chở người không được chấp nhận nhập cảnh.

3.2.10.1. Trách nhiệm

- 1) Theo thông lệ vận chuyển quốc tế, hãng hàng không đã chuyên chở hành khách không được chấp nhận nhập cảnh có trách nhiệm và nghĩa vụ chở hành khách này về nơi xuất phát.

- 2) Hành khách bị từ chối nhập cảnh được vận chuyển bằng tàu bay của VNA sẽ được tiếp tục chuyển chở quay lại sân bay khởi hành.
- 3) Trường hợp đặc biệt, Cơ trưởng có thể từ chối vận chuyển hay yêu cầu có sự hỗ trợ hộ tống nếu hành khách này có thể uy hiếp an toàn đến chuyến bay.
- 4) Nếu người bị từ chối nhập cảnh có hành vi đe dọa uy hiếp an toàn tàu bay hay chống đối, cơ trưởng áp dụng phương thức vận chuyển như người bị trục xuất hay can phạm.

3.2.10.2. Tổng quát

- 1) Một hành khách không được chấp nhận nhập cảnh là người bị giới chức có thẩm quyền của một quốc gia không cho phép hành khách đó nhập cảnh vào quốc gia này. Vì những lý do sau:
 - a. Những người có giấy tờ thông hành không đúng quy định.
 - b. Những người hoạt động chính trị cực đoan bị mọi người lên án.
 - c. Những người không có đủ điều kiện sinh sống.
 - d. Những người tìm chốn nương thân hay tị nạn.
- 2) Đối với hành khách không được chấp nhận, ngoài biện pháp an ninh dự phòng được thực hiện thì cần thông báo cho cơ trưởng và phi hành đoàn, trưởng đại diện và giới chức có thẩm quyền tại sân bay hạ cánh tiếp nhận khi tàu bay đến.

3.2.10.3. Thông báo

- 1) Trưởng đại diện tại sân bay phải thiết lập và bản thông báo về hành khách không được chấp nhận nhập cảnh cho cơ trưởng và phi hành đoàn của chuyến bay.

3.2.10.4. Quản lý

- 1) Nhân viên phi hành đoàn tiếp nhận và lưu giữ giấy thông hành, bản sao thông báo hành khách không được chấp nhận nhập cảnh và lưu giữ trong tủ an ninh.
- 2) Tại sân bay đến, phi hành đoàn có trách nhiệm xác nhận và bàn giao hành khách không được chấp nhận nhập cảnh cho nhân viên đại diện mặt đất. Hành khách không được chấp nhận phải ở trên tàu bay cho tới khi hành khách xuống hết và được nhân viên đại diện mặt đất lên hộ tống ra khỏi tàu bay.
- 3) Nhân viên đại diện mặt đất thu hồi giấy thông hành và thông báo hành khách không được chấp nhận của cơ quan xuất nhập cảnh.

3.2.11. Thư tín và bưu kiện bưu phẩm chuyển phát nhanh

3.2.11.1. Chấp nhận

- 1) Việc chở thư tín, bưu kiện, bưu phẩm chuyển phát nhanh khi chấp nhận các biện pháp kiểm tra soi chiếu an ninh.
- 2) Trong trường hợp chuyển bay có nguy cơ đe dọa cao hay các biện pháp soi chiếu và kiểm tra an ninh không được đảm bảo thì cần lưu giữ lại ít nhất 24 giờ trước khi đưa lên tàu bay VNA.

3.2.11.2. Quản lý

- 1) Thư tín, bưu kiện, bưu phẩm chuyển phát nhanh được quản lý như hàng hoá và kiểm tra an ninh theo quy định của VNA.

3.2.11.3. Chuyển lên tàu bay

- 1) Thư tín, bưu phẩm, bưu kiện được phép chuyển lên tàu bay như hàng hóa khi đã thực hiện mọi biện pháp kiểm tra an ninh theo quy định.
- 2) Phải có sự chấp nhận trước của Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA về việc cung cấp những thiết bị đặc biệt để vận chuyển thư tín chuyển phát nhanh bằng đường hàng không.

3.2.12. Nhân viên ngoại giao và túi thư ngoại giao

3.2.12.1. Kiểm tra soi chiếu nhân viên ngoại giao

- 1) Nhân viên ngoại giao và hành lý mang theo của họ phải được soi chiếu như các hành khách thông thường.

3.2.12.2. Túi thư ngoại giao

- 1) Túi thư ngoại giao cùng người và hành lý mang theo được yêu cầu thực hiện phương thức kiểm tra soi chiếu trước khi đưa lên tàu bay.
- 2) Túi thư ngoại giao đã được niêm phong cùng với giấy chứng nhận có hiệu lực của cơ quan có thẩm quyền được miễn kiểm tra an ninh.
- 3) Khi có bất kỳ nghi ngờ nào về giấy chứng nhận hay niêm phong phải tiến hành xác minh ngay tính hiệu lực của giấy này thông qua cơ quan sứ quán hay lãnh sự của quốc gia liên quan trước khi đưa lên tàu bay.
- 4) Hành lý cá nhân của nhân viên ngoại giao phải bị kiểm tra soi chiếu, nếu yêu cầu kiểm tra bị từ chối thì hành lý đó không được đưa lên tàu bay.

3.2.13. Súng/ vũ khí/ đồ vật bị hạn chế.

3.2.13.1. Chuyên chở.

- 1) Súng gồm: súng bắn hiệu, súng hơi, súng hoá tiễn, vũ khí gồm các loại chất nổ hay những vật có thể được sử dụng để tấn công sẽ không được đưa lên tàu bay ngoại trừ súng mang theo chế độ bảo vệ khách chuyên cơ theo quy định, với sự chấp thuận của Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA.

- 2) Trưởng ban An toàn - An ninh có thể cho phép chuyên chở vũ khí theo quy định của VNA và theo đúng quy định của pháp luật và sân bay nước sở tại.
- 3) Đạn được sử dụng vì mục đích thể thao có thể được chuyên chở theo hành lý ký gửi không quá 5 kg cho mỗi hành khách.
- 4) Súng/ vũ khí/ đồ vật bị hạn chế được thực hiện chuyên chở bằng tàu bay của VNA phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định vận chuyển hàng hoá nguy hiểm của IATA. Súng/ vũ khí/ đồ vật bị hạn chế chỉ được phép chất xếp trong buồng hàng hoá.

3.2.13.2. Thủ tục mang súng lên tàu bay của VNA nhằm bảo vệ khách chuyên cơ/ mục tiêu đặc biệt.

- 1) Tàu bay của VNA chở những hành khách được phép mang vũ khí nhằm bảo vệ khách chuyên cơ/ những mục tiêu đặc biệt khi được Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA chấp nhận cho từng trường hợp riêng biệt.
- 2) Trưởng ban An toàn - An ninh thông báo cho Trưởng ban Điều hành bay trường hợp hành khách được phép mang súng trên chuyến bay. Trưởng đại diện tại sân bay thông báo cho giới chức sân bay liên quan cho phép mang vũ khí lên tàu bay.
- 3) Trách nhiệm của trưởng đoàn khách chuyên cơ thông báo cho kiểm soát viên không lưu và Trưởng đại diện tại sân bay trước khi tàu bay khởi hành.
- 4) Trưởng đoàn khách chuyên cơ phải cung cấp tên, số giấy thông hành, vị trí ngồi và loại súng của những người mang súng trên tàu bay.
- 5) Đại diện của VNA tiến hành duyệt lại giấy chứng nhận cá nhân được phép mang súng lên tàu bay bao gồm: ảnh, chữ ký của người mang súng và giới chức có thẩm quyền cấp giấy chứng nhận. Cơ trưởng được thông báo về vị trí ngồi của hành khách được phép mang súng lên tàu bay.
- 6) Phi hành đoàn có trách nhiệm thông báo cho những người được phép mang súng lên tàu bay về nhận diện, vị trí ngồi của những hành khách này.

3.2.13.3. Thủ tục chuyên chở súng/ vũ khí/ vật phẩm nguy hiểm là loại hàng hoá đặc biệt được xếp xếp riêng

- 1) Tiếp nhận.
 - a. Vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm khác được tiếp nhận từ hành khách khi làm thủ tục hay tại điểm kiểm tra an ninh được bỏ vào túi thư an toàn và đưa vào tủ an ninh được khoá cẩn thận trên tàu bay.
 - b. Thẻ hành lý gồm hai phần, một phần đính vào hành lý ký gửi được xác định phần còn lại giao cho hành khách.

- c. Số chuyến bay, tên hành khách được ghi rõ ràng trên thẻ đính vào hành lý và túi thư an toàn đựng hành lý này.
- 2) Quản lý
- a. Dạn phải được tháo rời khỏi súng để vô hiệu hoá súng trước khi chấp nhận. Tất cả các quy định của chính quyền địa phương về súng/ vũ khí phải được tuân thủ một cách triệt để khi khởi hành và sân bay hạ cánh.
 - b. Tại các sân bay, Trưởng đại diện tại sân bay hay người được chỉ định chịu trách nhiệm về việc quản lý vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm.
- 3) Thông báo
- a. Một thông báo phải được gửi cho giám đốc các sân bay đi, đến liên quan đến súng hay vật phẩm nguy hiểm theo hành trình.
 - b. Cơ trưởng phải được thông báo và một phiếu ghi chú được đính kèm theo danh sách hàng hoá/ hành lý. Nội dung ghi chú phải mô tả được loại hàng hoá và vị trí đặt nó trên tàu bay.
- 4) Lưu giữ
- a. Vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm khi đưa lên tàu bay phải được lưu giữ ở những vị trí theo quy định trên tàu bay phù hợp với quy định của hiệp hội vận chuyển HKDD quốc tế, tùy theo từng loại tàu bay có danh mục riêng.
 - b. Không được nhận số lượng lớn vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm như chất nổ ở vị trí quy định chứa vật nguy hiểm. Trong trường hợp này một vị trí khác sẽ được xem xét.
 - c. Mỗi tàu bay có phiếu vận chuyển đặc biệt để đăng ký vận chuyển vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm. Mỗi sân bay có một phiếu vận chuyển vũ khí hay vật phẩm nguy hiểm được ghi chép đầy đủ nội dung cần thiết và được bỏ trong tủ an toàn.
 - d. Chìa khóa tủ an toàn trên tàu bay do cơ trưởng hay người được uỷ quyền cất giữ.
- 5) Sử dụng tủ an toàn trong tàu bay.
- a. Tủ an toàn được khoá để bảo quản đồ vật nguy hiểm không được phép mang theo trong hành lý xách tay của hành khách. Ví dụ: vũ khí hợp pháp, vật phẩm nguy hiểm, các đồ vật thông dụng khác như kéo, dao rọc giấy, pin khô ... những vật như vậy phải được đóng gói trong bao thư và hành khách phải ghi đầu đủ những chi tiết những vật trong đó.
- 6) Bàn giao vật phẩm nguy hiểm

- a. Đại diện của VNA tại sân bay hay người được chỉ định thực hiện việc bàn giao vật phẩm nguy hiểm cho hành khách trên cơ sở đối chiếu chứng từ vận chuyển với thẻ hành lý.
- b. Đối với súng, đại diện của VNA tại sân bay hay người được chỉ định phải tuân theo những quy định của quốc gia nơi mà súng được bàn giao, đối với một vài sân bay thì súng được bàn giao cho hải quan và hành khách sẽ tiếp nhận lại từ nhân viên hải quan thẩm quyền tùy thuộc vào pháp luật của quốc gia sở tại.

3.2.13.4. Những vật bị tịch thu vì lý do an ninh.

- 1) Nếu súng, vũ khí hay chất nổ, vật gây nổ hay bất kỳ vật phẩm nguy hiểm nào xác định được phát hiện tại điểm kiểm tra soi chiếu, thì nhân viên đại diện của VNA tại sân bay có trách nhiệm thông báo tới cơ trưởng của tàu bay.
- 2) Vật phẩm nguy hiểm được xác định là an toàn theo quy định vận chuyển của IATA và pháp luật địa phương thì được phép làm thủ tục vận chuyển theo quy định của VNA.
- 3) Quy định về việc chuyên chở hàng hoá nguy hiểm của IATA, không được phép vận chuyển những hành lý như: bình khí độc, khí cay, khí gây cháy trên khoang khách hay buồng lái.

3.2.14. Hành lý phải chú ý

3.2.14.1. Hành lý phải kiểm tra

- 1) Tất cả hành khách khi làm thủ tục phải xác định được hành lý của mình.
- 2) Không một hành lý nào được chấp nhận vận chuyển nếu tên của hành khách, số hiệu chuyến bay không được ghi một cách rõ ràng trên thẻ hành lý của hành khách.
- 3) Hành lý chấp nhận vận chuyển phải được kiểm tra soi chiếu và được dây đai niêm phong còn nguyên vẹn.
- 4) Hành khách khi làm thủ tục phải trả lời các câu hỏi của nhân viên làm thủ tục nhằm xác định những vật chứa đựng trong hành lý và hành lý do chính họ đóng gói như:
 - a. Ai đã đóng gói hành lý của ông bà?
 - b. Có ai gửi ông (bà) đồ vật gì không?
 - c. Ai trông coi hành lý cho ông (bà) tại sân bay?
 - d. Ông (bà) đã ghi đầy đủ chi tiết trên thẻ hành lý chưa?

3.2.14.2. Hành lý chuyển từ hãng hàng không khác lên tàu bay của VNA.

- 1) Hành lý được chấp nhận chuyên chở từ hãng hàng không khác khi tên của hành khách được ghi một cách rõ ràng trên thẻ và được đeo theo hành lý theo quy định của VNA và qua kiểm tra soi chiếu.
- 2) Hành lý có nghi vấn từ hãng hàng không khác được chấp nhận vận chuyển phải được lưu giữ trong khu vực đảm bảo an ninh dưới sự giám sát của an ninh sân bay theo tiêu chuẩn của VNA.

