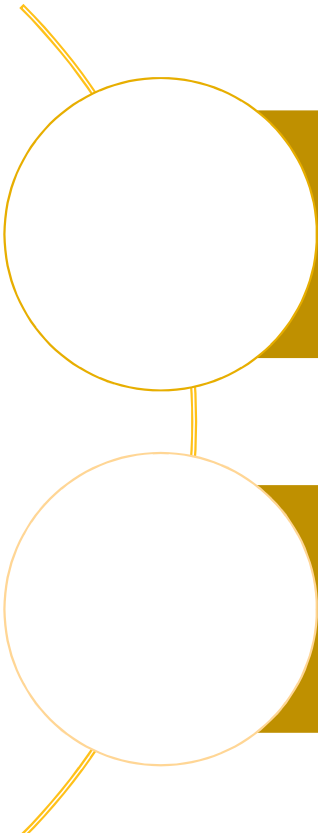




CÔNG TÁC PHỐI HỢP AN TOÀN KHAI THÁC CAO ĐIỂM HÈ 2024

Huế, ngày 22/5/2024

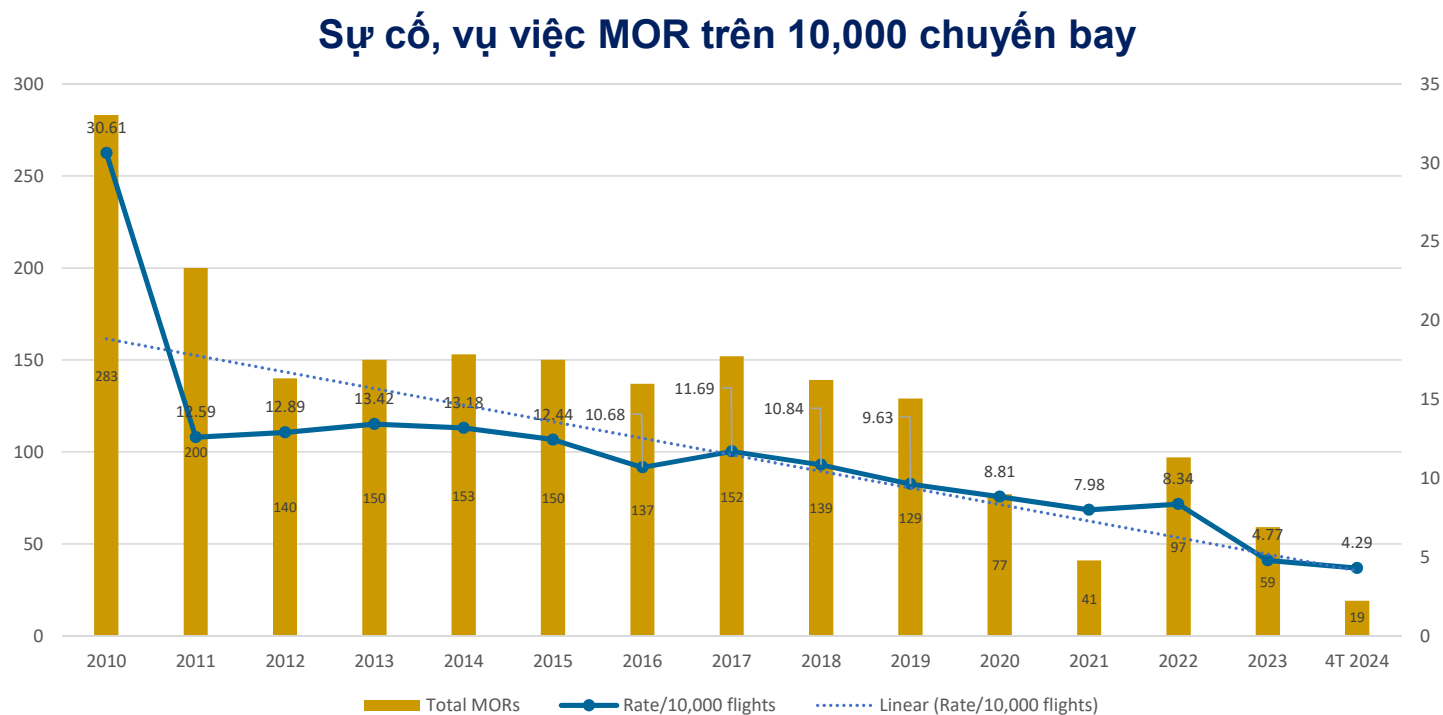
MỤC LỤC



I. TÌNH HÌNH AN TOÀN 4 THÁNG ĐẦU NĂM 2024

**II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN KHAI THÁC
CAO ĐIỂM HÈ 2024**

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN



