

KẾT LUẬN
Hợp Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1, T10/2024

Ngày 06/11/2024 tại trụ sở TCT, Tổ công tác An toàn Khai thác bay - SAG1 đã tiến hành buổi họp do P.TGD Khai thác bay - Tổ trưởng Tổ SAG1 chủ trì và thành viên từ các cơ quan đơn vị.

Trong cuộc họp, Tổ SAG1 đã tổng hợp kết quả thực hiện các công tác an toàn của Khối KTB trong T10/2024 và triển khai nhiệm vụ cho các cơ quan đơn vị trong T11/2024. Các nội dung cụ thể như sau:

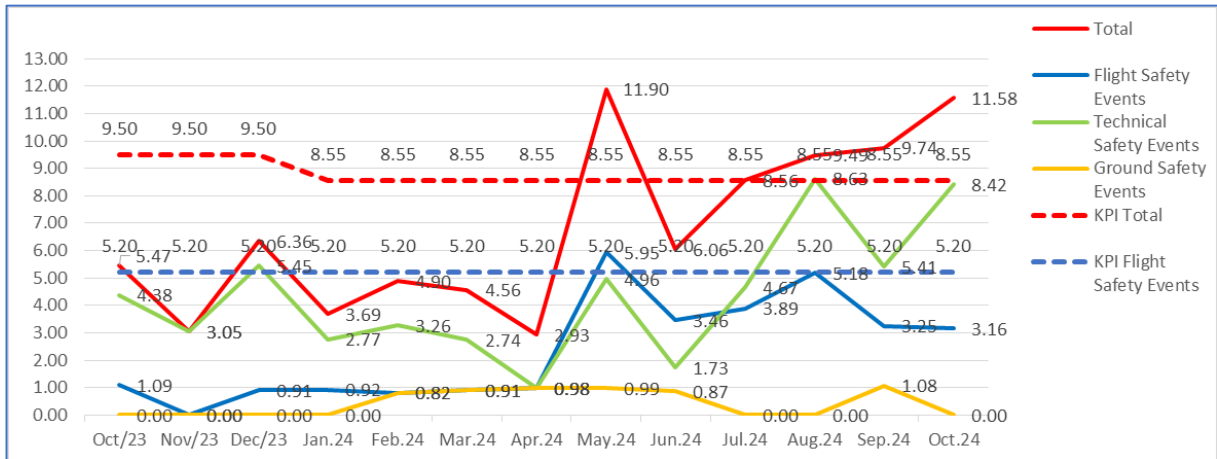
I. TÌNH HÌNH AN TOÀN KHAI THÁC BAY:

1. Các sự cố/ vụ việc báo cáo Cục HKVN:

Tỉ lệ sự cố/ vụ việc VNA trong T10/2024 là 11.58/10,000cb, tăng so với cùng kỳ 2023, không đạt mục tiêu 8.55/10,000cb.

Trong T10/2024 tỉ lệ của mảng khai thác bay là 3.16/10,000cb, tăng so với cùng kỳ năm 2023, đạt mục tiêu 5.20/10,000cb.

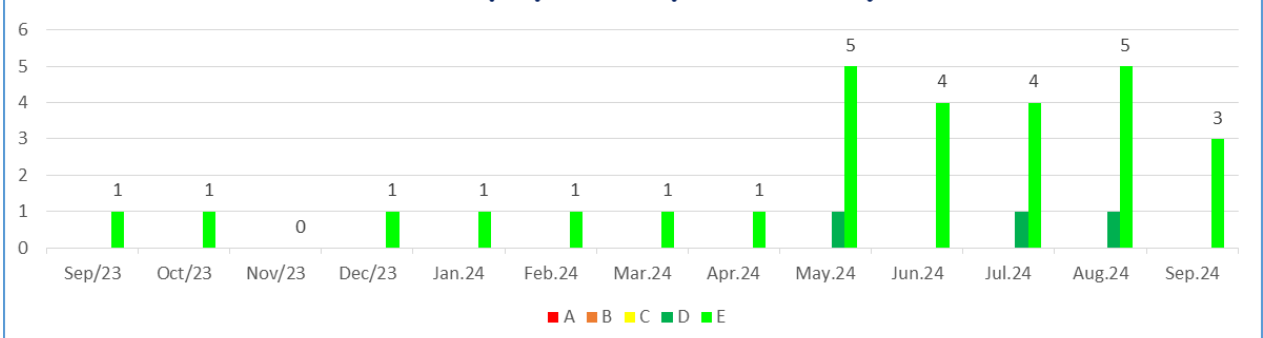
Biểu đồ tổng hợp sự cố VNA T10/2024



Trong T10/2024, mảng khai thác bay xảy ra 03 vụ việc Loại E:

- Đội bay A321: 03 vụ loại E (02 chìm va, 01 divert).

Phân loại sự cố lĩnh vực khai thác bay



2. Đánh giá chỉ số an toàn thực hiện:

Bộ chỉ số an toàn Tổ SAG1 T10/2024 gồm 22 chỉ số. Kết quả thực hiện như sau:

- **Chỉ số đạt mục tiêu: 21/22 chỉ số, chiếm 96%.**
- **Chỉ số chưa đạt mục tiêu: 01/22 chỉ số, chiếm 4%, bao gồm:**
 - Tỷ lệ vụ việc mức 2 đội bay A350

3. Quản lý an toàn hoạt động trong buồng lái:

Quản lý rủi ro tiếp cận không ổn định

Đội bay	T10 /23	T11 /23	T12 /23	T01/ 24	T02/ 24	T3/ 24	T4/ 24	T5 /24	T6/ 24	T7/ 24	T8/ 24	T9 /24	T10 /24	Đánh giá rủi ro	Mục tiêu T11/24
B787	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	2E Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	2D Đạt	1E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A350	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	1D Đạt	3E Đạt	2E Đạt	3E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
A321	1C Đạt	1D Đạt	1C Đạt	2E Đạt	2D Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	2E Đạt	1D Đạt	2E Đạt	3E Đạt	2E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh
ATR72	3E Đạt	3E Đạt	3D Không đạt	3D Không đạt	3D Không đạt	4E Không đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	3E Đạt	2D Đạt	1E Đạt	Chấp nhận được	Vùng xanh

(Đánh giá rủi ro Significant Events các đội được nêu chi tiết trong Phụ lục 2)

Đối với tiếp cận không ổn định trong T10/2024, toàn bộ các Đội bay đều nằm trong vùng xanh chấp nhận được. Mục tiêu đặt ra trong T11/2024 cho tất cả các Đội bay là duy trì vùng xanh.

Tổng hợp các vụ việc tiềm ẩn rủi ro Level 1, 2, 3

Monthly		Oct 2023	Nov 2023	Dec 2023	2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	2024	Mục tiêu 2024
Level 3	Event	1	1	1	16	0	3	1	4	3	2	1	2	1	1	18	
	Rate /10000	1.21	1.08	1.17	1.34	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	1.95	0.83	1.96	1.19	1.25	1.81	2.35
Level 2	Event	137	145	145	2000	169	182	157	144	139	131	174	157	147	137	1537	
	Rate /10000	150	151	170	168	163	161	150	155	154	128	144	151	174	171	154	216
Level 1	Event	801	866	754	10315	734	942	816	824	711	732	932	834	671	573	7769	
	Rate /10000	877	897	882	865	707	828	779	852	789	713	772	800	795	715	779	1353
Analyzed Flights		9137	9646	8542	119247	10348	11240	10477	9414	9011	10261	12075	10420	8435	8012	99693	

(Chi tiết Event Level 1, 2, 3 từng đội bay được nêu trong Phụ lục 3)

II. KẾT LUẬN:

Sau khi phân tích, thảo luận về các vấn đề an toàn được nêu trong báo cáo cũng như ý kiến phát biểu của các cơ quan đơn vị, Tổ trưởng Tổ SAG1 đã kết luận như sau:

1. Ban ATCL thực hiện nhận diện, thống kê các mối nguy tiềm ẩn thường hay xảy ra, chuyển ĐB919 để triển khai cho các đội bay.
2. Ban ATCL làm việc với Cục HK về việc phân loại sự cố đối với các chuyến bay Divert khi đưa vào danh mục báo cáo MOR. nguyên tắc đánh giá loại A,B,C,D,E của các vụ việc báo cáo Cục HK.

