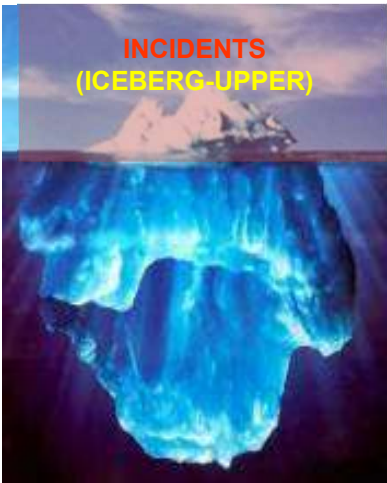
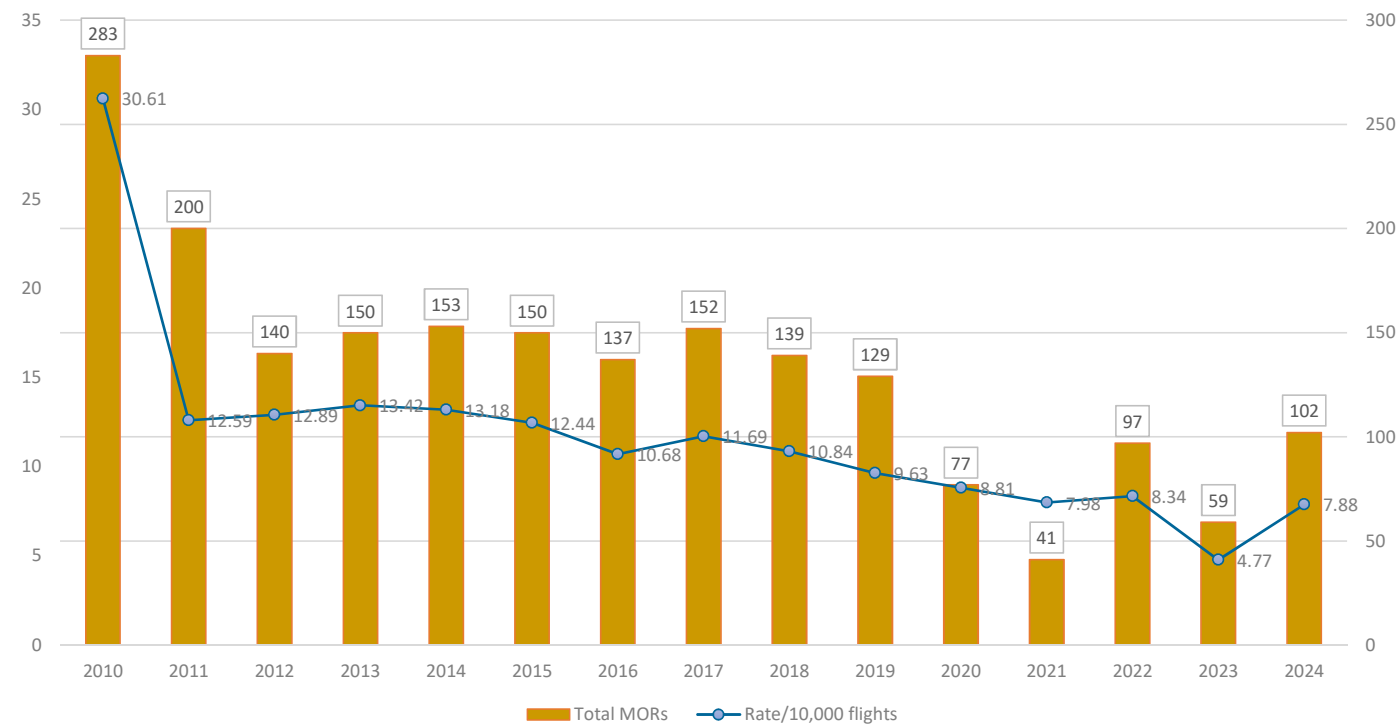


SỐ LIỆU AN TOÀN 2024 - VNA

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

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



- Số sự cố/vụ việc MOR năm 2024 là **102 vụ**, tăng 43 (72.88%) so với 2024;
- Tỷ lệ sự cố, vụ việc/10,000 chuyến bay là **7.88**. **Đạt mục tiêu (8.55)**