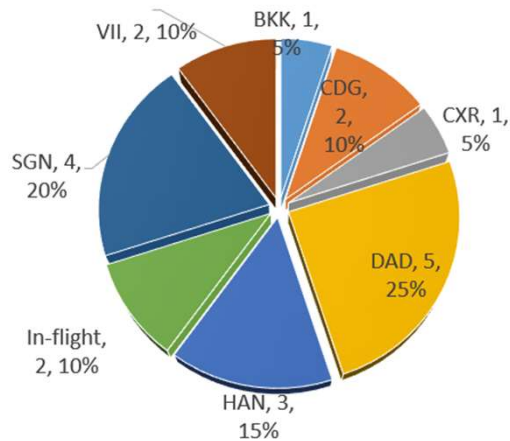
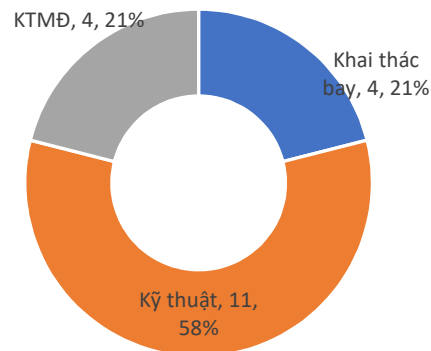
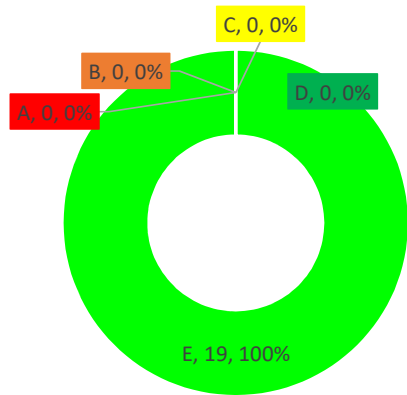
4 tháng đầu năm có 19 vụ việc báo cáo Cục (MOR). Tỷ lệ 4.29/ 10,000 chuyến bay.
Đạt mục tiêu an toàn 8.55

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN

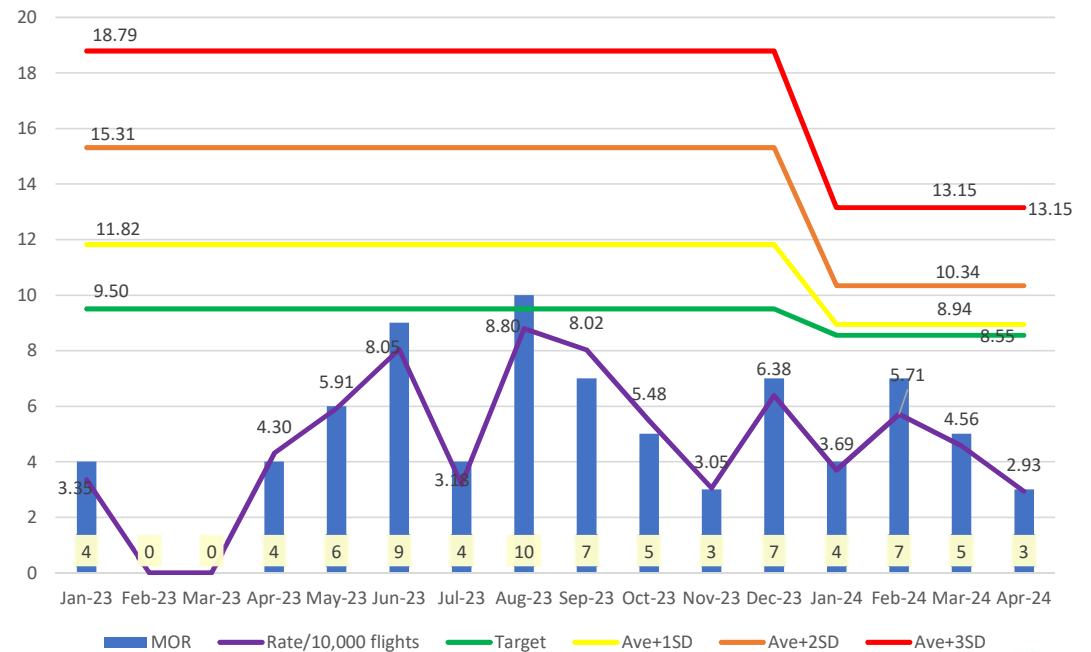
SỰ CỐ/VỤ VIỆC MOR 4 THÁNG 2024 THEO MỨC ĐỘ VÀ LĨNH VỰC

