

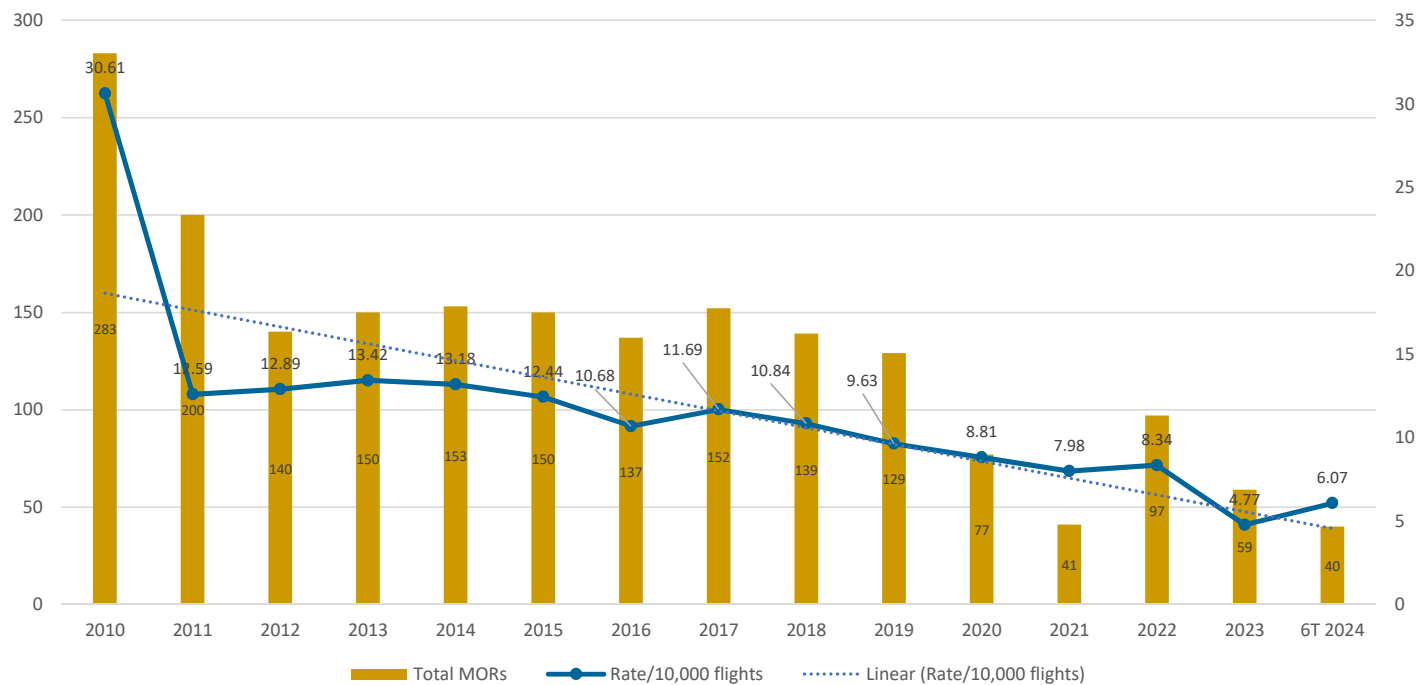


SỐ LIỆU AN TOÀN VNA 6 THÁNG 2024

Hà Nội, ngày 09 tháng 7 năm 2024

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

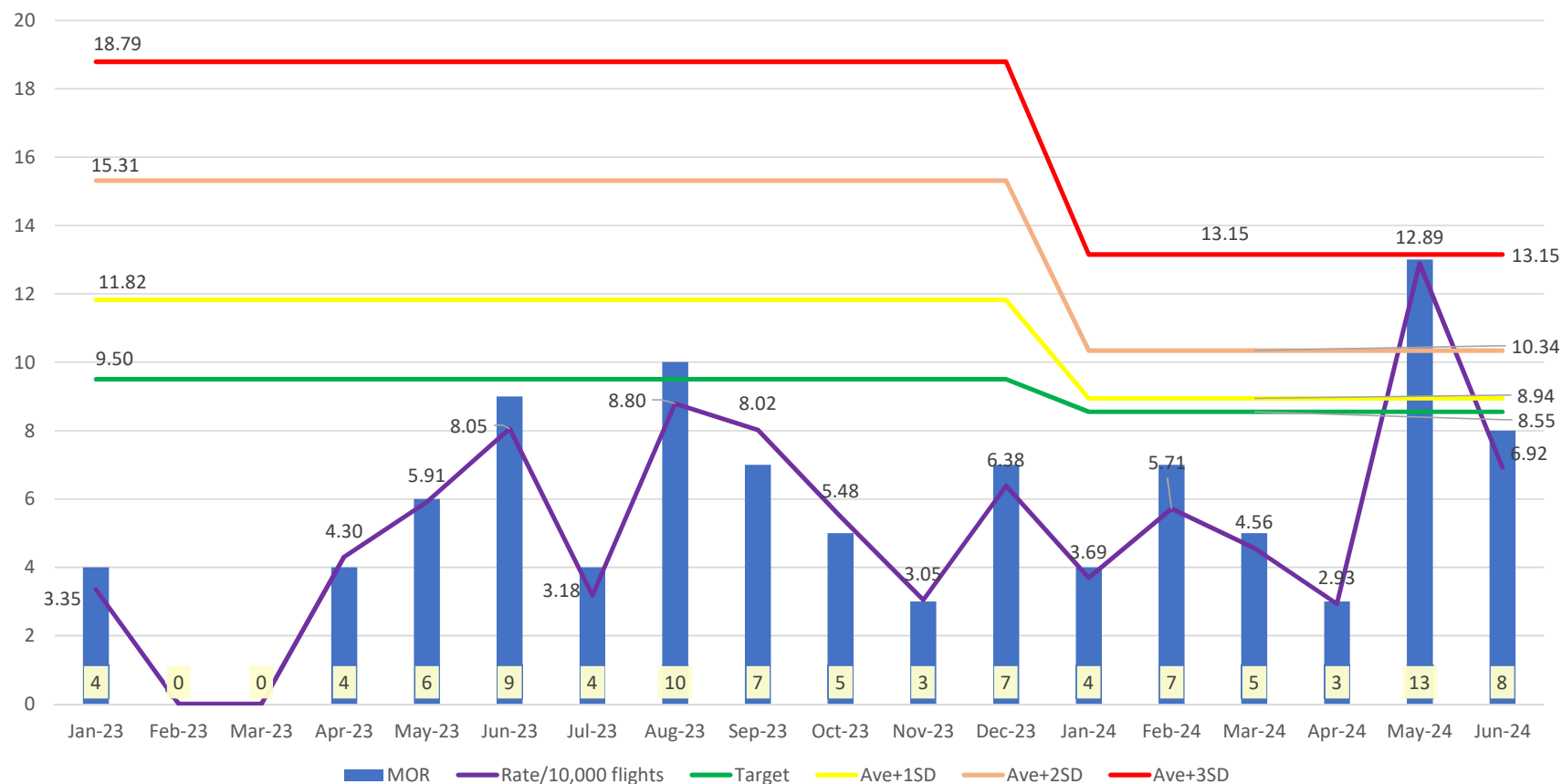
Sự cố, vụ việc MOR trên 10,000 chuyến bay



- Số sự cố/vụ việc MOR 6 tháng đầu năm 2024 là **40 vụ**, tăng 17 (73.91%) so với cùng kỳ;
- Tỷ lệ sự cố, vụ việc/10,000 chuyến bay là **6.07**. **Đạt mục tiêu (8.55)**

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

Tỷ lệ sự cố, vụ việc MOR trên 10,000 chuyến bay



SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP 6 THÁNG 2024

	Chỉ số	Thực hiện	Mục tiêu 2024	Ngưỡng cảnh báo			Ghi chú
				Thấp	Vừa	Cao	
1	Tai nạn mức A /10,000 chuyến bay	0	0	0	0	0	
2	Sự cố mức B/10,000 chuyến bay	0	0	0	0	0	
3	Sự cố mức C/10,000 chuyến bay	0.00	0.19	0.3	0.53	0.76	
4	Sự cố mức D/10,000 chuyến bay	0.15	0.26	0.71	1.13	1.55	1 vụ: VN1207 HAN-VCA ngày 19/05/2024, VN-A605 quay lại HAN do nứt kính buồng lái khi bay vào vùng thời tiết xấu
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	5.92	8.1	8.69	10.13	13.02	39 vụ
6	Sự cố tắt động cơ trên không/10,000 chuyến bay	0.00	0	0.16	0.32	0.48	
7	Sự cố tàu bay va chạm với phương tiện mặt đất/10,000 lần khởi hành	0.15	0.07	0.077	0.084	0.091	1 vụ:: Xe nâng hàng va chạm tàu VN-A397 trong quá trình phục vụ VN1188/SGN-HPH ngày 22/3
8	Nhân viên bị thương khi làm nhiệm vụ/100 nhân viên/năm	0	0.1	0.11	0.12	0.13	
9	Vi phạm an ninh hàng không /10,000 lần chuyến	5.61	5.25	7.51	9.67	11.83	37 vụ
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến (tính event level 2 và 3)	9.6	8.42	12.12	15.83	19.53	58 event level 2
11	Chỉ số các điểm không phù hợp	1.0	1.51	N/A	N/A	N/A	53 finding/53 cuộc kiểm tra, đánh giá