3.2.14.3. Hành lý chuyển giao giữa các tàu bay của VNA.

- 1) Hành lý được chuyển giao từ tàu bay này sang tàu bay khác của VNA được xem như hành lý đã qua thủ tục an ninh và được chấp nhận vận chuyển.
- 2) Hành lý nghi vấn phải được soi chiếu hoặc lưu giữ trong khu vực đảm bảo an ninh dưới sự giám sát của an ninh sân bay theo tiêu chuẩn của VNA.

3.2.14.4. Hành lý khi tàu bay phải hạ cánh xuống sân bay dự bị

- 1) Hành lý khi tàu bay phải hạ cánh xuống sân bay dự bị được coi như hành lý đã qua thủ tục được chấp nhận vận chuyển, nếu trường hợp hành khách bỏ chuyến thì hành lý của họ được xem như hành lý không đi theo người.

3.2.14.5. Hành lý của hành khách đi du lịch theo nhóm.

- 1) Hành lý của hành khách du lịch theo nhóm có thể được chấp nhận nếu từng hành khách xác định chính xác hành lý của họ và trong hành lý đó không có những đồ vật mang theo không thuộc sở hữu của họ.
- 2) Tên hành khách phải được ghi rõ ràng bên ngoài hành lý của từng người.
- 3) Hành lý của hành khách phải được kiểm tra soi chiếu và có dây đai và vẫn còn niêm phong mới được chấp nhận.

3.2.14.6. Hành lý không theo người.

- 1) Hành lý không theo người được uỷ thác gửi như hàng hoá phải trải qua quy trình kiểm tra an ninh như hàng hóa của người gửi không xác định rõ địa chỉ.

3.2.14.7. Hành lý của hành khách chuyên cơ.

- 1) Hành lý của hành khách chuyên cơ phải qua kiểm tra soi chiếu an ninh và việc kiểm tra soi chiếu được thực hiện bởi giới chức có thẩm quyền tại một vị trí riêng biệt không phải nơi dành cho hành khách thông thường.
- 2) Hành lý sau khi kiểm tra soi chiếu được hộ tống trong khu vực cách ly và ra tàu bay.

3.2.15. Hành khách không lên tàu bay và hành lý khả nghi.

3.2.15.1. Hành lý không đưa lên tàu bay.

- 1) Hành lý của bất kỳ hành khách nào sau khi hoàn tất thủ tục vận chuyển nhưng không lên tàu bay hoặc người đó xuống tàu bay vì bất kỳ lý do gì trước khi tàu bay khởi hành, hành lý đó sẽ không được vận chuyển bằng tàu bay của VNA.
- 2) Tại sân bay, cơ trưởng có toàn quyền quyết định giải quyết hành lý trong những trường hợp đặc biệt sau đây:
 - a. Hành khách chết trước khi khởi hành.
 - b. Hãng hàng không từ chối vận chuyển do không có chỗ hoặc trọng tải chuyên chở bị hạn chế.
 - c. Tàu bay hạ cánh xuống sân bay không theo kế hoạch, hành khách xin xuống không tiếp tục hành trình.
 - d. Hãng hàng không cho hành lý của hành khách xuống sân bay dự bị.
- 3) Hành lý của hành khách không lên tàu bay có thể được chấp nhận vận chuyển nếu hành lý đó trải qua kiểm tra an ninh bổ sung nhằm xác định rằng hành lý đó an toàn khi hành khách đã không lên tàu bay.

3.2.15.2. Hành lý khả nghi

- 1) Hành lý được xem là khả nghi vì bất kỳ lý do gì, hay hành khách bỏ quên trên tàu bay, hành lý đó phải được giải quyết thận trọng theo những chỉ dẫn sau đây:
 - a. Theo quy định, hành lý đó phải thông báo cho giới chức có thẩm quyền tại sân bay để xử lý.
 - b. Không được gây nguy hiểm cho cá nhân do việc cố tình mở hay chuyển dịch hành lý khả nghi và nếu tình huống bắt buộc cần phải được giải quyết ngay thì phải xem xét đến việc sơ tán khỏi khu vực nguy hiểm.
 - c. Phi hành đoàn phải xác định chủ sở hữu của hành lý và nếu cần có thể yêu cầu hành khách xuống khỏi tàu bay.
- 2) Nếu không xác định được chủ sở hữu của hành lý thì không được mở hành lý kiểm tra và hành lý đó phải được chuyển giao cho giới chức an ninh có thẩm quyền tiến hành kiểm tra bằng cách:
 - a. Soi chiếu bằng máy Xquang
 - b. Sử dụng chó nghiệp vụ tìm chất nổ.
 - c. Sử dụng chuyên gia bom – mìn.
- 3) Nếu trên tàu bay có hành lý không có chủ thì Cơ trưởng của chuyến bay phải thông báo đầy đủ mọi tình hình đang được tiến hành trên tàu bay của

VNA cho giới chức có thẩm quyền tại sân bay rõ và thực hiện theo phương thức khẩn nguy sân bay.

3.2.16. Túi thư bưu điện

3.2.16.1. Điều kiện vận chuyển túi thư bưu điện

- 1) Tất cả túi thư bưu điện phải được kiểm tra soi chiếu, trước khi đưa lên tàu bay phải xem xét tính nguyên vẹn của niêm phong và tình trạng của túi đựng.
- 2) Không được đưa lên tàu bay bất kỳ túi thư nào bị rách, cắt, xé hay niêm phong không còn nguyên vẹn. Những túi như vậy phải được trả lại cho giới chức bưu điện đóng gói lại. Nếu việc này không thể thực hiện được thì phải tiến hành kiểm tra soi chiếu bằng Xquang và niêm phong lại trước khi đưa lên tàu bay.
- 3) Túi thư từ hãng hàng không khác có thể được chuyển lên tàu bay của VNA nếu niêm phong còn nguyên vẹn, không có bất kỳ dấu hiệu nghi vấn nào đối với túi thư và đã kiểm tra an ninh trước khi đưa lên tàu bay của VNA.
- 4) Khi túi thư của hãng hàng không khác chuyển đến có nghi ngờ, các biện pháp an ninh bổ sung được áp dụng.

3.2.16.2. Trách nhiệm đảm bảo an toàn túi thư bưu điện

- 1) Giới chức có thẩm quyền bưu điện chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn cho túi thư cho tới khi chuyển giao cho nhân viên hàng hoá của VNA có thẩm quyền tiếp nhận sau khi đã qua kiểm tra soi chiếu.
- 2) Trưởng đại diện của VNA tại sân bay có trách nhiệm đảm bảo an toàn cho túi thư từ lúc tiếp nhận cho tới khi chuyển ra tàu bay của VNA.

3.2.17. Túi thư nội bộ

- 1) Túi thư nội bộ cũng phải được niêm phong, nếu bị rách hay bị cắt sẽ không được sử dụng để đựng thư để vận chuyển.
- 2) Trước khi đưa túi thư lên tàu bay, mọi túi thư phải được kiểm tra tính nguyên vẹn của niêm phong và tình trạng của túi thư. Bất kỳ túi thư nào bị rách, cắt hay tính nguyên vẹn không được đảm bảo sẽ không được chuyên chở. Những túi thư như thế phải được kiểm tra, nhân viên văn thư tiến hành đóng gói và niêm phong lại mới được đưa lên tàu bay.
- 3) Túi thư nội bộ phải qua kiểm tra an ninh trước khi đưa lên tàu bay của VNA không có ngoại lệ.

3.3. An ninh trong khi bay

3.3.1. Khái quát an ninh trong khi bay.

- 1) An ninh đối với một chuyến bay cần được thực hiện một cách đồng bộ ngay từ khi tàu bay khai thác tại mặt đất và khi tàu bay đang bay. Vì vậy công tác an ninh cho chuyến bay cần thực hiện trong tất cả các khâu khai thác liên quan đến tàu bay.
- 2) An ninh cho tàu bay tại mặt đất được thực hiện bởi các bộ phận mặt đất như phần trên đã trình bày. Trong phần này an ninh cho tàu bay mà đối tượng triển khai là thành viên phi hành đoàn, người thực hiện công tác an ninh phòng ngừa trong công đoạn cuối trước khi tàu bay thực hiện chuyên chở hành khách từ sân bay khởi hành đến sân bay đến (tàu bay đang bay).
- 3) Theo nguyên tắc bảo vệ tàu bay thì an ninh tàu bay cần được đảm bảo 24/24 bởi nhiều lực lượng có sự đan xen nhiệm vụ duy trì an ninh cho tàu bay. Việc phân chia các quy trình đảm bảo an ninh cho tàu bay theo từng đối tượng làm việc liên quan đến tàu bay là cần thiết.
- 4) Phi hành đoàn triển khai công tác an ninh đối với một tàu bay được thực hiện từ khi phi hành đoàn xác định được chuyến bay cụ thể theo lịch hay bất thường cho tới thời điểm phi hành đoàn hoàn tất và bàn giao nhiệm vụ chuyến bay đó.
- 5) Để đảm bảo an ninh đối với chuyến bay, phi hành đoàn triển khai thực hiện các biện pháp an ninh cụ thể như sau:
 - a. An ninh phi hành đoàn.
 - b. Kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay khi chưa xếp tải.
 - c. Kiểm tra đồ cung ứng và suất ăn đưa lên tàu bay.
 - d. Kiểm tra an ninh tàu bay khi đã tiếp nhận hành khách (đồng bộ hành khách và hành lý).
 - e. Kiểm tra an ninh tàu bay khi kết thúc chuyến bay.
 - f. Kiểm tra an ninh tàu bay khi hạ cách khẩn cấp xuống sân bay không đúng hành trình.
 - g. Giám sát an ninh trong khoang tàu bay.
 - h. An ninh buồng lái.
- 6) Theo quy định của quy chế Khai thác tàu bay vận tải thương mại (VAR-OPS 1) của Cục HKDD Việt Nam và Tài liệu hướng dẫn khai thác (FOM) của VNA, thành phần phi hành đoàn gồm tổ lái và tổ tiếp viên, nhân viên kỹ thuật tàu bay, số lượng thành viên phi hành đoàn phụ thuộc từng chủng loại tàu bay.

3.3.2. An ninh phi hành đoàn.

- 1) Phi hành đoàn là nhân viên của VNA, trách nhiệm phải thực hiện công tác an ninh hàng không một cách toàn diện và triển khai các biện pháp chuyên biệt cho tàu bay liên quan trực tiếp đến nhiệm vụ được giao.
- 2) An ninh phi hành đoàn được hiểu là quá trình phi hành đoàn tiến hành các biện pháp cần thiết nhằm duy trì an ninh cho phi hành đoàn và chuyến bay cụ thể.
- 3) Khi thực hiện nhiệm vụ bay, phi hành đoàn phải sử dụng đồng phục, phù hiệu theo đúng quy định và thẻ an ninh tại những khu vực theo quy định của nhà chức trách hàng không, của VNA. Không lạm dụng đồng phục, thẻ an ninh ra vào khu vực hạn chế sân bay khi không thực hiện nhiệm vụ. Thành viên phi hành đoàn mặc đồng phục sân bay khi họ làm nhiệm vụ, khi không thực hiện nhiệm vụ thì không được phép sử dụng đồng phục, thẻ an ninh khi có mặt tại sân bay và đặc biệt là ra tàu bay với bất kỳ lý do gì.
- 4) Hành lý của phi hành đoàn cần được quản lý một cách chắc chắn bởi chính phi hành đoàn hay cơ quan chủ quản phi hành đoàn (đoàn bay – đoàn tiếp viên).
 - a. Trước mọi chuyến bay hành lý phải được phi hành đoàn tiến hành kiểm tra kỹ lưỡng và chắc chắn rằng không có bất kỳ một vật lạ được lén lút giấu trong hành lý của phi hành đoàn.
 - b. Từng thành viên phi hành đoàn phải tiến hành tự quản lý hành lý của mình trong suốt hành trình bay, phi hành đoàn cần phải lưu ý các bước sau:
 - Quản lý chắc chắn khi ở nhà, cơ quan, nơi công cộng, sân bay, phòng điều hành bay và tàu bay.
 - Kiểm tra an ninh hành lý.
 - Khóa hành lý hay niêm phong hành lý.
 - Khi hành lý rơi vào tình trạng mất khả năng quản lý thì ngay sau khi quản lý lại hành lý phi hành đoàn cần kiểm tra lại tình trạng an ninh của hành lý.
 - c. Việc quản lý hành lý của phi hành đoàn được thực hiện cho mọi chuyến bay không có ngoại lệ, hành lý của phi hành đoàn là mục tiêu mà kẻ khủng bố tìm cách xâm nhập để chuyển lên vũ khí vào hành lý của phi hành đoàn, sau đó được phi hành đoàn chuyển lên tàu bay.
 - d. Quản lý tài liệu, chứng chỉ của cá nhân, kế hoạch bay, tài liệu an toàn, an ninh của chuyến bay.

5) Hợp an ninh phi hành đoàn trước khi thực hiện chuyến bay:

- a. Cơ trưởng tiếp nhận thông tin an ninh của chuyến bay từ phòng khai thác bay và hợp triển khai công tác an ninh cho chuyến bay.
- b. Cơ trưởng phải chắc chắn rằng từng thành viên phi hành đoàn đều nắm chắc và thực hiện tốt các biện pháp an ninh phòng ngừa cho chuyến bay và tình trạng khẩn nguy về an ninh có thể xảy ra.
- c. Cơ phó triển khai các biện pháp an ninh do cơ trưởng phân công, tiến hành xác nhận lại các biện pháp an ninh cần phải tiến hành trong chuyến bay với cơ trưởng.
- d. Tiếp viên trưởng tiến hành họp tổ tiếp viên tại phòng họp của tổ tiếp viên, tiếp viên trưởng kiểm tra lại toàn bộ những công việc của từng tiếp viên phải thực hiện trên một chuyến bay cụ thể.
- e. Tiếp viên trưởng chịu trách nhiệm về khả năng thực hiện các biện pháp an ninh cho chuyến bay của từng thành viên tổ tiếp viên.
- f. Từng thành viên phi hành đoàn phải trình bày các biện pháp an ninh phòng ngừa phải triển khai cho chuyến bay.
- g. Hợp an ninh phi hành đoàn được kết hợp họp cùng với các cuộc họp chuyên môn khác liên quan đến chuyến bay.