Theo mức độ nghiêm trọng

Theo lĩnh vực



MOR/ 10,000 chuyến bay



- 19 vụ việc E
- 4 vụ khai thác bay, 11 vụ kỹ thuật, 4 vụ KTMD

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN

SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR 4 THÁNG 2024 - VNA

Mức độ	4T 2023	4T 2024	So sánh
A - Tai nạn	0	0	=
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.00	0.00	=
B - Sự cố nghiêm trọng	0	0	=
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.00	0.00	=
C - Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn cao	1	0	↓
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.33	0.00	↓ 0.33
D - Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn	1	0	↓
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.33	0.00	↓ 0.33
E - Vụ việc	6	19	↑ 216.67%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	1.97	4.29	↑ 2.32
Tổng cộng	8	19	↑ 137.50%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	2.63	4.29	↑ 1.67

Lĩnh vực	4T 2023	4T 2024	So sánh
Khai thác bay			
Tổng số	2	4	↑ 100.00%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.66	0.90	↑ 0.25
Kỹ thuật			
Tổng số	6	11	↑ 83.33%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	1.97	2.49	↑ 0.52
Khai thác mặt đất và hàng hóa			
Tổng số	0	4	↑
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.00	0.90	↑ 0.90
Tổng	8	19	↑ 137.50%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	2.63	4.29	↑ 1.67