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN THEO SMSM 6 THÁNG 2024

	Chỉ số	Thực hiện 6T 2024	Mục tiêu 2024	Ngưỡng cảnh báo			Ghi chú
				Thấp	Vừa	Cao	
1	Tàu bay bị chìm va đập (MOR)	0.61	1.78	4.11	6.2	8.3	4 vụ: VN1715/HAN-VII, tàu VN-A603 ngày 31/3; VN1269/VII-SGN 19/5; VN1395/UIH-SGN ngày 23/6; VN7189/HAN-DAD, tàu A327 ngày 29/6
2	Tàu bay bị sét đánh (MOR)	0.61	1.55	3.19	4.71	6.24	4 vụ: VN7181/HAN-DAD 20/5; VN259/HAN-SGN 21/5; VN219/HAN-SGN 21/5, VN147/DAD-HAN 23/5
3	Tàu bay lẫn nhầm đường CHC hoặc đường lẫn (MOR)	0.00	0.23	0.30	0.53	0.76	
4	Tàu bay xông ra khỏi đường CHC hoặc đường lẫn (MOR)	0.00	0.12	0.14	0.16	0.17	
5	Đình chỉ cất cánh (MOR)	0.15	0.16	0.50	0.85	1.20	1 vụ: VN1183/HPH-SGN, tàu bay VN-A359 ngày 31/5
6	Các sự cố về hoạt động không lưu (MOR)	0.15	0.16	0.48	0.82	1.15	1 vụ: VN110/SGN-DAD ngày 10/4 vi phạm độ cao chỉ định
7	Cảnh báo va chạm RA của hệ thống cảnh báo va chạm - TCAS-RA (MOR)	0.15	0.16	0.32	0.56	0.80	1 vụ: VN1575/HAN-DLI, tàu bay VN-A602 ngày 19/6
8	Báo cáo sự cố bắt buộc lĩnh vực kỹ thuật và bảo dưỡng tàu bay	3.62	2.92	3.86	4.79	5.73	Số liệu SAG2 :25 MOR (tính cả MOR VASCO) - SQD 19 MOR (VNA)
9	Báo cáo bắt buộc theo Quy chế Báo cáo ATHK (MOR)	6.07	8.55	8.94	10.34	13.15	40 vụ
10	Vật ngoại lai gây hư hại vỏ tàu bay và động cơ	6.94	7.70	10.21	12.71	15.22	48 vụ
11	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay (MOR)	0.15	0.00	0.81	1.28	1.74	1 vụ: Xe nâng hàng va chạm tàu VN-A397 trong quá trình phục vụ VN1188/SGN-HPH ngày 22/3
12	Mất an toàn trong vận chuyển hàng nguy hiểm (MOR)	0.28	0.00	0.50	1.00	1.50	4 vụ, tính trên 1,000 lô DG
13	Sự cố mất an toàn trong chất xếp hành lý, hàng hóa, cân bằng trọng tâm trọng tải (MOR)	0.00	0.00	0.54	0.93	1.32	
14	Dữ liệu đầu vào Hệ thống Phân tích dữ liệu bay (AGS/LOMS)	B787: 97%; A350: 93%; A321-QAR: 94%; A321-WQAR: 93%; A321NEO: 91%; ATR72: 97%	B787: 95%; A350: 95%; A321-QAR: 90%; A321-WQAR: 95%; A321NEO: 95%; ATR72: 95%				
		Total: 94%	Total: 94%				
15	Sự cố vụ việc liên quan đến yếu tố con người (MOR)	2.43	1.06	2.12	3.22	4.31	16 vụ (7 khai thác bay, 3 kỹ thuật, 6 KTMD)

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR 6 THÁNG 2024 - VNA

Mức độ	6T 2023	6T 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	↓	100%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.16	0.00	↓	0.16
D - Sự cố nguy cơ uy hiếp an toàn	2	1	↓	50%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.33	0.15	↓	0.18
E - Vụ việc	20	39	↑	95.00%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	3.27	5.92	↑	2.64
Tổng cộng	23	40	↑	73.91%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	3.77	6.07	↑	2.30

- Không có tai nạn A; sự cố B, C so với cùng kỳ
- 1 sự cố D, giảm 1 vụ (50%)
- 39 vụ việc E, tăng 19 vụ (95%)

Lĩnh vực	6T 2023	6T 2024	So sánh	
Khai thác bay				
Tổng số	9	15	↑	66.67%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	1.47	2.28	↑	0.80
Kỹ thuật				
Tổng số	13	19	↑	46.15%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	2.13	2.88	↑	0.75
Khai thác mặt đất và hàng hóa				
Tổng số	1	6	↑	500.00%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	0.16	0.91	↑	0.75
Tổng	23	40	↑	73.91%
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	3.77	6.07	↑	2.30

- 15 vụ khai thác bay (trong đó 4 chim va, 4 sét đánh), tăng 6 vụ (66.67%) so với cùng kỳ
- 19 vụ kỹ thuật, tăng 6 vụ (46.15%)
- 6 vụ KTMD, tăng 5 vụ (500%)

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

TỔNG HỢP SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR KHAI THÁC BAY 6 THÁNG 2024

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Total	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total
	2023	2023	2023	2023	2023	2023	6M.2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Flight Safety Events (SAG 1)																					
Bird Hazard	0	0	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	2	4
Turbulence	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1
Lightning	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	4	0	4
Taxiway/Runway Incursions	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Taxiway/Runway Excursions	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rejected Takeoff	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ATC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TCAS-RA	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Hard Landing	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
Airmiss	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OverSpeed	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Slide deploy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Other	0	0	0	0	1	1	2	1	1	1	0	0	1	6	1	1	0	1	0	1	4
Total	2	0	0	0	2	5	9	2	2	1	1	0	1	16	1	1	1	1	6	5	15

So với cùng kỳ 2023:



Turbulence (-1)
RWY incursion (-1)
Hard landing (-1)



Lightning strike (+3)
Bird strike (+2)
TCAS RA (+1)
Slide deployment (+1)
Other (+2)

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

Bộ chỉ số thực hiện an toàn khai thác bay SAG 1 (22 chỉ số)

Stt	DANH MỤC CHỈ SỐ AN TOÀN KTB	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2024		
			Số vụ	Tỉ lệ		Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
1	Tỉ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb	≤ 5.20	14	3.28	Đạt	-	-	-
2	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.35	14	2.32	Đạt	1.89	2.47	3.05
3	B787	≤ 2.26	0	0	Đạt	5.86	9.61	13.35
4	A350	≤ 1.80	1	2.15	Không đạt	3.69	6.48	9.26
5	A321	≤ 2.08	13	2.81	Không đạt	1.97	2.8	3.61
6	ATR72	≤ 5.41	0	0	Đạt	6.75	11.42	16.08
7	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 216	921	153	Đạt	169.92	182.94	195.95
8	B787	≤ 9.44	2	2.72	Đạt	7.6	11.67	15.75
9	A350	≤ 10.55	4	8.59	Đạt	14.1	21.87	29.65
10	A321	≤ 192.15	823	178	Đạt	210.05	230.47	250.88
11	ATR72	≤ 467.50	91	415	Đạt	307.43	384.32	461.21
12	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1353	4691	777	Đạt	851.98	907.16	962.33
13	B787	≤ 741.75	536	639	Đạt	751.69	839.91	928.13
14	A350	≤ 662.73	139	298	Đạt	273.62	305.26	336.89
15	A321	≤ 881.48	3714	804	Đạt	930.27	989.16	1048.05
16	ATR72	≤ 1943.93	247	1126	Đạt	1258.07	1583.53	1908.98

Stt	DANH MỤC CHỈ SỐ AN TOÀN KTB	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2024		
			Số vụ	Ti lệ		Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
	Hoạt động trong khoang khách							
17	Ti lệ bình quân tiêu chí không phù hợp /1 cb	≤ 1.10		1.05	Đạt	1.31	1.51	1.71
18	Ti lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	< 0.09	1	0.23	Không đạt	0.42	0.74	1.06
19	Ti lệ HK mở cửa MB sai quy định do lỗi của TV/ 10,000 cb	0	-	0	Đạt	0	0	0
	Điều hành khai thác							
20	Số lỗi cập nhật hệ thống tài liệu điện tử	10 error/ năm và không quá 01 error/ tháng	-	0	Đạt	04 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng
21	Quản lý và khắc phục lỗi liên quan khai thác khác biệt gồm: lựa chọn sân bay dự bị; yêu cầu nhiên liệu tối thiểu; các yêu cầu về thời gian bay đối hướng tối đa đến sân bay dự bị trong khai thác ETOPS; Khai thác sân bay biệt lập (Isolated Airport), có thể không cần có sân bay dự bị khi lập kế hoạch bay; Khai thác đường bay P500 đi châu Âu (mất áp suất, hỏng 1 động cơ khi qua vùng núi cao)	04 error/ năm và không quá 01 error/ quý	-	0	Đạt	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error/ quý
22	Số chuyến bay thiếu thông tin (thời tiết, Notam, khí tượng, thay đổi đường bay, thời gian cất/hạ) cung cấp cho tổ lái	05 chuyến / tháng	-	0	Đạt	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng

- ➔ Lĩnh vực khai thác bay có 03/22 chỉ số không đạt mục tiêu: Tỉ lệ vụ việc mức 3 Đội bay A350; Tỉ lệ vụ việc mức 3 Đội bay A321; Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định.
- ➔ Nguyên nhân: Do kỹ năng hạ cánh của tổ lái trong giai đoạn tiếp cận chưa tốt, chưa tuân thủ đúng các quy trình trong SOP.
- ➔ Giải pháp khắc phục: Thực hiện giảng bình, rút kinh nghiệm về các sự cố, triển khai các biện pháp khắc phục đến cho các đội bay.

