



DỰ THẢO

BỘ XÂY DỰNG

Số:

/BC-BXD

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng 10 năm 2026

BÁO CÁO

Tổng kết việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng

Thực hiện quy định Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 ngày 19/2/2025 và Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định 187/2025 ngày 01/7/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật.

Thực hiện Quyết định số 1899/QĐ-TTg ngày 04 tháng 9 năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng dự thảo Quyết định ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06 tháng 8 năm 2012. Trên cơ sở kết quả tổng kết việc thi hành và ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan, Bộ Xây dựng báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

Báo cáo đánh giá việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg từ khi có hiệu lực đến thời điểm tổng kết tháng 10 năm 2026; làm rõ kết quả đạt được, hạn chế, nguyên nhân và yêu cầu hoàn thiện cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Kết quả tổng kết là cơ sở đề xuất nội dung của Quyết định thay thế, bảo đảm phân định rõ trách nhiệm, duy trì hoạt động phối hợp liên tục và ưu tiên bảo vệ tính mạng con người.

PHẦN I

BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT

1. Bối cảnh trong nước và quốc tế

a) Bối cảnh trong nước

Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg được ban hành ngày 06/8/2012, tạo cơ sở pháp lý cho việc phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương, lực lượng vũ trang, doanh nghiệp và các tổ chức có liên quan trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn đối với tàu bay dân dụng lâm nguy, lâm nạn. Qua hơn 14 năm thực hiện, Quy chế đã góp phần hình thành và duy trì cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà

nước, cơ quan quân sự, công an, chính quyền địa phương, cơ quan cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không và các lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

Trong quá trình thi hành, hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng, phòng thủ dân sự, tổ chức bộ máy nhà nước và phân định thẩm quyền đã có nhiều thay đổi. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 và các luật sửa đổi, bổ sung, cùng các văn bản hướng dẫn thi hành, đặt ra yêu cầu cập nhật cơ chế tổ chức, chỉ đạo, điều hành, huy động lực lượng, phương tiện và xử lý tình huống sự cố, thảm họa.

Đặc biệt, Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 của Chính phủ về hoạt động bay đã quy định cụ thể hơn về nguyên tắc tìm kiếm, cứu nạn hàng không; trách nhiệm của cơ quan chủ trì theo từng khu vực; vùng tìm kiếm, cứu nạn hàng không; kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; diễn tập và thẩm quyền cấp phép bay phục vụ tìm kiếm, cứu nạn. Những quy định này đòi hỏi cơ chế phối hợp tại Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg phải được rà soát, sửa đổi để bảo đảm thống nhất, đồng bộ và khả thi.

Bên cạnh đó, việc sắp xếp, kiện toàn tổ chức bộ máy của Chính phủ, các bộ, ngành và tổ chức chính quyền địa phương theo mô hình hai cấp từ ngày 01/7/2025 đã làm thay đổi tên gọi, chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền và đầu mối phối hợp của một số cơ quan liên quan. Đặc biệt, việc tổ chức lại Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn thành Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia theo Quyết định số 1585/QĐ-TTg ngày 23/7/2025 đặt ra yêu cầu rà soát, cập nhật cơ chế chỉ đạo, điều hành và phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Do đó, một số quy định tại Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg không còn phù hợp với tổ chức bộ máy và quy định pháp luật hiện hành, cần được sửa đổi, bổ sung để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất và hiệu quả trong tổ chức thực hiện.

Mặt khác, hoạt động hàng không dân dụng ngày càng phát triển, đa dạng về loại hình khai thác, phạm vi hoạt động và phương tiện. Các tình huống tàu bay lâm nguy, lâm nạn có thể xảy ra tại cảng hàng không, khu vực lân cận cảng hàng không, trên đất liền, trên biển, tại vùng nước cảng biển, khu vực đường thủy nội địa, khu quân sự hoặc địa bàn giáp ranh giữa các địa phương. Điều này đặt ra yêu cầu phải xác định rõ cơ quan chủ trì, trách nhiệm phối hợp, cơ chế huy động lực lượng tại chỗ và trình tự chuyển giao trách nhiệm giữa các giai đoạn tìm kiếm, cứu nạn.

Trong bối cảnh đó, việc tổng kết thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg là cần thiết nhằm đánh giá khách quan kết quả đạt được, nhận diện những hạn chế, khó khăn, vướng mắc và vấn đề mới phát sinh; qua đó đề xuất giải pháp hoàn thiện cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng phù hợp với hệ thống pháp luật và yêu cầu thực tiễn.

Việc rà soát, hoàn thiện Quy chế gắn với yêu cầu đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật tại Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025; sắp xếp tổ chức bộ máy theo Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017; bảo vệ Tổ quốc,

chủ động ứng phó với thách thức an ninh phi truyền thống theo Nghị quyết số 44-NQ/TW ngày 24/11/2023; chuyển đổi số và hội nhập quốc tế theo Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 và Nghị quyết số 59-NQ/TW ngày 24/01/2025. Đối với tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, trọng tâm là phân định rõ thẩm quyền, bảo đảm phối hợp liên ngành, chia sẻ thông tin và thực hiện các cam kết quốc tế phù hợp với điều kiện Việt Nam.

b) Bối cảnh quốc tế

Việt Nam là thành viên Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế năm 1944 (Công ước Chicago), có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ quốc tế liên quan đến bảo đảm an toàn hàng không và tổ chức tìm kiếm, cứu nạn tàu bay lâm nguy, lâm nạn. Đặc biệt, Điều 25 Công ước Chicago quy định nghĩa vụ của quốc gia thành viên trong việc thực hiện các biện pháp trợ giúp tàu bay lâm nguy trong lãnh thổ của mình trong phạm vi có thể thực hiện được, đồng thời cho phép chủ sở hữu tàu bay hoặc cơ quan của quốc gia đăng ký tàu bay thực hiện các biện pháp trợ giúp cần thiết, dưới sự kiểm soát của cơ quan có thẩm quyền của quốc gia sở tại

Bên cạnh đó, Bộ Tài liệu hướng dẫn tìm kiếm, cứu nạn hàng không và hàng hải quốc tế (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual – IAMSAR Manual, ICAO Doc 9731), do ICAO và Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) phối hợp ban hành, cung cấp hướng dẫn chuyên môn về tổ chức, quản lý hệ thống tìm kiếm, cứu nạn; lập kế hoạch, điều phối nhiệm vụ; và tổ chức hoạt động của các lực lượng, phương tiện tham gia cứu nạn. Cụ thể, Tập I (Organization and Management) hướng dẫn về tổ chức và quản lý hệ thống; Tập II (Mission Coordination) hướng dẫn điều phối nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn; Tập III (Mobile Facilities) hướng dẫn hoạt động của các phương tiện, lực lượng cứu nạn và điều phối tại hiện trường. Khi rà soát, cần cập nhật theo các ấn bản hiện hành; tại thời điểm năm 2026, ICAO/IMO đã công bố các ấn bản IAMSAR năm 2025.

Thực tiễn quốc tế cho thấy hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không đòi hỏi cơ chế phối hợp liên ngành, liên vùng và xuyên biên giới; hệ thống thông tin báo nạn, cảnh báo và liên lạc hoạt động liên tục; phân định rõ trách nhiệm của cơ quan chủ trì; trao đổi thông tin kịp thời giữa các trung tâm phối hợp cứu nạn; đồng thời có cơ chế tiếp nhận, hỗ trợ lực lượng nước ngoài khi cần thiết. Việc ứng dụng công nghệ giám sát tàu bay, hệ thống cảnh báo khẩn cấp, dữ liệu định vị và phương tiện bay không người lái cũng đặt ra yêu cầu cập nhật phương thức tổ chức tìm kiếm, cứu nạn, nâng cao khả năng phối hợp giữa các cơ quan dân sự và lực lượng vũ trang, giữa tàu bay có người lái và phương tiện bay không người lái.

Do đó, việc tổng kết, đánh giá tình hình thực hiện Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg cần gắn với việc rà soát, đối chiếu cụ thể Điều 25 Công ước Chicago, Phụ ước 12 và Bộ tài liệu IAMSAR, cùng các tài liệu hướng dẫn, kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn khu vực châu Á – Thái Bình Dương có liên quan. Trên cơ sở đó, xác định những nội dung cần kế thừa, sửa đổi, bổ sung trong Quy chế thay thế, bảo đảm đáp ứng các nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam, phù hợp với pháp

luật trong nước, điều kiện tổ chức, nguồn lực và đặc điểm hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng của Việt Nam.