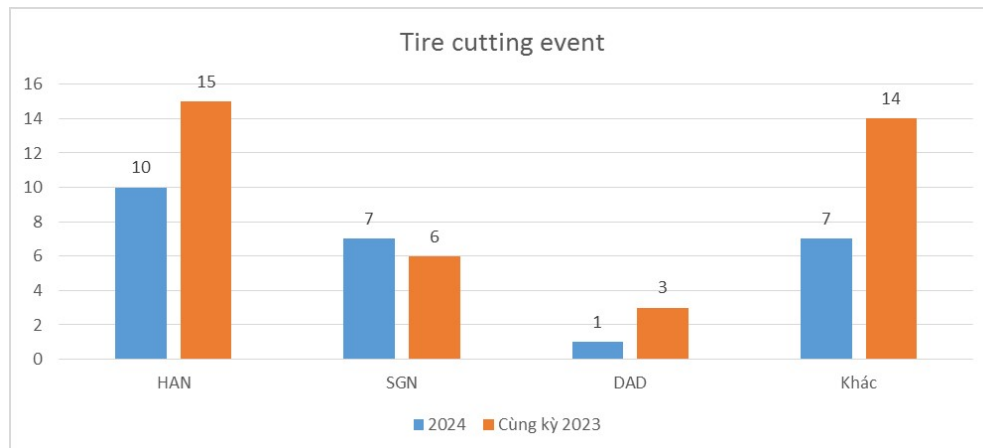
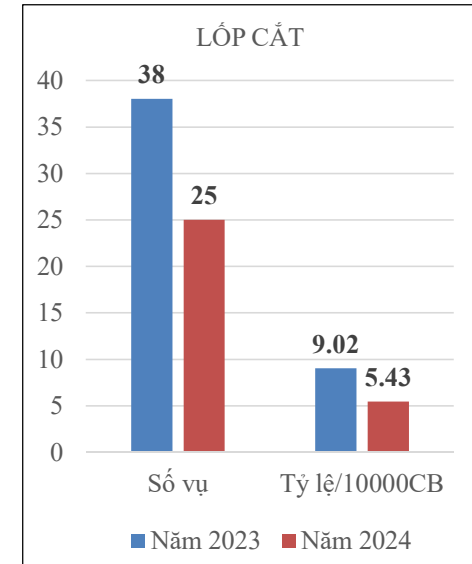
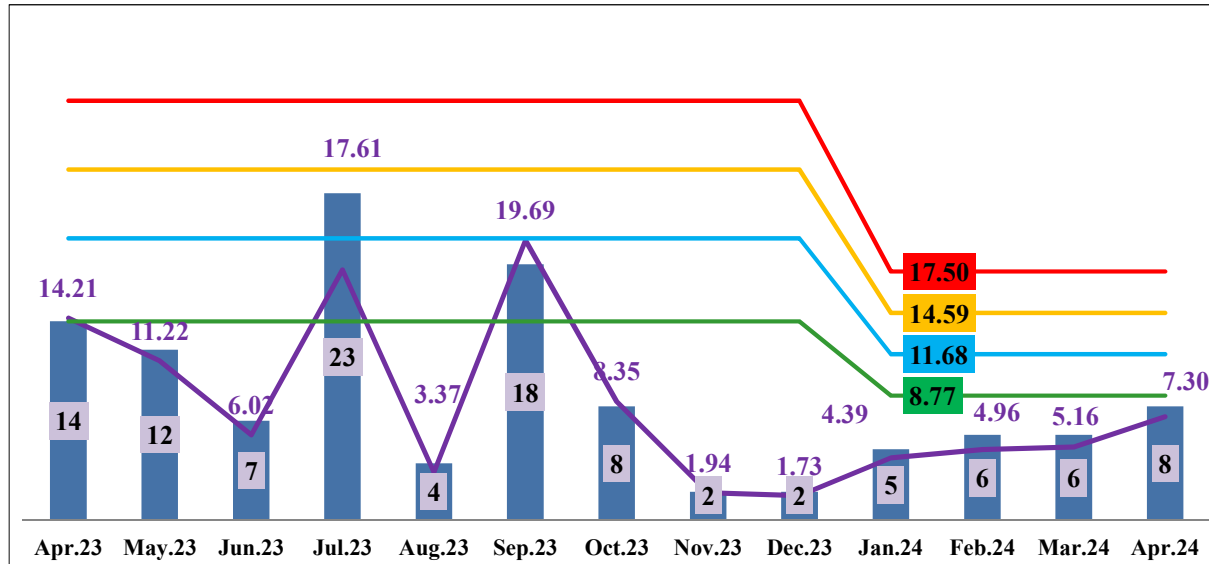
- Không có tai nạn A, sự cố B
- 0 sự cố C, giảm 01 vụ so với cùng kỳ
- 0 sự cố D, giảm 01 vụ
- 19 vụ việc E, tăng 08 vụ

- 04 vụ khai thác bay, tăng 02 vụ so với cùng kỳ
- 11 vụ kỹ thuật, tăng 05 vụ
- 04 vụ KTMD, tăng 04 vụ

Có 09 vụ việc liên quan đến yếu tố con người, ↑ 7 so với cùng kỳ 2023, tỷ lệ 2.03/10,000 cb