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

Vụ việc tiềm ẩn rủi ro an toàn

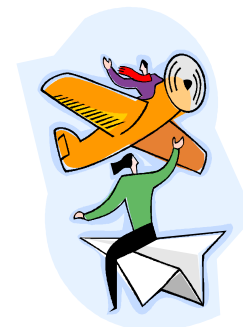
Monthly		Jan 2023	Feb 2023	Mar 2023	Apr 2023	May 2023	Jun 2023	6 months 2023	Jun 2023	Jul 2023	Aug 2023	Sep 2023	Oct 2023	Nov 2023	Dec 2023	2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	6 months 2024	Mục tiêu 2024
Level 3	Event	2	1	1	2	0	1	7	1	2	2	2	1	1	1	16	0	3	1	4	4	2	14	
	Rate /10000	1.7	1.11	1.06	2.15	0	0.99	1.18	0.93	0.99	1.82	2.42	1.21	1.08	1.17	1.34	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	2.02	2.32	2.35
Level 2	Event	220	160	155	171	159	164	1029	183	192	205	139	137	145	145	2000	169	182	157	144	139	130	921	
	Rate /10000	187	178	164	184	160	162	173	170	159	186	168	150	151	170	168	163	161	150	155	154	131	153	216
Level 1	Event	962	911	811	729	895	886	5194	902	982	945	757	801	866	754	10315	734	942	816	824	711	664	4691	
	Rate /10000	816	1015	860	784	902	875	872	836	812	859	859	877	897	882	865	707	828	779	852	789	670	777	1353
Analyzed Flights		11786	8977	9431	9299	9921	10123	59537	10799	12077	11012	8642	9137	9646	8542	119247	10348	11240	10477	9414	9011	9903	60393	

- 6 tháng đầu năm 2024, có 14 event level 3, tăng so với cùng kỳ. Tỷ lệ là 2.32/ 10,000 cb, đạt mục tiêu.
- Event level 2 và 1 giảm so với cùng kỳ

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

TIẾP CẬN KHÔNG ỔN ĐỊNH



Monthly		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	6 month 2023	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	2023	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	6 Month 2024
		2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Level 3	Event	0	1	0	0	0	0	1	1	0	2	1	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0
	Rate	0	1.13	0	0	0	0	0.17	0.84	0	2.35	1.11	0	0.96	0.5	0	0	0	0	0	0	0
	/10,000																					
Level 2	Event	15	4	5	5	13	17	59	8	7	6	6	6	4	96	14	6	10	13	7	8	58
	Rate	12.97	4.51	5.37	5.44	13.32	15.97	9.94	6.71	6.47	7.05	6.63	6.32	3.86	8.03	13.53	5.34	9.54	13.81	7.77	8.08	9.60
	/10,000																					
Level 1	Event	27	20	44	29	33	35	188	28	39	25	19	25	35	359	21	36	34	38	36	34	189
	Rate	23.34	22.56	47.29	31.58	33.82	32.88	31.69	23.48	36.04	29.37	21	26.31	33.74	30.04	20.29	32.03	32.45	40.37	28.85	34.33	31.30
	/10,000																					
Analyzed Flights		111569	8867	9305	9183	9757	10646	59237	11927	10821	8511	9049	9501	10373	119509	10348	11240	10477	9414	9011	9903	60393

Tỷ lệ vụ việc tiếp cận không ổn định giảm so với cùng kỳ. Tập trung các event: Speed High During Approach at 1000ft và High Rate of Descent between 500ft and 1000ft.

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG TRONG BUỒNG LÁI

Overview										
Number of	B787		A350		A321		AT72		Total	
LOSA observation	8	6%	7	5%	110	80%	12	9%	137	100%
Threat	21	8%	9	4%	211	84%	11	4%	252	100%
Error	7	5%	8	6%	111	80%	13	9%	139	100%
UAS	0	0%	1	4%	22	96%	0	0%	23	100%

% Threat, Error, UAS mismanaged					Change Ratio			
Mismanagement	Q2 2023		Q1 2024		Q2 2024		Q2-24/Q1-24	Q2-24/Q2-23
Threat	31/109	28%	47/203	23%	50/252	20%	▼ -14%	▼ -30%
Error	35/66	53%	21/162	13%	29/139	21%	▲ 61%	▼ -61%
UAS	35/36	97%	9/18	50%	18/23	78%	▲ 57%	▼ -20%

CÁC ĐIỂM LƯU Ý

- ❖ Tuân thủ độ cao và tốc độ giới hạn của phương thức tiếp cận
- ❖ Tuân thủ quy trình bay tránh khu vực thời tiết xấu
- ❖ Tuân thủ quy trình liên lạc ATC: Readback chính xác Callsign với đầy đủ chữ và số hiệu chuyến bay

SỔ LIỆU AN TOÀN VNA

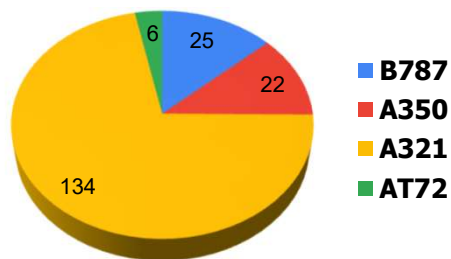
ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG TRONG KHOANG KHÁCH

Loại tàu bay	Q2.2024			Q1.2024		
	SỐ CB ĐG	TIÊU CHÍ KPH	TỈ LỆ/CB	SỐ CB ĐG	TIÊU CHÍ KPH	TỈ LỆ/CB
B787	25	40	1.60	26	29	1.12
A350	22	28	1.27	15	15	1.00
A321	134	122	0.91	135	139	1.03
ATR72	6	6	1.00	4	6	1.50
Tổng	187	196	1.05	180	189	1.05

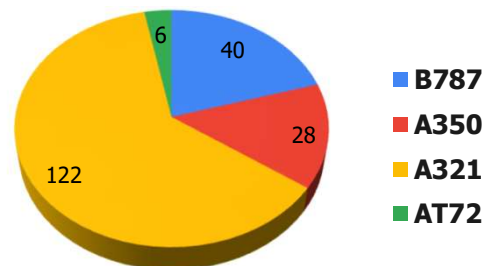
CÁC ĐIỂM LƯU Ý

- Kiểm tra hành lý xách tay được cất đúng quy định
- Kiểm tra các phanh xe đẩy
- Thực hiện quy trình khi thời tiết nhiễu động

SỐ CB ĐÁNH GIÁ



TIÊU CHÍ KHÔNG PHÙ HỢP THEO LOẠI TÀU BAY



SỔ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

1. Về chỉ số tiếp cận không ổn định:

- Các chỉ số Tiếp cận không ổn định mà DB đang theo dõi là từ Level 3 trở lên. Các chỉ số an toàn đường CHC mà DB đang theo dõi gồm: Firm Landing Level 3 và 2 (High vertical speed before touch down, Short Flare, Bounced Landing).
- Trong 6 tháng đầu năm 2024 DB có 13 vụ Level 3 trong đó: A321 chiếm 12 vụ gồm 7 vụ Firm landing, 3 vụ Speed high in conf 1-2; 1 vụ về Late Landing gear retraction và 1 vụ về Speed high at gear extension, nổi trội hơn cả là 1 vụ Loại E về Hard Landing cũng của đội A321
- Các sân bay thường bị vi phạm bao gồm: VII, THD, HAN, UIH, SGN.
- Các giải pháp khắc phục:
 - QLRR hàng tháng các chỉ số trên
 - Thực hiện GB AT cấp Đoàn, Đội kịp thời
 - Thường xuyên đưa ra các thông báo, khuyến cáo an toàn, kết luận GB, bản tin an toàn giúp PC hiểu rõ và rút ra bài học kinh nghiệm tránh lặp lại.
 - Bổ sung, cập nhật thường xuyên các giải pháp ngăn ngừa Firm Landing, Over Speed sau KL SAG DB hoặc KL GB, cụ thể tháng 5-6/2024 DB đã bổ sung các giải pháp sau:

Về Firm Landing: Đưa ra 2 chốt chặn tại 500ft AGL và Flare height hoặc 30ft AGL để Lái chính dành quyền điều khiển tàu bay. Cụ thể đội bay sẽ thông báo đến toàn thể PC như sau:

“Intervention method to avoid Firm & Hard Landing:

Captain are required to take over the control to land the aircraft in all case if it is deemed necessary. These actions will be mandatory in case of:

- From 500ft AGL or below: The aircraft having tendency or significantly get out of stabilization criteria in pitch as well as in roll
- From Flare height or 30ft: If the aircraft's attitude with external cues requires further control input to maintain normal trajectory prepares for touchdown.”