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP 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	0.00	0	0	0	0	
2	Sự cố mức B/10,000 chuyến bay	0.00	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	0.62	0.26	0.71	1.13	1.55	8 vụ
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	7.26	8.1	8.69	10.13	13.02	94 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	0.23	0.07	0.077	0.084	0.091	3 vụ
8	Nhân viên bị thương khi làm nhiệm vụ/100 nhân viên/năm	0.00	0.1	0.11	0.12	0.13	
9	Vi phạm an ninh hàng không /10,000 lần chuyến	7.03	5.25	7.51	9.67	11.83	91 vụ
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến (tính event level 2 và 3)	7.81	8.42	12.12	15.83	19.53	1 event level 3, 90 event level 2
11	Chỉ số các điểm không phù hợp	1.29	1.51	N/A	N/A	N/A	148 finding/ 115 cuộc kiểm tra/ĐG

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

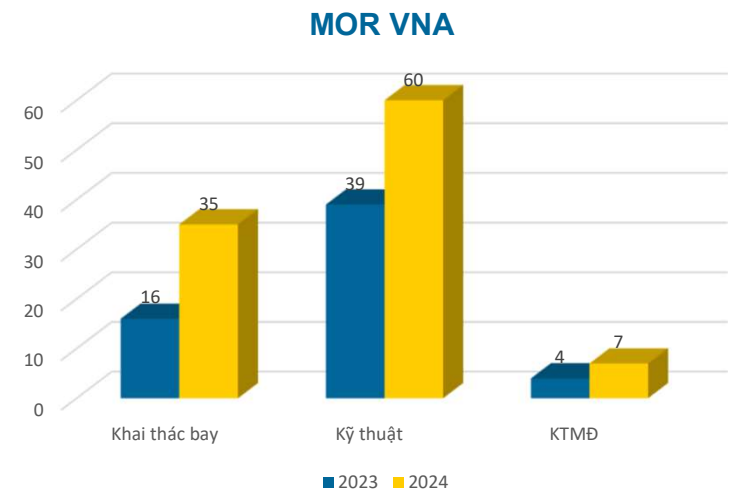
BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN THEO SMSM

STT	Chỉ số	Năm 2024					
		Mục tiêu	Số lượng	Tỷ lệ	Ngưỡng cảnh báo		
					Thấp	Vừa	Cao
1	Tàu bay bị chìm va đập (MOR)	1.78	10	0.77	4.11	6.2	8.3
2	Tàu bay bị sét đánh (MOR)	1.55	11	0.85	3.19	4.71	6.24
3	Tàu bay lặn nhầm đường CHC hoặc đường lặn (MOR)	0.23	1	0.08	0.30	0.53	0.76
4	Tàu bay xông ra khỏi đường CHC hoặc đường lặn (MOR)	0.12	0	0.00	0.14	0.16	0.17
5	Đình chỉ cất cánh (MOR)	0.16	4	0.31	0.50	0.85	1.20
6	Các sự cố về hoạt động không lưu (MOR)	0.16	0	0.00	0.48	0.82	1.15
7	Cảnh báo va chạm RA của hệ thống cảnh báo va chạm - TCAS-RA (MOR)	0.16	1	0.08	0.32	0.56	0.80
8	Báo cáo MOR (sự cố, vụ việc) lĩnh vực kỹ thuật và bảo dưỡng tàu bay	2.92	51 (SAG2)	3.91 (SAG2)	3.86	4.79	5.73
9	Báo cáo bắt buộc theo Quy chế Báo cáo ATHK (MOR)	8.55	102	7.88	8.94	10.34	13.15
10	Vật ngoại lai gây hư hại vỏ tàu bay và động cơ	7.7	110	8.43	10.21	12.71	15.22
11	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay (MOR)	0	3	0.23	0.81	1.28	1.74
12	Mất an toàn trong vận chuyển hàng nguy hiểm trên 1,000 lô DG (MOR)	0	3	0.10	0.50	1.00	1.50
13	Sự cố mất an toàn trong chất xếp hành lý, hàng hóa, cân bằng trọng tâm trọng tải (MOR)	0	0	0.00	0.54	0.93	1.32
14	Dữ liệu đầu vào Hệ thống Phân tích dữ liệu bay (AGS/LOMS)	B787: 95%; A350: 95%; A321-QAR: 90%; A321-WQAR: 95%; A321NEO: 95%; ATR72: 95% Total: 94%		B787: 95%; A350: 93%; A321-QAR: 92%; A321-WQAR: 88%; A321NEO: 95%; A320NEO: 91% ATR: 98% Total: 93%			
15	Sự cố vụ việc liên quan đến yếu tố con người (MOR)	1.06	21	1.62	2.12	3.22	4.31
16	Số lượng báo cáo ATCL trên AQD	3780	4007 b/cáo				