3.3.3. Kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay của phi hành đoàn.

- 1) Kiểm tra an ninh tàu bay của phi hành đoàn sau khi tiếp nhận tàu bay là biện pháp an ninh cơ bản không thể thiếu được trong công tác an ninh cho bất kỳ chuyến bay nào của phi hành đoàn.
- 2) Phi hành đoàn tiến hành kiểm tra tàu bay nhằm loại bỏ toàn bộ những đồ vật không phải của tàu bay và chuyến bay (vũ khí) trước khi tàu bay khởi hành.
- 3) Vũ khí có thể được chuyển lên và cất giấu trên tàu bay bằng những kỹ thuật căn bản mà kẻ khủng bố thường sử dụng như:
 - a. Lén lút đưa lên tàu bay bằng nhiều thủ đoạn khác nhau.
 - b. Thông đồng với nhân viên hàng không để đưa lên tàu bay bằng nhiều thủ đoạn khác nhau.
 - c. Ngụy trang vũ khí trước khi cài đặt hay cất giấu trên tàu bay.
- 4) Trách nhiệm kiểm tra an ninh tàu bay của phi hành đoàn:
 - a. Tổ lái chịu trách nhiệm tiến hành kiểm tra toàn bộ bên ngoài tàu bay và trong buồng lái.
 - b. Tiếp viên tiến hành kiểm tra an ninh trong khoang hành khách của tàu bay theo phạm vi trách nhiệm.

- c. Thợ máy hoặc nhân viên an ninh được huấn luyện về loại tàu bay đó có thể hỗ trợ phi hành đoàn kiểm tra an ninh tàu bay.
- 5) Nguyên tắc tiến hành kiểm an ninh tàu bay:
- a. Mỗi thành viên phải tiến hành kiểm tra tàu bay trong phạm vi trách nhiệm của mình đã được phân công.
 - b. Khi tiến hành kiểm tra thành viên phi hành đoàn phải là người được huấn luyện về loại tàu bay khai thác.
 - c. Nhân viên phi hành đoàn cần sử dụng những thiết bị hỗ trợ công tác kiểm tra an ninh tàu bay như: đèn pin; gương chiếu hậu, búa hay tuốc-nô-vít.
 - d. Khi kiểm tra tàu bay cần phải sử dụng danh sách kiểm tra một cách hữu hiệu, việc sử dụng này giúp cho phi hành đoàn không bỏ sót bất kỳ vị trí nào của tàu bay, tránh được tình trạng trùng lặp trong quá trình kiểm tra (nhANH mà không bỏ sót).
 - e. Khi kiểm tra tàu bay những vị trí niêm phong trên tàu bay phải được kiểm tra cẩn thận và khẳng định rằng những niêm phong này không bị rách hay sai các dấu hiệu an ninh.
 - f. Sau khi kiểm tra xong vị trí của mình, mỗi tiếp viên phải báo cáo kết quả kiểm tra cho tiếp viên trưởng, sau đó tiếp viên trưởng báo cáo toàn bộ kết quả kiểm tra cho cơ trưởng.
- 6) Vị trí kiểm tra: mỗi tàu bay có những cấu trúc khác nhau về hình dáng bên ngoài và nội thất bên trong của tàu bay nhưng cho tàu bay nói chung thì tàu bay được phân chia thành nhiều vị trí cụ thể bao gồm: bên ngoài tàu bay, bên trong tàu bay.
- 7) Kiểm tra bên ngoài tàu bay được chia thành các khu vực như sau:
- a. Phần đầu tàu bay
 - b. Thân tàu bay
 - c. Cánh tàu bay
 - d. Động cơ tàu bay
 - e. Hệ thống càn tàu bay
 - f. Phần đuôi tàu bay.
- 8) Kiểm tra bên trong tàu bay được chia thành các khu vực như sau:
- a. Buồng lái.
 - b. Buồng hành khách.
 - c. Hệ thống bếp.

- d. Hệ thống phòng vệ sinh.
- e. Khu vực vị trí của tiếp viên và hệ thống cửa tàu bay.

3.3.4. Kiểm tra an ninh suất ăn và đồ cung ứng lên tàu bay.

- 1) Tổ tiếp viên nhận trực tiếp đồ cung ứng, suất ăn từ nhân viên công ứng phải đảm bảo rằng không có bất kỳ vật gì lạ hay vũ khí được cất giấu trong đó.
- 2) Cách kiểm tra suất ăn và đồ cung ứng lên tàu bay của tiếp viên bao gồm:
 - a. Kiểm tra bên ngoài xe cung ứng, xác nhận không có bất kỳ một vật gì lạ được gắn lên xe cung ứng.
 - b. Kiểm tra niêm phong an ninh xe cung ứng, xác nhận rằng tình trạng an ninh niêm phong còn nguyên vẹn.
 - c. Kiểm tra bên trong xe cung ứng khi có thể, xác nhận rằng không có bất kỳ vật gì được giấu trong suất ăn và đồ cung ứng.
- 3) Kiểm tra các vật dụng cung ứng không đóng gói hay niêm phong an ninh, tiếp viên cần thực hiện kỹ năng kiểm tra đồ vật trước khi đưa lên tàu bay. Các thao tác kỹ thuật kiểm tra tối thiểu là:
 - a. Quan sát kỹ bên ngoài.
 - b. Dùng tay nhấn nhẹ lên vật kiểm tra và cảm giác.
 - c. Mở từng lớp để kiểm tra.
 - d. Kiểm tra từng ngăn thùng chứa đồ cung ứng.
- 4) Trong quá trình kiểm tra an ninh suất ăn, đồ cung ứng lên tàu bay, nếu tiếp viên phát hiện thấy bất kỳ một dấu hiệu nghi vấn liên quan đến an ninh của suất ăn, đồ cung ứng phải báo cáo ngay cơ trưởng.
- 5) Dấu hiệu nghi vấn khi kiểm tra an ninh đồ cung ứng, suất ăn có thể:
 - a. Niêm phong bị rách
 - b. Niêm phong giả.
 - c. Niêm phong có thể đã bị bóc.
 - d. Vật lạ dính bên ngoài xe cung ứng.
 - e. Vật lạ trong đồ cung ứng, suất ăn.
 - f. Thái độ không bình thường của người cung ứng.
- 6) Sau khi hoàn tất việc kiểm tra an ninh cho suất ăn và đồ cung ứng tiếp viên chịu trách nhiệm duy trì an ninh trên tàu bay. Mọi nghi vấn đối với suất ăn và đồ cung ứng đều từ chối đưa lên tàu bay. Báo cáo cơ trưởng kết quả kiểm tra suất ăn và đồ cung ứng lên tàu bay.

3.3.5. Kiểm tra an ninh tàu bay khi đã tiếp nhận hành khách. (đồng bộ hành khách và hành lý)

- 1) Trên thực tế các chuyến bay sau khi tiếp nhận đồ cung ứng, hành khách lên tàu bay để khởi hành thì một số trường hợp (sự cố) liên quan đến an ninh tàu bay mà việc kiểm tra lại tàu bay là cần thiết bao gồm:
 - a. Hành khách đã lên tàu bay sau đó xuống và bỏ chuyến trước khi tàu bay khởi hành.
 - b. Hành khách đã lên tàu bay nhưng xin xuống và bỏ chuyến trước khi tàu bay khởi hành.
 - c. Hành khách lên tàu bay sai chuyến bay.
 - d. Hành khách xuống tàu bay tại điểm dừng giữa chặng.
 - e. Người không có trách nhiệm trong khoang tàu bay sau khi tiếp nhận hành khách.
- 2) Những trường hợp trên phi hành đoàn không thể có căn cứ đảm bảo rằng những hành khách rời khỏi tàu bay có giấu vũ khí trên tàu bay hay không.
- 3) Để đảm bảo an ninh cho tàu bay trong những trường hợp này, phi hành đoàn cần tiến hành kiểm tra an ninh tàu bay lại, nhằm loại bỏ vũ khí có thể được giấu trên tàu bay.
- 4) Phi hành đoàn thực hiện biện pháp an ninh “Đồng bộ hành khách và hành lý” trên tàu bay trước khi cho phép tàu bay khởi hành. Đồng bộ giữa hành khách và hành lý cho chuyến bay được thực hiện bởi hai kỹ thuật căn bản là: Đồng bộ giữa hành khách và hành lý ký gửi và đồng bộ hành khách và hành lý xách tay.
- 5) Kỹ năng đồng bộ giữa hành khách và hành lý ký gửi như sau:
 - a. Tiếp viên trưởng đọc phát ngôn ổn định hành khách.
 - b. Tiếp viên đếm đầu khách.
 - c. Xử lý trường hợp thiếu hành khách lên tàu bay (tổng số hành khách lên tàu bay ít hơn số hành khách đã làm thủ tục chuyến bay):
 - d. Cơ trưởng quyết định việc dỡ bỏ hành lý ký gửi của hành khách không lên chuyến bay và khởi hành.
- 6) Kỹ năng đồng bộ giữa hành khách và hành lý xách tay như sau:

Những trường hợp sau đây cơ trưởng quyết định thực hiện biện pháp đồng bộ giữa hành khách và hành lý xách tay.

 - a. Hành khách đã lên tàu bay nhưng xin xuống và bỏ chuyến trước khi tàu bay khởi hành.
 - b. Hành khách lên tàu bay sai chuyến bay.

- c. Hành khách xuống tàu bay tại điểm dừng giữa chặng.
- d. Người không có trách nhiệm trong khoang tàu bay sau khi tiếp nhận hành khách.
- e. Cơ trưởng quyết định đồng bộ giữa hành khách và hành lý xách tay bằng một trong các cách thức hoặc phối hợp các cách thức sau:
 - Hành khách xác nhận lại hành lý xách tay của mình trong khoang.
 - Hành khách nhận lại hành lý xách tay của mình trong khoang.
 - Hành khách xuống tàu bay cùng hành lý xách tay.

7) Xử lý vật nghi vấn:

- a. Trong quá trình kiểm tra phát hiện bất kỳ một hành lý (đồ vật) nghi vấn trên tàu bay phải báo cáo nhanh nhất cho cơ trưởng và thực hiện nguyên tắc vàng “không sờ vào – báo cáo cơ trưởng”.
- b. Cơ trưởng căn cứ tình hình thực tế và phương thức kiểm tra an ninh tàu bay tại sân bay đưa ra quyết định xử lý cuối cùng.
- c. Cơ trưởng yêu cầu tiếp viên thực hiện quy trình tìm chủ nhân vật nghi vấn và thông báo cho kiểm soát viên và nhà chức trách sân bay về vật nghi vấn trên tàu bay và yêu cầu hỗ trợ.
- d. Tiếp viên trưởng đọc phát thanh tìm chủ nhân vật nghi vấn.
- e. Tiếp viên hướng dẫn hành khách xác nhận hành lý trong phạm vi trách nhiệm.
- f. Phương thức xử lý vật nghi vấn trên tàu bay tại tàu bay được xử lý theo phương thức của sân bay.

3.3.6. Kiểm tra an ninh tàu bay khi kết thúc chuyến bay:

- 1) An ninh cho tàu bay được đánh giá cao ở bất kỳ thời điểm nào khi tàu bay khai thác, trong đó đảm bảo an ninh cho tàu bay sau chuyến bay cần được quan tâm.
- 2) Kỹ năng kiểm tra an ninh tàu bay sau chuyến bay:
 - a. Tiếp viên tiến hành hướng dẫn hành khách xuống tàu bay.
 - b. Tiếp viên tiến hành kiểm tra an ninh trong phạm vi trách nhiệm.
 - c. Báo cáo kết quả kiểm tra cho tiếp viên trưởng.
 - d. Tiếp viên trưởng báo cáo cơ trưởng.
 - e. Cơ trưởng chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra và bàn giao an ninh tàu bay cho thợ máy hoặc đại diện hãng hàng không hoặc nhà chức trách sân bay.

- 3) Xử lý vật nghi vấn sau khi kiểm tra: Cơ trưởng căn cứ tính chất mức độ đe dọa cụ thể và phương thức xử lý vật nghi vấn trên tàu bay của sân bay đưa ra quyết định và điều hành phi hành đoàn thực hiện.
- 4) Nguyên tắc tiến hành an ninh tàu bay thực hiện giống kiểm tra an ninh trước chuyến bay.

3.3.7. Kiểm tra an ninh tàu bay khi hạ cách khẩn cấp xuống sân bay không đúng hành trình.

- 1) Khi tàu bay hạ cách khẩn cấp xuống một sân bay không theo hành trình phải xem xét theo hai trường hợp cụ thể:
 - a. Tàu bay hạ cánh khẩn cấp vì lý do kỹ thuật và an ninh tàu bay trong điều kiện bình thường không có bất kỳ một đe dọa, việc kiểm tra an ninh tàu bay là không cần thiết.
 - b. Tàu bay hạ cánh khẩn cấp vì lý do an ninh tàu bay trong điều kiện có đe dọa cao. Tàu bay khi hạ cánh khẩn cấp xuống một sân bay không theo hành trình cần được tiến hành kiểm tra an ninh trước khi tàu bay cất cánh tiếp tục hành trình.