2. Quá trình thực hiện tổng kết

Quá trình tổng kết tập trung vào các nội dung chính như sau:

a) Tổ chức rà soát, đánh giá việc thi hành

Thực hiện Quyết định số 26/QĐ-UBQG ngày 12/01/2024 của Ủy ban Quốc gia Ứng phó sự cố, thiên tai và Tìm kiếm cứu nạn, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã ban hành Công văn số 6274/BGTVT-KCHT ngày 13/6/2024 đề nghị các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và các cơ quan, đơn vị có liên quan rà soát, đánh giá kết quả thực hiện Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg và Quyết định số 216/QĐ-UBQG ngày 16/4/2020, đề xuất các nội dung cần sửa đổi, bổ sung.

Kết quả rà soát là cơ sở để nhận diện những nội dung còn phù hợp, những quy định cần điều chỉnh và những vấn đề phát sinh trong thực tiễn phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

Để triển khai nhiệm vụ xây dựng văn bản thay thế, Bộ Xây dựng đã giao Cục Hàng không Việt Nam tiếp tục tổ chức tổng kết, đánh giá việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg gắn với quá trình xây dựng dự thảo Quyết định mới tại Quyết định số 1759/QĐ-BXD ngày 09/10/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

b) Rà soát hệ thống pháp luật có liên quan

Rà soát các quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, Luật Phòng thủ dân sự, Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương và các văn bản hướng dẫn thi hành có liên quan; trong đó tập trung vào quy định về tổ chức chỉ đạo, điều phối, phân định thẩm quyền, huy động lực lượng, phương tiện và trách nhiệm của các cơ quan trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

Đối chiếu Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg với các Nghị định mới có liên quan, đặc biệt là Nghị định số 200/2025/NĐ-CP ngày 9/7/2025 quy định chi tiết một số điều của Luật phòng thủ dân sự, Nghị định số 205/2026/NĐ-CP ngày 15/6/2026 về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh, Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 về nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không và Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 về hoạt động bay; rà soát mối quan hệ giữa cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không với cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển và trong vùng nước cảng biển.

Việc rà soát tập trung vào các nội dung: phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng; nguyên tắc phối hợp; cơ quan chủ trì theo từng khu vực; cơ chế chuyển giao trách nhiệm; thông tin, báo động; phối hợp dân sự và lực lượng vũ trang; phối hợp quốc tế; huy động lực lượng, phương tiện; bảo đảm kinh phí, chế độ, chính sách; trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức và điều khoản chuyển tiếp.

c) Đánh giá thực tiễn tổ chức thực hiện

Cơ quan soạn thảo đã đánh giá việc duy trì hoạt động của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không, các Trung tâm khẩn nguy sân bay, công tác hiệp đồng giữa các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không với lực lượng quân đội, công an, cơ quan tìm kiếm, cứu nạn hàng hải và chính quyền địa phương.

Nội dung đánh giá tập trung vào khả năng tiếp nhận, xác minh, xử lý và chuyển tiếp thông tin báo nạn; phương thức huy động lực lượng, phương tiện; công tác xây dựng kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng; tổ chức huấn luyện, diễn tập; xử lý tình huống tại khu vực giáp ranh; phối hợp giữa hoạt động tìm kiếm, cứu nạn với bảo vệ hiện trường, điều tra tai nạn và cung cấp thông tin cho thân nhân người bị nạn.

Đồng thời qua nghiên cứu kinh nghiệm thực tiễn qua các vụ việc tìm kiếm, cứu nạn, trong đó có hoạt động tìm kiếm tàu bay MH370 của Hãng hàng không Malaysia Airlines năm 2014 và vụ tai nạn trực thăng Bell 505 số hiệu VN-8650 ngày 05 tháng 4 năm 2023 tại khu vực biển Cát Hải, thành phố Hải Phòng, nhằm làm rõ yêu cầu về phối hợp đa lực lượng, xác định đầu mối chỉ huy và tổ chức ứng cứu trong các tình huống phức tạp.

d) Lấy ý kiến, tổng hợp, tiếp thu và giải trình

Cơ quan soạn thảo đã lấy ý kiến của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp có liên quan đối với dự thảo Quyết định ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng (văn bản số 5558/CHK-QLHĐB và số 5559/CHK-QLHĐB ngày 24/9/2026).

Cơ quan soạn thảo đã nhận được 22 ý kiến góp ý trong đó 09 ý kiến nhất trí, không có ý kiến bổ sung và 13 cơ quan, đơn vị có ý kiến có cụ thể. Các ý kiến tập trung vào phạm vi điều chỉnh; phân định cơ quan chủ trì; thẩm quyền huy động lực lượng; phối hợp tại cảng hàng không, trên biển và tại hiện trường; thông tin báo động; bảo vệ bằng chứng điều tra; bảo đảm kinh phí và trách nhiệm tổ chức thực hiện.

Kết quả tiếp thu được thể hiện trong bảng giải trình, bảng so sánh với Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg và dự thảo Quy chế ngày 16/10/2026. Các nội dung này được sử dụng để xác định phương hướng hoàn thiện cơ chế phối hợp; những quy định đang đề xuất trong dự thảo được phân biệt với kết quả đã đạt được trong thời gian thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg.

PHẦN II KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Công tác chỉ đạo, triển khai và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật

a) Tình hình triển khai và xây dựng văn bản hướng dẫn thi hành

Sau khi Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg được ban hành, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã tích cực, chủ động tổ chức triển khai thực hiện Quyết định nêu trên của Thủ tướng chính phủ đến các cơ quan, đơn vị liên quan

theo chức năng, nhiệm vụ được giao. Cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng từng bước được hình thành và duy trì giữa cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, người khai thác cảng hàng không, lực lượng quân đội, công an, cơ quan tìm kiếm, cứu nạn hàng hải và chính quyền địa phương.

Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam tổ chức triển khai và hướng dẫn các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không thực hiện cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn; duy trì trao đổi thông tin, hiệp đồng xử lý tình huống tàu bay lâm nguy, lâm nạn và phối hợp huy động lực lượng, phương tiện khi cần thiết.

Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không thuộc doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay được duy trì hoạt động 24 giờ trong ngày, thực hiện tiếp nhận, xử lý thông tin, thông báo, hiệp đồng và phối hợp triển khai các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn theo chức năng, nhiệm vụ được giao. Các trung tâm khẩn nguy sân bay, cảng hàng không, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay và các cơ quan liên quan duy trì công tác trực, trao đổi thông tin, xây dựng phương án ứng phó và phối hợp xử lý các tình huống khẩn nguy.

Cục Hàng không Việt Nam thực hiện công tác quản lý nhà nước chuyên ngành, rà soát, xây dựng, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các văn bản chuyên môn, nghiệp vụ phục vụ công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Trong quá trình triển khai, Cục Hàng không Việt Nam đã ban hành, phê duyệt một số văn bản chủ yếu như sau:

- Về ranh giới khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn: Quyết định số 4169/QĐ-CHK ngày 28/9/2012; Quyết định số 983/QĐ-CHK ngày 27/6/2014; Quyết định số 1140/QĐ-CHK ngày 03/7/2018.

- Về tài liệu nghiệp vụ và trang thiết bị: Quyết định số 272/QĐ-CHK ngày 13/02/2018; Quyết định số 1445/QĐ-CHK ngày 14/7/2023.

- Về kế hoạch, tiêu chuẩn và diễn tập tìm kiếm, cứu nạn: Quyết định số 1088/QĐ-CHK ngày 20/9/2022; Quyết định số 1822/QĐ-CHK ngày 29/8/2023; Quyết định số 2000/QĐ-CHK ngày 20/9/2023.

- Về phối hợp xử lý tín hiệu cấp cứu Cospas-Sarsat: Quyết định số 72/QĐ-CHK ngày 10/01/2024 ban hành Phiên bản 03 Tài liệu phối hợp kiểm tra, xử lý tín hiệu cấp cứu Cospas-Sarsat của tàu bay.

- Về hướng dẫn xây dựng tài liệu quản lý, khai thác: Quyết định số 1402/QĐ-CHK ngày 21/8/2025 về hướng dẫn xây dựng Tài liệu quản lý, khai thác cho đơn vị, cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Sau khi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 và Nghị định số 222/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 của Chính phủ về hoạt động bay được ban hành, Cục Hàng không Việt Nam tiếp tục rà soát, cập nhật các văn bản chuyên môn, nghiệp vụ nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý và thực tiễn khai thác. Trong năm 2026, Cục đã ban hành các Công văn số 4854/CHK-QLHĐB ngày 21/8/2026, số 5179/CHK-QLHĐB ngày 08/9/2026, số 5496/CHK-QLHĐB ngày 23/9/2026 và

số 5670/CHK-QLHĐB ngày 30/9/2026 liên quan đến việc xác định ranh giới khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng không tại các cảng hàng không thuộc Tổng công ty Cảng HKVN-CTCP và các cảng hàng không Vân Đồn, Phú Quốc, Gia Bình và Quảng Trị (chỉ còn Cảng hàng không Cà Mau do đang đóng cửa nên sẽ ấn định trong năm 2026 trước khi đưa vào khai thác trở lại).