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

SỰ CỐ/VỤ VIỆC - MOR 2024 - VNA

- 102 sự cố, vụ việc MOR, **↑ 43** (72.88%) so với cùng kỳ. Tỷ lệ 7.88/10,000 cb, đạt mục tiêu (8.55)
- Phân loại theo mức độ:
 - Không có tai nạn, sự cố A, B, C
 - 8 sự cố D
 - ✓ VN1207/HAN-VCA/19May: Bị nứt kính và móp chóp radar khi bay vào vùng thời tiết xấu;
 - ✓ VN1602/BMV-HAN/13Jul: Đình chỉ cất cánh;
 - ✓ VN270/SGN-HAN/29Aug: Tàu bay bị trôi 11m;
 - ✓ VN791/SGN-PER/2Sep: Cầu hành khách va chạm vào tàu bay;
 - ✓ 21Oct/ VN-A332 va chạm VN-A616 trong quá trình kéo đẩy tàu bay;
 - ✓ VN348/HAN-NGO/2Nov: divert KIX do hỏng dual IR;
 - ✓ VN1272/SGN-THD/8Dec: Xe thang va chạm tàu bay VN-A614;
 - ✓ VN1829/SGN-PQC/9Dec: ATB do hỏng hóc IR2 và IR3.
 - 94 vụ việc E
- Phân loại theo lĩnh vực/khối:
 - 35 vụ khai thác bay, tăng 19 vụ (118.75%)
 - 60 vụ kỹ thuật, tăng 21 vụ (53.85%)
 - 7 vụ KTMD, tăng 3 vụ (75%)



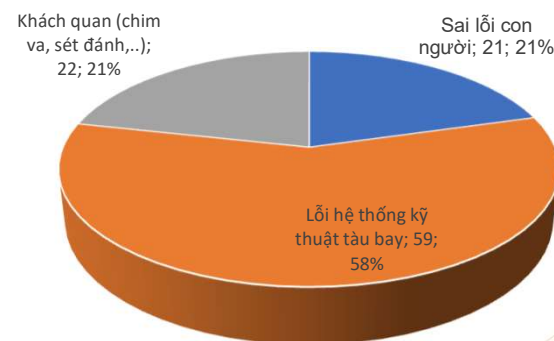
SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR 2024 - VNA

➤ Phân loại theo nguyên nhân

- **Lỗi con người:** 21 vụ, ↑ 8(61.54%) so với 2023. Tỷ lệ 1.62, không đạt MT (1.06), trong đó: SAG1 có 10 vụ, SAG3 có 7 vụ, SAG2 có 4 vụ.
- **Lỗi do tổ chức, hệ thống:** 59 vụ, trong đó SAG 1 có 02 vụ REJECT TAKEOFF do lỗi kỹ thuật, SAG2 có 57 vụ: 53 vụ do hỏng hóc tàu bay, 1 vụ hỏng hóc lặp lại (cùng 1 tàu bay và thiết bị) và 2 vụ có vết lõm do FOD;
- **Khách quan (chim va, sét đánh,...):** 22 vụ, trong đó:
 - + 10 vụ chim va: VII - weather radar mất tín hiệu; SGN - kiểm tra sau CB nứt kính; SGN/HAN – Lỗm Radome (03 vụ); DAD- vỡ LAMP OF RH LANDING LIGHT, Thay động cơ#2.
 - + 11 vụ sét đánh: phát hiện khi kiểm tra sau CB HAN-SGN (6 vụ), HAN-DAD, DAD-SGN, MEL-HAN, SFO-HAN,
 - + 01 vụ divert do thời tiết: HAN-PQC

Yếu tố	Số lượng	Tỷ lệ /10,000cb
Sai lỗi con người	21	1.62
Tổ chức, hệ thống	59	4.56
Khách quan (chim va, sét đánh,..)	22	1.7
Tổng	102	7.88



SỔ LIỆU AN TOÀN 2024

Khuyến cáo của Nhà chức trách Hàng không

- **Kiểm tra của Cục HKVN:** Cục HK kiểm tra công tác quản lý an toàn, QLSTĐ đối với VNA ngày 08/7/2024; MARI hàng quý: 27 điểm không phù hợp/khuyến nghị. 1 số điểm nổi trội:
 - Ký nhân nhượng tàu bay
 - Quy trình chuẩn bị mở đường bay mới chậm
 - Kiểm soát đối với chất kích thích, chất gây nghiện
- **Kiểm tra của Cục HK nước ngoài:** 26 lượt kiểm tra của Cục HKNN và các sự cố/vụ việc AT: ghi nhận 29 điểm KPH và 10 nhận xét (2023: 31 KPH và 8 nhận xét), trong đó FLT: 15, MNT: 23, CGO: 1
 - Huấn luyện UPRT (EASA)
 - Tuân thủ phương thức, huấn lệnh ATC (Úc, HKG)
 - Bố trí các TTB, vật tư trong bếp và cabin đúng quy định
 - Nhận diện, ghi chép các hỏng hóc kỹ thuật tàu bay (hỏng hóc lightning diverter strips ở radome, hệ thống đèn khẩn nguy tại ghế tàu B787,..)



SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

Vụ việc tiềm ẩn rủi ro an toàn

Monthly		2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Mục tiêu 2024
Level 3	Event	16	0	3	1	4	4	2	1	2	1	1	2	1	21	
	Rate /10000	1.34	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	2.02	0.83	1.96	1.19	1.17	2.24	1.36	1.80	2.35
Level 2	Event	2000	169	182	157	144	139	130	174	157	147	145	134	108	1787	
	Rate /10000	168	163	161	150	155	154	131	144	141	175	170	140	147	153	216
Level 1	Event	10315	734	942	816	824	711	664	932	834	671	631	740	624	9191	
	Rate /10000	865	707	828	779	852	789	670	772	800	795	741	829	849	789	1353
Analyzed Flights		119247	10348	11240	10477	9414	9011	9903	12075	10420	8435	8518	8923	7345	116467	

- Event level 3 tăng so với cùng kỳ 2023, tuy nhiên đạt mục tiêu. Tập trung chủ yếu là Firm landing
- Event level 2-3 giảm so với cùng kỳ

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1 TIẾP CẬN KHÔNG ỔN ĐỊNH



Monthly		2023	Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024
Level 3	Event	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	Rate /10,000	0.50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.14	0	0.09
Level 2	Event	96	14	6	10	13	7	8	5	6	7	4	4	6	90
	Rate /10,000	8.03	13.53	5.34	9.54	13.81	7.77	8.08	4.14	5.76	8.30	4.70	4.48	8.17	7.73
Level 1	Event	359	21	36	34	38	36	34	17	27	16	19	20	19	317
	Rate /10,000	30.04	20.29	32.03	32.45	40.37	28.85	34.33	14.08	25.91	18.97	22.31	22.41	25.87	27.22

- Các event tiếp cận không ổn định 2024 đều giảm so với cùng kỳ. 01 vụ level 3: Glideslope deviation during approach 500ft - 150ft chuyến bay KIX-SGN

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG BUỒNG LÁI

Total	Q4.2023	Q3.2024	Q4.2024
LOSA flights	102	147	152
Threat	133	262	325
Error	133	230	309
UAS	30	51	45

➤ Q4.2024 thực hiện 152 chặng bay đánh giá

➤ Most Frequent Errors:

- **Turbulence** (P.A, seatbelt, weather avoidance): 34/152.
- **Briefing** (new format, TEM, cockpit entry passcode): 28/152.
- **Cockpit preliminary prep/cockpit prep** (security, walkaround, techlog, system check): 16/152.
- **Unexpected Technical defect/ abnormality mishandling** (cockpit door, brake temp, tire pressure, GNSS interference, post-flight recording): 12/152.
- **Communication** (frequency cross-check, 121.5 monitoring, misunderstanding): 11/152.
- **Parking Brake** (pressure/ EICAS check, callout): 09/152.

% Mismanaged Threat, Error, UAS							Change Ratio	
Mismanagement	Q4.2023		Q3.2024		Q4.2024		Q4.2024/ Q3.2024	Q4.2024/ Q4.2023
Mismanaged Threat	45/ 133	34%	84/ 262	32%	106/325	33%	▲	▼
Mismanaged Error	26/ 133	37%	53/ 230	23%	57/309	18%	▼	▼
Mismanaged UAS	18/ 30	60%	30/ 51	59%	34/45	75%	▲	▲

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

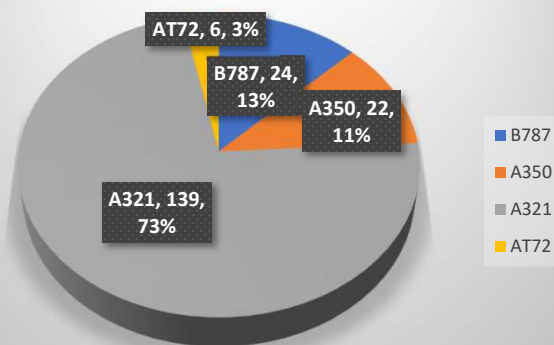
ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG TRONG KHOANG KHÁCH