3. ĐTV rà soát và gửi lại báo cáo về các chuyến bay có thời gian TV chờ nối chuyến trên 5h.
4. ĐTV gửi kiến nghị về khu vực ghế block phục vụ cho TV trong trường hợp tàu bay không có Crew Rest; tiến hành truyền thông đến TV nguyên tắc xử lý trong trường hợp đổi tàu sát giờ sang tàu bay không có Crew Rest.
5. Ban ATCL phối hợp với ĐTV đánh giá sự mệt mỏi đối với TV bay chặng HAN-MNL-HAN.
6. Các đơn vị trong khối cần chủ động trao đổi, phối hợp với nhau thực hiện các công việc được giao, đảm bảo tiến độ.
7. Các cơ quan, đơn vị gửi báo cáo an toàn SAG1 về TTĐHKT trước ngày 28 của tháng báo cáo với đầy đủ 06 nội dung sau:
 - Kết quả thực hiện các công việc tồn đọng.
 - Báo cáo an toàn bí mật nhận được trong tháng tại cơ quan, đơn vị.
 - Các vấn đề an toàn được xử lý trong tháng.
 - Đề xuất và kiến nghị về an toàn.
 - Báo cáo Quản lý rủi ro các vấn đề an toàn tuân thủ theo chương 9 tài liệu SMSM.
 - Báo cáo Quản lý sự thay đổi tuân thủ theo chương 15 tài liệu SMSM.

Bản mềm gửi về các địa chỉ:

ninhph@vietnamairlines.com;

tuannguyenanh@vietnamairlines.com;

anngph@vietnamairlines.com

8. Thành viên Tổ công tác an toàn Khai thác bay – SAG1 tại các cơ quan đơn vị nghiêm túc tham gia họp đầy đủ, chịu trách nhiệm xác định các nguy cơ tiềm ẩn và quản lý rủi ro tại đơn vị mình trong tháng, báo cáo kết quả cho Tổ trưởng vào buổi họp SAG1 tháng tới.
9. Giao TTĐHKT triển khai công văn tới các CQĐV không thuộc thành phần của Tổ SAG1 thực hiện các công việc liên quan theo kết luận này

Trên đây là kết luận cuộc họp Tổ công tác An toàn Khai thác bay – SAG1 T10/2024 để các cơ quan, đơn vị triển khai thực hiện. Trong quá trình tiến hành nếu có phát sinh vướng mắc, yêu cầu báo cáo lên Tổ trưởng để chỉ đạo giải quyết kịp thời./.

Nơi nhận:

- TGD (đề b/c);
- PTGD An toàn;
- PTGD Kỹ thuật;
- PTGD KTMĐ & DV;
- ATCL, TTĐHKT, TCNL, DVHK, ANHK;
- ĐB919, ĐTV, TTHL, ASOC, VASCO;
- Lưu VT, tuannguyenanh

**TỔ TRƯỞNG TỔ SAG1
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**

Tô Ngọc Giang

PHỤ LỤC 1

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN VÀ QUẢN LÝ RỦI RO KHỞI KHAI THÁC BAY

I. Bộ chỉ số an toàn và mức độ an toàn chấp nhận được

Stt	Danh mục chỉ số an toàn KTB	Mục tiêu 2024	T10/2024		Thực hiện 10T 2024		Đánh giá	Thực hiện 10T 2024		
			Số vụ	Tỉ lệ	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	3	3.16	31	2.84	Đạt	-	-	-
2	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.35	1	1.25	18	1.81	Đạt	1.89	2.47	3.05
3	B787	≤ 2.26	0	0	1	0.79	Đạt	5.86	9.61	13.35
4	A350	≤ 1.80	0	0	2	2.33	Không đạt (10T)	3.69	6.48	9.26
5	A321	≤ 2.08	1	1.7	14	1.91	Đạt	1.97	2.8	3.61
6	ATR72	≤ 5.41	0	0	0	0	Đạt	6.75	11.42	16.08
7	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 216	137	171	1537	154	Đạt	169.92	182.94	195.95
8	B787	≤ 9.44	0	0	6	4.74	Đạt	7.6	11.67	15.75
9	A350	≤ 10.55	1	13.28	7	8.16	Không đạt (T10)	14.1	21.87	29.65
10	A321	≤ 192.15	112	191	1366	182	Đạt	210.05	230.47	250.88
11	ATR72	≤ 467.50	6	274	138	400	Đạt	307.43	384.32	461.21
12	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1353	573	715	7769	779	Đạt	851.98	907.16	962.33
13	B787	≤ 741.75	64	546	775	612	Đạt	751.69	839.91	928.13
14	A350	≤ 662.73	28	319	231	319	Đạt	273.62	305.26	336.89

15	A321	≤ 881.48	455	776	6236	832	Đạt	930.27	989.16	1048.1
16	ATR72	≤ 1943.93	30	1369	414	1200	Đạt	1258.1	1583.5	1909
	Hoạt động trong khoang khách									
17	Tỉ lệ bình quân tiêu chí không phù hợp /1 cb	≤ 1.10		0	-	0	Đạt	1.31	1.51	1.71
18	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	< 0.09	-	0	1	0.08	Đạt	0.42	0.74	1.06
19	Tỉ lệ HK mở cửa MB sai quy định do lỗi của TV/ 10,000 cb	0	-	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	-	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 đổi 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	-	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	-	0	Đạt	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng

II. Quản lý rủi ro các vấn đề an toàn khai thác bay 2024

Stt	Đơn vị	Chương trình SIRA Khai thác bay 2024		T10/2024
1	TTĐHKH	1	Quản lý, khắc phục lỗi cập nhật hệ thống tài liệu điện tử	1E
2		2	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 đổi 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)	1E
3		3	Số lượng chuyến bay thiếu thông tin (thời tiết, Notam, khí tượng, thay đổi đường bay, thời gian cất/hạ) cung cấp cho tổ lái	1E
4	ASOC	1	Hành khách say xỉn được chấp nhận lên máy bay	1E
5		2	Chim và động vật hoang dã tại khu vực sân bay	2D
6		3	Sự hoạt động của hệ thống Docking Guidance	1D
7		4	Tàu bay trong quá trình lẫn vào bãi đậu	1C
8		5	Tàu bay lẫn nhầm đường lẫn, nhầm bãi đậu	1C
9		6	Mất an toàn trên đường băng, đường lăn sân đậu cho khai thác tàu bay	1C
10		7	Vật ngoại lai ngoài sân đỗ (FOD)	2D
11	ĐB919	1	Các chuyến bay tiếp cận không ổn định dưới 1000ft (B787/A350/A321/ATR72)	
12		2	Các chuyến bay thực hiện sai hoặc không theo huấn lệnh ATC	2D
13		3	Các chuyến bay tới các sân bay mới, các sân bay có hạng mục sửa chữa, xây dựng mới đưa vào sử dụng (đường CHC, phương thức tiếp cận, nhà ga, ống lồng...)	1D
14		4	Taxi vào bãi đậu có hệ thống tự động ADGS (Auto Docking Guidance System)	1D
15		5	Các chuyến bay lẫn nhầm đường lẫn	1D
16		6	Các chuyến bay cất hạ cánh trong điều kiện thời tiết không thuận lợi, gió giật, tầm nhìn giảm.	2D
17		7	Đánh giá tình huống (situational awareness): công tác chuẩn bị, nhận định, đánh giá và đưa ra quyết định của tổ lái.	2D
18		8	Các chuyến bay mất liên lạc giữa tổ lái với ATC.	1C
19		9	Các chuyến bay đá đèn taxi khi khai thác tàu to ở các sân bay nhỏ.	1D
20		10	Các chuyến bay có ECAM, EICAS xuất hiện cảnh báo, có vấn đề về Kỹ thuật máy bay (hệ thống điều khiển, động cơ tàu bay)	2D
21		11	High vertical speed before touch down, Short Flare, Bounced Landing, Firm Landing với $G > 1.7$	2E