Bên cạnh đó, Cục HKVN ban hành kế hoạch TKCN hàng không, các cảng hàng không xây dựng, trình Cục HKVN phê duyệt Kế hoạch khẩn nguy sân bay thuộc Phụ lục 1 của Tài liệu khai thác sân bay, bao gồm các tình huống khẩn nguy tại cảng hàng không và trong khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam và Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không thường xuyên rà soát, cập nhật tài liệu hướng dẫn khai thác của các Trung tâm Hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn khu vực, phục vụ công tác trực, tiếp nhận và xử lý thông tin báo động, trao đổi thông tin và triển khai hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

b) Công tác tuyên truyền, phổ biến và hướng dẫn triển khai

Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam tổ chức tuyên truyền, phổ biến các quy định pháp luật, kế hoạch và văn bản có liên quan đến công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; hướng dẫn các cơ quan, đơn vị thuộc phạm vi quản lý triển khai thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao.

Cục Hàng không Việt Nam đã phổ biến Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg về Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, Quyết định số 216/QĐ-UBQG ngày 16/4/2020 và các văn bản, kế hoạch có liên quan thông qua văn bản chỉ đạo, hội nghị, tập huấn và hướng dẫn tại các cơ quan, đơn vị.

Công văn số 1620/CHK-QLHĐB ngày 24/4/2020 được ban hành để triển khai Kế hoạch ứng phó cấp quốc gia về tai nạn tàu bay dân dụng. Cục HKVN cũng phối hợp tổ chức tuyên truyền về ứng phó sự cố, tai nạn và tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng tại Cảng hàng không quốc tế Cam Ranh, Phú Quốc; tham dự, trình bày tham luận tại các hội nghị năm 2023 về Hiệp định đa phương ASEAN về tìm kiếm, cứu nạn hàng hải và hàng không.

Từ năm 2024 đến nay, Cục HKVN tiếp tục tổ chức hội nghị phổ biến, hướng dẫn triển khai Kế hoạch ứng phó cấp quốc gia về tai nạn tàu bay dân dụng tại các cảng hàng không như Phú Quốc, Vân Đồn, Cát Bi, Phù Cát, Cần Thơ và các đơn vị liên quan. Nội dung tập trung làm rõ trách nhiệm, phương thức phối hợp và tổ chức thực hiện theo Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg, góp phần nâng cao nhận thức và năng lực phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

c) Công tác xây dựng kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng

Trong quá trình triển khai, Cục Hàng không Việt Nam đã phối hợp với UBND hơn 20 tỉnh, thành phố để xây dựng, ban hành kế hoạch ứng phó tai nạn tàu bay dân dụng. Tuy nhiên, các kế hoạch này được xây dựng, ban hành theo địa giới hành chính trước khi thực hiện sắp xếp, sáp nhập đơn vị hành chính cấp tỉnh. Vì vậy, cần tổ chức rà soát, đánh giá tình trạng hiệu lực và mức độ phù hợp của từng kế hoạch; xác định cụ thể số kế hoạch còn phù hợp, số kế hoạch cần sửa đổi,

bổ sung hoặc xây dựng mới. Trên cơ sở kết quả rà soát, phối hợp với các địa phương cập nhật, hoàn thiện các kế hoạch nhằm bảo đảm phù hợp với địa giới hành chính, cơ cấu tổ chức, đầu mối chỉ huy, cơ chế phối hợp và phương án huy động lực lượng, phương tiện của các địa phương sau sắp xếp, đáp ứng yêu cầu ứng phó kịp thời, hiệu quả khi xảy ra tai nạn tàu bay dân dụng.

Đối với công tác hiệp đồng, Cục Hàng không Việt Nam đã hướng dẫn, đôn đốc Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) triển khai ký kết các văn bản hiệp đồng, quy chế phối hợp phục vụ công tác phòng, chống thiên tai và tìm kiếm, cứu nạn hàng không với các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không. Trong ngành hàng không, các văn bản hiệp đồng được triển khai giữa Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không với các công ty quản lý bay khu vực miền Bắc, miền Trung, miền Nam, Trung tâm Quản lý luồng không lưu, Trung tâm Khí tượng hàng không, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP và các đơn vị liên quan thuộc VATM. Ngoài ngành hàng không, VATM đã phối hợp xây dựng, ký kết Quy chế phối hợp khai thác dữ liệu đăng ký phao ELT, PLB hàng không và thông tin báo động cấp cứu Cospas-Sarsat với Công ty TNHH MTV Thông tin Điện tử Hàng hải Việt Nam; Quy chế phối hợp với Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải Việt Nam và các văn bản phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan khác. Các văn bản này góp phần xác định đầu mối liên lạc, trách nhiệm của các bên, phương thức trao đổi thông tin và cơ chế phối hợp, huy động lực lượng, phương tiện khi tổ chức tìm kiếm, cứu nạn.

Đối với công tác phối hợp với chính quyền địa phương, VATM đã triển khai ký kết văn bản hiệp đồng về tìm kiếm, cứu nạn hàng không với UBND các tỉnh, thành phố. Trong giai đoạn 2023–2025, VATM đã ký kết văn bản hiệp đồng với 37/63 tỉnh, thành phố theo địa giới hành chính trước khi sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh. Sau khi thực hiện sắp xếp, sáp nhập, VATM tiếp tục rà soát, cập nhật và triển khai ký kết lại các văn bản hiệp đồng; đến nay, đã ký kết với 10/23 tỉnh, thành phố thuộc nhóm địa phương không thay đổi tên sau sắp xếp. Kết quả này cho thấy công tác rà soát, cập nhật và hoàn thiện văn bản hiệp đồng với các địa phương sau sắp xếp vẫn đang được triển khai, cần tiếp tục đôn đốc để bảo đảm đầy đủ các đầu mối phối hợp, phù hợp với tổ chức chính quyền địa phương và cơ chế chỉ huy, điều hành hiện hành.

Bên cạnh đó, các cảng hàng không cũng đã chủ động tổ chức ký kết Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố nơi có cảng hàng không nhằm cụ thể hóa cơ chế phối hợp giữa đơn vị khai thác cảng hàng không và chính quyền địa phương trong việc huy động lực lượng, phương tiện, tổ chức ứng phó khi xảy ra tai nạn tàu bay. Đến nay, 15 cảng hàng không đã ký kết lại Quy chế phối hợp; dự kiến từ nay đến hết năm 2026, sẽ tiếp tục tổ chức ký kết tại 06 cảng hàng không còn lại. Việc ký kết, rà soát và cập nhật các quy chế phối hợp góp phần bảo đảm cơ chế hiệp đồng phù hợp với việc sắp xếp đơn vị hành chính cấp tỉnh, đồng thời nâng cao tính thống nhất, kịp thời và hiệu quả trong công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không. Tuy nhiên, cần tiếp tục theo dõi tiến độ ký kết tại các cảng hàng không còn lại, đồng thời đánh giá nội dung, hiệu lực và tính phù hợp của các quy chế đã ký để bảo đảm việc phối hợp

được triển khai thực chất, thống nhất với quy định pháp luật và tổ chức chính quyền địa phương hiện hành.

Ngoài ra, sau khi các văn bản quy phạm pháp luật mới được ban hành, gồm Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 và Nghị định số 222/2026/NĐ-CP và các văn bản liên quan đến việc xác định, phân định khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn giữa VATM và các cảng hàng không, Cục Hàng không Việt Nam đã hướng dẫn, đôn đốc các cơ quan, đơn vị liên quan rà soát, xây dựng, cập nhật kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không và kế hoạch khẩn nguy sân bay, trong đó cụ thể hóa các phương án tìm kiếm, cứu nạn tương ứng với từng tình huống, khu vực trách nhiệm và điều kiện khai thác thực tế dự kiến sẽ ban hành trong năm 2026. Các kế hoạch, phương án này nhằm xác định rõ trách nhiệm chủ trì, phối hợp của từng cơ quan, đơn vị; cơ chế thông báo, báo động, trao đổi thông tin; trình tự triển khai ứng phó; phương án huy động lực lượng, phương tiện và tổ chức chỉ huy, điều hành tại hiện trường, bảo đảm sự phối hợp thống nhất, kịp thời, hiệu quả khi xảy ra tai nạn tàu bay hoặc tình huống khẩn nguy tại cảng hàng không, sân bay.

d) Công tác đào tạo, huấn luyện và diễn tập

Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam theo dõi, hướng dẫn, đôn đốc các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không tổ chức đào tạo, tập huấn, huấn luyện chuyên môn, nghiệp vụ, nâng cao năng lực ứng phó cho lực lượng tham gia phòng, chống thiên tai và tìm kiếm, cứu nạn. Cục Hàng không Việt Nam tham gia các khóa huấn luyện cán bộ tham mưu mặt đất, phối hợp tìm kiếm, cứu nạn đường không do Trung tâm Quốc gia huấn luyện tìm kiếm, cứu nạn đường không tổ chức; đồng thời hướng dẫn Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) và Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP hoàn thiện chương trình, tài liệu huấn luyện, tổ chức đào tạo và sát hạch năng định đối với nhân viên hiệp đồng tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

Trong công tác diễn tập, Cục Hàng không Việt Nam đã chủ trì hoặc phối hợp tổ chức các cuộc diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không; đồng thời chỉ đạo, hướng dẫn, đôn đốc các doanh nghiệp và đơn vị liên quan tổ chức diễn tập theo chức năng, nhiệm vụ được giao. Một số hoạt động tiêu biểu gồm:

- Giai đoạn 2012–2016: Cục Hàng không Việt Nam tổ chức các cuộc diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không (SAREX) vào các năm 2012, 2015 và 2016, với các tình huống tàu bay gặp sự cố, hạ cánh bắt buộc tại Hòa Lạc (Hà Nội), tàu bay lâm nạn trên biển thuộc tỉnh Nghệ An và tại khu vực lân cận Cảng hàng không Pleiku.