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN

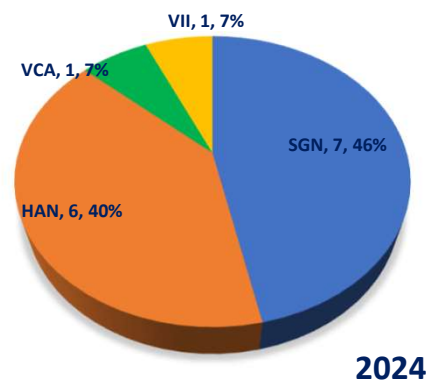
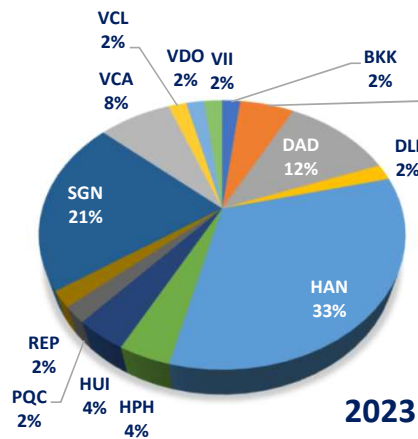
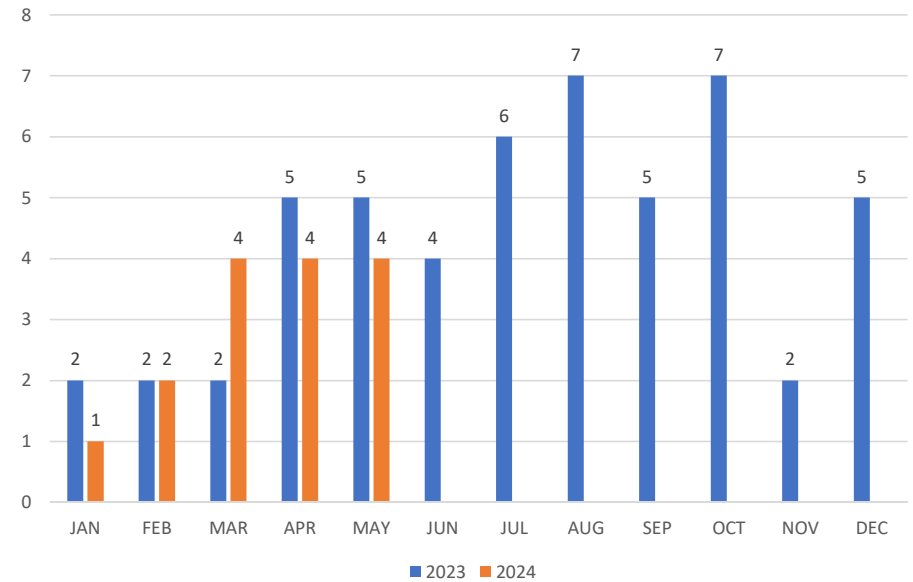
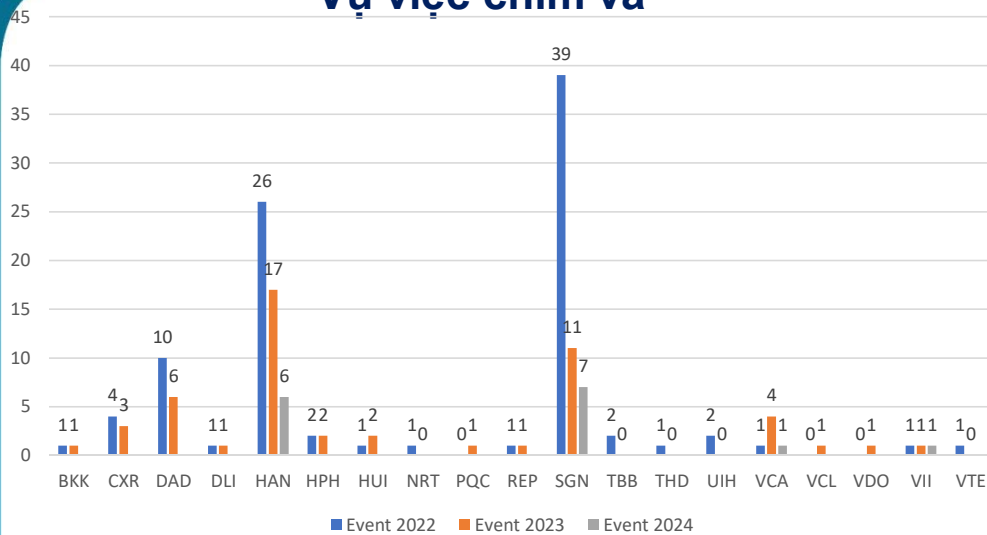
Tỷ lệ cắt lốp tàu bay



