

CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN 4 THÁNG ĐẦU NĂM 2024

Theo phân loại tai nạn, sự cố, vụ việc được quy định tại điều 76, Thông tư 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021, trong 04 tháng đầu năm 2024 (*tính từ ngày 15/12/2023 đến ngày 14/04/2024*), tại các cảng hàng không trực thuộc ACV đã xảy ra **174 sự cố - vụ việc** trong cả 3 lĩnh vực: khai thác cảng hàng không, quản lý hoạt động bay và khai thác tàu bay. So sánh với sự cố - vụ việc 4 tháng năm 2023, tổng số sự cố - vụ việc đã giảm 28%.

Trong đó, các vụ việc về va chạm chim và tàu bay gặp sự cố lớp có xu hướng giảm so với cùng kỳ năm 2023.

	04 tháng 2024 (từ ngày 15/12/2023 đến 14/4/2024)	04 tháng 2023 (từ ngày 15/12/2022 đến 14/4/2023)	
		Số lượng	So sánh
Vụ việc an toàn mức E	152	213	-29%
Sự cố an toàn mức D	22	29	-24%
Sự cố an toàn mức C	0	0	-
Sự cố an toàn mức B	0	0	-
Tai nạn mức A	0	0	-
Tổng số	174	242	-28%

Để đảm bảo an toàn cho dịp cao điểm hè 2024, ACV tiếp tục triển khai cho các cảng hàng không:

- Yêu cầu cán bộ - nhân viên tuân thủ nghiêm túc Quy trình/Hướng dẫn công việc, tuân thủ nghiêm Quy định an toàn.
- Triển khai các biện pháp kiểm soát đối với các sự cố - vụ việc xảy ra thường xuyên: tàu bay lẫn lố vạch dừng (48 vụ việc); va chạm chim (31 vụ việc); sự cố lớp (22 sự cố - vụ việc).

1. Tàu bay lẫn lố vạch dừng:

– Đối với các vụ việc tàu bay lẫn lố vạch dừng, ACV đã triển khai cho các cảng hàng không xác định nguyên nhân vụ việc, đặc biệt là trong các trường hợp tàu bay lẫn vào vị trí đỗ theo hệ thống VDGS. Sơ bộ ban đầu xác định nhiều trường hợp tổ lái không tuân thủ tốc độ khi di chuyển vào vị trí đỗ. Sau khi vụ việc xảy ra, cảng hàng không đã tổ chức theo dõi hệ thống VDGS tại vị trí, kết quả các chuyển tiếp theo đều không phát sinh vụ việc.

– ACV cũng đã đề nghị các cảng hàng không rà soát và khắc phục các vạch sơn kẻ tín hiệu bị mờ, độ phản quang không rõ; đồng thời ghi nhận và khắc phục các yêu cầu từ tổ lái, nhân viên đánh tín hiệu khi vạch sơn kẻ không rõ hoặc mưa lớn làm mờ các vạch sơn kẻ.

- Sau kết quả khảo sát của VNA tại Nội Bài và Tân Sơn Nhất, Cảng HKQT Tân Sơn Nhất đã tổ chức điều chỉnh cài đặt phương thức cảnh báo tại vị trí đỗ số 9, 22 và đang trong quá trình theo dõi. ACV sẽ thông tin lại cho VNA kết quả thử nghiệm tại Tân Sơn Nhất.

2. Va chạm chim:

- ACV đã triển khai văn bản đề nghị các cảng hàng không tăng cường công tác kiểm soát chim trong mùa chim di cư, trong đó lưu ý các cảng hàng không các biện pháp kiểm soát như: khơi thông hệ thống mương thoát nước, chặt/cắt các cây cao, cắt cỏ khu bay; đồng thời tiếp tục duy trì việc theo dõi, thống kê sự xuất hiện của chim trong khu bay hằng ngày.