3.3.8. Giám sát an ninh trong khoang tàu bay.

- 1) Giám sát an ninh trong khoang tàu bay được thực hiện bởi nhân viên phi hành đoàn. Đây là biện pháp an ninh cơ bản được thực hiện độc lập với nhân viên an ninh mặt đất tại sân bay.
- 2) Nhằm loại bỏ điều kiện thực hiện các hành vi can thiệp Bất hợp pháp của các phần tử khủng bố, phi hành đoàn cần thực hiện giám sát an ninh đối với các đối tượng sau:
 - a. Tất cả những người vào khoang tàu bay.
 - b. Tất cả đồ vật được đưa lên tàu bay.
 - c. Hệ thống thông tin trong khoang tàu bay.
- 3) Thời điểm mà nhân viên phi hành đoàn phải tiến hành giám sát an ninh trong khoang tàu bay được xác định ngay từ khi phi hành đoàn tiếp nhận tàu bay cho đến thời điểm phi hành đoàn bàn giao tàu bay cho người có trách nhiệm.
- 4) Kỹ năng giám sát an ninh trong khoang tàu bay:
 - a. Phi hành đoàn chỉ cho phép những người có thẻ an ninh còn hiệu lực khi họ làm nhiệm vụ trên tàu bay.
 - b. Hành khách lên tàu bay phải có vé và thẻ lên tàu bay đúng với số hiệu của chuyến bay.
 - c. Thành viên phi hành đoàn tiến hành kiểm tra thẻ lên tàu của những người được phép vào trong khoang tàu bay. Những người lên tàu bay

từ chối kiểm tra của phi hành đoàn đều bị từ chối vào trong khoang tàu bay.

- d. Xử lý các đồ vật bất thường trong khoang tàu bay.
- e. Quản lý (giám sát) hệ thống thông tin trong khoang.
 - Hệ thống phát ngôn (PA)
 - Hệ thống liên lạc nội bộ.
 - Hệ thống tín hiệu gọi tiếp viên
- f. Phi hành đoàn có thể sử dụng hệ thống thông tin để thông báo tình trạng an ninh trong khoang.

3.3.9. An ninh buồng lái

Phi hành đoàn tiến hành bảo vệ buồng lái theo phương thức:

- 1) Trước mọi chuyến bay tổ lái và tiếp viên trưởng xây dựng hệ thống ám hiệu ra vào buồng lái.
- 2) Hệ thống ám hiệu gồm:
 - a. Mật khẩu
 - b. Code khóa cửa buồng lái. Hiện tại các cửa buồng lái được sử dụng code do nhà sản xuất cung cấp. Sau khi hệ thống khóa của buồng lái ổn định thì mỗi chuyến bay sẽ được cài đặt code riêng do cơ trưởng quyết định.
 - c. Quy định sử dụng hệ thống thông tin.
- 3) Khóa cửa buồng lái.
 - a. Vào buồng lái phải dùng ám hiệu và gõ cửa.
 - b. Không được phép tự do ra, vào buồng lái.
 - c. Vào buồng lái phải được phép của cơ trưởng.
- 4) Tiếp viên có trách nhiệm bảo vệ buồng lái từ phía ngoài:
 - a. Tiếp viên phải quản lý được hành khách trong phạm vi trách nhiệm.
 - b. Tiếp viên tìm mọi cách thông báo cho cơ trưởng một cách nhanh nhất mọi uy hiếp an ninh của buồng lái đều.
- 5) Tổ lái cần phải:
 - a. Kiểm tra an ninh buồng lái trước khi thực hiện chuyến bay.
 - b. Thực hiện đúng phương thức khoá cửa buồng lái.
 - c. Không mở cửa buồng lái khi có đe dọa an ninh tàu bay.

- d. Ưu tiên hạ cách khẩn cấp khi có đe dọa an ninh trong khoang tàu bay, đặc biệt là các hành vi uy hiếp an ninh buồng lái
- e. Mọi uy hiếp an ninh hay an toàn trên tàu bay đều được thông báo cho cơ quan kiểm soát không lưu trong vùng thông báo bay.

3.4. Quy trình xử lý đe dọa đánh bom

3.4.1. Tổng quát

- 1) Tất cả cơ quan, nhân viên của VNA triệt để thực hiện phương án xử lý đe dọa đánh bom nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách và phi hành đoàn.
- 2) Mọi thông tin đe dọa đánh bom đối với VNA cần được ưu tiên tuyệt đối chuyển tới đội đánh giá đe dọa đánh bom của Ủy ban an ninh của VNA, kết quả đánh giá được cung cấp ngay cho Trưởng ban An toàn - An ninh, Trưởng ban Điều hành bay và cơ trưởng tàu bay đang bị đe dọa.
- 3) Bất kỳ thông tin nào, từ bất cứ nguồn nào về đe dọa đánh bom tàu bay hay phương tiện hàng không đều được đánh giá là có đe dọa đánh bom thực sự, việc đánh giá và xử lý phải được thực hiện đúng quy trình xử lý đe dọa đánh bom của VNA.
- 4) Nghiêm cấm việc tiết lộ hay bàn luận về thông tin đe dọa đánh bom với những người không có trách nhiệm.

3.4.2. Hình thức đe dọa đánh bom:

- 1) Thư tín.
- 2) Điện thoại.
- 3) Qua cuộc đàm thoại.
- 4) Hành khách trực tiếp đe dọa.

3.4.3. Xử lý của nhân viên nhận tin đe dọa đánh bom.

3.4.3.1. Đe dọa đánh bom qua điện thoại.

Nhân viên khi nhận được đe dọa bằng điện thoại phải thực hiện những công việc tức khắc sau:

- 1) Ghi chép đầy đủ, chính xác những thông tin nhận được. Sử dụng mẫu “Mẫu ghi thông tin đe dọa đánh bom” tại phụ lục A
- 2) Báo động bí mật tới nhân viên khác hay lãnh đạo cùng theo dõi cuộc đàm thoại.
- 3) Thực hiện chiến thuật kéo dài cuộc đàm thoại để thu thập càng nhiều thông tin càng tốt. Sử dụng phụ lục B
- 4) Những thông tin cần quan tâm nhất:
 - a. Vị trí đặt bom.
 - b. Thời gian phát nổ.
 - c. Hình dáng bom.
 - d. Bộ điều khiển nổ.

- e. Những yêu cầu và lý do đánh bom.
 - f. Các thông tin về nhân thân người gọi điện thoại đe dọa đánh bom.
- 5) Khi chấm dứt cuộc gọi phải báo cáo ngay lãnh đạo có thẩm quyền (Lãnh đạo trực tiếp; lãnh đạo cấp trên và Trưởng ban An toàn - An ninh).
 - 6) Thực hiện ghi đầy đủ và chính xác thông tin nhận được vào biểu mẫu "phiếu đe dọa đánh bom" tại phụ lục C.
 - 7) Mọi thông tin đe dọa phải được chuyển tới Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA và tổ chức đánh giá đe dọa và xử lý tiếp theo.

3.4.3.2. Đe dọa qua thư tín.

- 1) Người nhận được thư tín có nội dung đe dọa đánh bom, phải nộp ngay thư tín đó tới lãnh đạo có thẩm quyền (Lãnh đạo trực tiếp; Trưởng ban điều hành bay; lãnh đạo cấp trên và Trưởng ban An toàn - An ninh, cơ trường liên quan)
- 2) Thư tín có thể được thể hiện bằng văn bản, thư điện tử hay nhắn tin điện tử qua máy tính, điện thoại hay các phương tiện khác.
- 3) Mọi thông tin đe dọa phải được chuyển tới Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA và tổ chức đánh giá đe dọa và xử lý tiếp theo.

3.4.3.3. Qua cuộc đàm thoại.

- 1) Nhân viên hàng không khi nghe thấy cuộc đàm thoại về đe dọa đánh bom, phải báo cáo ngay cho người có thẩm quyền (Nhân viên an ninh, Lãnh đạo trực tiếp; Trưởng ban điều hành bay; Lãnh đạo cấp trên và Trưởng ban An toàn - An ninh), tiếp tục theo dõi cuộc đàm thoại.
- 2) Nội dung cuộc đàm thoại phải được ghi lại một cách chính xác, nghiêm cấm việc ghi theo ý kiến chủ quan hay suy diễn.
- 3) Cuộc đàm thoại có thể là đàm thoại qua điện thoại, nói chuyện trực tiếp của hai hay nhiều người.
- 4) Mọi thông tin đe dọa phải được chuyển tới Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA và tổ chức đánh giá đe dọa và xử lý tiếp theo.

3.4.3.4. Hành khách trực tiếp đe dọa.

- 1) Hành khách có thái độ chỉ trích có đề cập đến đe dọa đánh bom tàu bay hay bất cứ nơi nào, nhân viên nhận được thông tin phải báo ngay cho:
 - a. Tiếp viên trưởng hay cơ trưởng của tàu bay bị đe dọa đánh bom.
 - b. Trưởng đại diện tại sân bay
 - c. Nhân viên an ninh.
 - d. Trưởng ban An toàn - An ninh và Trưởng ban Điều hành bay.

- 2) Hành khách này bị từ chối vận chuyển và được báo ngay cho cơ quan công an xử lý.
- 3) Trong khi bay tiếp viên phải thông báo ngay cho tiếp viên trưởng, cơ trưởng. Hành khách đe dọa sẽ bị theo dõi chặt chẽ, cơ trưởng chuẩn bị phương án đối phó với hành khách này thích hợp và đề nghị kiểm soát viên không lưu cho phép hạ cánh khẩn cấp.
- 4) Mọi thông tin đe dọa phải được chuyển tới Trưởng ban An toàn - An ninh của VNA và tổ chức đánh giá đe dọa và xử lý tiếp theo

3.4.4. Xử lý của lãnh đạo của nhân viên nhận đe dọa đánh bom.

- 1) Tiếp nhận ám hiệu, thông tin và báo cáo của nhân viên nhận điện thoại, thư tín, đàm thoại hay hành khách đe dọa đánh bom.
- 2) Thực hiện quy trình nghe điện thoại và hỗ trợ những thông tin giúp nhân viên nghe điện thoại lấy thông tin cần thiết. Sử dụng mẫu “bảng hướng dẫn ghi nhận điện thoại đe dọa đánh bom” tại phụ lục B.
- 3) Báo cáo ngay cho lãnh đạo có thẩm quyền (Lãnh đạo trực tiếp; Trục ban trưởng ban Điều hành bay; lãnh đạo cấp trên và Trưởng ban An toàn - An ninh)
- 4) Hoàn tất báo cáo bằng văn bản và thực hiện các công việc theo quy trình được giao.

3.4.5. Xử lý của ban điều hành bay VNA

- 1) Khi nhận được đe dọa đánh bom tàu bay, trục ban trưởng - Ban Điều hành bay phải thông báo ngay tới:
 - a. Cơ trưởng tàu bay bị đe dọa.
 - b. Trưởng đại diện tại sân bay có liên quan.
 - c. Cơ quan kiểm soát không lưu liên quan.
 - d. Trợ lý khai thác tại sân bay nơi tàu bay bị đe dọa.
 - e. Trưởng ban An toàn - An ninh VNA.
 - f. Chủ tịch Ủy ban khẩn nguy VNA.
- 2) Phối hợp với cơ quan kiểm soát không lưu thiết lập kênh liên lạc với tàu bay qua tần số VHF, HF, ACAS hoặc các phương tiện khác có sẵn để chuyển cho cơ trưởng tàu bay đang bị đe dọa chính xác những thông tin về đánh giá đe dọa của Trưởng đại diện tại sân bay hoặc Ủy ban khẩn nguy của VNA.
- 3) Trưởng ban điều hành bay cung cấp đến Trưởng ban An toàn - An ninh VNA và ban lãnh đạo của VNA những thông tin chính xác về đe dọa đánh bom theo mẫu tại phụ lục A.

3.4.6. Xử lý của cơ trưởng

3.4.6.1. Nhận được thông tin đe dọa đánh bom khi tàu bay đang bay.

- 1) Liên hệ chặt chẽ kiểm soát viên không lưu để nhận các thông tin về đánh giá đe dọa từ đội đánh giá đe dọa ở mặt đất, sử dụng code liên lạc khẩn nguy 7600 hoặc 7500.
- 2) Sử dụng mẫu hành động của cơ trưởng khi nhận được thông tin đe dọa đánh bom khi tàu bay đang bay tại phụ lục D
- 3) Đánh giá đe dọa ngay trên tàu bay với thông tin hiện có, sử dụng phiếu đánh giá đe dọa tại phụ lục C.
- 4) Cơ trưởng thực hiện ngay lập tức phương thức bay có bom trong khi bay được quy định trong F.COM của từng loại tàu bay tương ứng.
- 5) Cơ trưởng căn cứ tình hình thực tế trên tàu bay, và quyết định từ đội đánh giá đe dọa hoặc bằng đánh giá của mình để quyết định những hành động thích hợp.
 - a. Cơ trưởng xin hạ cánh khẩn cấp xuống một sân bay thích hợp, nếu có căn cứ xác định đe dọa là có thật.
 - b. Cơ trưởng tiếp tục hành trình, nếu đe dọa được đánh giá là không rõ ràng.
- 6) Trong trường hợp đặc biệt, biết rõ thời gian “bom” kích hoạt nổ trước khi tàu bay hạ cánh xuống sân bay gần nhất, cơ trưởng quyết định cuộc lục soát tìm kiếm “bom” trong tàu bay khi đang bay, quy trình lục soát tìm kiếm “bom” trên tàu bay trong khi bay, sử dụng mẫu danh mục kiểm tra tàu bay truy tìm bom trong khi bay tại phụ lục E
- 7) Sau khi hạ cánh, cơ trưởng đậu tàu bay tại vị trí biệt lập theo sự hướng dẫn của kiểm soát viên không lưu tại sân.
 - a. Tắt tất cả động cơ tàu bay.
 - b. Sử dụng nguồn điện của sân bay phục vụ tàu bay.
 - c. Trong trường hợp sân bay không có nguồn điện thì tàu bay sử dụng máy phát điện phụ của tàu bay.
- 8) Cơ quan khẩn nguy tại sân bay sẽ hướng dẫn phương thức khẩn nguy cho tàu bay bị đặt bom.
- 9) Tắt cả hành khách và phi hành đoàn cùng hành lý rời khỏi tàu bay. Trừ trường hợp thoát hiểm hành khách theo phương thức sử dụng cầu trượt.
- 10) Kiểm tra tàu bay theo phương thức của từng sân bay sau khi hạ cánh.
- 11) Cơ trưởng liên hệ với Trưởng đại diện tại sân bay, kiểm soát viên không lưu, hay trợ lý khai thác tại sân bay để xử lý các nội dung cần thiết khác.