Về Overspeed: Đưa ra thông báo Overspeed prevention triển khai toàn bộ PC A321.

2. Về chỉ số báo cáo AT tự nguyện

- Quý I 2024: đạt 430bc
- Quý II 2024: đạt 70bc
- Tổng 06 tháng đầu năm 2024: đạt 500 bc
- Mục tiêu 2024: 1100 bc



SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

TỔNG HỢP SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR KỸ THUẬT 6 THÁNG 2024

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Total	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total
	2023	2023	2023	2023	2023	2023	6M.2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Technical Safety Events (SAG 2)																					
Air Conditioning (ATA Chp: 21)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Auto Flight (ATA Chp: 22)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Communication Systems (ATA Chp: 23)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Electrical Power (ATA Chp: 24)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1
Equipment And Furnishing (ATA Chp:25)	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	1
Fire Protection (ATA Chp: 26)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Flight control (ATA Chp:27)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fuel Systems (ATA Chp: 28)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Hydraulic Power (ATA Chp: 29)	0	0	0	2	0	1	3	1	0	1	0	1	0	6	0	0	0	0	1	0	1
Ice & Rain Protection (ATA Chp: 30)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Instruments (ATA Chp: 31)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1
Landing Gear (ATA Chp: 32)	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	3	1	0	0	0	1	0	2
Lights (ATA Chp:33)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navigation (ATA Chp: 34)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
Oxygen (ATA Chp: 35)	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Pneumatic (ATA Chp: 36)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
Water Waste (ATA Chp: 38)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auxiliary Power Unit (ATA Chp: 49)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Doors (ATA Chp:52)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Structure (ATA Chp:53/57)	1	0	0	1	0	1	3	0	5	0	0	0	1	9	0	0	1	0	0	0	1
Power Plant / Engine (ATA Chp: 71/72)	1	0	0	1	1	1	4	1	1	2	3	1	1	13	0	0	1	1	3	1	6
FOD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Total	2	0	0	4	4	3	13	2	7	4	4	3	6	39	3	4	3	1	6	2	19

So với cùng kỳ 2023:



ATA 35 (-1)
ATA 29, 53/57 (-2)



ATA 21, 24, 31, 32, 34, 36, FOD (+1)
ATA 28, 71/72(+2)

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

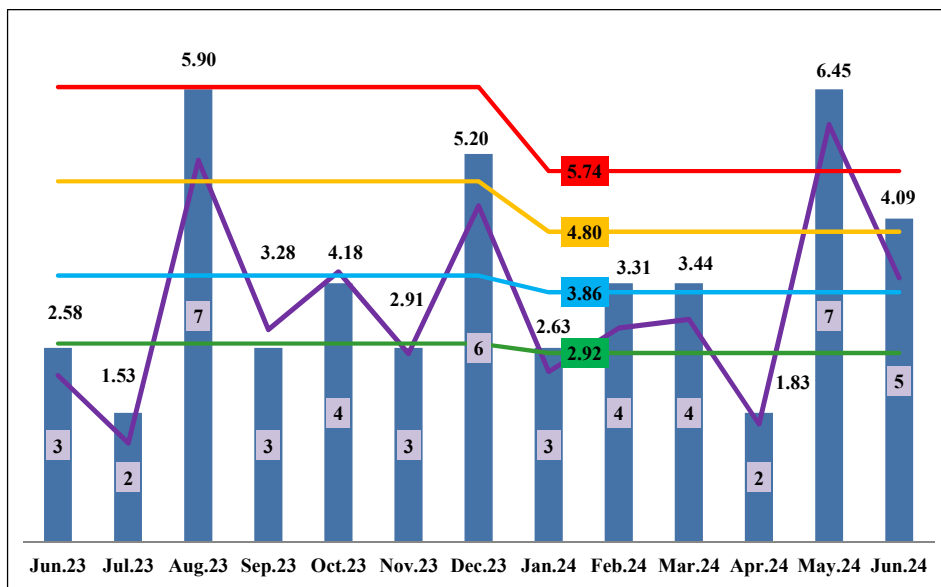
Bộ chỉ số thực hiện an toàn lĩnh vực kỹ thuật SAG2

TT	Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 6 tháng 2024		Đánh giá
			Số vụ việc	Tỷ lệ	
1.	Sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo MOR M&E	2.92 vụ việc/10,000 cb	25 vụ	3.62 vụ /10,000 cb	Không đạt mục tiêu. -Một số vấn đề kỹ thuật trên đội tàu bay A350, B787, A321 chưa có giải pháp khắc phục triệt để (Starter, F/CTL, SFCC, Skin Vlv...). -Còn phát sinh một số sai lỗi BD của NVKT.
2.	Nhân nhượng tàu bay	15.19 NN/10,000 cb	270 NN	39.05 NN/10,000 cb	Không đạt mục tiêu. Do đứt chuỗi cung ứng không tìm được nguồn hàng. Hồng hóc nhiều tại một thời điểm đồng thời các nhà sản xuất thiết bị máy bay gặp khó khăn cung ứng dẫn đến các thiết bị sửa chữa không quay vòng kịp.
3.	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11.39 vụ/10,000 cb	57 vụ	8.24 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu
4.	Vụ việc cất lớp do vật ngoại lai	8.77 vụ/10,000 cb	31 vụ	4.48 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu
5.	Tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống phân tích dữ liệu bay (AGS)	Total: 94%		Total: 94%	Đạt mục tiêu
6.	Tỷ lệ vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay (PDA)	2.42 vụ/10,000 cb	12 vụ	1.74 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu
7.	Tỷ lệ vụ việc FOD (không bao gồm lớp tàu bay bị cắt)	7.70 vụ/10,000 cb	48 vụ	6.94 vụ/10000 cb	Đạt mục tiêu
8.	Sự cố tắt động cơ trên không	0.0 vụ/10,000 cb	0 vụ	0.00 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

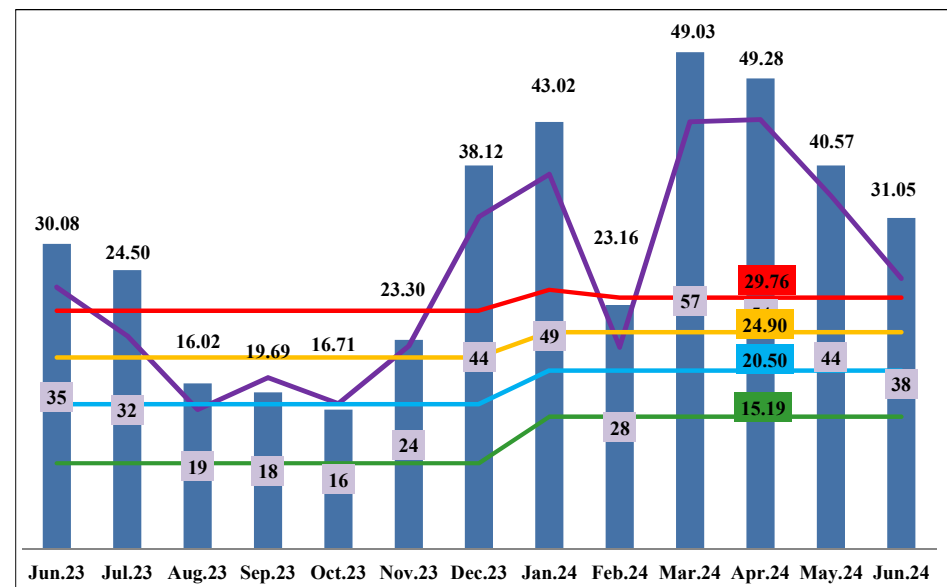
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 1: Tỷ lệ sự cố, vụ việc MOR M&E



06 tháng đầu năm 2024 có 25 báo cáo MOR do KT, tăng 12 so với cùng kỳ. KPI **3.62** vụ/10,000 cb. **Không đạt mục tiêu (2.92 vụ/10,000CB).**