- Trước đó, trong tháng 10/2023, ACV cũng đã phối hợp với VNA khảo sát, đánh giá các mối nguy về chim và động vật hoang dã tại cảng hàng không: Nội Bài, Đà Nẵng, TSN, Phú Bài, Phú Quốc và Côn Đảo.

- Các cảng hàng không đã rà soát và thực hiện thông báo tin tức hàng không đối với các loài chim thường xuất hiện tại cảng; gần đây nhất Cảng HKQT Vinh đã có văn bản báo cáo Cục HKVN và Trung tâm Thông báo tin tức hàng không.

- Khi có các vụ việc va chạm chim, ACV cũng yêu cầu các cảng hàng không căn cứ vào báo cáo của Tổ lái/Thợ máy để thu thập các thông tin như: loài chim, độ cao va chạm, số lượng chim...

3. Vụ việc về lớp tàu bay:

- Trong công tác kiểm soát FOD, đối với 17 cảng hàng không trực thuộc ACV thực hiện PVMĐ, ACV đã chủ động bổ sung nội dung kiểm tra FOD tại 3 thời điểm: trước khi tàu bay vào vị trí đỗ, sau khi hoàn thành PVMĐ và sau khi tàu bay ra khỏi vị trí đỗ (SOP ban hành tháng 01/2024).

- Thực hiện theo kết quả hội nghị quản lý FOD năm 2023, ACV tiếp tục duy trì công tác thu gom FOD bằng con người và phương tiện, trang thiết bị.

- Kết quả trong 4 tháng đầu năm, các vụ việc về lớp tàu bay đã giảm sâu so với năm 2023, đặc biệt là chỉ ghi nhận 02 vụ việc phát hiện FOD ở lớp, so với cùng kỳ năm 2024 là 07 vụ việc.

- ACV tiếp tục duy trì công tác kiểm soát FOD như hiện tại, đồng thời rất cảm ơn VNA trong công tác trao đổi thông tin về FOD.

4. Công tác kiểm soát an toàn tại Phú Bài:

- Ghi nhận từ đầu năm 2024, Cảng HKQT Phú Bài xảy ra 02 vụ việc mức E (tàu bay lặn không đúng vị trí đỗ và va chạm chim). Công tác phối hợp giữa các đơn vị để phục vụ cao điểm hè được cảng chuẩn bị tốt.

- Đối với việc bổ sung băng có đèn tại khu vực đường lăn D1 giúp phi công nhận diện các vị trí bãi đỗ từ số 6 đến 12. Cảng HKQT Phú Bài đang thực hiện quy trình mua sắm, dự kiến sẽ hoàn thành trong tháng 6/2024.

5. Xây dựng tiêu chuẩn an toàn khai thác mặt đất ISAGO của IATA:

ACV hiện đang thực hiện các bước chuẩn bị để đạt chứng chỉ ISAGO tại Tổng công ty và tại Cảng HKQT Phú Quốc, dự kiến thực hiện đánh giá chính thức trong tháng 11/2024. Sau khi đạt chứng nhận tại Tổng công ty, ACV sẽ tiếp tục triển khai đến 16 cảng hàng không trực thuộc ACV thực hiện Phục vụ mặt đất. Dự án ISAGO sẽ tăng cường đảm bảo an toàn trong quá trình phục vụ mặt đất, góp phần nâng cao chất lượng phục vụ mặt đất tại các cảng hàng không.