22		12	Cất cánh, hạ cánh: Góc tấn cao trong quá trình cất cánh (Pitch high at Take-off); High slope during landing, below 50ft	2E
23		13	Chặng bay có FDP quá 18h ĐI MỸ thường lệ (A350/B787)	2D
24		14	Thay đổi tên đường lăn, vệt lăn vị trí đỗ tại Cảng HKQT Nội Bài	1D
25		15	Tăng giới hạn gió cạnh trong khai thác (hạ cánh)	1D
26		16	Khai thác với phi công độ tuổi trên 60	1D
27		17	Thay đổi trong dữ liệu khai thác bay (Lido Charts); Thay đổi trong tài liệu khai thác bay (FOM, SOP)	2D
28	ĐTV	1	Tiếp viên mở cửa máy bay sai quy trình	1C
29		2	Hành khách mở cửa máy bay sai quy định do lỗi Tiếp viên	1C
30		3	Hành khách hút thuốc lá	1D
31		4	Hành khách gây rối	1D
32		5	Hành khách sử dụng thiết bị điện tử (PED) tại các thời điểm của chuyến bay	1D
33		6	Báo cáo mệt mỏi của tiếp viên trên chuyến bay	1D
34		7	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1C
35		8	Tiếp viên kiểm tra trang thiết bị an toàn trước chuyến bay chưa đúng quy trình	1D
36		9	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách cất đúng quy định	1C
37		1 0	Tiếp viên không kiểm tra phanh xe đẩy/thay thế xe đẩy khi hỏng hóc	2D
38		1 1	Tiếp viên thực hiện chưa đúng quy trình gây thương tích cho khách trong quá trình phục vụ	1D
39	TTHL	1	Tỷ lệ học viên Phi công trượt định kỳ khai thác (lần 02)	2E
40		2	Tỷ lệ học viên Tiếp viên trượt định kỳ khai thác (lần 02)	2E

PHỤ LỤC 2

B787 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
-------------------	----------	---------------	------------

A350 Significant Event Risk Assessment

Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	12.61	2E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	12.61	2D
Speed high during approach at 50 feet	Level 1	12.61	2E
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	25.22	2E

A321 Significant Event Risk Assessment

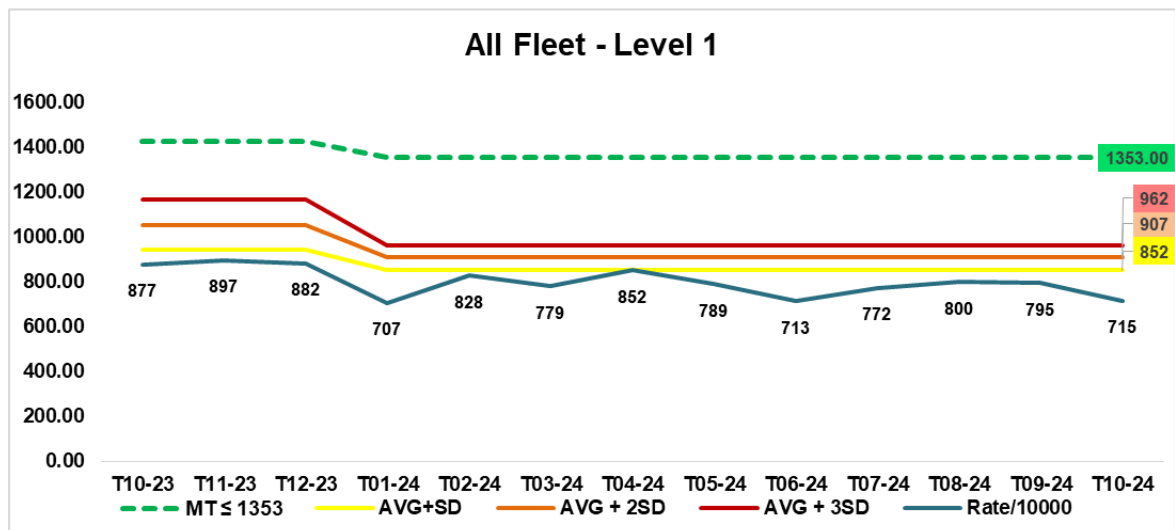
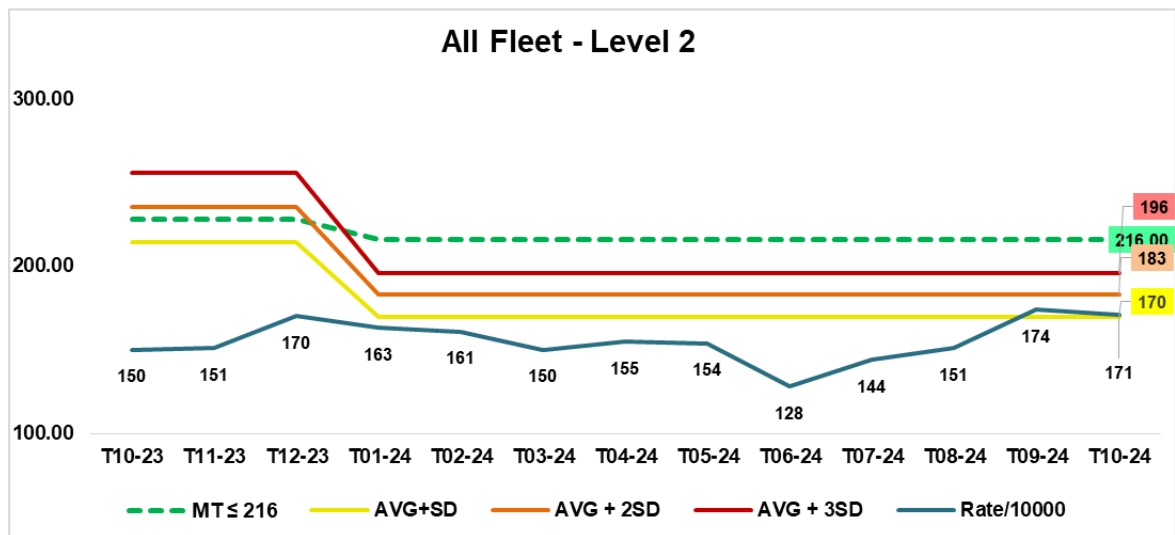
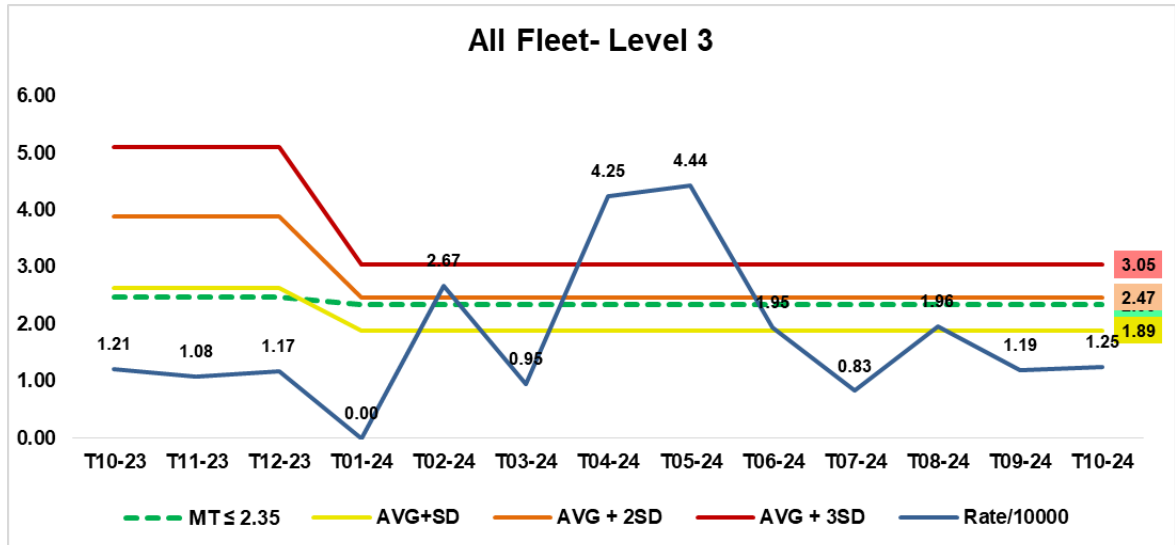
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
High rate of descent during approach, between 1000 and 500 feet	Level 1	8.15	1E
High rate of descent during approach, between 500 and 50 feet	Level 1	8.15	1E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 1	1.63	1E
Speed high during approach at 1000 feet	Level 2	1.63	1D
Speed high during approach at 500 feet	Level 1	3.26	1E
Speed high during approach at 500 feet	Level 2	1.63	1D