Chỉ số 2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

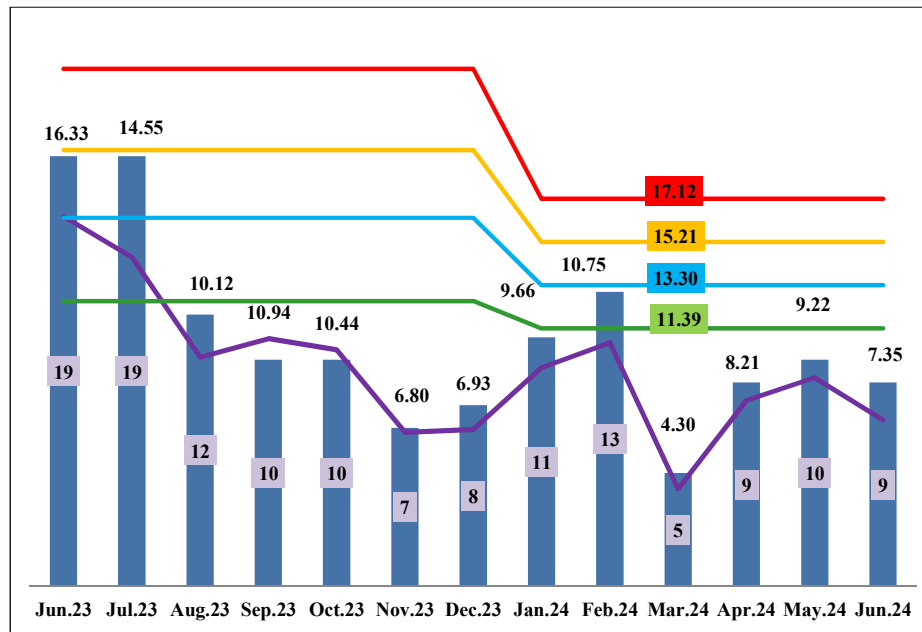


06 tháng đầu năm 2024 đã cấp 270 nhân nhượng, tăng 154 so với cùng kỳ. KPI **39.05** vụ/10,000 CB. **Không đạt mục tiêu (15.19 NN/10,000 CB).**

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

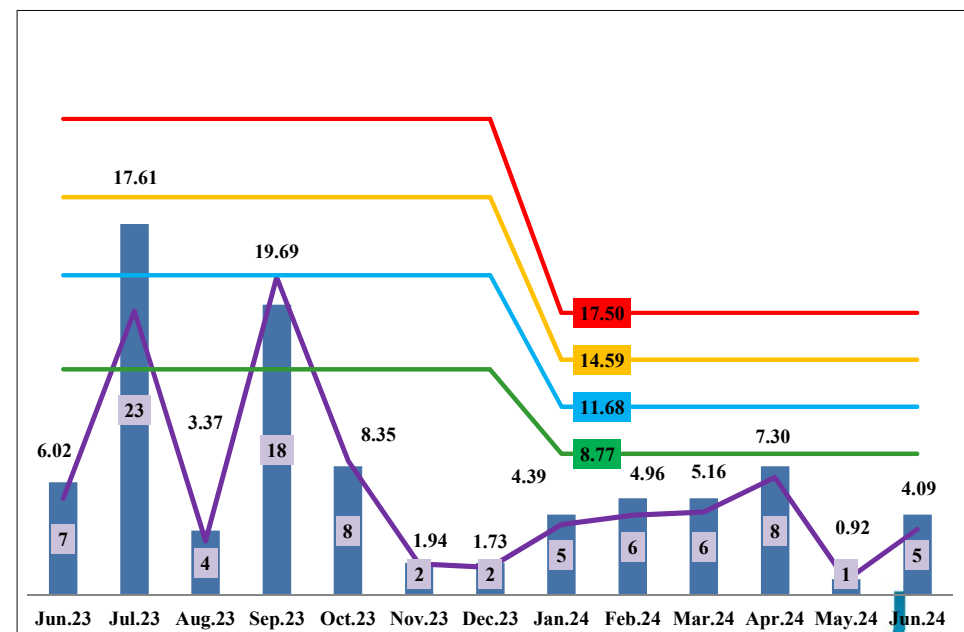
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 3: Tỷ lệ sự kiện gián đoạn khai thác vì lý do KT



06 tháng đầu năm 2024 đã xảy ra 57 vụ, giảm 25 so với cùng kỳ. KPI 8.24 vụ/10,000 CB. Đạt mục tiêu (11.39 vụ/10,000CB).

Chỉ số 4: Tỷ lệ lỗi tàu bay bị cắt do FOD



06 tháng đầu năm 2024 đã xảy ra 31 vụ, giảm 26 so với cùng kỳ. KPI 4.48 vụ/10,000 CB. Đạt mục tiêu (7.70 vụ/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG2

Chỉ số 5: Tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS

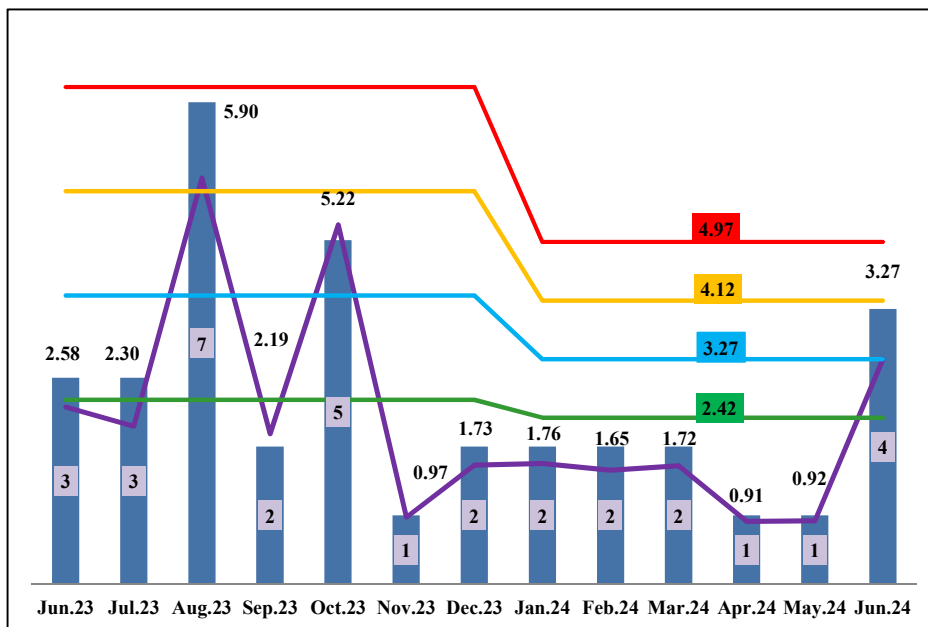
Đội bay		MT 2024	Giá trị thực hiện (%)						MT 2023	Đánh giá	
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun			06 tháng đầu năm 2024
B787		95%	98	94	99	95	98	99	97 %	95%	Đạt
A350		95%	96	96	93	95	92	86	93 %	95%	Không đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96	93	94 %	85%	Đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90	89	93 %	95%	Không đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80	99	91 %	92%	Không đạt
ATR		95%	95	95	100	96	98	100	97 %	95%	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93	94	94 %	92%	Đạt

Đạt mục tiêu. Tiếp tục theo dõi và không cần có hành động bổ sung.	Thấp hơn mục tiêu đến 5%. Theo dõi. Nếu xảy ra 3 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.	Thấp hơn mục tiêu từ 6-10%. Nếu xảy ra 2 tháng liên tục thì phải tìm nguyên nhân và có giải pháp.	Thấp hơn mục tiêu từ 11%. Khi xảy ra phải xác định nguyên nhân và có giải pháp.
---	--	--	--

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

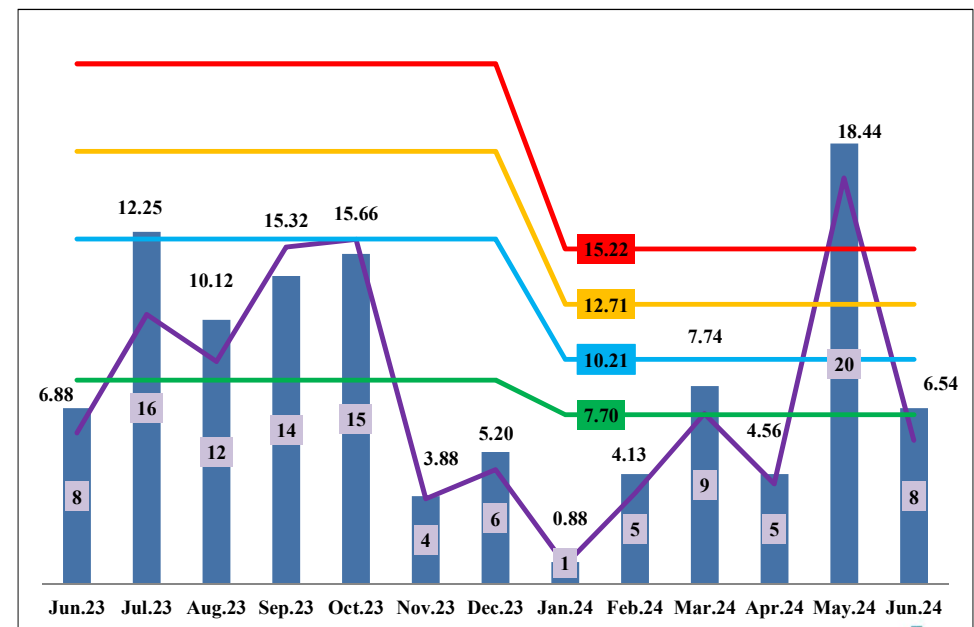
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG2

Chỉ số 6: Tỷ lệ vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay (PDA)



06 tháng đầu năm 2024 đã xảy 12 vụ, bằng cùng kỳ. KPI 1.74 vụ/10,000CB. Đạt mục tiêu (2.42 vụ/10,000CB).