3.4.6.2. Nhận thông tin đe dọa đánh bom khi tàu bay tại sân bay.

- 1) Cơ trưởng ngừng mọi hoạt động dịch vụ kỹ thuật cho tàu bay và tiếp nhận hành khách.
- 2) Cơ trưởng liên hệ chặt chẽ với kiểm soát viên không lưu tại sân bay để triển khai phương thức khẩn nguy của sân bay có đe dọa đánh bom tàu bay tại sân bay.
- 3) Cơ trưởng yêu cầu tất cả hành khách và phi hành đoàn rời khỏi tàu bay cùng hành lý xách tay của họ, trừ trường hợp dùng cầu trượt để thoát hiểm theo hướng dẫn của cơ quan khẩn nguy sân bay.
- 4) Trường hợp tàu bay đang được kéo hay lăn khỏi vị trí đang đậu đến vị trí biệt lập, cơ trưởng tuân theo các huấn lệnh của kiểm soát viên không lưu tại sân:
 - a. Tắt tất cả động cơ tàu bay.
 - b. Sử dụng nguồn điện của sân bay phục vụ tàu bay.
 - c. Trong trường hợp sân bay không có nguồn điện thì tàu bay sử dụng máy phát điện phụ của tàu bay.
- 5) Kiểm tra tàu bay theo phương thức của từng sân bay.
- 6) Cơ trưởng liên hệ với Trưởng đại diện tại sân bay hay trợ lý khai thác của VNA tại sân bay để xử lý các nội dung cần thiết khác.

3.4.7. Xử lý của trợ lý khai thác của VNA tại sân bay.

- 1) Khi nhận được thông tin đe dọa đánh bom, trợ lý khai thác tại sân bay phải thông báo mọi chi tiết đến:
 - a. Cơ trưởng tàu bay liên quan.
 - b. Trưởng đại diện tại sân bay và các cơ quan có thẩm quyền theo luật lệ của địa phương.
 - c. Lãnh đạo của VNA.
 - d. Trưởng ban điều hành bay.
 - e. Trưởng ban An toàn - An ninh.
- 2) Thực hiện các chỉ thị của lãnh đạo cấp trên và các cơ quan có thẩm quyền địa phương.
- 3) Hợp tác với các cơ quan khẩn nguy sân bay, giới chức có thẩm quyền giải quyết tất cả các vấn đề liên quan đến tàu bay, hành khách và phi hành đoàn.
- 4) Hoàn thành báo cáo đe dọa đánh bom trên tàu bay tại phụ lục F.

3.4.8. Xử lý của Trưởng ban An toàn - An ninh

- 1) Phối hợp với cơ trưởng, Ban điều hành bay, cơ quan kiểm soát không lưu, trợ lý khai thác của VNA tại sân bay, Nhà chức trách sân bay thực hiện các biện pháp thích hợp nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách, phi hành đoàn và tàu bay an toàn.
- 2) Tiếp nhận thông tin và báo cáo ngay cho lãnh đạo của VNA và Cục HKDD Việt nam các chi tiết về đe dọa đánh bom.
- 3) Triển khai các quyết định của lãnh đạo của VNA, phối hợp với Nhà chức trách sân bay đưa ra phương thức xử lý phù hợp cho từng đe dọa cụ thể.
- 4) Cho tàu bay đang bay: Trưởng ban An toàn - An ninh phối hợp với các cơ quan khẩn nguy của VNA, của sân bay và cơ trưởng qua kiểm soát viên không lưu triển khai quy trình xử lý đe dọa đánh bom tàu bay trong khi bay của VNA.
- 5) Cơ trưởng của tàu bay đang bị đe dọa được quyền đưa ra quyết định cuối cùng trong việc xử lý đe dọa đánh bom tàu bay trong khi bay trên cơ sở các quyết định của lãnh đạo VNA (Ủy ban an ninh của VNA) và Trưởng ban An toàn - An ninh.
- 6) Trưởng ban An toàn - An ninh chịu trách nhiệm xây dựng các tiêu chuẩn đánh giá đe dọa và trình lãnh đạo VNA phê chuẩn, nội dung cần được đề cập tối thiểu cần có:
 - a. Chuyến bay được xác định là bị đe dọa đánh bom khi xuất hiện một trong các thông tin:
 - i. Số hiệu chuyến bay;
 - ii. Giờ khởi hành;
 - iii. Vị trí tàu bay;
 - iv. Các sân bay hạ cánh;
 - v. Sân bay đến.
 - b. Mục tiêu bị đe dọa đánh bom được xác định cụ thể khi có thêm một trong các thông tin:
 - i. Số hiệu chuyến bay;
 - ii. Tên một hành khách hay phi hành đoàn;
 - iii. Số thẻ một hành lý ký gửi bất kỳ;
 - iv. Khi đe dọa có sử dụng ngôn ngữ một chuyên ngành liên quan;
 - v. Những thông tin bí mật có tin cậy về đe dọa.

3.4.9. Cho phép tàu bay vào khai thác

- 1) Sau khi đội xử lý đe dọa tàu bay đã hoàn tất cuộc kiểm tra tổng thể và kết luận rằng tàu bay đã an toàn, mọi vấn đề về an ninh đã được giải quyết xong.
- 2) Đã đánh giá đe dọa đưa kết luận đe dọa là không rõ ràng.
- 3) Lãnh đạo VNA (chủ tịch uỷ ban an ninh VNA) đưa ra kết luận cuối cùng về tình trạng đe dọa cho tàu bay cho phép tàu bay vào khai thác.
- 4) Tất cả các thành viên liên quan đến giải quyết đe dọa đánh bom cho tàu bay phải hoàn thành báo cáo đe dọa đánh bom cho tàu bay tại phụ lục F và gửi về ban an toàn an ninh.
- 5) Trưởng ban An toàn - An ninh tổng hợp báo cáo lãnh đạo của VNA và Cục trưởng Cục HKDD Việt Nam bằng văn bản.

3.5. Quy trình xử lý cướp tàu bay

3.5.1. Tổng quát:

- 1) Bất kỳ cá nhân nào ở trên tàu bay mà sử dụng vũ lực hoặc đe dọa sử dụng vũ lực, hoặc bằng bất kỳ hành động nào khác bất hợp pháp nhằm chiếm giữ, hoặc giành quyền kiểm soát tàu bay được xem là cướp tàu bay.
- 2) An toàn cho hành khách và phi hành đoàn là yêu cầu tối cao, tàu bay phải được hạ cánh an toàn trên mặt đất
- 3) Tàu bay bị cướp là tàu bay đang trong tình trạng khẩn cấp, mỗi vụ cướp tàu bay đều có diễn biến khác nhau
- 4) Thương thuyết là phương thức đầu tiên và được ưu tiên được sử dụng để giải thoát con tin và tàu bay bị chiếm giữ.
- 5) Can thiệp có vũ trang chỉ được sử dụng cuối cùng khi các biện pháp khác đã thất bại

3.5.2. Phân loại cướp tàu bay

- 1) Cướp tàu bay vì động cơ hình sự: kẻ tội phạm hình sự thực hiện hành vi cướp tàu bay có mục đích tống tiền; đề ra yêu sách thả tù nhân bị giam giữ tại các nhà tù hoặc các yêu sách khác có liên quan đến tiền chuộc con tin.
- 2) Cướp tàu bay vì động cơ tị nạn chính trị, tôn giáo hay kinh tế: Những người cướp tàu bay nhằm mục đích chạy trốn khỏi nơi cư trú hiện tại tìm đến một nơi ở mới có thể tốt hơn, để xin tị nạn.
- 3) Cướp tàu bay có tính chất khủng bố: cướp tàu bay bởi những tên khủng bố có tổ chức và được trang bị vũ khí hiện đại, huấn luyện công phu. Tội phạm thường gây ra nhiều tội ác nghiêm trọng nhất, sẵn sàng giết người khi không đạt được mục đích. Thông thường bọn khủng bố được sự hỗ trợ bởi các tổ chức hoặc cá nhân có thế lực nào đó để thực hiện hành vi cướp tàu bay dùng làm phương tiện khủng bố
- 4) Cướp tàu bay do bị tâm thần: cướp bay bởi người bị tâm thần hoặc thần kinh không bình thường. Những người này thường có những hành vi đa dạng khó kiểm soát và thường xuyên thay đổi mục đích, hành vi của mình; hoặc những người rất thích sự nổi tiếng và sự chú ý của công chúng. Đây là những trường hợp hết sức nguy hiểm và phải hết sức thận trọng trong việc xử lý
- 5) Việc phân loại cướp tàu bay có tính tương đối, và có tác dụng cho việc định hướng xử lý của phi hành đoàn hay các bộ phận tại mặt đất.
- 6) Đặc biệt khi đang xảy ra cướp tàu bay, phi hành đoàn khó có thể xác định được ngay mục đích của việc cướp tàu bay.

3.5.3. Xử lý của phi hành đoàn.

3.5.3.1. Những hành động ngay tức khắc.

1) Đối với tổ lái:

- a. Khóa trái cửa buồng lái.
- b. Sử dụng kênh liên lạc mode A code 7500 hay 7600.
- c. Thao tác kỹ thuật để báo hiệu rằng tàu bay đang bị không tặc, tìm cách trì hoãn không cho tàu bay cất cánh (nếu tàu bay ở mặt đất)
- d. Thông báo cho kiểm soát viên không lưu mọi thông tin về không tặc khi có thể và các dự định của mình.
- e. Xin phép hạ thấp độ cao và hạ cánh xuống sân bay gần nhất (khi đang bay)
- f. Thực hiện các kế hoạch bay theo chỉ dẫn của kiểm soát viên không lưu.
- g. Nếu kẻ không tặc ở trong buồng lái thì cố gắng đưa ra những lý do như thời tiết, nhiên liệu, các hạn chế của tàu bay ... cố gắng tìm cách cho tàu bay hạ cánh xuống sân bay gần nhất.
- h. Khi tàu bay hạ cánh thì cơ trưởng phối hợp với nhà chức trách sân bay để xử lý nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách và phi hành đoàn.
- i. Cơ trưởng không phải là người thương thuyết khi tàu bay bị cướp.

2) Đối với tổ tiếp viên:

- a. Ngăn chặn việc tiếp cận hay tấn công buồng lái của kẻ không tặc.
- b. Thông báo ngay cho cơ trưởng theo phương thức quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.
- c. Không phục vụ các thức uống có cồn, thực hiện quy trình phục vụ hành khách khi có không tặc của VNA
- d. Ngăn chặn các hành động bất thường hay thiếu suy nghĩ của hành khách, không tặc.
- e. Xác định những yếu tố về không tặc: số lượng vũ khí; động cơ, mục đích và nhân thân không tặc khi có thể.

3) Đối phó với không tặc

- a. Tiến hành thương thuyết với không tặc:
 - i. Tạo sự tin tưởng và hợp tác giữa phi hành đoàn với không tặc và hành khách.
 - ii. Không chống đối, đối đầu và tranh luận chính trị, tôn giáo.

- b. Tấn công là biện pháp cuối cùng để ngăn chặn uy hiếp an toàn đang trực tiếp diễn ra.
- c. Đối với trường hợp không tặc cướp tàu bay để làm phương tiện khủng bố các mục tiêu khác ở mặt đất thì cơ trưởng quyết định các phương án xử lý theo hoàn cảnh cụ thể để ngăn chặn được hậu quả có thể xảy ra.

3.5.3.2. Phương thức thông tin liên lạc

1) Nguyên tắc liên lạc

- a. Nội dung truyền đạt phải ngắn gọn rõ ràng.
- b. Sử dụng mẫu liên lạc nếu có thể.
- c. Tìm cách truyền đạt tới cơ quan kiểm soát không lưu là tàu bay có không tặc.

2) Kênh liên lạc:

- a. Sử dụng mode A Code 7500 khi tàu bay bị không tặc
- b. Sử dụng mode A Code 7700 khi tàu bay trong tình trạng khẩn nguy an toàn
- c. Trong trường hợp đặc biệt Sử dụng mode A Code 7500; 7700 cũng được hiểu có không tặc.
- d. Khi tàu bay ở mặt đất có thể sử dụng điện thoại di động để thông báo tàu bay đang bị chiếm giữ bất hợp pháp.

3) Âm hiệu liên lạc khi có không tặc:

- a. Trong trường hợp tàu bay bị cướp, kẻ không tặc ở trong buồng lái không cho liên lạc với mặt đất thì cơ trưởng cần phải sử dụng âm hiệu để thông báo cho mặt đất biết rằng tàu bay đang trong tình trạng bị chiếm giữ; hoặc trường hợp cơ quan kiểm soát không lưu biết chắc tàu bay đang bị chiếm giữ cũng phải sử dụng âm hiệu để thiết lập phương thức liên lạc bí mật.
- b. Được thiết lập giữa cơ trưởng và cơ quan kiểm soát không lưu trong vùng thông báo bay.
- c. Kiểm tra âm tín hiệu đã truyền đi.
- d. Một số hình thức sử dụng âm tín hiệu khi có không tặc trong buồng lái, được cơ quan kiểm soát không lưu và VNA thống nhất.