ATR72 Significant Event Risk Assessment

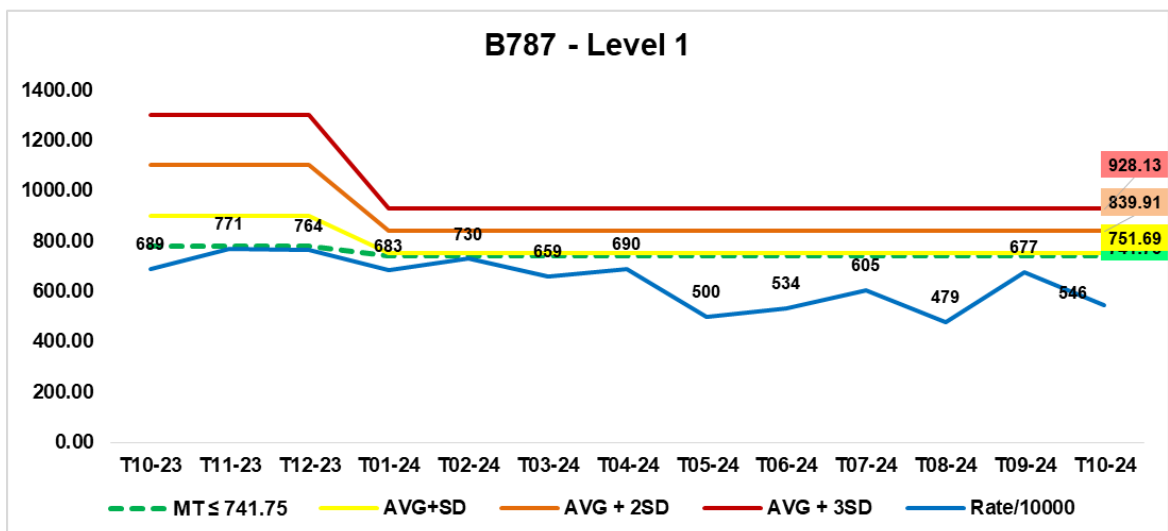
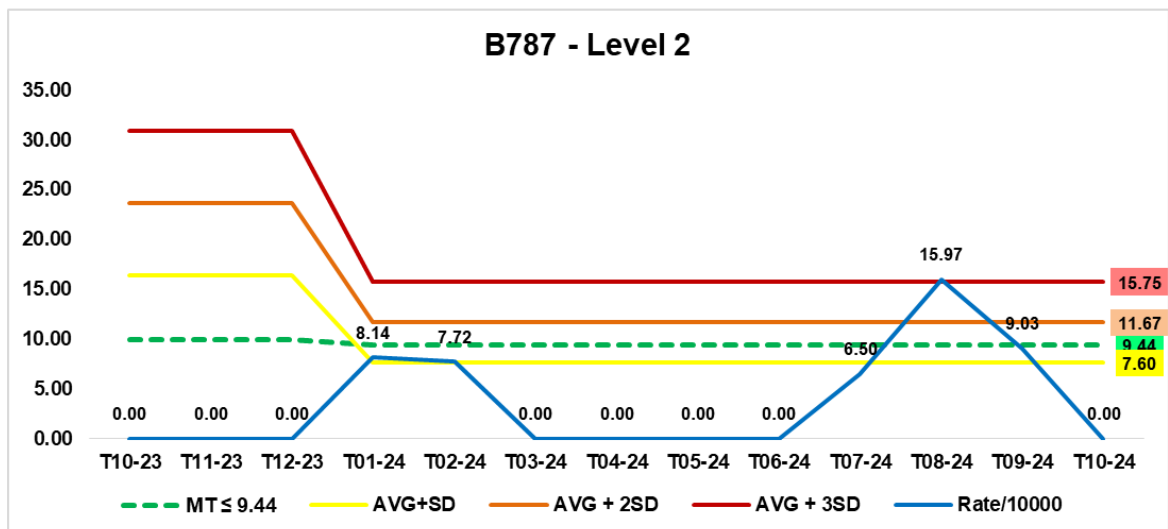
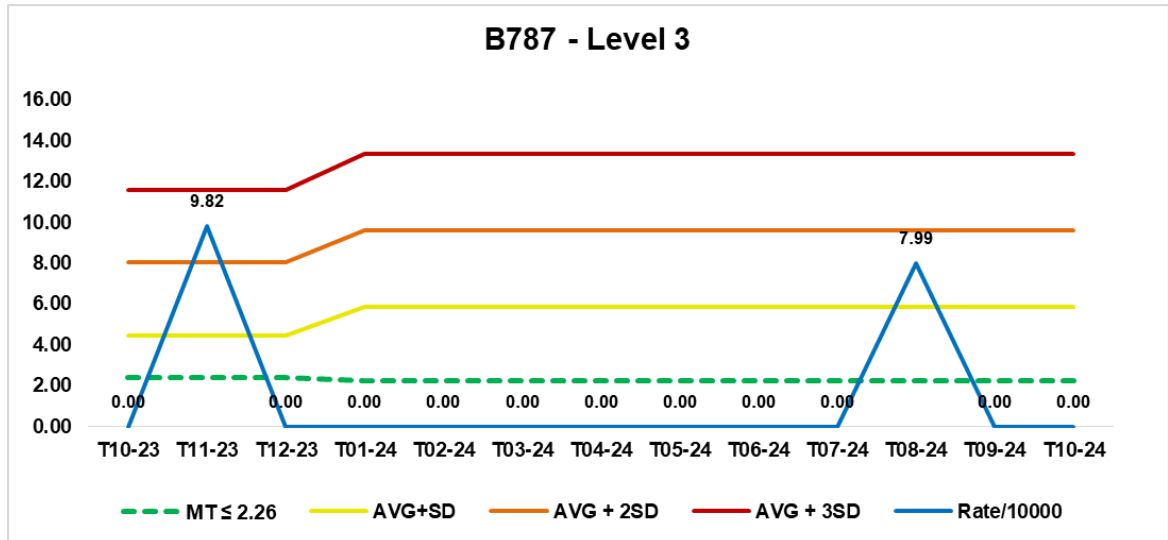
Event Description	Severity	Rate of Event	Risk Index
-------------------	----------	---------------	------------

