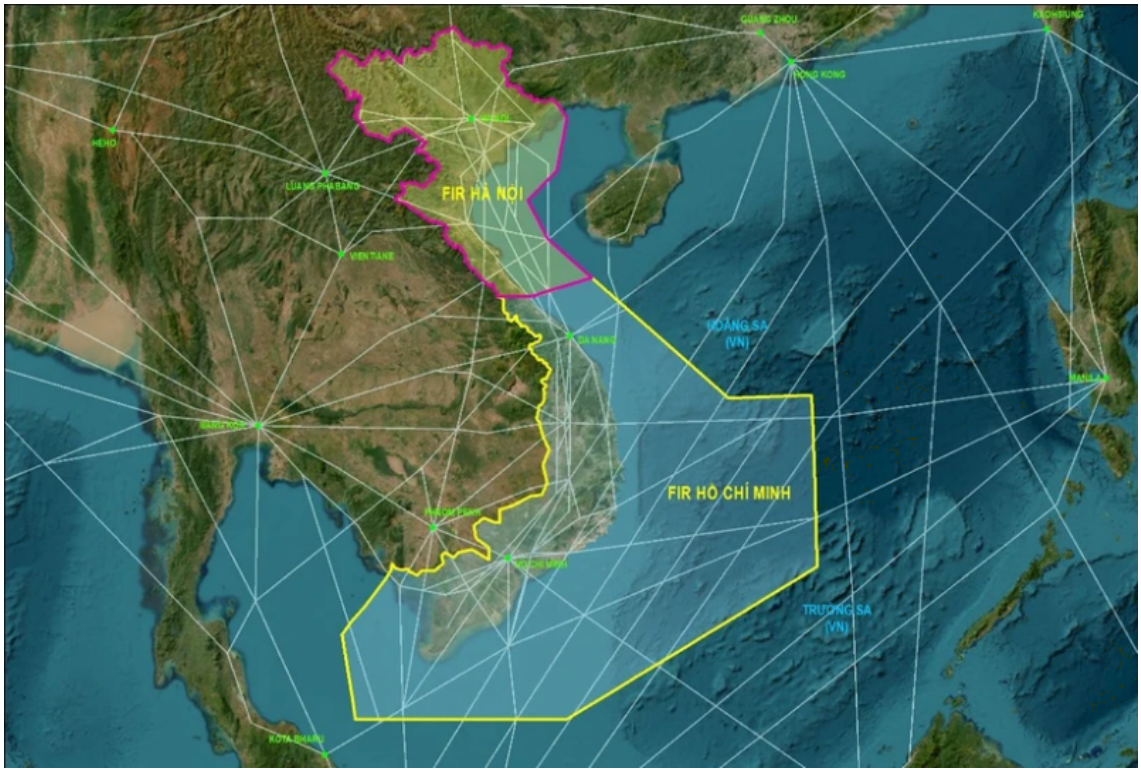
TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Những giờ phút đấu tranh căng thẳng để giành lại vùng trời bay Hồ Chí Minh

05:19 02/09/2024

Với việc giành lại quyền điều hành Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh, ngành Hàng không đã khẳng định vị thế của Việt Nam về điều hành bay, gián tiếp hỗ trợ công tác bảo vệ vùng trời Tổ quốc.



Vùng thông báo bay Hà Nội và Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh của nước ta hiện nay. (Ảnh: Tổng công ty Quản lý bay cung cấp).

Để tiếp nhận điều hành hoạt động bay trong Vùng thông báo bay Hồ Chí Minh (FIR Hồ Chí Minh) vào ngày 8/12/1994, rất ít người biết được những giờ phút căng thẳng, đấu tranh ngoại giao bền bỉ và khôn khéo của Chính phủ Việt Nam, ngành Hàng không trên bàn đàm phán với các nước trên thế giới.

Căng thẳng trên bàn đàm phán

Tại chương trình tọa đàm "Vùng trời của chúng ta" do Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam (VATM) tổ chức vào chiều 30/8 hướng tới kỷ niệm 30 năm sự kiện lịch

sử này, là một trong những người tham gia đoàn đàm phán FIR Hồ Chí Minh, ông Phạm Việt Dũng, nguyên Chủ tịch Hội đồng thành viên VATM, vẫn nhớ như in mỗi lần ngồi trên bàn đàm phán ngày đó với chức danh chuyên viên Ban Quan hệ quốc tế (Cục Hàng không Dân Dụng Việt Nam) tại hội nghị đấu tranh giành lại FIR Hồ Chí Minh.