Chỉ số 7: Tỷ lệ vụ việc FOD (không bao gồm sự vụ lốp tàu bay bị cắt do FOD)

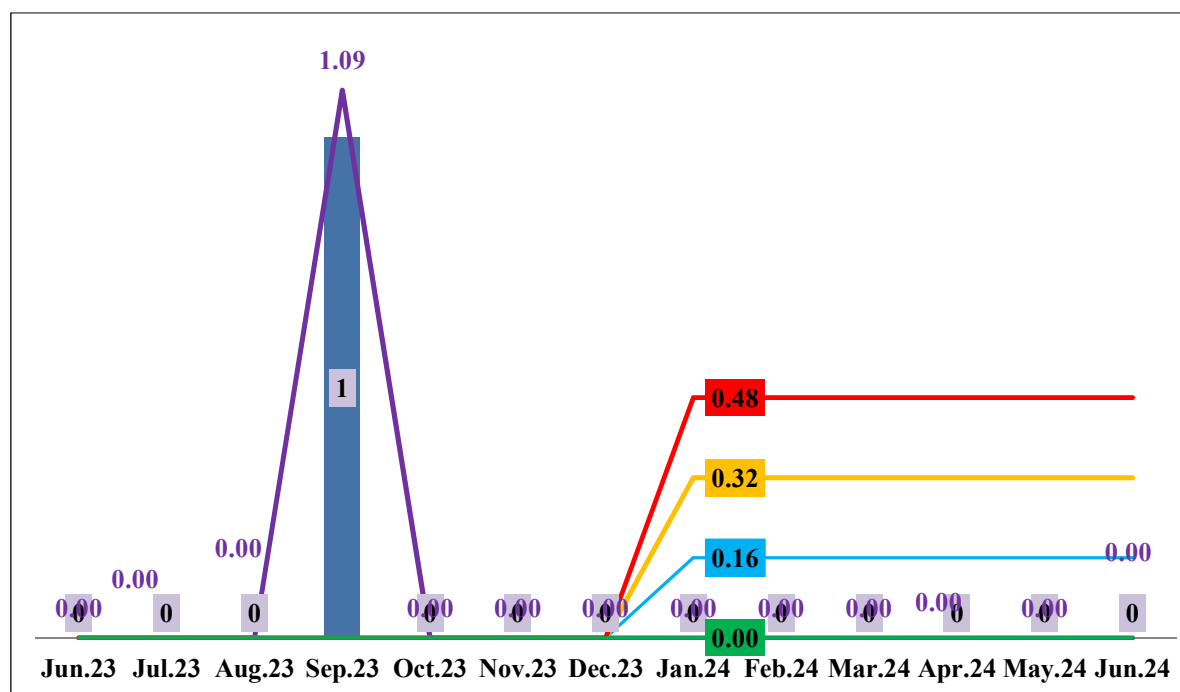


06 tháng đầu năm 2024 đã xảy ra 48 vụ FOD, tăng 15 so với cùng kỳ. KPI 6.94 vụ/10000 cb. Đạt mục tiêu (7.70 vụ/10,000CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 8: Chỉ số tắt động cơ trên không

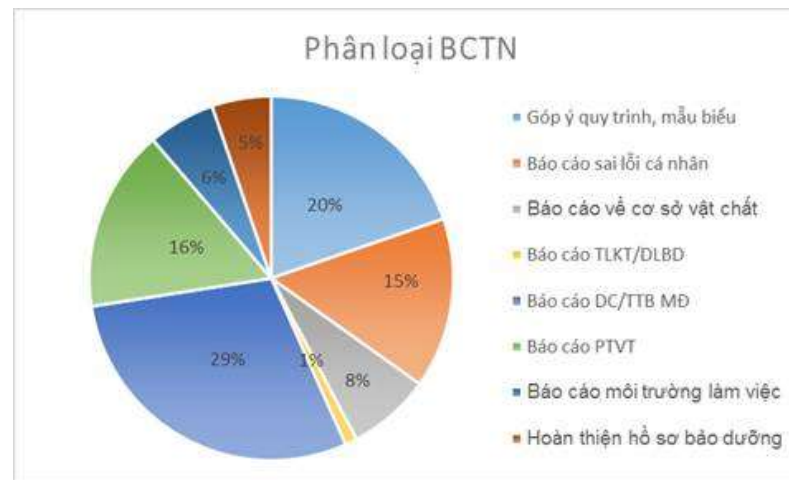


06 tháng đầu năm 2024 xảy ra 0 vụ. KPI 0.00 vụ/10,000CB. Đạt mục tiêu (0.0 vụ/10,000CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

- Khối KT đã triển khai thúc đẩy văn hóa báo cáo tự nguyện cũng như cách thức xây dựng, tính toán chỉ số KPI. Để có cơ sở tính toán KPI mục tiêu, khối dự kiến sẽ tổng hợp, đánh giá và đề xuất, quản trị chỉ số từ năm 2025.
- Về số liệu 6 tháng đầu năm: 286 báo cáo tự nguyện (VAECO: 284; BKT: 2; QLVT, SQD, VASCO: 0)



SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

TỔNG HỢP SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR KHAI THÁC MẶT ĐẤT VÀ HÀNG HÓA 6 THÁNG 2024

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Total	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Total
	2023	2023	2023	2023	2023	2023	6M.2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2023	2024	2024	2024	2024	2024	2024	2024
Ground Safety Events (SAG 3)																					
GSE-to-Aircraft	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Aircraft-to-Facilities	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Loading	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dangerous Good	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	3	0	1	0	1	1	1	4
Refuel/Defuel/Towing	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Other	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Total	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	4	0	2	1	1	1	1	6

So với cùng kỳ 2023:



Refuel (-1)



GSE to Aircraft (+1)
Dangerous goods (+4)
Other – Slide deployment (+1)

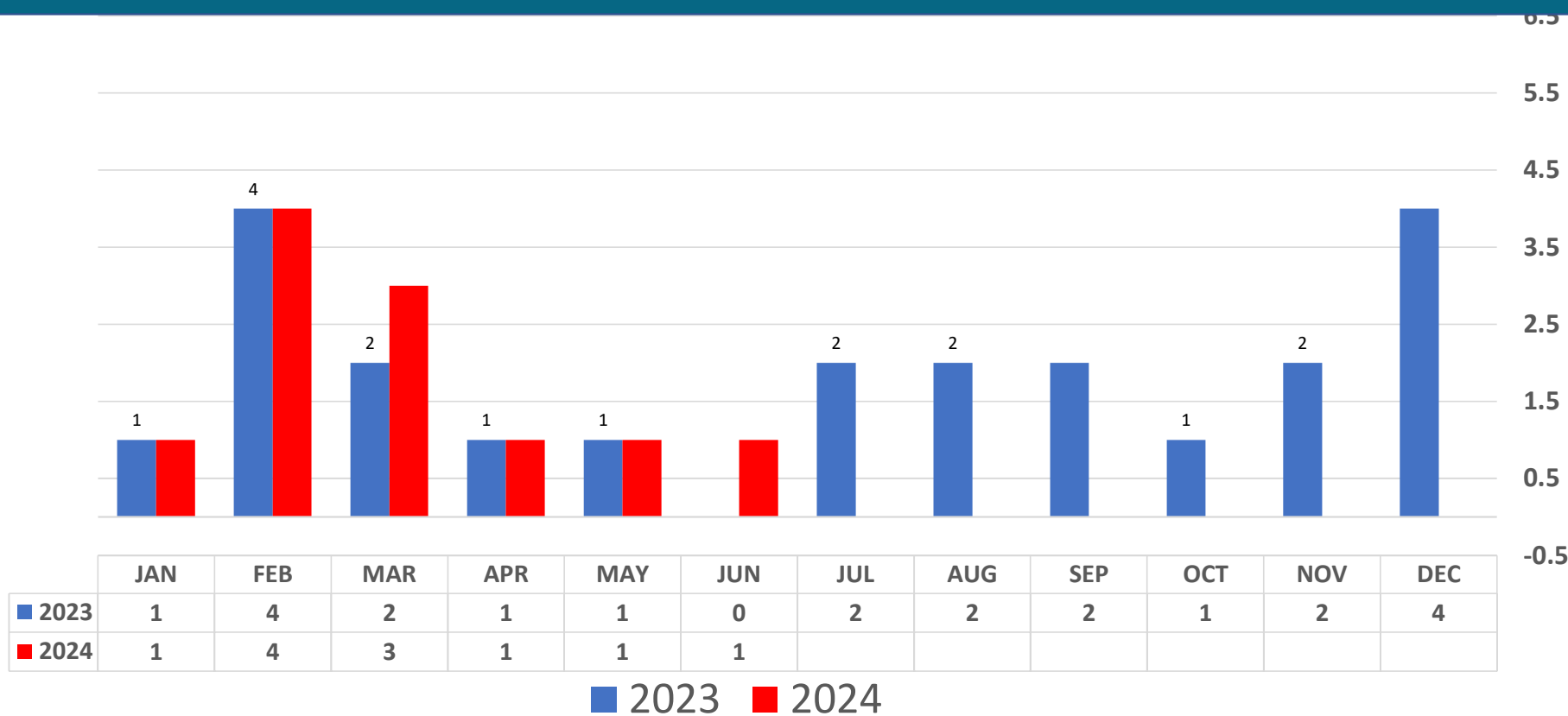
SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