PHỤ LỤC 3

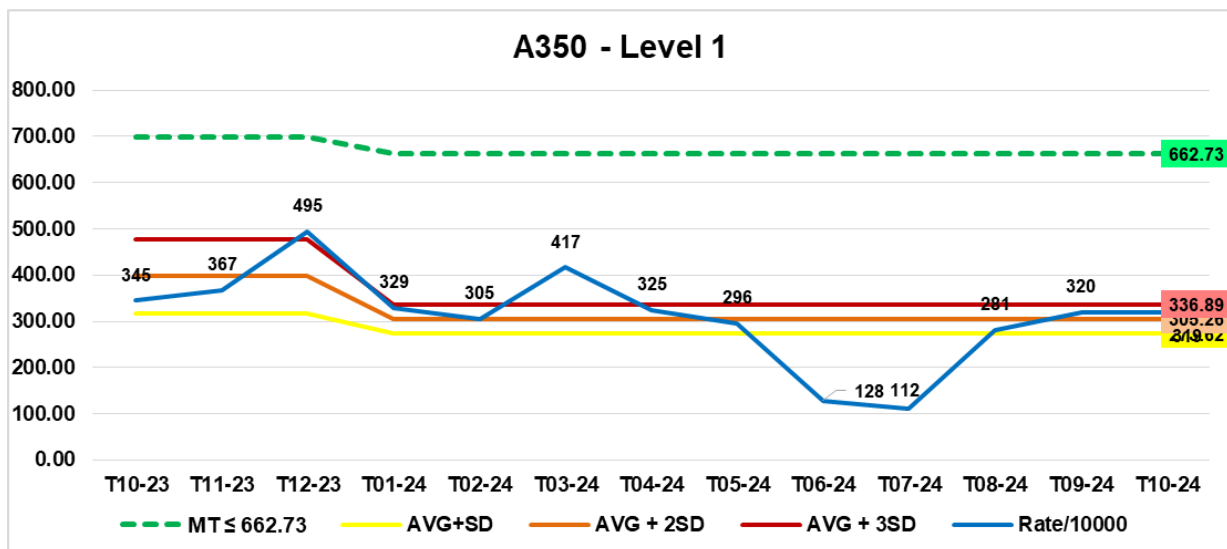
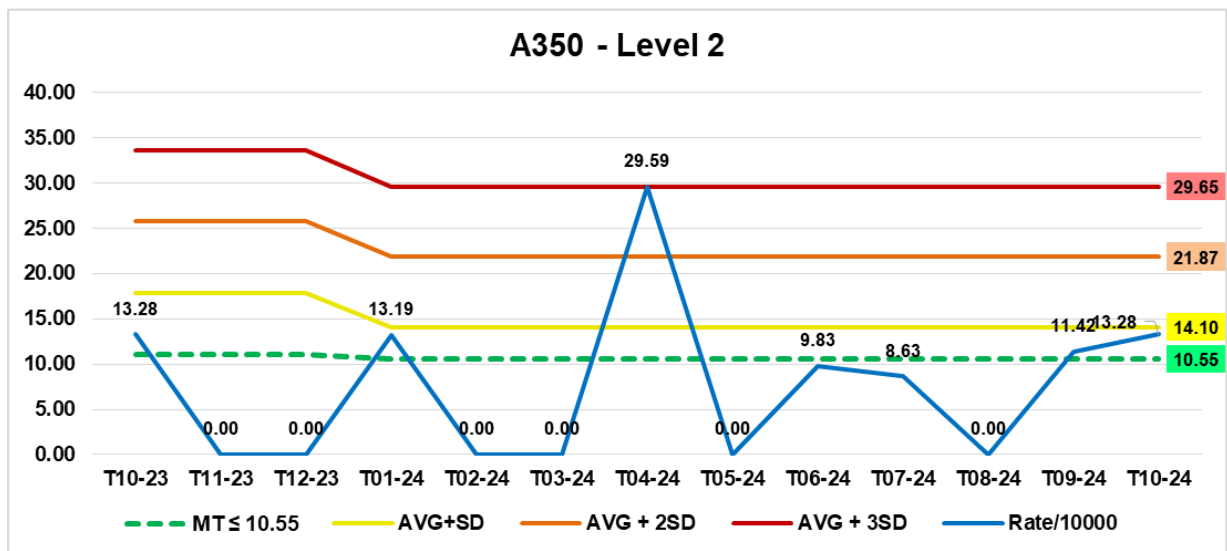
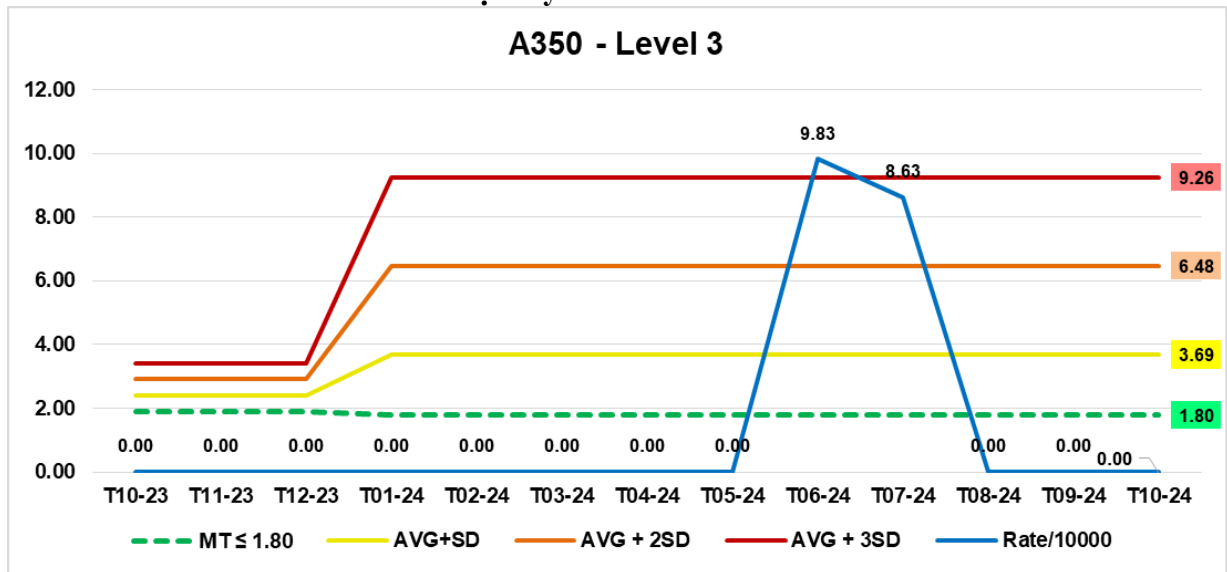
Các đội bay T10/2024