4 tháng đầu 2024 có 25 vụ, giảm 13 vụ so với cùng kỳ. Tỷ lệ là 5.43/10,000 cb

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN

Vụ việc chim va

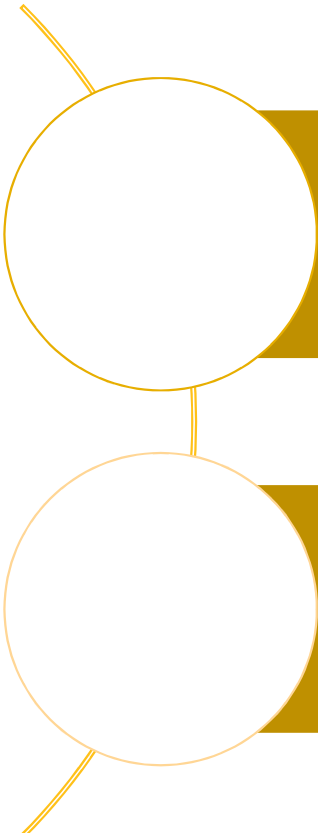


- 2022: 94 vụ; 2023: 52 vụ; 5 tháng 2024: 15 vụ
- 2 MOR chim va 2024: VN1715/HAN-VII/31Mar va chạm trong quá trình giảm độ cao; VN1269/VII-SGN/19May phát hiện sau chuyến bay

I. TÌNH HÌNH AN TOÀN

- Từ đầu năm 2024, công tác phục vụ, đảm bảo an toàn khai thác mặt đất được kiểm soát tốt.
- Có 02 vụ việc liên quan an toàn, an ninh khai thác mặt đất: VN7427/PXUSGN/17Feb2024: Khách đã boarding trên hệ thống nhưng chưa lên tàu bay khi tàu bay đã đóng cửa chuẩn bị pushback tại PXU; vụ việc 01 hành khách VN1885/SGN-VCS/13Apr lên tàu nhằm sang chuyển bay 0V8077 /SGN-VCS.

MỤC LỤC



I. TÌNH HÌNH AN TOÀN 4 THÁNG ĐẦU NĂM 2024

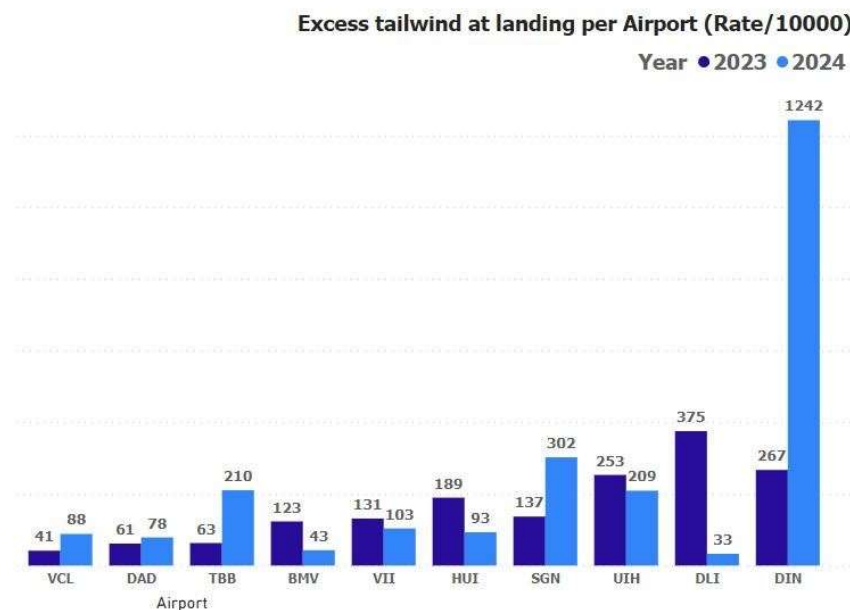
**II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN KHAI THÁC
CAO ĐIỂM HÈ 2024**

II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI VATM

- Trang bị ADS-B tại các sân bay nhằm nâng cao năng lực khai thác (ATCL/SAG1)
- Xem xét trang bị ATIS tại các sân bay đông traffic như DAD, CXR, PQC (ATCL/SAG1)
- Nghiên cứu các biện pháp nhằm cung cấp thông tin khí tượng cập nhật sát với thực tế hơn cho các Tổ lái (các sân bay gió xuôi, lắp đặt túi gió đầu đường CHC 29 VCS) (ATCL/SAG1)

Tỷ lệ các vụ việc gió xuôi 2024 tăng nhiều so với 2023, đặc biệt tại DIN, SGN, TBB.