CÁC KIẾN NGHỊ TRONG CÔNG TÁC PHỐI HỢP ĐẢM BẢO AN TOÀN

- Thời gian vừa qua, ACV và VNA đã thực hiện tốt công tác phối hợp, kịp thời trao đổi thông tin trong công tác đảm bảo an toàn. Thời gian tiếp theo, ACV đề nghị VNA tiếp tục phối hợp trao đổi thông tin, đặc biệt là phối hợp trong công tác xác minh, đánh giá các vụ việc: tàu bay lẫn lộn vạch dừng (cung cấp dữ liệu phân tích từ hệ thống phân tích dữ liệu bay), va chạm chim (cung cấp báo cáo của Tổ lái theo mẫu đã quy định tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT) và vụ việc về lớp tàu bay.
- Trong công tác kiểm soát FOD:
 - + Đề nghị các đơn vị của FOD phối hợp với các cảng hàng không kiểm tra FOD, đặc biệt là khu vực sân đỗ tàu bay tại 03 thời điểm: trước khi tàu bay vào vị trí đỗ, sau khi hoàn thành PVMĐ và sau khi tàu bay ra khỏi vị trí đỗ.
 - + Nghiên cứu có các ràng buộc hợp đồng đối với các đơn vị cung cấp dịch vụ (suất ăn, xăng dầu...) phải kiểm soát FOD trong quá trình phục vụ tàu bay.
 - + Phối hợp cung cấp thông tin đối với các vụ việc về lớp tàu bay, đặc biệt là các vụ việc phát hiện FOD trên lớp.
- Ngoài ra, theo yêu cầu của ISAGO, khi có các đợt đánh giá về chất lượng PVMĐ tại các cảng hàng không, đề nghị VNA thông báo trực tiếp kế hoạch làm việc với kết quả đánh giá cho ACV (nơi nhận: Ban Khai thác Cảng và Ban An toàn – KSCL). Từ các dữ liệu thu thập, ACV sẽ tổ chức đánh giá và triển khai cho toàn bộ các cảng hàng không.

CÁC KIẾN NGHỊ CỦA VNA ĐỐI VỚI ACV

STT	Nội dung kiến nghị	Giải pháp triển khai
1.	Tăng cường thêm vị trí đỗ tàu bay A321 NEO dừng khai thác tại Nội Bài, Tân Sơn Nhất và các đề xuất liên quan	+ ACV sẽ chuyển thông tin cho Cảng HKQT Nội Bài và Tân Sơn Nhất để rà soát. + <i>Cảng HKQT Nội Bài phản hồi:</i> Hiện trạng sân đỗ mở rộng đầu Đông và đầu Tây - Nhà ga T2 được 17 vị trí cho tàu

STT	Nội dung kiến nghị	Giải pháp triển khai
		dừng khai thác, vì vậy NIA ưu tiên bố trí cho VNA 9-10 tàu..
2.	Lắp đặt hệ thống cảnh báo sét	+ Hiện tại, khi nhận được thông tin về cảnh báo sét từ Bộ phận khí tượng thuộc VATM, ACV đã triển khai cảnh báo bằng bộ đàm đến toàn bộ nhân viên – phương tiện đang hoạt động trên khu bay. + Việc lắp đặt 01 hệ thống bắt kỳ trong khu bay phụ thuộc vào nhiều yếu tố, đồng thời phải xin ý kiến Cục HKVN. ACV tiếp tục nghiên cứu đề xuất của VNA.
3.	Đảm bảo và tăng cường các trang thiết bị PVMĐ (xe điện, xe khí, suất ăn, nước sạch ...) tại tất cả các sân bay địa phương	Do tần suất khai thác tại các cảng hàng không địa phương là thấp nên ACV sẽ nghiên cứu về việc đầu tư thêm phương tiện – TTB phục vụ mặt đất.
4.	+ Sắp xếp các chuyến bay tàu bay thân rộng VN được ưu tiên vào ống lồng (ASOC) + Hạn chế việc thay đổi bãi sát giờ nhằm tránh bị động về nguồn lực phục vụ do mất thời gian di chuyển (ASOC) + Chủ trì với các hãng hàng không và đơn vị PVMĐ để xem xét, điều chỉnh theo thực tế thực hiện phương án hạn chế hành lý ừn ứ tại khu vực băng chuyền đi (ASOC) + Bổ sung xe đẩy hành lý liên tục, kịp thời phục vụ hành khách trong thời gian cao điểm (ASOC) + An ninh soi chiếu tiếp tục hỗ trợ giải quyết đối tượng khách người người già, trẻ em, khách có chuyến bay sát giờ được tách lọc để qua lối soi chiếu ưu tiên (ASOC)	ACV sẽ triển khai cho các cảng hàng không lưu ý trong quá trình triển khai phục vụ tàu bay.
5.	Thông tin dừng hoạt động sân bay do thời tiết bất lợi	+ Việc đóng cửa sân bay không phải do ACV quyết định mà phải do Cảng vụ hàng không/Cục HKVN quyết định theo Quy định pháp luật.