- Giai đoạn 2017–2023: Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo, hướng dẫn, đôn đốc VATM phối hợp với các địa phương và đơn vị liên quan tổ chức diễn tập vận hành cơ chế, diễn tập sa bàn tìm kiếm, cứu nạn hàng không tại Hòa Bình, Kiên Giang, Quảng Nam và khu vực biển thuộc Kiên Giang. Năm 2022, VATM tổ chức diễn tập vận hành cơ chế tìm kiếm, cứu nạn hàng không nội bộ theo tình huống tàu bay lâm nạn trên biển thuộc tỉnh Quảng Ninh. Năm 2023, Cục Hàng không Việt Nam tham gia các hoạt động diễn tập sa bàn và diễn tập vận hành cơ

chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng hải, hàng không trong khuôn khổ các hội nghị về Hiệp định đa phương ASEAN.

- Giai đoạn 2024–2026: Cục Hàng không Việt Nam tiếp tục chỉ đạo, đơn đốc VATM phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức diễn tập vận hành cơ chế tìm kiếm, cứu nạn hàng không tại tỉnh Điện Biên năm 2024 và tỉnh Lai Châu năm 2026.

- Diễn tập SAREX năm 2025: Cục Hàng không Việt Nam tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không tại khu vực ven biển Quy Nhơn.

- Diễn tập khẩn nguy sân bay: Cục Hàng không Việt Nam chỉ đạo, hướng dẫn, đơn đốc các cảng hàng không thuộc Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP tổ chức diễn tập định kỳ theo các tình huống cháy, nổ, tai nạn tàu bay trong và ngoài sân bay, thời tiết xấu, sự cố trong quá trình cung cấp nhiên liệu và các tình huống khẩn nguy khác. Theo số liệu báo cáo, số cuộc diễn tập lần lượt là 6 cuộc năm 2021, 20 cuộc năm 2022, 6 cuộc năm 2023, 17 cuộc năm 2024 và 7 cuộc năm 2025.

Về định hướng thực hiện trong giai đoạn tới, khoản 1 Điều 131 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP quy định yêu cầu tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không cấp quốc gia tối thiểu hai năm một lần. Đây là căn cứ để Cục Hàng không Việt Nam chủ động tham mưu, xây dựng kế hoạch và phối hợp với các bộ, ngành, địa phương, VATM, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP cùng các cơ quan, đơn vị liên quan tổ chức thực hiện theo quy định.

Theo đó, cần xác định lộ trình tổ chức diễn tập cấp quốc gia, lựa chọn tình huống phù hợp với đặc điểm hoạt động hàng không và điều kiện thực tế; làm rõ cơ quan chủ trì, thành phần tham gia, cơ chế chỉ huy, điều hành, phối hợp liên ngành, phương án huy động lực lượng, phương tiện và nguồn kinh phí thực hiện. Nội dung diễn tập cần chú trọng kiểm tra khả năng phối hợp giữa lực lượng tìm kiếm, cứu nạn chuyên ngành hàng không với các lực lượng tại địa phương và các cơ quan liên quan; đồng thời đánh giá tính khả thi của các kế hoạch ứng phó tai nạn tàu bay dân dụng, kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không, kế hoạch khẩn nguy sân bay và các văn bản hiệp đồng, quy chế phối hợp đã được xây dựng, ký kết.

Bên cạnh việc tổ chức diễn tập cấp quốc gia theo tần suất quy định, tiếp tục duy trì diễn tập khẩn nguy sân bay, diễn tập vận hành cơ chế và diễn tập sa bàn tại các địa phương, đơn vị theo kế hoạch; tăng cường tổng kết, rút kinh nghiệm, kịp thời khắc phục các tồn tại, bất cập được phát hiện qua diễn tập. Qua đó, từng bước nâng cao năng lực chỉ huy, điều hành, khả năng phối hợp và mức độ sẵn sàng ứng phó của các lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không.

đ) Công tác kiểm tra, theo dõi thi hành và rút kinh nghiệm

Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam tăng cường kiểm tra, giám sát việc thực hiện các quy định về phòng, chống thiên tai, tìm kiếm, cứu nạn và công tác khẩn nguy tại các cảng hàng không, đơn

vị liên quan; kịp thời phát hiện những tồn tại, hạn chế để yêu cầu khắc phục, nâng cao năng lực sẵn sàng ứng phó.

Hàng năm, Cục Hàng không Việt Nam tổ chức kiểm tra công tác phòng, chống thiên tai, tìm kiếm, cứu nạn tại các đơn vị; đồng thời kiểm tra an toàn tại các cơ sở tìm kiếm, cứu nạn hàng không và bộ phận tìm kiếm, cứu nạn thuộc các trung tâm khẩn nguy sân bay. Nội dung kiểm tra tập trung vào điều kiện bảo đảm an toàn, năng lực nhân sự, phương tiện, trang thiết bị, việc duy trì khả năng sẵn sàng ứng phó và chấp hành quy trình nghiệp vụ; qua đó kịp thời yêu cầu các đơn vị khắc phục tồn tại, bổ sung, thay thế các trang thiết bị cần thiết, nâng cao hiệu quả công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

Thông qua công tác kiểm tra, giám sát và tổng kết, rút kinh nghiệm, Cục Hàng không Việt Nam kịp thời ghi nhận các kết quả đạt được, phát hiện những hạn chế trong công tác chuẩn bị và tổ chức thực hiện, từ đó yêu cầu các đơn vị khắc phục và tổng hợp kiến nghị nhằm tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách, quy trình, phương án phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

e) Rà soát quy trình phối hợp và thủ tục hành chính

Qua rà soát để xây dựng văn bản thay thế, các nội dung cần hoàn thiện chủ yếu là quy trình phối hợp nghiệp vụ giữa cơ quan, đơn vị: tiếp nhận và chuyển tiếp thông tin báo nạn, xác nhận đã nhận tin, đề nghị huy động lực lượng, phân công và chuyển giao trách nhiệm chủ trì. Việc chuẩn hóa các quy trình này nhằm rút ngắn thời gian phối hợp, bảo đảm xác định đúng đầu mối và không làm chậm hành động ứng cứu.

Dự thảo Quyết định không quy định thủ tục hành chính mới, không sửa đổi, bổ sung hoặc bãi bỏ thủ tục hành chính hiện hành; các nội dung cấp phép bay, tiếp nhận lực lượng nước ngoài, xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch được dẫn chiếu thực hiện theo pháp luật có liên quan. Việc đánh giá về thủ tục hành chính và nguồn lực tổ chức thực hiện được trình bày tại mục II.5 Phần này.

2. Kết quả thi hành văn bản quy phạm pháp luật, đánh giá ưu điểm, bất cập, hạn chế của văn bản quy phạm pháp luật

Kết quả đạt được và ưu điểm

a) Hình thành cơ sở pháp lý cho hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng

Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg đã tạo cơ sở pháp lý cho việc tổ chức, triển khai hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, xác lập nguyên tắc phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong và ngoài ngành hàng không. Trên cơ sở Quy chế, trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị từng bước được cụ thể hóa thông qua việc xây dựng kế hoạch, phương án ứng phó, tài liệu hướng dẫn nghiệp vụ và các văn bản hiệp đồng phối hợp.

Cơ chế phối hợp đã góp phần kết nối hoạt động của cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng với lực lượng quân đội, công an, tìm kiếm, cứu nạn hàng hải, chính quyền địa phương và các doanh nghiệp hàng không; tạo cơ sở huy

động, phối hợp lực lượng, phương tiện khi xảy ra tình huống tàu bay lâm nguy, lâm nạn.

b) Duy trì đầu mối chuyên trách, cơ chế thông tin và phối hợp nghiệp vụ

Hoạt động thường trực 24 giờ trong ngày của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không đã tạo đầu mối chuyên ngành trong tiếp nhận, xử lý thông tin, thông báo và phối hợp triển khai hoạt động tìm kiếm, cứu nạn tàu bay. Các cơ quan, đơn vị liên quan duy trì trao đổi thông tin, xây dựng phương án ứng phó và tổ chức hiệp đồng theo chức năng, nhiệm vụ được giao.