Bồi hồi nhớ lại, ông Dũng cho biết FIR là vùng trời có kích thước xác định mà Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) giao cho các quốc gia thành viên chịu trách nhiệm trước cộng đồng Hàng không dân dụng quốc tế để cung cấp các Dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Ranh giới FIR được xác định trên cơ sở thoả thuận giữa các quốc gia liên quan, các tổ chức hàng không quốc tế (ICAO, IATA) tại các Hội nghị không vận khu vực (RAN) và do Hội đồng ICAO phê chuẩn.

FIR Hồ Chí Minh, trước năm 1975 gọi là FIR Sài Gòn, được thiết lập tại Hội nghị không vận Trung Đông-Đông Nam tại Rome năm 1959, bao gồm cả vùng trời chủ quyền thuộc chủ quyền quốc gia và vùng trời quốc tế ở Biển Đông.

Đến năm 1973, tại Hội nghị không vận khu vực châu Á-Thái Bình Dương lần thứ nhất (RAN-1) họp tại Honolulu, FIR Sài Gòn có điều chỉnh nhỏ mở rộng xuống phía Nam và duy trì cho đến ngày 28/4/1975 với diện tích khoảng 918.000km2.

Tháng 4/1975, đứng trước sự sụp đổ của Chính quyền Sài Gòn, lo ngại trước sự bế tắc giao lưu hàng không trong khu vực khi miền Nam Việt Nam được giải phóng, ICAO đã vạch ra một kế hoạch không vận lâm thời gồm thiết lập các đường bay không lưu trên Biển Đông và phân chia FIR Sài Gòn (phần vùng trời trên công hải trên Biển Đông) thành ba vùng trách nhiệm tạm thời giao cho 3 Trung tâm Kiểm soát đường dài Bangkok, Singapore và Hongkong (lúc đó thuộc sự quản lý của Vương quốc Anh) điều hành; phần còn lại của FIR Sài Gòn do Trung tâm Kiểm soát đường dài Hồ Chí Minh đảm nhiệm.

Trước áp lực tranh giành FIR Sài Gòn, Hội nghị RAN-2 năm 1983, một số nước trong khu vực có ý đồ đòi xóa bỏ kế hoạch lâm thời của ICAO về phân chia các vùng trách nhiệm tạm thời trên Biển Đông thuộc FIR Sài Gòn cũ, đồng thời hợp thức hóa việc giao chính thức các vùng trách nhiệm tạm thời trên cho các nước đó quản lý. Có quốc gia đề xuất sáp nhập một phần FIR Hà Nội và phần lớn FIR Hồ Chí Minh vào vùng thông báo bay của họ, điều này dẫn đến phạm vi của FIR Hồ Chí Minh sẽ bị mất phần lớn vùng trời công hải quốc tế trên Biển Đông.

“Tuy nhiên, đoàn công tác của nước ta cũng đã đấu tranh rất quyết liệt và giữ được nguyên trạng FIR Hồ Chí Minh. Trải qua 10 năm đầu tư các trang thiết bị, nhân lực và sự ủng hộ của các nước trên thế giới, tới Hội nghị RAN-3 năm 1993 tại Thái Lan, hơn một tháng với hàng trăm cuộc đàm phán căng thẳng các nước

trong khu vực, Việt Nam đã giành được FIR Hồ Chí Minh vào ngày 8/12/1994," ông Dũng vui mừng nói.



Các thành viên đoàn Việt Nam tại Hội nghị không vận khu vực châu Á-Thái Bình Dương lần thứ ba tại Thái Lan vào năm 1993. (Ảnh: Tổng công ty Quản lý bay cung cấp).

Là thành viên cũng tham gia đoàn đàm phán ở Hội nghị RAN-3, ông Nguyễn Quý Bính, nguyên Vụ trưởng Vụ Luật pháp và điều ước quốc tế (Bộ Ngoại giao) khẳng định FIR Hồ Chí Minh là vùng trời bay nhộn nhịp thứ 3 trên thế giới thời điểm đó, mang lại nguồn tài chính lớn do các hãng hàng không phải chi trả phí quản lý không lưu khi bay qua. Do đó, các nước Thái Lan, Singapore, vùng lãnh thổ Hong Kong muốn chia cắt, thu hẹp FIR Hồ Chí Minh.