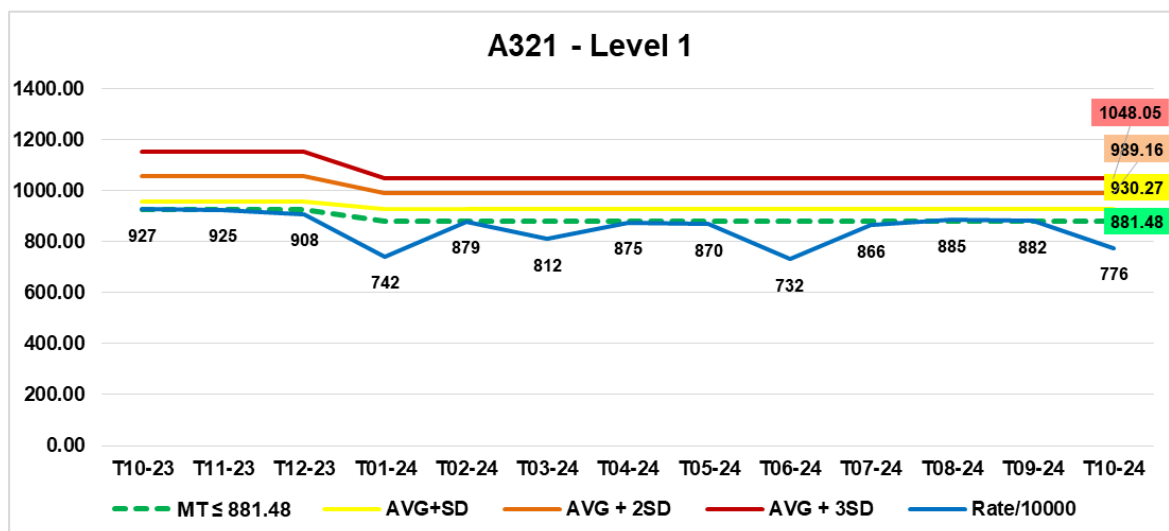
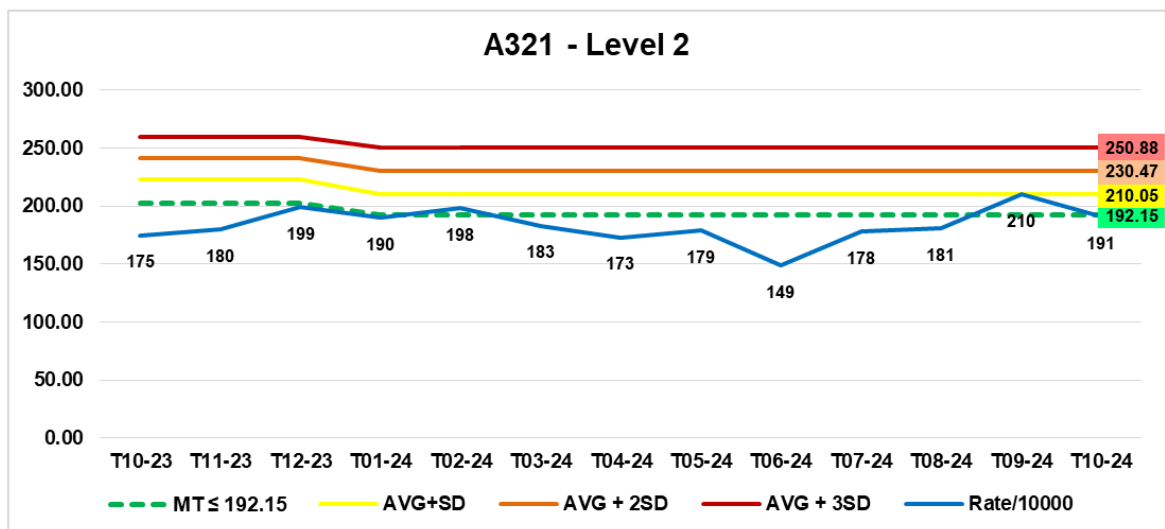
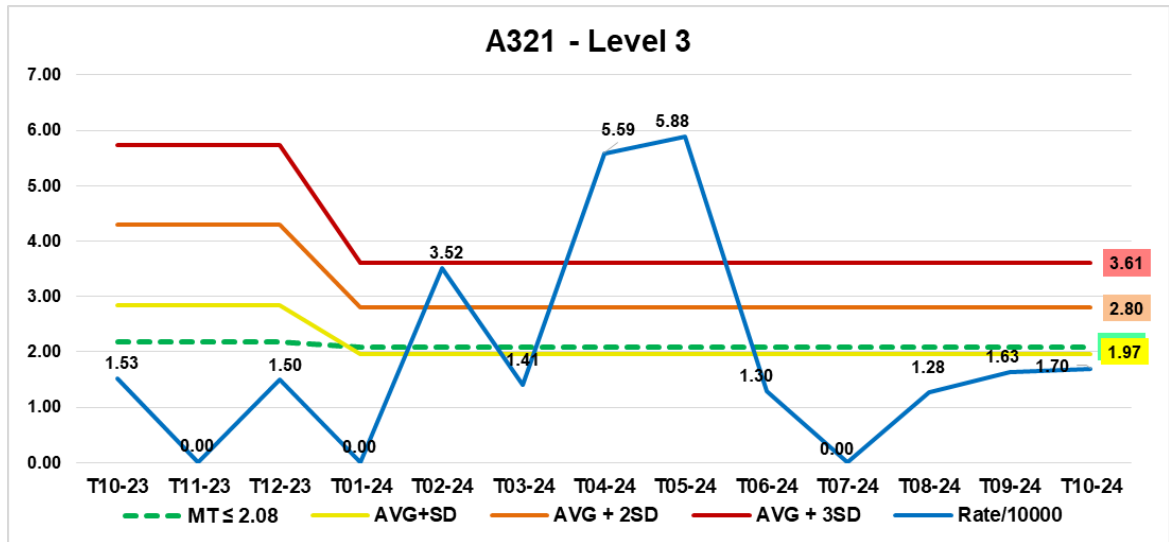
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay B787 T10/2024



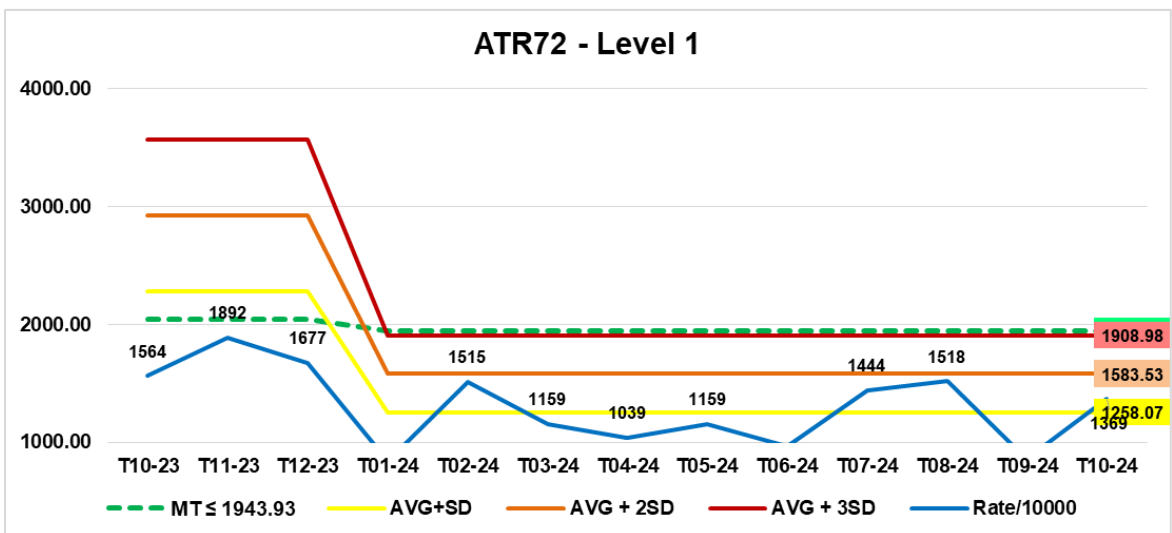
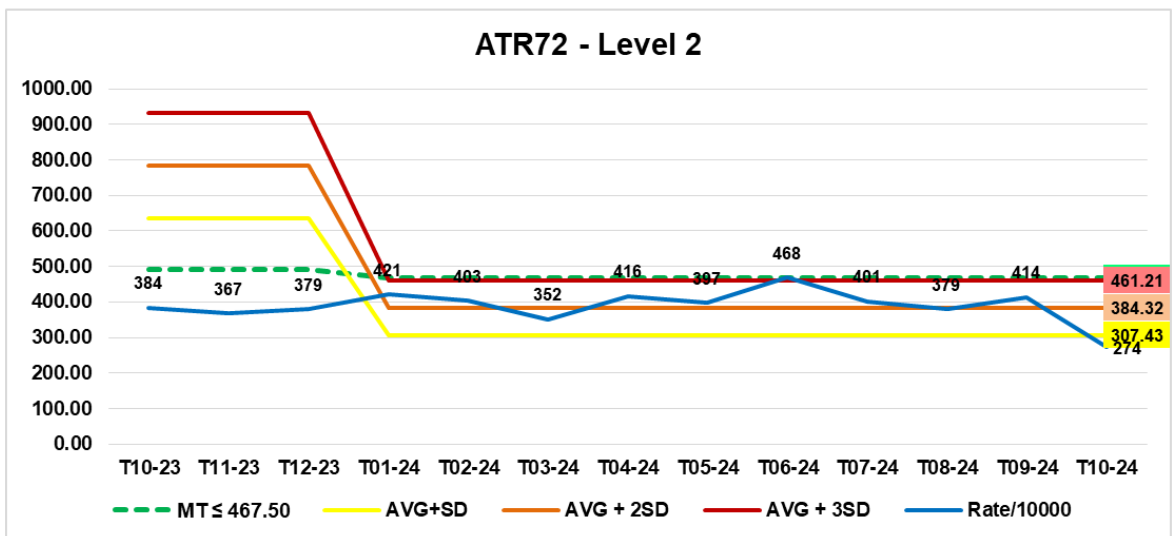
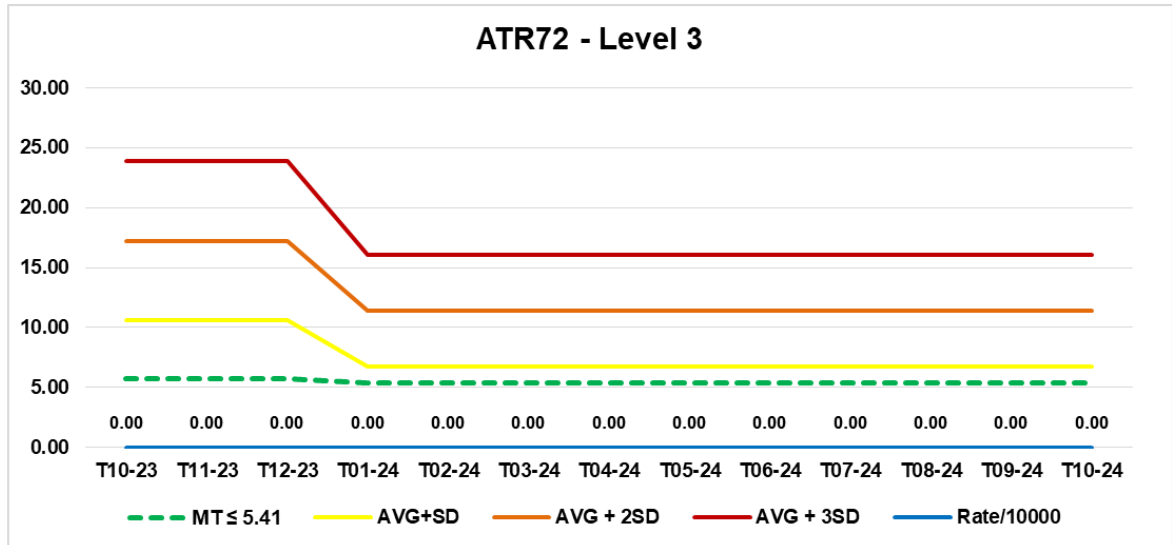
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay A350 T10/2024



PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay A321 T10/2024



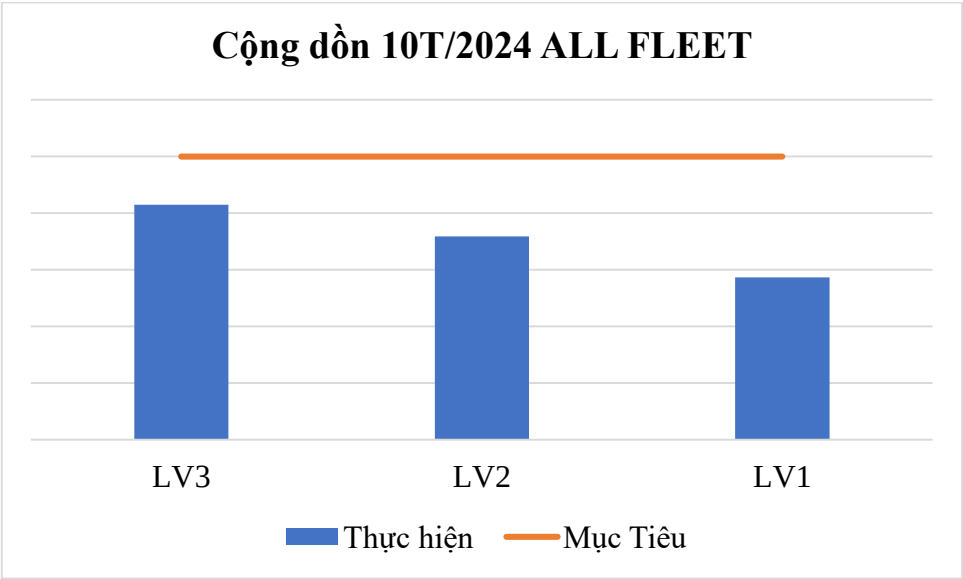
PHỤ LỤC 3 (TIẾP)
Đội bay ATR72 T10/2024



PHỤ LỤC 4

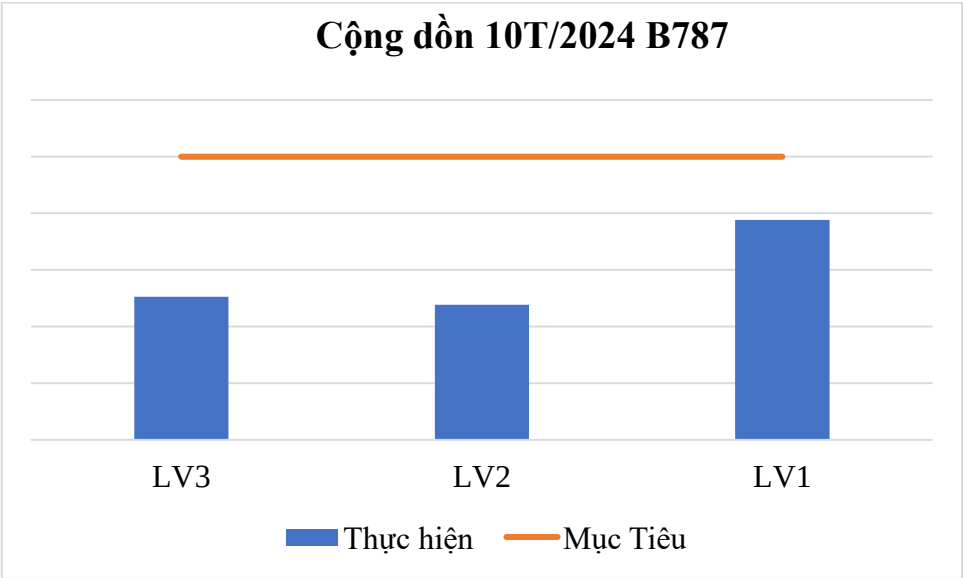
Các đội bay cộng dồn 10T/2024

All Fleet	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	1.95	2.35	83%
Level 2	155.10	216.00	72%
Level 1	775.00	1353.00	57%



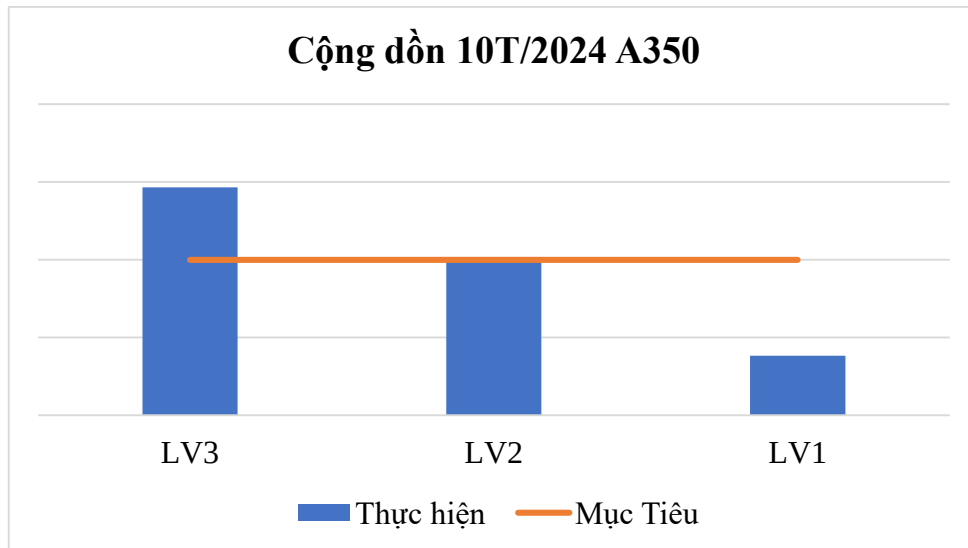
Đội B787 cộng dồn 10T/2024

B787	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	1.14	2.26	51%
Level 2	4.50	9.44	48%
Level 1	575.86	741.75	78%