4) Duy trì liên lạc:

- a. Trong mọi trường hợp có không tặc, tổ lái phải duy trì liên lạc thường xuyên với cơ quan kiểm soát không lưu theo từng phương thức đặc trưng sau:

i. Trường hợp thứ nhất:

Kể không tặc cho phép cơ trưởng thực hiện liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu, cơ trưởng thực hiện ngay thao tác chuyển kênh liên lạc theo mode A code 7500 hay 7700, truyền các thông tin về không tặc theo các nội dung mà kẻ không tặc yêu cầu; hay thông báo tình trạng có không tặc trên tàu bay cho cơ quan kiểm soát không lưu; xin phép hạ thấp độ cao và hạ cánh nếu khi tàu bay đang bay.

ii. Trường hợp thứ hai:

Kể không tặc ở trong buồng lái không cho phép cơ trưởng liên lạc với cơ quan kiểm soát không lưu, thì cơ trưởng thực hiện các thao tác sau (nếu có thể): thực hiện theo lịch trình đã định nếu tàu bay đang bay; thực hiện duy trì liên lạc với kiểm soát viên không lưu một cách thụ động.

Khi tàu bay ở mặt đất, cơ trưởng thực hiện các thao tác kỹ thuật tạo ra những dấu hiệu bất thường của tàu bay như thả cánh tà,... và tìm cách trì hoãn không cho tàu bay cất cánh.

Xin phép kẻ không tặc để liên lạc và thông báo cho hành khách, chỉ khi kẻ không tặc đồng ý cơ trưởng mới được phép thực hiện các huấn lệnh hay thông báo.

- b. Duy trì liên lạc giữa phi hành đoàn và kẻ không tặc: Một thành viên của phi hành đoàn tiếp xúc, duy trì và tăng cường đối thoại với không tặc, ngăn chặn các hành động tấn công buồng lái hay tiếp xúc với các thiết bị trong buồng lái.

3.5.4. Xử lý của ban điều hành bay của VNA

Khi nhận được thông tin về không tặc, Trục ban trưởng – Ban Điều hành bay phải thực hiện ngay các biện pháp:

- 1) Thông báo ngay cho lãnh đạo VNA, Trưởng ban An toàn - An ninh, bằng điện thoại, telex theo quy trình của Ủy ban khẩn nguy.
- 2) Duy trì liên lạc với cơ trưởng, Trợ lý khai thác VNA tại sân bay, nhà chức trách sân bay và cơ quan kiểm soát không lưu để theo dõi lộ trình dự kiến hay bất thường của tàu bay cũng như tất cả những thông tin và diễn biến về không tặc.
- 3) Triển khai phương thức khai thác tàu bay và phi hành đoàn dự bị để có thể đáp ứng theo yêu cầu của không tặc, bao gồm:
 - a. Chuẩn bị tàu bay.
 - b. Đề nghị lên lãnh đạo VNA, Cục HKDDVN sử dụng các phương án khai thác tàu bay và phi hành đoàn dự bị, khi có thể.

3.5.5. Xử lý của trợ lý khai thác VNA tại sân bay

Khi nhận được thông báo về không tắc từ cơ quan kiểm soát không lưu, nhà chức trách có thẩm quyền hoặc cơ trưởng, trợ lý khai thác tại sân bay thực hiện các nhiệm vụ sau:

- 1) Nhanh chóng báo cáo cho nhà chức trách sân bay; Trục ban trưởng, ban điều hành bay, VNA những nội dung liên quan sau:
 - a. Số hiệu chuyến bay; loại tàu bay; hành trình của tàu bay;
 - b. Nội dung và diễn biến sự việc.
 - c. Vị trí của tàu bay
 - d. Những chi tiết liên quan khác.
- 2) Xác định những thông tin tiếp theo:
 - a. Danh sách phi hành đoàn, hành khách và hành lý hàng hóa trên tàu bay.
 - b. Nơi khởi hành, hành trình và nơi đến cuối cùng hay dự kiến của tàu bay, giới hạn an toàn của tàu bay đang bay.
 - c. Những thông tin về không tắc.
- 3) Tiếp tục duy trì liên lạc với Trục ban trưởng, ban điều hành bay để phối hợp xử lý cũng như cung cấp những thông tin mới có liên quan.

3.5.6. Xử lý của trưởng ban An toàn - An ninh

- 1) Tiếp nhận, báo cáo tình hình không tắc tới Tổng giám đốc, Chủ tịch Ủy ban khẩn nguy VNA, Chủ tịch Ủy ban an ninh VNA và Cục HKDDVN. Cập nhật mọi thông tin về không tắc để báo cáo nhanh nhất cho Tổng giám đốc và Cục HKDDVN.
- 2) Phối hợp với các Thủ trưởng các cơ quan đơn vị của VNA xử lý các vấn đề liên quan đến không tắc.
- 3) Phối hợp với các cơ quan kiểm soát không lưu, Nhà chức trách sân bay và trợ lý khai thác VNA tại sân bay theo dõi tiến trình tàu bay đang bị không tắc và cập nhật thông tin đến các đơn vị, cá nhân có liên quan.
- 4) Phối hợp với cơ quan kiểm soát không lưu và Nhà chức trách sân bay nơi tàu bay bị không tắc hay dự kiến hạ cánh để triển khai phương án xử lý.
- 5) Phối hợp với cơ quan công an, y tế xử lý những trường hợp liên quan đến sức khỏe hay trật tự an toàn các trụ sở của VNA và Tổng công ty.
- 6) Trao đổi thông tin với các quốc gia và tổ chức hay cá nhân có liên quan thuộc thẩm quyền.

3.5.7. Báo cáo sự cố

- 1) Kết thúc vụ không tặc các cá nhân, tổ chức liên quan đến sự cố không tặc phải hoàn thành báo cáo gửi về Ban An toàn - An ninh của VNA.
- 2) Một số nội dung báo cáo không tặc :
 - a. Chuyến bay, loại tàu bay
 - b. Tóm tắt sự việc
 - c. Vị trí hiện tại của tàu bay
 - d. Sân bay xuất phát, và cuối cùng
 - e. Sân bay hạ cánh theo lịch hay dự kiến
 - f. Số lượng hành khách, phi hành đoàn và hành lý, hàng hóa
 - g. Số lượng kẻ không tặc đã nhận biết.
 - h. Những đòi hỏi của không tặc hay động cơ, mục đích không tặc.
 - i. Địa vị của từng tên trong nhóm không tặc.
 - j. Vị trí của từng tên trên tàu bay.
 - k. Số lượng, loại vũ khí theo từng tên và theo nhóm
 - l. Sân bay mà kẻ không tặc lên tàu bay
 - m. Những thông tin liên quan đến an ninh các sân bay mà tàu bay đã qua.
 - n. Cách thức kẻ không tặc lên được tàu bay.
- 3) Trưởng ban An toàn-An ninh hoàn tất báo cáo sự cố không tặc gửi cho Cục HKDD Việt Nam trong thời gian sớm nhất có thể.

4. Danh mục khẩn nguy:

4.1. PHỤ LỤC A: MẪU GHI THÔNG TIN ĐE DỌA ĐÁNH BOM

Khi nhận được thông tin đe dọa đánh bom, nhân viên nhận tin phải sử dụng biểu mẫu này và ghi những thông tin tối thiểu sau:

1. Thông tin cần thiết:	Ghi chú
1.1. Vị trí bom 1.2. Thời gian nổ 1.3. Loại bom 1.4. Đặc điểm cá nhân người gọi 1.5. Tổ chức nào đe dọa 1.6. Lý do đánh bom	
2. Nội dung đe dọa đánh bom (Ghi chi tiết rõ ràng)	
3. Những chi tiết khác	
3.1. Giới tính người gọi 3.2. Giọng nói 3.3. Những đặc tính khác 3.4. Thời gian gọi: hồi... ngày.... tháng.... năm 3.5. Số máy người nhận tin đe dọa Số máy người đe dọa 3.6. Tên người nhận đe dọa:..... 3.7. Chức vụ: Đơn vị..... 3.8. Điện thoại liên lạc.....	

4.2. PHỤ LỤC B: BẢNG HƯỚNG DẪN KHI NHẬN ĐIỆN THOẠI ĐE DOẠ ĐÁNH BOM:

Bạn làm gì khi nhận điện thoại đe dọa đánh bom?	
1. Sử dụng sổ ghi chép: 2. Báo động ngầm: 3. Kéo dài cuộc gọi: 4. Điền vào biểu mẫu số: 5. Nộp cho lãnh đạo trực tiếp, cấp cao hơn: 6. Không được chậm trễ kể cả trường hợp thông tin trên chưa đầy đủ	
Tại sân bay trong nước	Tại sân bay nước ngoài
• Thông báo ngay cho Trục ban trưởng, Ban điều hành bay • Nhà chức trách sân bay • Chuyển fax, telex đến: ⇒ Trục ban trưởng, Ban điều hành bay ⇒ Trưởng ban An toàn - An ninh	• Liên lạc với Trưởng đại diện VNA, Trưởng đại diện tại sân bay; chính quyền địa phương, cơ trưởng tàu bay, • Chuyển fax, telex đến: ⇒ Trục ban trưởng, Ban điều hành bay ⇒ Trưởng ban An toàn - An ninh
KHÔNG ĐƯỢC CHẠM TRỄ	

4.3. PHỤ LỤC C: MẪU ĐÁNH GIÁ ĐE DOẠ ĐÁNH BOM CỦA TỔ LÁI

Hội..... ngày tháng năm

Người đánh giá:

Ghi lại Nội dung chính xác về đe dọa đánh bom được cung cấp:		
1. Xác nhận chuyến bay bị đe dọa:	yes	n o
Một chuyến bay được xác định là bị đe dọa đánh bom nếu trả lời được một trong các câu hỏi sau đây, trên cơ sở nội dung đe dọa: 1.1.Số chuyến bay có xác định không? 1.2.Giờ khởi hành có xác định không? 1.3.Vị trí của tàu bay có xác định không? 1.4.Sân bay đến có xác định không?		
Bước 1: Chuyến bay được xác định là bị đe dọa đánh bom		
2. Xác nhận mục tiêu cụ thể bị đe dọa:		
Một mục tiêu cụ thể được xác định là bị đe dọa đánh bom nếu trả lời được một trong các câu hỏi sau đây, dựa trên nội dung đe dọa. 2.1.Số đăng bạ tàu bay? 2.2.Tên thành viên phi hành đoàn? 2.3.Mã thẻ hành lý bất kỳ của chuyến bay? 2.4.Sử dụng thuật ngữ chuyên ngành hay không? 2.5.Những thông tin bí mật của tàu bay, chuyến bay hay bất kỳ?		
Bước 2: Xác nhận mục tiêu cụ thể bị đe dọa có không?		
3. Đe dọa có được xác định rõ hay không?		
Các tiêu chuẩn dưới đây xác định tàu bay bị đe dọa có phải		

tiến hành kiểm tra an ninh tàu bay hay không?		
3.1.Nếu chuyến bay được xác định tại bước 1 và mục tiêu đã được xác định tại (bước 2) thì khẳng định đe dọa là có thật		
3.2.Nếu VNA hay sân bay mà tàu bay khởi hành đang có đe dọa và chuyến bay có thông tin được xác định tại bước 1 hay bước 2 thì khẳng định đe dọa là có thật		
3.3.Nếu thông tin đe dọa có chứa đựng nội dung liên quan đến chính trị, tổng tiền thì khẳng định đe dọa là có thật.		

4.4. PHỤ LỤC D: THỨ TỰ HÀNH ĐỘNG CỦA CƠ TRƯỞNG KHI NHẬN ĐƯỢC ĐE DOA ĐÁNH BOM KHI TÀU BAY ĐANG BAY

Khi tàu bay bị đe dọa, Cơ trưởng tàu bay phải thực hiện những hành động theo thứ tự tóm tắt dưới đây, dựa trên tình hình thực tế:
1. Mở đèn hiệu: THẮT DÂY AN TOÀN – KHÔNG HÚT THUỐC
2. Sử dụng mẫu đánh giá đe dọa đánh bom (phụ lục C)
3. Đánh giá đe dọa, trao đổi thông tin với Ủy ban khẩn nguy VNA.
4. Nếu đe dọa là không có thật, không phải làm gì.
5. Nếu đe dọa được xác định là có thật, thực hiện những công việc sau:
6. Xin chuyển hướng bay tới sân bay thích hợp.
7. Điều áp trong khoang hạ thấp độ cao.
8. Thực hiện các thông báo thích hợp.
9. Điều kiện đặc biệt và thời gian cho phép cơ trưởng tàu bay quyết định lực soát tìm kiếm bom trong khi bay (sử dụng danh mục kiểm tra tàu bay tìm kiếm bom trong khi bay – phụ lục E)
10. Yêu cầu cơ quan kiểm soát không lưu và nhà chức trách sân bay hỗ trợ các dịch vụ không lưu và mặt đất.
11. Sau khi hạ cánh tàu bay lăn vào vị trí đã định theo hướng dẫn của cơ quan kiểm soát không lưu, tắt hết động cơ, sử dụng điện của mặt đất cung cấp cho tàu bay.
12. Sơ tán hành khách, phi hành đoàn cùng hành lý của họ trừ khi thoát hiểm bằng cầu trượt.
13. Tuân theo các hướng dẫn của nhà chức trách sân bay.
14. Tiếp xúc với Trưởng đại diện tại sân bay để thực hiện các yêu cầu theo quy định pháp luật nước sở tại.

- ❑ Tủ để áo khoác
- ❑ Vùng phía trên giá để hành lý
- ❑ Khu vực trên và dọc theo thành các khoang chứa hàng phía trước.