Cùng với đó, hệ thống kế hoạch khẩn nguy sân bay, tài liệu nghiệp vụ và văn bản hiệp đồng giữa các đơn vị hàng không với các cơ quan liên quan từng bước được xây dựng, cập nhật, góp phần nâng cao tính chủ động trong chuẩn bị lực lượng, phương tiện và tổ chức ứng phó.

c) Từng bước nâng cao năng lực tổ chức ứng phó thông qua huấn luyện, diễn tập và kiểm tra

Công tác đào tạo, tập huấn, huấn luyện, diễn tập và kiểm tra được triển khai tại Cục Hàng không Việt Nam, các doanh nghiệp hàng không và các đơn vị liên quan. Các hoạt động này góp phần nâng cao nhận thức về trách nhiệm phối hợp, khả năng vận hành cơ chế, kỹ năng xử lý tình huống và mức độ sẵn sàng của lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

Việc tổ chức diễn tập với các tình huống tàu bay lâm nạn trên đất liền, trên biển và tại khu vực lân cận cảng hàng không đã tạo điều kiện kiểm tra khả năng phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị, qua đó phát hiện những nội dung cần tiếp tục hoàn thiện trong kế hoạch, phương án và quy trình nghiệp vụ.

d) Thực tiễn ứng phó khẳng định vai trò của cơ chế phối hợp liên ngành và quốc tế

Hoạt động tìm kiếm tàu bay MH370 của Malaysia Airlines năm 2014 và tìm kiếm, cứu nạn vụ tai nạn trực thăng Bell 505 số hiệu VN-8650 tại khu vực biển Cát Hải năm 2023 cho thấy yêu cầu phối hợp đa lực lượng, liên vùng và quốc tế. Kinh nghiệm từ việc tìm kiếm máy bay Su-30MK2 và CASA-212 năm 2016 cũng có giá trị tham khảo về phối hợp, huy động và bảo đảm an toàn lực lượng; đây là các vụ việc liên quan đến tàu bay quân sự, không được sử dụng để mở rộng phạm vi tổng kết thi hành Quy chế đối với hàng không dân dụng.

Các vụ việc trên khẳng định sự cần thiết của cơ chế phối hợp thống nhất, khả năng huy động lực lượng, phương tiện và trao đổi thông tin kịp thời giữa các cơ quan hàng không, quân đội, công an, chính quyền địa phương, lực lượng tìm kiếm, cứu nạn trên biển và các đối tác quốc tế.

Nhìn chung, Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg đã tạo cơ sở xây dựng kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng; duy trì đầu mối thông tin chuyên ngành; tăng cường nhận thức, trách nhiệm và khả năng phối hợp giữa các lực lượng. Các nguyên tắc chỉ huy thống nhất, phối hợp kịp thời, chuẩn bị sẵn sàng nguồn lực,

ưu tiên cứu người và bảo đảm an toàn cho lực lượng tham gia cần tiếp tục được kế thừa.

3. Khó khăn, vướng mắc và nguyên nhân

a) Quy định về tổ chức chỉ đạo, điều phối chưa phù hợp đầy đủ với mô hình tổ chức hiện nay

Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg được ban hành trên cơ sở mô hình tổ chức bộ máy và hệ thống pháp luật tại thời điểm năm 2012. Sau quá trình sắp xếp tổ chức bộ máy nhà nước, kiện toàn cơ chế chỉ đạo phòng thủ dân sự và triển khai mô hình chính quyền địa phương hai cấp, tên gọi, chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền của một số cơ quan, tổ chức được đề cập trong Quy chế đã thay đổi.

Do đó, các quy định về đầu mối chỉ đạo, điều phối, trách nhiệm phối hợp giữa cơ quan trung ương và địa phương cần được rà soát, cập nhật để bảo đảm phù hợp với cơ cấu tổ chức và thẩm quyền hiện hành.

b) Phân định trách nhiệm chủ trì theo khu vực và giai đoạn tìm kiếm, cứu nạn chưa đầy đủ

Điều 5 Quy chế hiện hành đã phân định cơ quan chủ trì theo khu vực và giữa giai đoạn tìm kiếm với cứu nạn; đồng thời quy định báo cáo cấp có thẩm quyền đối với tình huống giáp ranh hoặc vượt khả năng ứng phó. Tuy nhiên, các quy định còn thiếu trình tự, nội dung và thời điểm xác nhận chuyển giao; chưa làm rõ đầy đủ cách xử lý khu vực chồng lấn, trách nhiệm trước và sau chuyển giao và quan hệ giữa chủ trì chung với nhiệm vụ chuyên ngành của từng lực lượng.

c) Quy trình tiếp nhận, xử lý và trao đổi thông tin báo nạn chưa đồng bộ

Quy trình tiếp nhận, xác minh, chuyển tiếp và phản hồi thông tin báo nạn giữa các đầu mối chưa được chuẩn hóa đầy đủ. Cơ chế phối hợp với Tổng đài 112, hệ thống thông tin phục vụ phòng thủ dân sự và các đầu mối tiếp nhận thông tin khẩn cấp cần được làm rõ hơn, nhất là về trách nhiệm xác nhận đã nhận tin, thời hạn phản hồi, đầu mối liên lạc dự phòng và xử lý trường hợp mất liên lạc.

Việc chia sẻ thông tin, dữ liệu phục vụ xác định vị trí tàu bay, đánh giá tình huống và điều phối lực lượng giữa các cơ quan dân sự, quân sự và các lực lượng tìm kiếm, cứu nạn cũng cần tiếp tục được hoàn thiện.

d) Cơ chế huy động lực lượng, chỉ huy hiện trường và phối hợp tại chỗ chưa cụ thể

Quy chế chưa bao quát đầy đủ các tình huống cần huy động đồng thời nhiều lực lượng tại khu vực biển, vùng nước cảng biển, đường thủy nội địa, địa bàn giáp ranh hoặc khu vực có yêu cầu bảo đảm an ninh, quốc phòng.

Trách nhiệm ứng cứu ban đầu của lực lượng đến hiện trường trước, cơ chế chỉ định chỉ huy hiện trường, phương thức phối hợp với cơ quan chủ trì và trình tự chuyển giao quyền điều phối cần được quy định cụ thể hơn. Việc hoàn thiện các nội dung này phải bảo đảm hoạt động cứu người được triển khai kịp thời, liên tục, đồng thời tuân thủ thẩm quyền chỉ huy và chức năng của từng lực lượng.

đ) Kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng chưa được chuẩn hóa đồng bộ

Các kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng được xây dựng qua nhiều thời kỳ theo yêu cầu quản lý, nghiệp vụ của từng cơ quan, đơn vị. Nội dung, phạm vi, đầu mối liên lạc và cơ chế cập nhật giữa các văn bản chưa hoàn toàn thống nhất.

Quy chế chưa quy định đầy đủ về nội dung tối thiểu của văn bản hiệp đồng, chu kỳ rà soát, trách nhiệm cập nhật thông tin liên lạc, chế độ báo cáo, lưu trữ hồ sơ và tổng kết, rút kinh nghiệm sau vụ việc hoặc diễn tập. Việc bảo đảm thống nhất giữa kế hoạch ứng phó cấp quốc gia, phương án của địa phương, kế hoạch khẩn nguy sân bay và tài liệu nghiệp vụ của các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không cần tiếp tục được chú trọng.

e) Công tác huấn luyện, diễn tập và bảo đảm năng lực ứng phó còn khó khăn

Công tác huấn luyện thực hành chuyên sâu cho lực lượng tìm kiếm cứu nạn còn gặp khó khăn do hạn chế về kinh phí, cơ sở vật chất và điều kiện tổ chức. Bên cạnh đó, việc tổ chức diễn tập tìm kiếm, cứu nạn hàng không có sự tham gia của nhiều cơ quan, đơn vị, địa phương, đòi hỏi đơn vị chủ trì phải xây dựng dự toán kinh phí bảo đảm cho các lực lượng, phương tiện tham gia diễn tập. Quá trình lập dự toán, tổng hợp nhu cầu và bố trí kinh phí cho các lực lượng tham gia còn gặp khó khăn, ảnh hưởng đến việc xây dựng kế hoạch và duy trì tổ chức diễn tập thường xuyên.