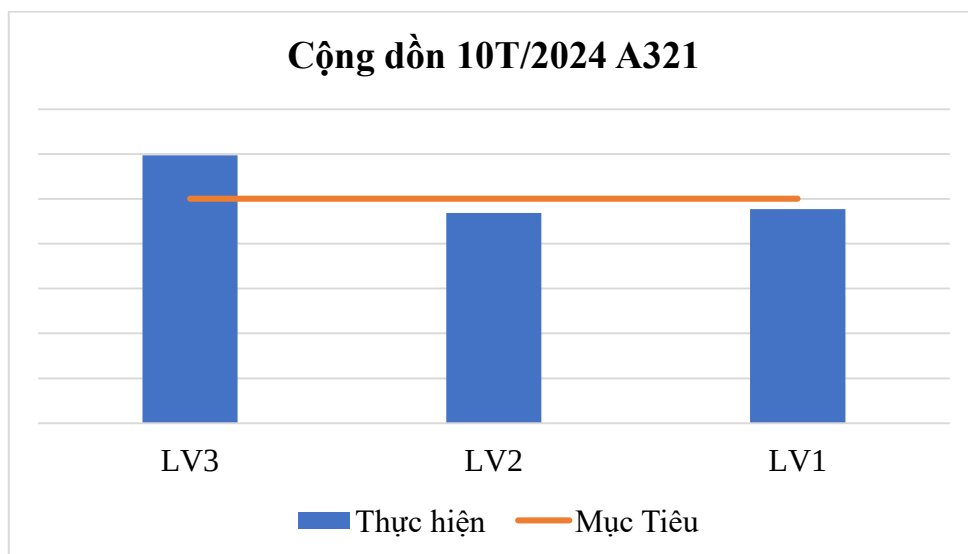
Đội bay A350 cộng dồn 10T/2024

A350	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.64	1.80	147%
Level 2	10.39	10.55	99%
Level 1	254.43	662.73	38%



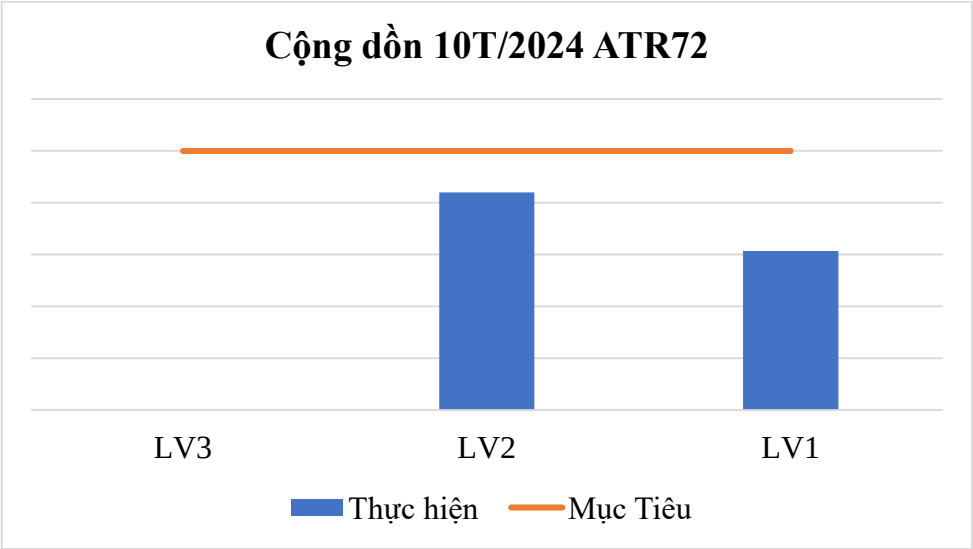
Đội bay A321 cộng dồn 10T/2024

A321	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	2.48	2.08	119%
Level 2	180.14	192.15	94%
Level 1	840.86	881.48	95%



Đội bay ATR72 cộng dồn 9T/2024

ATR72	Thực hiện	Mục Tiêu	Tỷ lệ
Level 3	0.00	5.41	0%
Level 2	392.71	467.50	84%
Level 1	1193.29	1943.93	61%



PHỤ LỤC 5
Nội dung công việc giao các cơ quan, đơn vị

Stt	Nội dung công việc	Chủ trì	Phối hợp	Thời hạn hoàn thành	Ghi chú
1	ĐTV phối hợp ban DVHK xây dựng đề xuất tăng cơ cấu tiếp viên các chuyến HAN-SIN-HAN, HAN-SYD/MEL, báo cáo lên LĐ TCT.	ĐTV	DVHK		Đang thực hiện. (chờ LĐ TCT phê duyệt)
2	Các đơn vị tiếp tục nghiên cứu điều chỉnh bộ chỉ số an toàn đã đăng ký cho phù hợp với thực tế khai thác.	TTĐHK T, ĐB919, ĐTV	ATCL	T11/202 4	Đang thực hiện
3	Đánh giá xem xét việc cho phép FO và SO bay cùng nhau trong giai đoạn bay bằng: ĐB919, chủ trì báo cáo và chỉnh sửa SOPs, TTĐHKT chỉnh sửa FOM	ĐB919, TTĐHK T		T11/202 4	Đang thực hiện
4	Kiến nghị Cục HK bỏ Supplement Route Manual cho các chuyến bay thuê chuyến.	ATCL		T11/202 4	Đang thực hiện
5	Rà soát FOM và SOPs theo hướng quy định phải có ít nhất 02 người trong buồng lái chỉ áp dụng cho các chuyến bay chở khách thương mại	TTĐHK TĐB919		T11/202 4	Đang thực hiện
6	Thực hiện kiện toàn lại nhân sự tổ SAG1.	TTĐHK T		T11/202 4	Đang thực hiện
7	Khắc phục khuyến cáo của EASA về nội dung huấn luyện UPRT.	TCNL	ĐB919	T11/202 4	Đang thực hiện

8	Lắp rèm cho vị trí nghỉ của PC, TV trên tàu bay A321 đi Ấn Độ.	KT	TTĐHKT	T12/2024	Đang thực hiện TTĐHKT tiếp tục cập nhật tiến độ từ Ban KT
10	Khắc phục sau đánh giá MARI.	ATCL	Các CQĐV liên quan	T11/2024	Đang thực hiện
11	Phương án xếp lịch bay đảm bảo chuyển bay của VASCO chỉ được thực hiện trên tàu bay của VASCO và chuyển bay của VNA chỉ được thực hiện trên tàu bay của VNA.	KHPT		T11/2024	Đang thực hiện
12	Ban ATCL thực hiện nhận diện, thống kê các mối nguy tiềm ẩn thường hay xảy ra, chuyển ĐB919 để triển khai cho các đội bay	ATCL	ĐB919	T11/2024	
13	Làm việc với Cục HK về việc phân loại sự cố đối với các chuyến bay Divert khi đưa vào danh mục báo cáo MOR.	ATCL		T11/2024	
14	ĐTV rà soát và gửi lại báo cáo về các chuyến bay có thời gian TV chờ nối chuyên trên 5h	ĐTV		T11/2024	

15	ĐTV gửi kiến nghị về khu vực ghế block phục vụ cho TV trong trường hợp tàu bay không có Crew Rest; tiến hành truyền thông đến TV nguyên tắc xử lý trong trường hợp đổi tàu sát giờ sang tàu bay không có Crew Rest	ĐTV		T11/202 4	
----	--	-----	--	--------------	--