STT	Nội dung kiến nghị	Giải pháp triển khai
		+ Hiện tại, theo quy định tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT, các cảng hàng không sẽ tiếp nhận thông tin từ Bộ phận khí tượng (VATM), sau đó sẽ triển khai thông tin thời tiết nguy hiểm đến toàn bộ cán bộ - nhân viên hoạt động tại cảng. + Khi nhận được thông tin thời tiết nguy hiểm, tùy thuộc vào hướng dẫn công việc của đơn vị PVMD mà mỗi đơn vị có phương án triển khai khác nhau. Đồng thời, các nội dung mà cảng quy định được tuân thủ theo các yêu cầu tại Điều 63, Thông tư 29/2021/TT-BGTVT.
6.	Công tác kiểm soát FOD	+ Hiện tại, việc kiểm soát FOD đang được các cảng hàng không triển khai tốt. Số lượng các vụ việc về lớp giảm sâu so với cùng kỳ năm ngoái. + ACV đã chủ động bổ sung nội dung kiểm tra FOD tại 3 thời điểm: trước khi tàu bay vào vị trí đỗ, sau khi hoàn thành PVMD và sau khi tàu bay ra khỏi vị trí đỗ (SOP ban hành tháng 01/2024) + Số lượng sự cố - vụ việc về lớp tàu bay hiện đang giảm sâu.
7.	Đối với công tác quản lý sự mệt mỏi	+ Hiện ACV đang kiểm soát việc sử dụng rượu bia, chất kích thích và chất gây nghiện tại Chương trình kiểm soát nồng độ cồn, chất kích thích và chất gây nghiện. Cụ thể: cán bộ các Đội trực tiếp phục vụ mặt đất sẽ kiểm tra vào mỗi đầu ca. Nếu phát hiện nghi ngờ sẽ dừng công việc của nhân viên đó. + ACV đang nghiên cứu để triển khai quản lý mệt mỏi đối với nhân viên.

CÁC KIẾN NGHỊ CỦA VNA ĐỐI VỚI CẢNG HKQT NỘI BÀI

STT	Nội dung kiến nghị đối với Cảng HKQT Nội Bài	Giải pháp triển khai
1.	Kiến nghị ACV xem xét, bố trí các vị trí đỗ tàu bay theo nhu cầu thực tế cho VNA	Hiện trạng sân đỗ mở rộng đầu Đông và đầu Tây - Nhà ga T2 được 17 vị trí cho