Các hạn chế trên đặt ra yêu cầu tiếp tục tăng cường công tác chỉ đạo, hướng dẫn, kiểm tra việc đào tạo, huấn luyện và tổ chức diễn tập; đồng thời bảo đảm nguồn lực phù hợp nhằm nâng cao trình độ chuyên môn, khả năng phối hợp và mức độ sẵn sàng ứng phó của các lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

g) Phương tiện, trang thiết bị và ứng dụng công nghệ cần tiếp tục được củng cố

Việc đầu tư, nâng cấp phương tiện, trang thiết bị tìm kiếm, cứu nạn và hệ thống thông tin cần tiếp tục thực hiện theo lộ trình, gắn với yêu cầu hiện đại hóa công tác chỉ huy, điều phối, giám sát và chia sẻ dữ liệu. Công tác theo dõi, đôn đốc và đánh giá kết quả khắc phục các khuyến cáo của ICAO có liên quan cần được duy trì theo yêu cầu và thẩm quyền.

h) Cơ chế phối hợp quốc tế và xử lý các tình huống đặc thù cần được hoàn thiện

Quy chế cần được rà soát để làm rõ hơn cơ chế phối hợp với các quốc gia liên quan; việc trao đổi thông tin giữa các Trung tâm Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn; trình tự tiếp nhận, xử lý đề nghị hỗ trợ và việc tiếp nhận lực lượng, phương tiện nước ngoài tham gia tìm kiếm, cứu nạn tại Việt Nam theo quy định pháp luật.

Đồng thời, cần làm rõ mối quan hệ giữa hoạt động tìm kiếm, cứu nạn với bảo vệ hiện trường, điều tra tai nạn tàu bay, xử lý xác tàu bay, cung cấp thông tin cho thân nhân và cơ quan truyền thông, cũng như việc tạm dừng hoặc kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

i) Cơ chế bảo đảm kinh phí và trách nhiệm của các bên chưa được quy định đầy đủ

Việc huy động, sử dụng lực lượng, phương tiện của nhiều cơ quan, đơn vị có thể phát sinh các vấn đề về nguồn kinh phí, thanh toán chi phí, hoàn trả hoặc bồi thường tài sản được huy động và chế độ, chính sách đối với người tham gia tìm kiếm, cứu nạn.

Do đó, cần rà soát, làm rõ nguyên tắc và trách nhiệm bảo đảm nguồn lực, kinh phí theo pháp luật hiện hành, bảo đảm hoạt động ứng cứu khẩn cấp không bị trì hoãn do chưa thống nhất được phương án chi phí.

Nguyên nhân của các tồn tại, bất cập

a) Nguyên nhân khách quan

Thứ nhất, sau khi Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg được ban hành, hệ thống pháp luật liên quan đến hàng không dân dụng, phòng thủ dân sự, tổ chức bộ máy nhà nước và chính quyền địa phương có nhiều thay đổi, làm phát sinh yêu cầu cập nhật các quy định về đầu mối chỉ đạo, thẩm quyền và trách nhiệm phối hợp.

Thứ hai, hoạt động hàng không dân dụng ngày càng phát triển, trong khi các tình huống tai nạn tàu bay có thể xảy ra trên đất liền, trên biển, tại khu vực giáp ranh hoặc liên quan đến nhiều lực lượng, địa bàn và quốc gia. Điều này làm gia tăng yêu cầu đối với việc phân định trách nhiệm, điều phối hiện trường và chia sẻ thông tin.

Thứ ba, yêu cầu về tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO, ứng dụng công nghệ trong giám sát, định vị và truyền nhận thông tin báo nạn ngày càng cao, đòi hỏi phải tiếp tục nâng cấp hạ tầng, chuẩn hóa quy trình và tăng cường năng lực phối hợp.

b) Nguyên nhân chủ quan

Thứ nhất, một số quy định của Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg mới xác lập nguyên tắc và trách nhiệm chung, chưa quy định cụ thể trình tự phối hợp, cơ chế xác nhận thông tin, chuyển giao trách nhiệm và xử lý các tình huống phát sinh.

Thứ hai, việc rà soát, cập nhật quy chế, kế hoạch, phương án và văn bản hiệp đồng chưa được thực hiện đồng bộ theo một cơ chế thống nhất; trách nhiệm cập nhật đầu mối liên lạc, kiểm tra tính thống nhất và đánh giá kết quả thực hiện cần tiếp tục được làm rõ.

Thứ ba, nguồn lực đầu tư cho phương tiện, trang thiết bị, huấn luyện và diễn tập còn hạn chế; việc đào tạo, huấn luyện và duy trì năng lực chuyên môn tại một số đơn vị chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu thực tiễn.

4. Những vấn đề mới phát sinh trong thực tiễn

Việc hoàn thiện Quy chế cần kế thừa các nội dung còn phù hợp của Quy chế gồm 05 chương, 28 điều ban hành kèm theo Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg; đồng thời xử lý các thay đổi về thẩm quyền, tổ chức và yêu cầu phối hợp. Dự thảo ngày 16/10/2026 được tổ chức thành 09 chương, 56 điều. Các nhóm vấn đề cần xử lý được xác định từ bảng so sánh và kết quả tiếp thu, giải trình như sau:

a) Thống nhất cơ quan chủ trì và cơ chế chuyển giao

Dự thảo cụ thể hóa nguyên tắc mỗi tình huống có một cơ quan chủ trì chung tại một thời điểm; việc phân công theo địa bàn và giai đoạn phải gắn với chuyển giao có xác nhận. Cần phân biệt trách nhiệm của doanh nghiệp cảng hàng không với việc tổ chức thực hiện thông qua người khai thác cảng hàng không và Trung tâm khẩn nguy sân bay; việc lực lượng địa phương đến hiện trường không tự động làm thay đổi cơ quan chủ trì. Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng không đề nghị huy động theo thẩm quyền, tiếp tục vai trò đầu mối nghiệp vụ sau chuyển giao; hoạt động cứu người không chờ hoàn tất chuyển giao.

b) Làm rõ phối hợp hàng không, hàng hải và lực lượng vũ trang

Đối với tình huống trên biển, cần tách rõ thẩm quyền chủ trì chung, nhiệm vụ xác định khu vực ưu tiên tìm kiếm và cung cấp dữ liệu tàu bay của đầu mối hàng không, nhiệm vụ phối hợp tổ chức lực lượng trên biển của đầu mối hàng hải. Hai đầu mối phải trao đổi thông tin hai chiều, triển khai biện pháp ban đầu ngay khi nhận tin, không chờ vị trí chính xác; văn bản hiệp đồng không làm thay đổi thẩm quyền chủ trì. Tại hiện trường, chỉ huy hiện trường điều phối nhiệm vụ chung, còn người chỉ huy lực lượng Quân đội nhân dân, Công an nhân dân trực tiếp chỉ huy người, phương tiện thuộc quyền.

c) Chuẩn hóa báo động, dữ liệu và phương án dự phòng

Cần quy định đầu mối trực, phương thức liên lạc chính và dự phòng, xác nhận đã nhận tin, xử lý khi không có phản hồi, phối hợp với Tổng đài 112 và đầu mối Cospas-Sarsat. Dự thảo bổ sung chia sẻ dữ liệu theo dõi, vị trí tàu bay lâm nguy, thông tin giám sát dân sự và quân sự; cơ chế cảnh báo nguy cơ ở mặt đất, mặt nước khi tàu bay xả nhiên liệu hoặc thả vật thể trong tình huống khẩn cấp; phương án duy trì hoạt động khi cơ sở điều phối bị gián đoạn.

d) Phân định cứu người, điều tra tai nạn và kết thúc hoạt động

Cần làm rõ việc bảo vệ hiện trường và bằng chứng, bàn giao nhật ký và dữ liệu, phối hợp tìm kiếm, thu hồi thiết bị ghi dữ liệu chuyến bay, bộ phận tàu bay và mảnh vỡ. Dự thảo phân biệt kết thúc giai đoạn tìm kiếm vị trí tàu bay với kết thúc toàn bộ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; phân biệt quyết định tạm dừng hoạt động với việc một phương tiện rút khỏi hiện trường để bảo đảm an toàn. Việc tìm kiếm người còn mất tích phải tiếp tục theo phương án thống nhất với cơ quan chủ trì.

đ) Hoàn thiện điều kiện bảo đảm và trách nhiệm của doanh nghiệp

Việc bảo đảm kinh phí cần phân biệt chi phí tìm kiếm, cứu nạn người với tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay và tài sản. Dự thảo không thu chi phí tìm kiếm,

cứu nạn đối với người được cứu; trách nhiệm thanh toán tiền công cứu hộ tài sản của chủ sở hữu, người khai thác tàu bay được dẫn chiếu riêng. Đồng thời, cần xác định đúng trách nhiệm người khai thác cảng hàng không trong tổ chức tiếp nhận và phối hợp ưu tiên dịch vụ mặt đất, nhiên liệu; trách nhiệm chủ động xây dựng, duy trì, huấn luyện và diễn tập kế hoạch ứng phó của người khai thác tàu bay.