II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI ACV

➤ Đối với các tàu BQDB dừng bay tại các cảng HK (KT/SAG2)

- Do khó khăn trong việc cung ứng động cơ dự phòng cũng như năng lực sửa chữa động cơ bị hạn chế toàn cầu nên số tàu A321 NEO dừng BQDB thay đổi so với dự kiến ban đầu, nhu cầu các vị trí đỗ tại các cảng của VNA cũng tăng lên.

→ Kiến nghị ACV xem xét, bố trí các vị trí đỗ tàu bay theo nhu cầu thực tế cho VNA. Cụ thể:

KH cũ	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12
HAN	6	6	6	6	7	8	8	9	10	10	11	11
SGN	2	2	3	3	3	3	4	5	5	5	5	5
Tổng	8	8	9	9	10	11	12	14	15	15	16	16



KH mới	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12
HAN	6	6	6	6	8	9	11	10	11	12	12	13
SGN	2	2	3	3	3	3	4	5	5	5	5	5
Tổng	8	8	9	9	11	12	15	15	16	17	17	18

- Bố trí vị trí BQDB có các điểm chằng néo, chống bão cho tàu bay để tránh phải kéo, dắt tàu, nhất là trong điều kiện các tàu không đủ cấu hình (thiếu động cơ, PTVT...)
- Hỗ trợ cho phép VAECO thực hiện một số công việc bảo dưỡng nhẹ, thời gian ngắn trên sân đỗ, tránh phải kéo tàu ra-vào xưởng nhiều lần, gây lãng phí nguồn lực.
- 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.

II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI ACV

- Lắp đặt hệ thống cảnh báo sét tại các Cảng HKSB đảm bảo an toàn cho người và phương tiện (ASOC)
- Đảm bảo và tăng cường các trang thiết bị PVMĐ (xe điện, xe khí) tại tất cả các sân bay địa phương. Các thiết bị mặt đất tại sân bay địa phương do ACV cung cấp hiện mới đáp ứng nhu cầu tối thiểu đối với xe điện, một số sân chưa có xe khởi động khí, đa số sân chưa có xe thổi khí mát phục vụ tàu bay, đặc biệt với tàu có APU không hoạt động (DVHK, ASOC).

STT	Sân bay	Xe cấp điện tàu bay GPU	Xe khởi động khí ASU	Xe cấp khí lạnh ACU
1	HPH	2	1	1
2	DIN	4	KHÔNG	KHÔNG
3	THD	2	KHÔNG	KHÔNG
4	VII	3	2	1
5	BMV	3	1	KHÔNG
6	VDH	2	1	KHÔNG
7	TBB	1	KHÔNG	KHÔNG
8	DLI	2	2	KHÔNG
9	PXU	2	KHÔNG	KHÔNG
10	UIH	2	1	KHÔNG
11	HUI	3	ASU YẾU	KHÔNG
12	VCL	1	KHÔNG	KHÔNG
13	PQC	3	1	2
14	VCA	2	1	1

II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI ACV

- 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 ùn 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)

II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI ACV

➤ Tại Cảng HKQT Nội Bài:

- 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)
- Có biện pháp bảo dưỡng hệ thống băng chuyền, máy tính, trang thiết bị phục vụ tại nhà ga trước mỗi mùa cao điểm đảm bảo hoạt động tốt; điều hòa nhà ga T1, đặc biệt là Phòng khách bông sen (VIAGS, ASOC)
- Kiến nghị mở tối đa các đảo, hạn chế tối đa ghép chuyển các HHK chung đảo khi các đảo chưa khai thác hết để đảm bảo công tác giải tỏa và chất lượng dịch vụ (VIAGS)
- Tăng cường bố trí các chuyến bay VNA vào Gate đặc biệt trong các múi giờ cao điểm (VIAGS)
- Bố trí Slot các hãng mới / khai thác lại... đảm bảo tránh tập trung vào 01 khung giờ gây quá tải nhà ga (VIAGS)
- Kiến nghị Cảng có phương án dự phòng, đảm bảo cổng số 1 luôn thông suốt, không để ùn tắc kéo dài tạo điều kiện cho các phương tiện ra vào sân bay phục vụ đúng giờ; Có phương án hạn chế xe khách từ 24 chỗ trả khách tại bãi đỗ riêng tránh gây ùn tắc tại luồng di chuyển trong ga T1-2 (SKYPEC, ASOC)
- 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).