Tuy nhiên, với thời gian đằng đẵng 10 năm chuẩn bị, nâng cấp đầu tư về thiết bị, cơ sở, radar… với sự trợ giúp của ICAO để đảm bảo theo đúng tiêu chuẩn, đề án giành lại FIR Hồ Chí Minh đã trình tới Bộ Chính trị, Chính phủ, Bộ Ngoại giao để làm Công hàm vận động các nước trong khu vực và thế giới giành lại FIR Hồ Chí Minh.

Ngồi kế bên, Đại tá Lê Ngọc Sơn, nguyên Cục Tác chiến (Bộ Tổng tham mưu Quân đội Nhân dân Việt Nam-Bộ Quốc phòng) chia sẻ, để giành lại quyền kiểm soát FIR Hồ Chí Minh ở RAN-3 phải đảm bảo an toàn hàng không, trong đó ngành Hàng không cần đầu tư về thiết bị, cơ sở radar thứ cấp, tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn...

Trong bối cảnh nước ta vẫn còn gặp nhiều khó khăn sau chiến tranh, bị bao vây, cấm vận, ông Sơn cho hay các hạ tầng trang thiết bị này đã được Bộ Quốc phòng giao, bổ sung cho ngành Hàng không. Do đó, Việt Nam có đủ khả năng để quản lý vùng trời, tiếp nhận đảm bảo an toàn tất cả máy bay qua FIR Hồ Chí

Minh.

“Để giữ bí mật tuyệt đối, đoàn RAN-3 có 18 thành viên của nước ta tham dự không ở khách sạn được bố trí mà đã vào Đại sứ quán Việt Nam ở Thái Lan và tá túc trong một căn phòng rộng chừng 20m2, nhỏ hẹp, nhằm bảo vệ tuyệt đối bí mật các thông tin trong thời gian đàm phán. Đoàn thường xuyên trao đổi, báo cáo tình hình về nước để nhận được sự chỉ đạo, tư vấn hỗ trợ nhằm chủ động trên bàn đàm phán,” ông Sơn nhớ lại.

30 năm điều hành bay tuyệt đối an toàn

Theo ông Lê Hoàng Minh, Chủ tịch Hội đồng thành viên VATM, sau hơn 19 năm đấu tranh cam go, căng thẳng, bền bỉ, khôn khéo và cương quyết, dưới sự chỉ đạo chặt chẽ, toàn diện của Bộ Chính trị và Chính phủ cả trên phương diện ngoại giao; việc giành lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh có ý nghĩa rất to lớn về chính trị, ngoại giao, an ninh quốc phòng, đã trực tiếp tạo tiếng nói quan trọng trong các vấn đề chủ quyền, quyền chủ quyền lãnh thổ trên Biển Đông.

FIR Hồ Chí Minh khẳng định vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế về hoạt động hàng không dân dụng nói chung, công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay nói riêng; tạo sự chủ động cho các hoạt động bay quân sự của ta và gián tiếp hỗ trợ công tác bảo vệ vùng trời Tổ quốc.



Các đại biểu tham gia chương trình tọa đàm “Vùng trời của chúng ta” do Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam tổ chức vào chiều 30/8. (Ảnh: Việt Hùng/Vietnam+)

Trong 30 năm qua, Việt Nam đã tổ chức quản lý vùng FIR Hồ Chí Minh với chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay cao, đảm bảo điều hành hàng triệu chuyến bay an toàn, điều hòa và hiệu quả, đóng góp cho ngân sách Nhà nước hơn 36.000 tỷ đồng. Các Dịch vụ điều hành bay trong vùng FIR Hồ Chí Minh không những mang lại những nguồn lực tài chính lớn cho sự phát triển của VATM cho đến ngày nay.

Với 1/3 thế kỷ tiếp nhận điều hành FIR Hồ Chí Minh, VATM đã bảo đảm điều hành bay tuyệt đối an toàn cho gần 12 triệu chuyến bay trong vùng trời trách nhiệm, không để xảy ra mất an toàn bay. Tổng thu điều hành bay ước đạt hơn 75.000 tỷ đồng, nộp ngân sách Nhà nước đạt hơn 36.000 tỷ đồng, kết quả này đã thể hiện rõ tính hiệu quả về lợi ích kinh tế thu về cho ngân sách Nhà nước từ việc tiếp nhận lại quyền điều hành phần phía Nam FIR Hồ Chí Minh./.

Theo vietnamplus.vn