CHỈ SỐ		6 tháng năm 2024			Đánh giá
		Mục tiêu	Số vụ	Tỷ lệ	
1.1	MOR – Va chạm TTBMĐ với tàu bay (Chỉ số: 2)	0	1 vụ	0.15/ 10,000 CB	Không đạt mục tiêu
1.2	MOR – Hàng nguy hiểm (Chỉ số: 7.2)	0	4 vụ	0.28 vụ/1000 lô DG	Không đạt mục tiêu
1.3	MOR – Tra nạp nhiên liệu (Chỉ số: 8)	0	0	0	
1.4	MOR – Tài liệu tải, giám sát tải và chất xếp (Chỉ số 4.1, 4.2)	0	0	0	
1.5	MOR – Không tuân thủ quy trình (Chỉ số 9)	0	1 vụ	0.15/ 10,000 CB	Không đạt mục tiêu
2	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay	0	0	0	
4.1	Tài liệu quản lý tải	0.3	0	0	
4.2	Giám sát tải và chất xếp	2.1	0	0	
4.3	Quản lý hành khách, đảm bảo hành khách đi đúng chuyến bay như đã check-in	0.31	1 vụ	0.15/ 10,000 CB	
7.1	Chất xếp hàng hóa	0.25	1 vụ	0.16/ 10,000 CBHH	
7.2	Hàng hóa nguy hiểm	1.92	0	0	
8	Vụ việc liên quan đến tra nạp nhiên liệu	0.08	0	0	
9	Không tuân thủ những quy trình đã thiết lập tại sân đỗ tàu bay	0.3	3 vụ	0.45/ 10,000 CB	Không đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

Sự cố, vụ việc năm 2023 và 2024

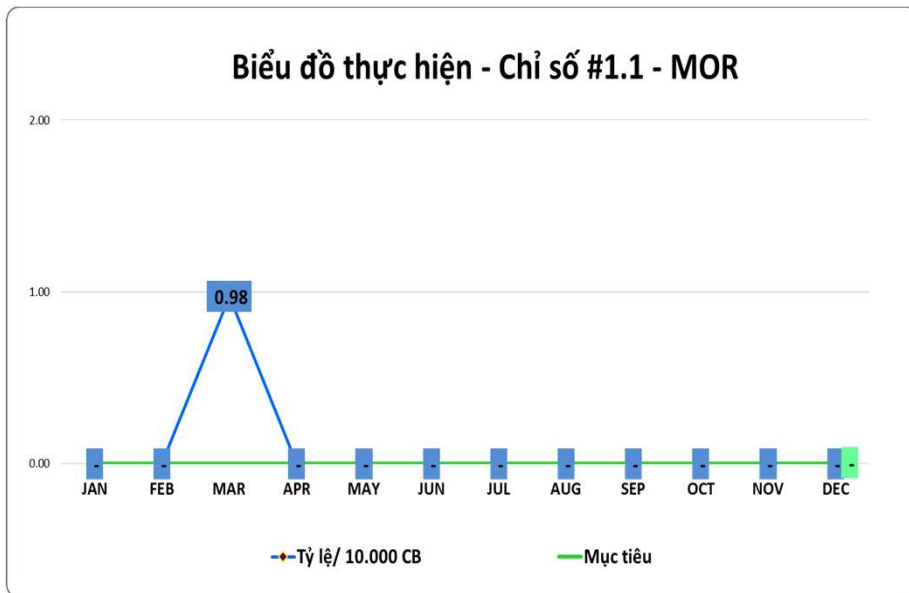


SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

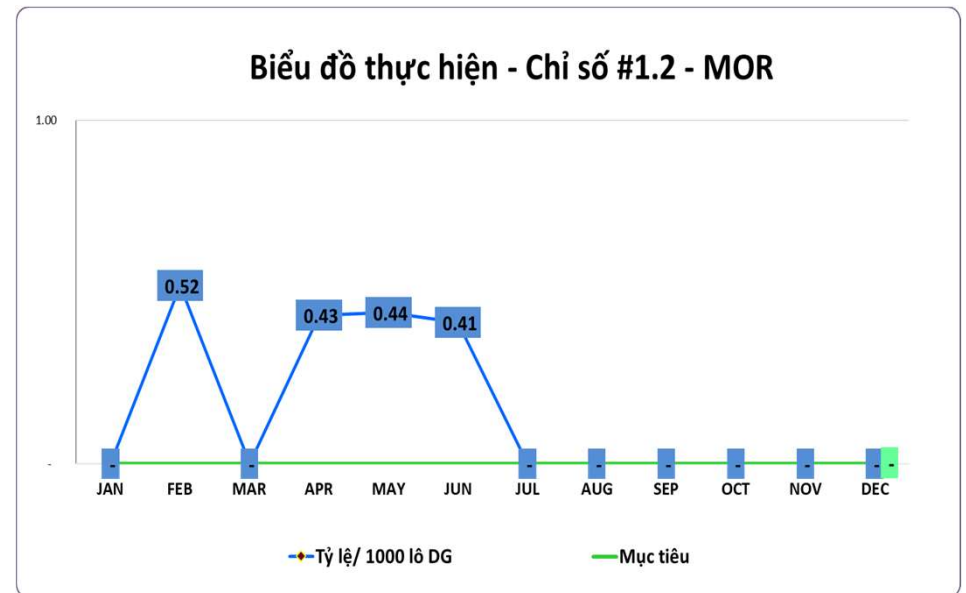
CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Chỉ số MOR 1.1: Va chạm TTB với tàu bay



- 6 tháng đầu năm 2024 xảy ra **01 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.15 vụ/10,000 chuyến bay**.
Không đạt mục tiêu (0 vụ).

Chỉ số MOR 1.2: Hàng nguy hiểm



- 6 tháng đầu năm 2024 xảy ra **04 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.28 vụ/1,000 lô hàng nguy hiểm**.
Không đạt mục tiêu (0 vụ).

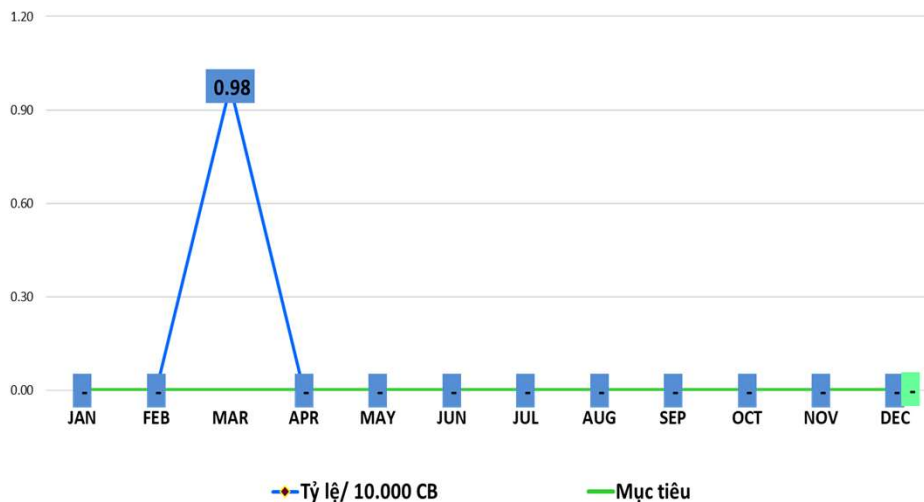
SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

GIẢI TRÌNH CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Chỉ số MOR 1.5: Không tuân thủ quy trình

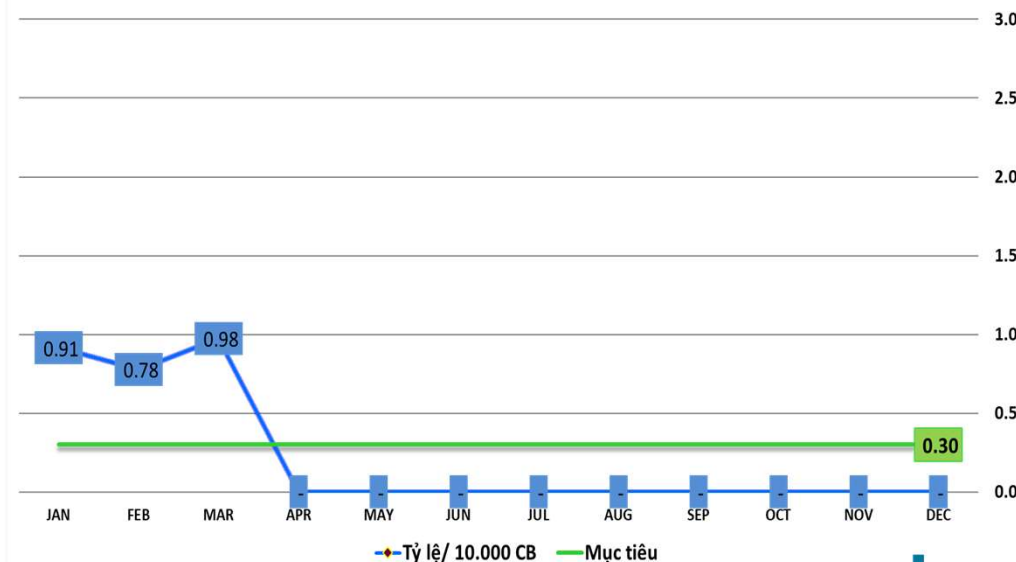
Biểu đồ thực hiện - Chỉ số #1.5 - MOR



- 6 tháng đầu năm năm 2024 xảy ra **01 vụ**.
- Giá trị thực hiện năm 2024 là **0.15 vụ/10,000 chuyến bay**. Không đạt mục tiêu (0 vụ).