5. Đánh giá sự cần thiết ban hành Quy chế thay thế

Qua tổng kết việc thực hiện Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg, cho thấy Quyết định đã tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho hoạt động phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Tuy nhiên, sau hơn một thập kỷ triển khai, hệ thống pháp luật, tổ chức bộ máy và cơ chế phòng thủ dân sự đã có nhiều thay đổi, đặc biệt là việc ban hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 và Nghị định số 222/2026/NĐ-CP, đặt ra yêu cầu phải rà soát, sửa đổi toàn diện các quy định về phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất và phù hợp với thực tiễn.

Việc ban hành Quyết định thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg là cần thiết nhằm xác định rõ thẩm quyền, trách nhiệm chủ trì và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị, lực lượng tham gia tìm kiếm, cứu nạn hàng không; quy định cụ thể việc tiếp nhận, xác minh, xử lý và trao đổi thông tin báo nạn, báo động cấp cứu; cơ chế huy động lực lượng, phương tiện; trình tự chuyển giao trách nhiệm chỉ huy, điều phối và tổ chức hoạt động tìm kiếm, cứu nạn tại hiện trường, nhất là tại khu vực giáp ranh giữa các địa bàn, khu vực trách nhiệm tìm kiếm, cứu nạn hàng không và hàng hải. Đồng thời, Quy chế cần bảo đảm tính liên tục trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn, tránh chồng chéo hoặc bỏ sót trách nhiệm giữa các cơ quan, đơn vị trong quá trình tiếp nhận thông tin, triển khai ứng phó và kết thúc hoạt động tìm kiếm, cứu nạn.

Bên cạnh đó, việc xây dựng Quy chế thay thế cần gắn với việc rà soát, cập nhật các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành quốc tế có liên quan của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), đặc biệt là Phụ ước 12 (Annex 12 – Search and Rescue), nhằm bảo đảm sự phù hợp giữa quy định trong nước với các yêu cầu quốc tế về tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn, phối hợp giữa các trung tâm phối hợp tìm kiếm, cứu nạn, điều phối hoạt động tại hiện trường và hợp tác tìm kiếm, cứu nạn giữa các ngành, lĩnh vực liên quan. Qua đó, hoàn thiện cơ sở pháp lý cho công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, nâng cao năng lực tổ chức, chỉ huy, điều hành và hiệu quả ứng phó khi xảy ra tai nạn tàu bay, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.

PHẦN III ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Từ kết quả tổng kết việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg và yêu cầu hoàn thiện cơ chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, Bộ Xây dựng kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét ban hành Quyết định thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg sau khi hồ sơ được hoàn thiện theo quy định. Trên cơ sở dự thảo Quy chế ngày 16/10/2026, Bộ Xây dựng đề xuất các nội dung trọng tâm sau:

1. Hoàn thiện cơ sở pháp lý, phạm vi và cấu trúc Quy chế

Việc xây dựng Quyết định thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg ngày 06/8/2012 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng được thực hiện trên cơ sở Quyết định số 1759/QĐ-BXD của Bộ Xây dựng và Công văn số 5559/CHK-QLHĐB của Cục Hàng không Việt Nam về việc xây dựng, hoàn thiện Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Đồng thời, việc xây dựng văn bản thay thế xuất phát từ yêu cầu rà soát, cập nhật các quy định pháp luật có liên quan, bảo đảm phù hợp với hệ thống pháp luật hiện hành về hàng không dân dụng, phòng thủ dân sự, tổ chức bộ máy nhà nước và các lĩnh vực liên quan; khắc phục những nội dung không còn phù hợp trong quá trình tổ chức thực hiện Quy chế ban hành kèm theo Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg.

Tiếp tục rà soát, hoàn thiện phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng và cấu trúc Quy chế theo hướng xác định rõ nguyên tắc, trách nhiệm và cơ chế phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương, cơ quan, tổ chức có liên quan trong hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; cập nhật tên gọi, chức năng, nhiệm vụ và thẩm quyền của các cơ quan phù hợp với tổ chức bộ máy hiện hành. Quy định rõ mối quan hệ phối hợp giữa các lực lượng, cơ quan chủ trì và cơ quan tham gia trong từng tình huống; bảo đảm không quy định lại, chồng chéo hoặc làm thay đổi thẩm quyền đã được pháp luật quy định, đồng thời phân định rõ phạm vi phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng với công tác khẩn nguy sân bay, bảo đảm an ninh hàng không, điều tra tai nạn và phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển.

Trên cơ sở kế thừa các nguyên tắc, trách nhiệm và cơ chế phối hợp còn phù hợp của Quy chế hiện hành, nghiên cứu bổ sung, hoàn thiện các quy định về chỉ đạo, điều phối liên ngành; phối hợp giữa cơ quan dân sự và lực lượng vũ trang; phối hợp quốc tế; tổ chức huấn luyện, đào tạo, diễn tập; cơ chế thông tin, báo cáo và bảo đảm nguồn lực phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng. Đồng thời, rà soát quy định về hiệu lực thi hành, bảo đảm xác định rõ việc thay thế Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg kể từ ngày Quyết định mới có hiệu lực, tránh khoảng trống pháp lý và bảo đảm tính liên tục, thống nhất trong tổ chức thực hiện.

2. Phân định trách nhiệm chủ trì, chuyển giao và huy động lực lượng

Rà soát, hoàn thiện quy định về trách nhiệm tổ chức cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trên cơ sở Điều 47 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 và các Điều 126–131 Nghị định số 222/2026/NĐ-CP. Làm rõ các quy định trực tiếp về cung cấp dịch vụ tìm kiếm, cứu nạn hàng không, nguyên tắc phối hợp, xác định cơ quan chủ trì, vùng tìm kiếm, cứu nạn, điều hành tại hiện trường và tổ chức diễn tập; bảo đảm Quy chế thay thế cụ thể hóa cơ chế phối hợp, không lặp lại hoặc quy định trái với các văn bản quy phạm pháp luật nêu trên.

Hoàn thiện cơ chế xác định cơ quan chủ trì và trách nhiệm phối hợp tại cảng hàng không, sân bay và khu vực lân cận; trên biển, trong khu vực quân sự, trên đất liền và hải đảo; đồng thời quy định phương thức xử lý đối với khu vực giáp ranh, chồng lấn về phạm vi trách nhiệm hoặc tình huống vượt quá khả năng

ứng phó của lực lượng tại chỗ. Làm rõ trình tự, thủ tục chuyển giao nhiệm vụ tìm kiếm, cứu nạn, bao gồm trách nhiệm của bên giao, bên nhận, thời điểm xác nhận chuyển giao và trách nhiệm duy trì chỉ huy, điều phối trong thời gian chờ tiếp nhận hoặc khi bên nhận chưa đủ khả năng triển khai nhiệm vụ.

Thông nhất cơ chế đề nghị huy động, quyết định điều động và sử dụng lực lượng, phương tiện tham gia tìm kiếm, cứu nạn theo đúng thẩm quyền, trình tự và quy định pháp luật có liên quan. Đối với tình huống khẩn cấp, đe dọa trực tiếp đến tính mạng con người, nghiên cứu quy định cơ chế cho phép cơ quan, đơn vị đang tổ chức ứng cứu đề nghị trực tiếp lực lượng quân đội, công an gần nhất có khả năng hỗ trợ tham gia cứu nạn, đồng thời thực hiện chế độ thông tin, báo cáo theo quy định. Bảo đảm việc phối hợp, hiệp đồng không trở thành điều kiện làm chậm trễ hoạt động cứu người; việc huy động, điều động và sử dụng lực lượng phải được thực hiện trong phạm vi thẩm quyền và theo quy định pháp luật.

Trên cơ sở đó, bổ sung các quy định mang tính nguyên tắc trực tiếp làm căn cứ phân định trách nhiệm tổ chức, chủ trì và phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng; bảo đảm thống nhất giữa Quy chế thay thế với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, Nghị định số 222/2026/NĐ-CP và các quy định pháp luật có liên quan, nâng cao tính chủ động, kịp thời và hiệu quả trong xử lý tình huống tìm kiếm, cứu nạn thực tế.

3. Chuẩn hóa thông tin báo động và phối hợp tác nghiệp

Quy định thống nhất chu trình tiếp nhận, xác minh, chuyển tiếp, xác nhận và phản hồi; duy trì đầu mối trực 24 giờ, thông tin liên lạc dự phòng và khả năng truy cập dữ liệu cần thiết. Tăng cường phối hợp giữa hàng không, hàng hải, Tổng đài 112, hệ thống Cospas-Sarsat, lực lượng vũ trang và địa phương; việc xác minh thông tin không làm chậm biện pháp ứng phó ban đầu.