3. Khoang phía trước:

- ❑ Các tủ để áo khoác và hộp để áo phao cứu hộ
- ❑ Ghế của các tiếp viên và hành khách (bao gồm đệm, vỏ đệm phía dưới ghế)
- ❑ Giường ngủ của hành khách, phi hành đoàn (nếu có)
- ❑ Sàn, thành và trần của khoang hành khách

4. Hộp chứa áo phao cứu hộ của phi hành đoàn và hành khách

- ❑ Hộp chứa bình ôxy xách tay, áo phao
- ❑ Ghế ngồi (đệm phía dưới ghế, hộp đựng mặt nạ dưỡng khí)
- ❑ Các thùng (ngăn) đựng tài liệu

5. Bếp phía trước:

- ❑ Nếu chưa được di chuyển thì phải di chuyển hết các hộp chứa, hộp đựng thực phẩm và giá để thức ăn của lò đun
- ❑ Mở và kiểm tra tất cả các ngăn, xe đẩy, quầy đựng rượu

- ❑ Hộc chứa mặt nạ dưỡng khí và bình ôxy
- ❑ Cửa bếp
- ❑ Các hộc kín phía trên

6. Các buồng vệ sinh phía trước:

- ❑ Di chuyển tất cả chất thải chưa được đem đi
- ❑ Chuyển các hộp phía dưới chậu rửa, kiểm tra trong và khu vực xung quanh chậu
- ❑ Kiểm tra khu để khăn
- ❑ Cửa, sàn, trần, nơi để giấy vệ sinh
- ❑ Gương và phía sau gương
- ❑ Sàn, vách đứng và trần
- ❑ Nơi chứa mặt nạ dưỡng khí
- ❑ Nơi tiếp xúc với vòi nước uống
- ❑ Thùng chứa nước thải

7. Khoang chính:

- ❑ Các ghế ngồi của hành khách và tiếp viên (đệm, vỏ đệm, và phần dưới ghế)
- ❑ Giá đỡ để gối, khăn và tay vịn
- ❑ Sàn, không dịch chuyển thảm trải sàn khi có vật nghi vấn
- ❑ Thành khoang gồm cả cửa sổ và các rèm cửa
- ❑ Các hộc để mặt nạ dưỡng khí, bình ôxy, bình chữa cháy
- ❑ Trần khoang hộc đặt đèn điện
- ❑ Chỗ cuối cùng của mỗi tay vịn
- ❑ Phía sau ghế ngồi
- ❑ Giá để hành lý xách tay
- ❑ Nơi để áo phao cứu hộ
- ❑ Khoang để dây dùng thoát ra trong tình trạng khẩn cấp
- ❑ Giá để báo chí
- ❑ Cửa thoát ra khẩn cấp khu vực ngang cánh
- ❑ Vòi nước uống, giá và khu để cốc chén

- ❑ Đèn Pin

8. Bếp và quầy rượu trung tâm

- ❑ Nếu chưa được chuyển thì phải chuyển tất cả các hộp, thùng đựng thực phẩm và giá để thức ăn của lò đun
- ❑ Mở kiểm tra tất cả các khoang bếp, quầy và tủ lạnh
- ❑ Kiểm tra tất cả các hộc chứa, xe đẩy
- ❑ Sàn, thành và trần tàu bay
- ❑ Chỗ để cốc và các hộc của quầy rượu
- ❑ Hộc kín phía trên
- ❑ Cửa và các hộc hông
- ❑ Ghế của các tiếp viên ở lối đi

9. Khu bếp phía sau và quầy rượu:

- ❑ Ghế ngồi của tiếp viên
- ❑ Mở và kiểm tra tất cả các hộc kín
- ❑ Sàn, thành và trần tàu bay
- ❑ Kiểm tra các hộc chứa, xe đẩy
- ❑ Tủ có khoá nơi để Túi ngoại giao (nếu có)
- ❑ Nơi để cầu trượt thoát hiểm (từng cửa một)
- ❑ Hộc bản lề của cửa phía sau
- ❑ Những nơi chứa các bình ôxy

10. Các buồng vệ sinh phía sau:

- ❑ Dọn bỏ các chất thải
- ❑ Chuyển và kiểm tra chậu rửa và xung quanh chậu
- ❑ Hộp đựng khăn rửa mặt
- ❑ Hộp đựng giấy vệ sinh
- ❑ Khu vực để trang điểm, gương soi và chỗ để gương
- ❑ Cửa, tường, sàn, trần
- ❑ Nơi để mặt nạ dưỡng khí
- ❑ Nơi tiếp giáp với vòi uống nước

- Thùng chứa chất thải, rác

11. Tủ quần áo và phòng treo áo khoác phía sau:

- Chuyển tất cả áo khoác và hành lý xách tay và kiểm tra toàn bộ khu vực này
- Giường, tủ đựng, nơi để mặt nạ dưỡng khí, bình ôxy
- Nơi để áo phao

4.6. PHỤ LỤC F: MẪU BÁO CÁO ĐE DOẠ ĐÁNH BOM TRÊN TÀU BAY

1. CHI TIẾT VỀ CHUYẾN BAY			
1.1.Loại tàu bay 1.2.Số đăng bạ 1.3.Số chuyến bay 1.4.Sân bay đến 1.5.Giờ tàu bay đóng chèn 1.6.Giờ khởi hành theo lịch 1.7.Giờ tàu bay được rút chèn 1.8.Bị chậm trễ: giờ: phút 1.9.Các chặng bay			
2. Vị trí tàu bay bị đe dọa			
Đậu Lăn Hạ độ cao	Cất cánh Tiếp cận	Lấy độ cao Hạ cánh	Bay bằng
3. Số hành khách			
3.1.Khách VIP 3.2.Khách hạng thương gia 3.3.Khách hạng phổ thông			
4. CHI TIẾT VỀ NGƯỜI NHẬN TIN ĐE DỌA			
4.1.Họ và tên của người nhận đe dọa 4.2.Sân bay hay văn phòng nhận tin đe dọa 4.3.Ngày giờ khi nhận tin 4.4.Hình thức nhận đe dọa 4.5.Điện thoại: đàm thoại: thư tín: hành khách 4.6.Thông báo đe dọa được ghi âm không? Có: không: Nếu không tại sao?			

4.7.Cuộc gọi có truy lùng được không? Có không Nếu không tại sao?	
5. NỘI DUNG VỀ ĐE DỌA	
5.1.Thông tin chính xác về người gọi 5.2.Chi tiết về đe dọa do người gọi cung cấp 5.3.Vị trí đặt bom 5.4.Loại bom: hẹn giờ áp suất giật nổ 5.5.Những yêu cầu: tiền chính trị khác 5.6.Tên người gọi 5.7.Tổ chức hay nhóm khủng bố 5.8.Người gọi có biết gì về tàu bay hay không? Có không	
6. NHỮNG THÔNG TIN BỔ SUNG	

Kết luận và kiến nghị:

Trong thời gian dài khoảng 20 năm qua các chuyến bay quốc nội của VNA được thực hiện an toàn, ngăn chặn có hiệu quả đối với các hành vi can thiệp Bất hợp pháp đến an ninh của tàu bay của VNA. Đây là kết quả của công tác an ninh của HKDD Việt Nam nói chung và VNA nói riêng.

Để đạt được thành tích như vậy VNA đã triển khai hệ thống các biện pháp an ninh theo tiêu chuẩn khuyến cáo thực hành của ICAO, IATA và Cục HKDD Việt Nam dưới sự chỉ đạo của các cấp Đảng và lãnh đạo Cục HKDD, Tổng công ty hàng không Việt Nam và sự phối kết hợp chặt chẽ giữa các cơ quan chuyên môn thuộc HKDD Việt Nam

Nhưng trong tình hình an ninh chính trị mới hiện nay, đặc biệt sau sự kiện ngày 11/9/2001 xảy ra ở nước Mỹ thì phương thức thủ đoạn của chủ nghĩa khủng bố đã chuyển sang một giai đoạn mới có tính chất cực kỳ tinh vi, dã man và liều lĩnh. Trên thực tế công tác an ninh của HKDD quốc tế và của VNA đã bộc lộ nhiều thiếu sót, hạn chế, đặc biệt là công tác an ninh cho tàu bay của VNA cần được cập nhật bổ sung và sắp xếp lại cho logic có tính hệ thống theo từng cấp độ đe dọa đây là vấn đề bức xúc mà VNA chưa làm được trong thời gian qua.

Việc nghiên cứu tổng quát trong chương I thể hiện các mối đe dọa đối với tàu bay có liên quan đến khủng bố, tội phạm và các đe dọa khác xảy ra liên quan chặt chẽ đến an ninh chính trị nhất định, đồng thời nghiên cứu các tổ chức khủng bố trên thế giới và Việt Nam đã hoặc có nguy cơ can thiệp đến an ninh của tàu bay của VNA.

Kết quả nghiên cứu giúp cho chúng ta thấy được một cách toàn diện, khách quan về các mối đe dọa chung và những nguy cơ cho an ninh tàu bay của VNA. Từ việc đánh giá mức độ, tính chất của từng mối đe dọa đến an ninh tàu bay giúp cho chúng ta có thể đưa ra những biện pháp, phương thức và quy trình đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA.

Ngoài việc nghiên cứu phương thức, thủ đoạn khủng bố và các tổ chức khủng bố cũng như các nguy cơ khủng bố tàu bay của VNA, ban chủ nhiệm đề tài còn tập trung nghiên cứu một cách có hệ thống, quy trình đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA đã thực hiện trong thời gian qua để tìm hiểu xem quy trình này có đúng với yêu cầu của ICAO, IATA và Cục HKDD Việt Nam, có đáp ứng được các yêu cầu của tình hình mới hay không.

Kết quả nghiên cứu thông qua các bảng phân tích chỉ số kỹ thuật thực hiện các biện pháp và quy trình an ninh cho tàu bay của VNA tại chương II cho thấy VNA đã triển khai theo các tiêu chuẩn và khuyến cáo của ICAO, IATA và Cục HKDD.

Song trên thực tế kỹ thuật thực hiện các biện pháp an ninh chưa đúng theo tiêu chuẩn, đặc biệt là quy trình triển khai hệ thống các biện pháp an ninh cho tàu bay chưa có tính đồng bộ nhất, logic và khoa học.

Hiện nay, trong công tác đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA chưa triển khai quy trình an ninh theo từng cấp độ đe dọa. Trên thực tế khi có đe dọa xảy ra các đơn vị trong VNA triển khai phương thức khẩn nguy theo chỉ thị của lãnh đạo trực ban trực tiếp. Các biện pháp an ninh tăng cường được sử dụng tùy theo sự đáp ứng của các đơn vị trong và ngoài VNA, hệ thống các các biện pháp an ninh dự phòng theo cấp độ đe dọa của VNA chưa có, Mặt khác, sự phối hợp giữa VNA với các sân bay và các cơ quan ngoài VNA chưa được thống nhất từ trước. Đây có thể được xem như là các nguy cơ có thể gây thiệt hại đến tàu bay của VNA khi phải đối phó với các đe dọa hay các hành vi can thiệp Bất hợp pháp xảy ra trên thực tế.

Nhằm đáp ứng được các yêu cầu thực tế trên, vấn đề tăng cường an ninh cho tàu bay của VNA được xem xét một cách khoa học, đầy đủ, toàn diện, chi tiết và đồng bộ. Chương III của đề tài này đã tiến hành hệ thống hoá các biện pháp và quy trình an ninh của VNA, theo các cấp độ đe dọa (cấp độ 1; cấp độ 2; cấp độ 3) nhằm tăng cường an ninh cho tàu bay của VNA.

Để giúp các cá nhân, tổ chức thực hiện tốt ba quy trình an ninh theo cấp độ nêu trên chúng tôi đã xây dựng các hướng dẫn kỹ thuật một cách chi tiết và cụ thể trên hai lĩnh vực là: An ninh cho tàu bay tại sân, và An ninh đối với chuyến bay (trong khi bay)

Ngoài ra, chúng tôi còn xây dựng hai quy trình đối phó đặc biệt khi các hành vi can thiệp Bất hợp pháp xảy ra cho tàu bay của VNA đó là: Quy trình xử lý đe dọa đánh bom; Quy trình xử lý cướp tàu bay và Danh mục khẩn nguy.

Trong quá trình nghiên cứu xây dựng và hoàn chỉnh đề tài này, do nhu cầu bức thiết của công tác an ninh cho tàu bay của VNA đòi hỏi, một số nội dung trong sản phẩm của đề tài mặc dù chưa được nghiệm thu, nhưng đã được nhà chức trách hàng không, VNA chấp nhận và áp dụng trên thực tế trong chương trình an ninh của VNA, giáo trình huấn luyện an ninh hàng không cho phi hành đoàn và nhân viên điều phái của VNA, hiện nay chủ nhiệm đề tài đang kết hợp với Ban An toàn - An ninh xây dựng giáo trình huấn luyện an ninh hàng không cho nhân viên mặt đất của VNA, giáo trình này sẽ được hoàn thành trong thời gian gần nhất. Nội dung của giáo trình sẽ được xây dựng dựa trên sản phẩm của đề tài này.

Kiến nghị:

Ban chủ nhiệm đề tài kiến nghị tới lãnh đạo Tổng công ty hàng không Việt Nam nghiệm thu đề tài Tăng cường các biện pháp an ninh cho tàu bay của VNA, để sản phẩm của đề tài tiếp tục được sử dụng trên thực tế đối với các chuyến bay quốc tế, trong công tác kiểm tra, khảo sát công tác đảm bảo an ninh cho tàu bay của VNA và đặc biệt trong lĩnh vực huấn luyện và đào tạo chuyên ngành an ninh hàng không cho nhân viên của VNA mà ICAO, IATA, và chương trình an ninh hàng không của VNA đòi hỏi.