II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

ĐỐI VỚI ACV

➤ Tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất

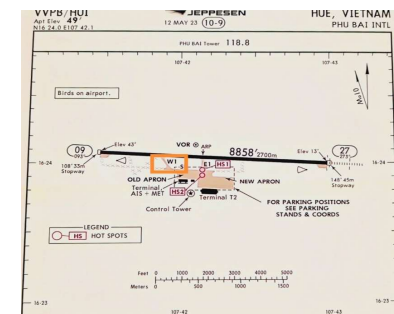
- Tăng vạch kẻ đi bộ đường công vụ ở SGN. Hiện 4-5 bãi đỗ mới có 1 đường đi bộ làm tăng thời gian di chuyển, ảnh hưởng đến công tác đón tàu, đặc biệt trong giai đoạn cao điểm số lượng chuyến bay tăng nhiều (VAECO).
- Thanh chắn ở cửa boarding tại SGN tại các cửa gần nhau, rủi ro khách boarding nhầm chuyến (vụ việc 01 hành khách VN1885/SGN-VCS/13Apr lên tàu nhằm sang chuyến bay 0V8077 /SGN-VCS, 02 gate đôi 3,4) (ASOC)

➤ Tại Cảng HKQT Đà Nẵng

- Trong dịp cao điểm, Cảng cần chủ động nguồn lực, TTB để phục vụ hành khách (đặc biệt cầu ông lòng - có tình huống hỏng trong khai thác (ASOC)

➤ Tại Cảng HKQT Phú Bài

- Xem xét lắp đặt Runway Centerline Lights tại HUI vì đặc thù sân bay tối và Upslope (ATCL)
- Đường lăn W1 sân bay HUI khá hẹp với góc cua tay áo, đề nghị xem xét thay thế đèn Taxiway Edge Light từ đèn nổi sang đèn chìm và mở rộng đường lăn nhằm đảm bảo an toàn khi rẽ từ RWY 27 vào W1 với góc lớn hơn 90° (ATCL)
- Bổ sung bảng có đèn tại khu vực đường lăn D1 giúp cho phi công nhận diện các vị trí bãi đỗ từ vị trí số 6 đến vị trí số 12 (ATCL)



II. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT PHỐI HỢP AN TOÀN CAO ĐIỂM HÈ 2024

Các nội dung phối hợp khác

➤ Thông tin dừng hoạt động sân bay do thời tiết bất lợi

ACV có quy định rất chi tiết khi thời tiết thế nào thì hoạt động gì không được phép thực hiện. Hàng ngày đưa ra bản tin weather forecast lại rất chung chung, không thể biết lúc nào hoạt động nào phải dừng lại. Mặt khác các hoạt động trên sân là sự phối hợp giữa rất nhiều đơn vị. Một đơn vị dừng các đơn vị khác sẽ bị ảnh hưởng. Do vậy ngoài bản tin weather forecast để các đơn vị có kế hoạch chuẩn bị, ACV cần phải chủ trì để ban hành quyết định dừng hoạt động nào hoặc đóng cửa sân bay trong khoảng thời gian cụ thể (KT/SAG2).

Đề nghị VATM/ACV xem xét thống nhất quy trình phối hợp trong đó chỉ rõ đầu mỗi triển khai thông tin trong trường hợp thời tiết bất lợi, đảm bảo đồng bộ công tác phục vụ tại sân bay (DVHK/SAG3).

➤ Đối với kiểm soát FOD, chim va

Tăng cường hơn nữa các giải pháp kiểm soát hiệu quả FOD, chim & ĐVHD để giảm thiểu các trường hợp tàu bay bị FOD, chim va



TRÂN TRỌNG CẢM ƠN