STT	Nội dung kiến nghị đối với Cảng HKQT Nội Bài	Giải pháp triển khai
		tàu dừng khai thác, vì vậy NIA ưu tiên bố trí cho VNA 9-10 tàu..
2.	Hỗ trợ cho phép VAECO thực hiện một số công việc bảo dưỡng nhẹ, thời gian ngắn trên sân đỗ, tránh phải kéo tàu ravao xưởng nhiều lần, gây lãng phí nguồn lực	Liên quan đến bảo dưỡng nhẹ trên sân đỗ không được áp dụng trên sân đỗ thương mại vì tần suất khai thác liên tục, chuyển bay quay đầu nhiều, ground time ngắn.
3.	Để đảm bảo năng lực sân đỗ VAECO cho công tác làm định kỳ/ khắc phục hỏng hóc/ phục vụ chuyên cơ đề nghị ACV và các đơn vị liên quan hạn chế tối đa kéo các tàu khai thác vào đỗ tại sân VAECO, bố trí thêm các vị trí tại sân khai thác khi phát sinh tàu AOG	Việc kéo tàu giữa cảng và Vaeco được điều hành linh hoạt đảm bảo phù hợp với năng lực chung, tất cả các tàu kéo vào A75/76 đều là tàu bay của VNA
4.	Kiến nghị Cảng tiếp tục nghiên cứu và lắp các vách cứng đối với các Gate 1,3,4,9,10,11 Nhà Ga T1 Nội địa và Gate 25,26,27 đối với nhà Ga T2 (VIAGS)	Nội dung này Cảng HKQT Nội Bài sẽ tiếp tục nghiên cứu, tuy nhiên hiện tại cảng đánh giá chưa phù hợp với mặt bằng hiện hữu của khu vực gate 25,26,27.
5.	Kiến nghị mở tối đa các đảo, hạn chế tối đa ghép chuyển các hãng hàng không chung đảo khi các đảo chưa khai thác hết để đảm bảo công tác giải tỏa và chất lượng dịch vụ (VIAGS)	+ Tại nhà ga T2 cảng đã bố trí riêng VNA 24 quầy tại Đảo G/H và đầu đảo F. Không có tình trạng ghép chung với hãng khác. + Các chuyến bay quốc tế của VJ bố trí riêng tại Đảo B + Các chuyến bay quốc tế khác bố trí check in theo đơn vị phục vụ mặt đất. Đề nghị VNA không đưa nội dung này vào báo cáo.
6.	Tăng cường bố trí các chuyến bay VNA vào Gate đặc biệt trong các múi giờ cao điểm (VIAGS)	Hiện nay tỉ lệ cập cầu hành khách của VN đang cao nhất trong các hãng hàng không nội địa. Các yếu tố ảnh hưởng đến tỉ lệ cập cầu hành khách của VN bao gồm: - VN thường xuyên bố trí tàu khai thác các chặng về quốc tế/ đi nội địa hoặc về nội địa/ đi quốc tế dẫn đến tàu bắt buộc phải khai thác đỗ ngoài 1 trong 2 chặng. - Tình trạng tàu bay thân rộng của VN đỗ dài (3-6 tiếng) tại khu vực sân đỗ của

STT	Nội dung kiến nghị đối với Cảng HKQT Nội Bài	Giải pháp triển khai
		cảng cũng ảnh hưởng đến việc bố trí tối ưu các chuyến bay khai thác cầu hành khách. - Các nguyên nhân khách quan: các chuyến bay hạ cánh, khởi hành không đúng giờ dẫn đến ảnh hưởng tới KH vị trí đỗ tàu bay. Để nâng cao, đảm bảo tỉ lệ cập cầu hành khách, đặc biệt trong khung giờ cao điểm, đề nghị VN nghiên cứu, khắc phục các vấn đề nêu trên và không đưa nội dung này vào báo cáo để tránh gây hiểu nhầm NIA không tạo điều kiện cho hãng trong quá trình khai thác tại cảng.
7.	Vấn đề quy trình A-CDM tại NBA hiện không cho các hãng cập nhật TOBT sớm hơn EOBT, nên tàu bay chỉ có thể khởi hành sớm nhất là 5 phút, dẫn đến A-CDM chưa được tối ưu (để so sánh, A-CDM tại TSN hiện cho phép cập nhật TOBT sớm hơn 5 phút so với EOBT).	+ Quy trình ACDM đã được Cục HK phê duyệt và các hãng đã đồng thuận cao; trường hợp hãng muốn đi sớm hơn 5 phút thì phải tuân thủ đúng văn bản hiệp động của VATM được Cục chấp thuận. Vì thế, đề nghị VNA xác nhận lại với Cảng HKQT Tân Sơn Nhất về thông tin tại TIA cho phép cập nhật TOBT sớm hơn 5 phút so với EOBT do việc cập nhật này có rủi ro làm cho chuyến bay không tuân thủ quy trình, quy định hiện hành về việc khởi hành sớm. +Đề nghị VNA quán triệt đến các đơn vị nội bộ tuân thủ quy trình phối hợp, hiệp đồng đối với chuyến bay khởi hành sớm do Cục HKVN ban hành tại công văn số 509/CHK-QLDDHB ngày 25/1/2024 về việc áp dụng Quy trình phối hợp, hiệp đồng đối với chuyến bay đề nghị khởi hành sớm hơn so với giờ dự kiến khởi hành ghi trong kế hoạch hoạt động bay ngày. + Đề nghị VNA/ASOC lưu ý Điều 2 của Thông tư 19/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 quy định:

STT	Nội dung kiến nghị đối với Cảng HKQT Nội Bài	Giải pháp triển khai
		“Thời gian khởi hành thực tế (Actual Off Block Time-AOBT) là thời gian thực tế tàu bay được đẩy hoặc bắt đầu di chuyển khỏi vị trí đỗ.”
8.	Đối với các vụ việc về lớp tàu bay	- Tất cả các sự cố rách lớp ghi nhận trong thời gian qua đều ghi nhận tình trạng lớp bị sự cố có nhiều vết rạn rải rác hoặc thành vùng kiểu chevron (đặc thù hư hỏng lớp đã được xác định có thể xảy ra trong quá trình tàu bay hạ cánh, hãm đà, chuyển hướng). - Việc duy trì kiểm soát FOD trong thời gian này vẫn được các đơn vị thuộc Cảng, PVMĐ, bảo dưỡng tàu bay thực hiện thường xuyên theo chương trình kiểm soát FOD và các văn bản đã ký kết. Tuy nhiên do điều kiện thời tiết, trong các khung thời gian mưa nhiều ảnh hưởng giảm hiệu quả thu gom FOD của trang thiết bị hiện có (thảm thu gom FOD chuyên dụng). - Từ những lý do trên có thể sơ bộ đánh giá sự cố lớp tăng cao trong thời gian qua là sự kết hợp của vấn đề khai thác, yếu tố thời tiết và các biện pháp kiểm soát FOD trong giai đoạn này. - Đề xuất VNA: Trong giai đoạn thời tiết xấu, các đơn vị PVMĐ và bảo dưỡng tàu bay phải thực hiện tốt việc kiểm tra phạm vi di chuyển của tàu bay để loại bỏ FOD; đồng thời thông báo ngay cho Cảng những hư hỏng sân đường được phát hiện để kịp thời có biện pháp xử lý

CÁC KIẾN NGHỊ CỦA VNA ĐỐI VỚI CẢNG HKQT TÂN SƠN NHẤT

STT	Nội dung kiến nghị đối với Cảng HKQT Tân Sơn Nhất	Giải pháp triển khai
1.	Thanh chắn ở cửa boarding tại SGN tại các cửa gần nhau, rủi ro khách boarding nhầm chuyến (vụ việc 01 hành khách VN1885/SGN-VCS/13Apr lên tàu nhầm sang chuyến bay 0V8077 /SGNVCS, 02 gate đôi 3,4) (ASOC)	Vách ngăn gate 3,4 đang thi công, dự kiến xong trong ngày 22/5/2024.
2.	Tăng vạch kẻ đi bộ đường công vụ ở SGN. Hiện 4-5 bãi đỗ mới có 1 đường đi bộ làm tăng thời gian di chuyển, ảnh hưởng đến công tác đón tàu, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm số lượng chuyến bay tăng nhiều (VAECO)	+ Khoảng cách giữa hai vạch đi bộ qua đường trên cùng một đoạn đường nên lớn hơn 150 mét để đảm bảo tính an toàn cho người đi bộ đảm bảo theo quy chuẩn QCVN 41:2016/BGTVT. + Tiếp thu ý kiến của VNA, Tân Sơn Nhất sẽ nghiên cứu, khảo sát nếu không ảnh hưởng đến an toàn cho người, phương tiện, trang thiết bị và ảnh hưởng đến quá trình phục vụ của các đơn vị sẽ sơn kẻ tăng cường thêm vạch qua đường cho người đi bộ trong thời gian tới (nếu có thể).