Hoàn thiện việc lập, quyết định và điều chỉnh phương án tìm kiếm, kế hoạch bay tìm kiếm, cứu nạn phù hợp từng trường hợp chủ trì. Phân biệt kế hoạch thực hiện nhiệm vụ với phép bay, kế hoạch bay không lưu và các chấp thuận phải có; làm rõ phối hợp điều hành tàu bay có người lái và phương tiện bay không người lái, trách nhiệm của người điều phối tàu bay tại hiện trường và quyết định an toàn của người chỉ huy phương tiện.

4. Hoàn thiện phối hợp tại hiện trường và bảo vệ người bị nạn

Làm rõ trách nhiệm ứng cứu ban đầu, chỉ định chỉ huy hiện trường, phân công khu vực, nhiệm vụ và cơ chế xử lý khi chưa thống nhất phương án với người chỉ huy lực lượng vũ trang. Bổ sung nội dung phối hợp cứu nạn quy mô lớn, y tế, tiếp nhận người sống sót, nhận dạng nạn nhân, hỗ trợ thân nhân và cung cấp thông tin thống nhất; bảo đảm an toàn của người, phương tiện tham gia.

Hoàn thiện cơ chế phối hợp với cơ quan điều tra sự cố nghiêm trọng, tai nạn tàu bay; bảo vệ hiện trường, bằng chứng và dữ liệu. Quy định rõ căn cứ, trình tự, thẩm quyền tạm dừng, kết thúc hoặc tiếp tục hoạt động; không đồng nhất kết thúc tìm kiếm vị trí tàu bay với kết thúc cứu nạn. Sau vụ việc và diễn tập, phải xác định nội dung cần khắc phục, đơn vị chịu trách nhiệm và thời hạn hoàn thành.

5. Tăng cường phối hợp quốc tế và đáp ứng yêu cầu của ICAO

Rà soát, bổ sung căn cứ pháp lý và tiêu chuẩn quốc tế trực tiếp liên quan đến công tác tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng, thay vì chỉ viện dẫn chung Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago), Phụ ước 12 (Annex 12 – Search and Rescue) và Tài liệu hướng dẫn tìm kiếm, cứu nạn hàng không và hàng hải quốc tế (IAMSAR Manual). Cụ thể, nghiên cứu đối chiếu Điều 25 Công ước Chicago về trợ giúp tàu bay lâm nguy; Phụ ước 12 của ICAO, ấn bản lần thứ 9 năm 2024, bao gồm các sửa đổi bổ sung có liên quan; và Tài liệu ICAO Doc 9731 – IAMSAR Manual, các tập I, II và III, làm cơ sở hoàn thiện quy định về tổ chức hệ thống tìm kiếm, cứu nạn, phối hợp giữa các trung tâm phối hợp cứu nạn (RCC), điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn và phối hợp giữa các lực lượng tham gia.

Tiếp tục đối chiếu các quy định, hướng dẫn của ICAO và kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn khu vực châu Á – Thái Bình Dương để hoàn thiện cơ chế phối hợp quốc tế phù hợp với nghĩa vụ quốc tế của Việt Nam, pháp luật trong nước và điều kiện tổ chức thực hiện. Rà soát các thỏa thuận, cơ chế phối hợp với các quốc gia có liên quan; quy định rõ trách nhiệm trao đổi thông tin, thông báo tình huống khẩn cấp, đề nghị và tiếp nhận trợ giúp, phối hợp điều hành hoạt động tìm kiếm, cứu nạn xuyên biên giới, cũng như việc hỗ trợ tìm kiếm, cứu nạn ngoài phạm vi trách nhiệm của Việt Nam theo thẩm quyền và các cam kết quốc tế có liên quan.

Đồng thời, phân định rõ hoạt động trao đổi thông tin, phối hợp nghiệp vụ giữa các trung tâm phối hợp cứu nạn với thủ tục cho phép lực lượng, phương tiện nước ngoài nhập cảnh, hoạt động tại Việt Nam hoặc lực lượng, phương tiện Việt Nam hoạt động ở nước ngoài. Quy định cơ chế phối hợp, xử lý yêu cầu trợ giúp khẩn cấp theo hướng kịp thời, thông suốt, nhưng không thay thế các giấy phép, chấp thuận và thủ tục thuộc thẩm quyền của cơ quan nhà nước có liên quan. Rà soát, bảo đảm thống nhất các quy định về hoạt động của tàu bay, tàu thuyền, nhân lực và phương tiện nước ngoài tham gia tìm kiếm, cứu nạn với pháp luật chuyên ngành về hàng không dân dụng, quốc phòng, an ninh, xuất nhập cảnh và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Mục tiêu là bảo đảm Quy chế thay thế vừa đáp ứng yêu cầu phối hợp tìm kiếm, cứu nạn quốc tế theo tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO, vừa xác định rõ trách nhiệm, thẩm quyền và trình tự xử lý theo pháp luật Việt Nam.

6. Bảo đảm nhân lực, huấn luyện, diễn tập và kinh phí

Tổ chức rà soát năng lực của lực lượng hiện có, khắc phục các hạn chế về đào tạo, huấn luyện chuyên sâu, trang thiết bị và mức độ sẵn sàng. Hoàn thiện chương trình huấn luyện cho người điều phối nhiệm vụ, chỉ huy hiện trường, người điều phối tàu bay, tổ bay, quan sát viên và cán bộ liên quan; tăng cường diễn tập liên ngành, phối hợp hàng không - hàng hải, phương án dự phòng và đánh giá sau diễn tập.

Quy định trách nhiệm lập dự toán, xác định nguồn kinh phí, xác nhận nhiệm vụ, thanh toán, hoàn trả và bồi thường tài sản huy động theo pháp luật. Giữ rõ

nguyên tắc không trì hoãn cứu người vì chưa thống nhất chi phí, không thu chi phí tìm kiếm, cứu nạn đối với người được cứu; tách riêng tiền công cứu hộ, giữ gìn tàu bay và tài sản. Không đồng nhất việc không phát sinh thủ tục hành chính mới với việc không phát sinh chi phí tổ chức thực hiện.

7. Quy định chuyển tiếp và tổ chức thi hành

Bộ Xây dựng đề xuất quy định thời hạn chuyển tiếp 12 tháng kể từ ngày Quy chế có hiệu lực để hoàn thành Kế hoạch tìm kiếm, cứu nạn hàng không quốc gia, ký kết mới hoặc sửa đổi văn bản hiệp đồng, cập nhật phương án cứu nạn của địa phương và kế hoạch khẩn nguy sân bay, theo nội dung tại Điều 56 dự thảo Quy chế. Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng Kế hoạch quốc gia, báo cáo Ban Chỉ đạo Phòng thủ dân sự quốc gia để trình Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành theo cơ chế đề xuất trong dự thảo.

Trong thời gian chuyển tiếp, tiếp tục thực hiện nội dung còn phù hợp của văn bản hiệp đồng đã ký; cập nhật ngay nội dung về thẩm quyền, tổ chức và đầu mối liên lạc không còn phù hợp. Trách nhiệm trực, báo động và phối hợp ứng cứu phải được bảo đảm từ ngày Quy chế có hiệu lực, không chờ hết thời hạn chuyển tiếp. Tổ chức phổ biến, tập huấn, kiểm tra, đôn đốc và tổng kết định kỳ theo quy định của Quy chế mới.

8. Hoàn thiện hồ sơ trình ban hành

Bộ Xây dựng tiếp tục chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan hoàn thiện dự thảo, lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương về nội dung thuộc phạm vi quản lý, trách nhiệm và điều kiện thực hiện; trong đó lưu ý ý kiến của các lực lượng thuộc Bộ Quốc phòng theo đề nghị của Cục Tác chiến. Kết quả lấy ý kiến phải được tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ, bảo đảm thống nhất giữa dự thảo Quyết định, dự thảo Quy chế, bảng so sánh và các tài liệu trong hồ sơ.

Bộ Xây dựng tổ chức rà soát căn cứ pháp lý, thẩm quyền, tính thống nhất và khả thi của dự thảo; hoàn thiện hồ sơ trình Thủ tướng Chính phủ theo quy định. Việc xây dựng văn bản thay thế phải bảo đảm hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng được tổ chức thống nhất, liên tục, kịp thời, lấy bảo vệ tính mạng và sức khỏe con người làm ưu tiên hàng đầu.

Trên đây là báo cáo của Bộ Xây dựng về tổng kết việc thi hành Quyết định số 33/2012/QĐ-TTg và đề xuất hoàn thiện Quy chế phối hợp tìm kiếm, cứu nạn hàng không dân dụng.

Bộ Xây dựng kính báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Thứ trưởng;
- Vụ Pháp chế;
- Vụ Vận tải và An toàn giao thông;
- Cục Hàng không Việt Nam;
- Lưu: VT.

BỘ TRƯỞNG