Cho phép ban chủ nhiệm đề tài tiếp tục nghiên cứu mở rộng đề tài này theo hướng “Tiêu chuẩn hoá các cấp độ đe dọa an ninh đối với tàu bay của VNA”

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo chính trị của Ban chấp hành trung ương Đảng khoá VII đại hội VIII
2. Báo an ninh thế giới. (các số từ năm 1999 - 2002)
3. Bình luận khoa học Bộ luật hình sự -phần các tội phạm, viện nghiên cứu khoa học pháp lý Bộ tư pháp NXB Pháp lí 1992.
4. Bộ luật hình sự nước CHXHCN Việt Nam 1985.
5. Bộ luật hình sự nước CHXHCN Việt Nam 1999.
6. Bộ tư pháp, tạp chí dân chủ và pháp luật. Hà nội tháng 3/2000.
7. Bộ luật hình sự Hoa Kỳ.
8. Bộ luật hình sự Thụy Điển.
9. Bộ luật tố tụng hình sự Việt Nam 1998.
10. Chuyên đề về mối quan hệ giữa điều ước quốc tế và pháp luật Việt Nam. Viện nghiên cứu khoa học pháp lý, Bộ tư pháp.
11. Chuyên đề về tư pháp hình sự so sánh - thông tin khoa học pháp lý, Bộ tư pháp năm 1999.
12. Chữ Văn Dững – Hợp tác Asean trong đấu tranh tội phạm xuyên quốc gia. Tạp chí công an nhân dân số 03/1999.
13. Công ước Chicago (1944).
14. Công ước Tokyo (1963)
15. Công ước Lahay (1970)
16. Công ước Montreal (1971)

17. Điều lệ về những qui định chung của tổ chức cảnh sát hình sự quốc tế Interpol.
18. Giáo trình an ninh hàng không, Trung tâm huấn luyện bay 2001.
19. Giáo trình luật hình sự Việt Nam. Trường đại học Luật Hà Nội NXB Công an nhân dân Hà Nội 2000.
20. Giáo trình Luật tố tụng hình sự Việt Nam. Trường đại học Luật Hà Nội NXB Công an nhân dân Hà Nội 1997.
21. Giáo trình luật quốc tế đại học Luật Hà Nội 1998.
22. Giáo trình tội phạm học, đại học Luật Hà Nội 1998.
23. Hiến pháp nước CHXHCN Việt Nam 1992 NXB Chính Trị quốc gia 1992
24. Hiệp định tương trợ tư pháp về dân sự, gia đình và hình sự giữa CHXHCN Việt Nam với nước ngoài. NXB pháp lý 1994.
25. Lê Cẩm, một số vấn đề cơ bản về luật hình sự quốc tế (phần chung). Tạp chí Nhà Nước và pháp luật số 11/1999.
26. Luật hàng không dân dụng Việt Nam bổ sung 1995.
27. Luật hình sự hàng không Sài Gòn 1970.
28. Luật hình sự hàng không Singapore.
29. Nghị định thư 1988 bổ sung cho công ước Montreal (1971).
30. Nghị định 29/1997/NĐ-CP Ban hành quy chế phối hợp của các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động tại cảng hàng không.
31. Nghị định số 11/2000/NĐ-CP ngày 03/5/2000 ban hành quy chế đảm bảo an ninh hàng không dân dụng.
32. Nghị định số 01/2001/NĐ-CP ngày 04/01/2001 về xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

33. Nguyên tắc dẫn độ tội phạm hoặc xét xử mối quan hệ với việc chiếm đoạt tàu bay NXB Mocscow 1974.
34. Nguyễn Xuân Yêm, dẫn độ tội phạm và tương trợ tư pháp hình sự trong đấu tranh phòng chống tội phạm ở Việt Nam NXB Công an nhân dân 2000.
35. Nguyễn Xuân Yêm, Tội phạm quốc tế ở Việt Nam và tội phạm có tính chất quốc tế. Tạp chí dân chủ và pháp luật số 6/1997.
36. Nguyễn Xuân Yêm, An ninh Việt Nam với tội phạm có tính chất quốc tế ở Việt Nam báo an ninh thế giới số 2/1996.
37. Phan Hồng Lĩnh, tìm hiểu Bộ luật hình sự nước CHXHCN Việt Nam NXB Chính trị quốc gia 2000.
38. Phụ lục 17 kèm theo Công ước Chicago (1994) tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành về an ninh hàng không 1996.
39. Phụ lục 17 kèm theo Công ước Chicago (1994) tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành về an ninh hàng không sử đổi bổ sung lần thứ 10 năm 2002.
40. Quyết định số: 479/CAAV ngày 14/3/1994 quy định chế độ thông tin báo cáo trong lĩnh vực an ninh hàng không.
41. Quyết định 743/CAAV ngày 19/4/1994 về giấy tờ tùy thân của hành khách đi trên các chuyến bay nội địa.
42. Quyết định 1921/CAAV ngày 09/9/1996 về an ninh hàng không tại các khu vực hạn chế
43. Quyết định số 2485/1998/QĐ-CHK ngày 01/9/1998 Ban hành quy định tạm thời bảo đảm chuyên cơ trong ngành hàng không dân dụng.

44. Quyết định 2868/1998/QĐ-CHK ngày 31/10/1998 Ban hành quy định về Thẻ kiểm soát an ninh hàng không.
45. Quyết định số 07/1999/QĐ-CHK ngày 29 tháng 3 năm 1999 quy định về chứng chỉ nghiệp vụ an ninh hàng không.
46. Quyết định 15/1999/QĐ-CHK ngày 22/5/1999 về kiểm tra giám sát an ninh hàng không tại Cảng hàng không.
47. Quyết định số: 654/QĐ-CHK ngày 27/9/2002 quy định an ninh hiệu, biểu tượng an ninh, cầu vai, phù hiệu, trang phục của lực lượng an ninh hàng không
48. Sơ tập chuyên đề, những vấn đề lý luận về luật hình sự, luật tố tụng hình sự và tội phạm học, viện thông tin UBKHXH năm 1981.
49. Tài liệu 8973 hướng dẫn cụ thể kỹ thuật an ninh hàng không của ICAO.
50. Tạp chí Nhà nước và pháp luật số 9/1999.
51. Tội phạm học, luật hình sự và luật tố tụng hình sự Việt Nam. Viện nghiên cứu nhà nước và pháp luật.
52. Tìm hiểu Luật quốc tế NXB Đồng Nai 1999.
53. Thông tư số 65/1999-TT-CHK ngày 27/12/1999 Hướng dẫn thực hiện việc trang bị, quản lý, sử dụng và bảo quản vũ khí, công cụ hỗ trợ trong ngành hàng không.
54. Từ điển thuật ngữ đại học luật Hà Nội năm 1999.

Tài liệu bằng tiếng anh

55. Akehurst's – Modern Introduction to International Law (Seventh Revised edition) Peter Malan Czuk.
56. Brownlie – Principles of Public International Law Fefth edition, Oxford University Press.

57. Martin Dixon – Textbook on International Law – Third Edition – Blackstone Press Ltd. 1994.
58. Shearer – Starke'S – International law – Eleventh Edition – Butterworths and co Publisher. Ltd. 1994.
59. E.u law (new edition) Stephen Weatherill and Paul Beaumont.
60. Wilmington. Delawaret: Scholarly Resource 1983
61. Anonymous. "The Psychology of Terrorism" In Security Digest, 18 Washington: Wilson Center Reports, 1987
62. Anonymous. "Terrorism: Psyche or Psychos?" TV1 Journal, 3, 1982, 3-11
63. Aston, C.C "Political Hostage-Taking in Western Europe" Pages 57-83 in W.Gutterdige, ed, Contemporary Terrorism. New York: Facts on File, 1986
64. Bandura.Albert. "Mechanism of Moral Disengagement." Pages 161-91 in Walter Reich, ed, Origins of Terrorism Psychologies, Ideologies, Theologies, States of Mind. Cambridge: Cambridge University Press. 1990
65. Barkey.Henri J. and Graham E.Fuller. Turkey's Kurdish Question. Carnegie Commission on Preventing Deadly Comliet SDeies, Lanham, Maryland, and Oxford, England: Rowman and Littlefied, 1998
66. Beker, Julian Hitler's Children: The Story of th Baader-Meinhof Terrorist Gang Philadelphia: J.B.Lippincoll, 1977
67. Behar, Richard "The Secret Life of Mahmud the Red" Time, October 4,1993, 55-61

68. Bulloch, John, and Harvey Morris. No friends but the Mountains: The Tragic History of the Kurds. New York and Oxford: Oxford University Press, 1992
69. Clark, R. "Pattern in th Lives of ETA Members" Terrorism, 6, No.3,1983, 423-54
70. Cohen, G Women of Violence Memoris of a Young Terrorist. Stanford, Caslifornia: Stanford University Press, 1966
71. Cordes, Bonnie. When Terrorists Do The Talking: Reflections on Terrorist Literature. Santa Monica, California: Rand, August 1987
72. Crenshaw. Martha. "The Causes of Terrorism," Comparative Politics , 13, July 1981, 379-99
73. Crenshaw. Martha "the Psychology of Political terrorism" Pages 379-413 in Margaret Herman, ed, Handbook of Political Psychology. San Francisco: Jossey-Bass, 1985
74. Ferracuti, Franco "Psychiatric Aspects of Terrorism in Italy" In I.L. Barak-Glantz and U.R.Huff, eds . The Mail,the Bad and the Different. Lexington, Massachusetts: Lexington, 1981
75. Dobson. Caristopher . Black September :Its Short, Violent History. London: Robert Hale, 1975
76. Doyle, Leonard, "The Cold Killers of 17 November Who Always Go Free, "the Observer [London] September 28, 1997
77. Eckstein Harry "On the Etiology of Internal Wars" In Ivo K. Feierabend, Rosalind L. Feicrabend and Fed Robert Gurr, eds. Anger Violence and Politics :theories and Research Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice – Hall, 1972

78. Entessar, Nader. Kurdish Ethnonationalism. Boulder. Colorado: Lynne Rienner, 1992
79. Gurr, Ted Robert, Psychological Factors in Civil Violence "World Politics, 20, No.32, January 1968, 245-78
80. Gurr, Ted Robert Why Men Rebel. Prinecton. New Jersey: Prinecton University Press, 1970
81. Jerome , Richard "Japan's Mad Messiah: Jailed in Tokyo's Subway Gassing , A guru is Alone with His Grand Delasions " People Weekly, 43, No.23 June 13, 1995, 48
82. Joshi, Monoi "On the Razor's Edge: the Liberation Tigers of Tamil Eelam, " Studies in Conflict and Terrorism, 19, No.1.1996, 19-42
83. Kallen. K Terrorism – What are They Like ? How Some Terrorists Describe Their World and Actions. Sama Monica. California: Rand, 1979
84. Kaplan, Abraham "The Psychodynamics of Terrorism, " Terrorism, 1, 1978, 237-57
85. Kramer, Martin "The Structure of Shi'ite Terrorism" Pages 43-52 in Anat Kurz, ed Contemporary Trends in World Terrorism. New York: Praeger, 1987
86. Monroe, Fristen Renwick and Lina Haddad Kreidie. "The Perspective of Islamic Fundamemtalists and the Limits of Rational Choice Theory" Political Psychology, 18, No.1,1997, 19-43

Tài liệu của ICAO; IATA

87. IATA, Security Manual – 1994; 2004.

88. Terms of Reference of the IATA Security Advisory Group (SAG)
Organisation, Conduct and Common Function of Advisory Sub –
Committees
89. IATA Eight Point Recommended Security Standards for
Implementation at International Airports
90. ACI/ IATA Positions on Aviation Security
 - Recruitment and Training of Security Staff
 - Security Chargas
 - Baggage Security
 - Security in Restricted Areas
 - High Risk Desination
 - Movement of Aircraft and Evacuation of Passengers Following
Bom Alerts
 - Security Crisis Management Plans at Airports
 - Electronic Items in Cabin Hold Baggage
 - Segregation of Arriving/ Departing Passengers in Terminals
 - Public Awareness of Security
 - New Detection Equipment and Technology
 - Aviatoin Security Measures Adopted Unilaterally by States
 - Profiling/ Enhanced Sceening of Passengers
 - Cargo, Courier, Express Mail and Mail Security
 - Security Consideration in the Design, Construction and Alteration
of Airport Terminals
91. Excerpts of the ICAO International Legal Instruments
92. Concerning the Security of Civil Aviation
 - Tokyo Convention
 - The Hague Convention
 - Montreal Convention

- Protocol for the Suppression of Acts, of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation
- Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection
- 93. ICAO Annex 17 International Standards and Recommended Practices
- 94. ICAO National Civil Aviation Security Programme (Model Outline)
- 95. ICAO International Airport Security Programme (Model Outline)
- 96. Passenger Baggage Reconciliation
- 97. IATA Resolution 743a – Forwarding Mishandled Baggage
- 98. IATA Recommended Practice 1739 – Passenger Baggage Reconciliation Procedures
- 99. IATA Recommended Practice 1743g – Marking of Expedite Baggage for Security Control
- 100. “Licence Plate” Concept for Reconciliation of Passenger Baggage
- 101. IATA Resolution 745a – Acceptance of Firearms and Other Weapons and Calibre Ammunition
- 102. IATA Resolution 745 – Dangerous Goods in Passengers Baggage
- 103. IATA Recommended Practice 1750 – Handling of Security Removed Items
- 104. Operator’s Security Programme (Model Outline)
- 105. Organisation of IATA Airport Security Surveys and Guidelines
- 106. Checklist for Aircraft Search

107. Report including Crew Debriefing on an Incident of Unlawful Interference/ Seizure
108. Report of Bom threat
109. ICAO Guidance Material – Bom Threats in Flight
110. ICAO Recommended Guidelines for Persons Travelling Under Special Status (Including Deportees)
111. IATA Resolution 701 – Inadmissible Passengers and Deportees
112. Training Material on the Subject of the Theft of Aircraft Parts