Chỉ số 9: Không tuân thủ quy trình trên sân đỗ

Biểu đồ thực hiện - Chỉ số #9



- 6 tháng đầu năm năm 2024 xảy ra **03 vụ**.
- Giá trị thực hiện năm 2024 là **0.45 vụ/10,000 chuyến bay**. Không đạt mục tiêu (0.30).

SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

GIẢI TRÌNH CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Đối với chỉ số MOR 1.1 – Va chạm TTB với tàu bay (01 vụ việc)

➤ Nguyên nhân:

- Nhân viên chủ quan, vi phạm yêu cầu an toàn, không quan sát khi thực hiện điều khiển sàn nâng.

➤ Giải pháp đã thực hiện:

- ASOC tăng cường công tác khuyến cáo và đánh giá các đơn vị phục vụ mặt đất tuân thủ quy định an toàn, tài liệu khai thác; nâng cao nhận thức an toàn trong quá trình phục vụ tại sân đỗ tàu bay, đặc biệt lưu ý đối với nhân viên trực tiếp vận hành phương tiện/trang thiết bị tiếp cận tàu bay.
- VIAGS tổ chức bình giảng, tập trung vào các giải pháp khắc phục sai sót do yếu tố con người, nghiêm túc rút kinh nghiệm trong hệ thống về công tác đảm bảo an toàn, nhấn mạnh tính nghiêm trọng, hậu quả của sự việc khi xảy ra các vấn đề mất an toàn đặc biệt đối với công đoạn tiếp cận trang thiết bị phục vụ tàu bay đồng thời tăng cường công tác giám sát đảm bảo an toàn qua các hình thức trực tiếp, online, thực hiện từ ngày 01/4 đến ngày 30/4/2024;



SỔ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số MOR 1.2 – Phục vụ hàng nguy hiểm (04 vụ việc)

➤ Nguyên nhân:

- Nhân viên chất xếp của công ty PVHH, bỏ bước, không kiểm tra thẻ nhãn dẫn đến nhầm kiện hàng đang được lưu giữ cùng khu vực;
- Nhân viên không tuân thủ quy định khi thực hiện nhiệm vụ.
- Trong quá trình chất xếp ULD, nhân viên phục vụ khi lấy hàng để chất xếp đã không kiểm tra kỹ nhãn hàng hóa nên kiện hàng đã bị chất xếp lên ULD của VN.
- Nhân viên phục vụ nhầm lẫn giữa 2 kiện hàng trong quá trình chất xếp và không kiểm tra kỹ nhãn hàng hóa.

➤ Giải pháp đã thực hiện:

- Ban TTHH đã phân tích các báo cáo của các đơn vị; đánh giá nguyên nhân trường hợp hàng nguy hiểm lạc tuyến từ CDG qua HAN đến ICN; tập hợp bằng chứng triển khai khắc phục phòng ngừa của các công ty PVHH tại CDG, HAN.
- Ban TTHH gửi công văn 165/TCTHK-TTHH ngày 14/3/2024 thông tin tới các chi nhánh toàn mạng về sự việc, nguyên nhân và khuyến cáo an toàn (đề nghị các CN triển khai công ty PVHH rà soát quy trình phục vụ trong đó nêu rõ yêu cầu kiểm tra đánh dấu, dán nhãn và thông tin số vận đơn trên nhãn hàng hóa, đối chiếu với kế hoạch vận chuyển trước khi chất xếp vào ULD tránh nhầm lẫn giữa các lô hàng; kiểm tra giám sát nhân viên tuân thủ quy trình). Ban TTHH đề nghị các CN triển khai và gửi xác nhận về Ban TTHH về việc đã triển khai tới công ty PVHH.

SỔ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

➤ Giải pháp đã thực hiện (tiếp):

- Khuyến cáo TĐL về việc kiểm soát xác nhận đặt giữ chỗ hàng hóa trên VN; khuyến cáo về việc đánh giá chất lượng TĐL khi xem xét gia hạn hợp đồng.
- Yêu cầu công ty PVHH cung cấp các bằng chứng đối với các giải pháp do công ty PVHH đưa ra. Khuyến cáo về việc đánh giá nhà cung cấp, xem xét về việc duy trì hợp đồng.
- Đoàn công tác của Ban TTHH tại Hàn Quốc đã làm việc trực tiếp với công ty PVHH và chi nhánh VNA tại Hàn Quốc, đề nghị công ty PVHH điều tra kỹ nguyên nhân gốc sự việc và kiểm soát chặt chẽ việc tuân thủ quy trình làm việc đối với nhân viên phục vụ.
- Ban TTHH cũng đã tập hợp các sự cố, bất thường trong khai thác hàng hóa gửi tới lãnh đạo quản lý cấp cao của WFS đề nghị rà soát chất lượng dịch vụ.



SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số MOR 1.5 – Không tuân thủ quy trình (01 vụ việc)

➤ Nguyên nhân:

- Nhân viên MASCO vi phạm chức trách nhiệm vụ được giao, tự ý mở cửa từ bên trong dẫn đến bung cầu phao.

➤ Giải pháp đã thực hiện:

- Triển khai ngay sự việc đến đối tác cung ứng dịch vụ, nhân viên liên quan nghiệp vụ vận hành cửa máy bay từ bên ngoài yêu cầu tuân thủ chức năng nhiệm vụ, cấm mọi hành vi vi phạm chức trách được giao đối với đóng mở cửa khoang khách từ bên ngoài.
- ASOC phối hợp MASCO tổ chức bình giảng nguyên nhân và biện pháp phòng ngừa.
- Ban DVHK đã báo cáo gửi TGD về nguyên nhân, biện pháp phòng ngừa từ sự việc trên (công văn số 245/TCTHK-DVHK ngày 12/3/2024).



SỐ LIỆU AN TOÀN VNA

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số #9 – Không tuân thủ quy trình thiết lập trên sân đỗ (03 vụ việc):

➤ **Nguyên nhân:**

- *Sự việc Skypec nạp dầu sai quy định khi có khách trên tàu bay tại SGN:* NVKT và lái xe tra nạp thực hiện tra nạp khi chưa có hiệu lệnh của thợ máy, không quan sát kỹ để xác định hành khách đã xuống hết.
- *Xe tải chở rác VIAGS cắt đường taxi tàu bay đang lăn sai quy định tại SGN:* Nhân viên lái xe vượt điểm dừng chờ di chuyển cắt đường lăn tàu bay sai quy định (cách 40m), trong khi các phương tiện khác đang dừng chờ.
- *Sự việc xe chở khách sân đỗ va chạm xe nâng lau kính tại HAN:* Nhân viên lái xe chở khách đã thiếu quan sát, không đánh giá được đặc điểm địa hình, vượt phía bên trái xe nâng tự hành phía trước không đảm bảo an toàn, dẫn đến va chạm với sàn nâng (vị trí điều khiển) của xe nâng tự hành lau kính của cảng đang di chuyển.

➤ **Giải pháp đã thực hiện:**

- SKYPEC đã tổ chức giảng bình vụ việc vi phạm xảy ra ngày 24/01/2024 xác định nguyên nhân gốc và đưa ra giải pháp khắc phục phòng ngừa (Kết luận số 185/NLHK – ATCL ngày 01/02/2024).
- VIAGS/ASOC tổ chức giảng bình sự cố; quán triệt đến đội ngũ cán bộ, nhân viên, yêu cầu tuân thủ nghiêm các quy trình, quy định và hướng dẫn công việc.
- Tăng cường kiểm tra thực tế, rà soát quy trình, hướng dẫn để sửa đổi, bổ sung, cập nhật kịp thời nhằm đảm bảo an toàn trong quá trình vận hành phương tiện trên sân đỗ.



TRÂN TRỌNG CẢM ƠN