LOẠI TÀU BAY	QIV.2024			QIII.2024		
	SỐ CB ĐG	TIÊU CHÍ KPH	TỈ LỆ/CB	SỐ CB ĐG	TIÊU CHÍ KPH	TỈ LỆ/CB
B787	24	22	0.92	32	56	1.75
A350	22	34	1.55	22	29	1.32
A321	139	130	0.94	133	138	1.04
ATR72	6	2	0.33	4	3	0.75
Tổng	191	188	0.98	191	226	1.18

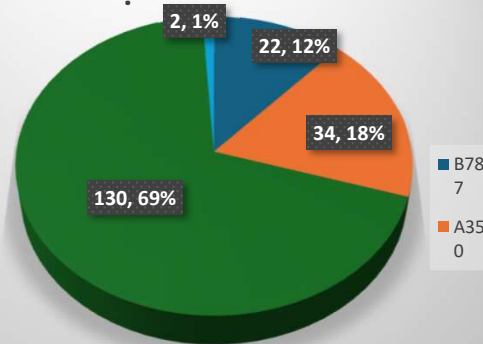
CÁC ĐIỂM LƯU Ý

- Kiểm tra an ninh
- Kiểm tra các phanh xe đẩy
- Thực hiện quy trình khi thời tiết nhiều động

SỐ CB ĐÁNH GIÁ



TIÊU CHÍ KHÔNG PHÙ HỢP THEO LOẠI TÀU BAY



SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

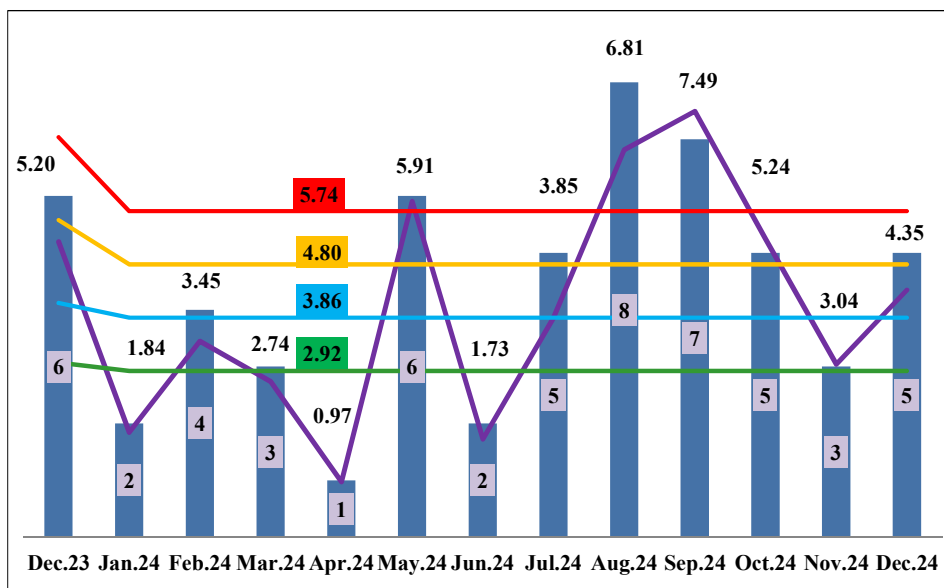
SAG 2 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn kỹ thuật

TT	Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024		Đánh giá
			Số vụ	Tỷ lệ	
1.	Sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo MOR M&E	2.92 vụ/10,000 cb	51 vụ	3.91	Không đạt mục tiêu. - Một số hồng hóc các đội tàu chưa có giải pháp khắc phục triệt để, một số tàu cao tuổi, còn lắp các thiết bị cao giờ, chưa được nâng cấp lên thể hệ cao nhất - Vẫn còn các vụ sai lỗi bảo dưỡng gây hồng hóc tàu bay - Cục mở rộng tiêu chí bắt buộc báo cáo
2.	Nhân nhượng tàu bay	15.19 NN/10,000 cb	423 NN	32.43	Không đạt mục tiêu. Chủ yếu do khó khăn trong cung ứng PTVT (93,6%), đặc biệt B787 (309/423NN, 73%)
3.	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	11.39 vụ/10,000 cb	104 vụ	7.97	Đạt mục tiêu
4.	Vụ việc cất lopp do vật ngoại lai	8.77 vụ/10,000 cb	74 vụ	5.67	Đạt mục tiêu
5.	Tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống phân tích dữ liệu bay (AGS)	B787: 95%, A350: 95%, A321-QAR: 90%, A321-WQAR: 95%, A321NEO: 95%, ATR: 95% Total: 94%		B787: 95%, A350: 93%, A321-QAR: 92%, A321-WQAR: 92%, A321NEO: 88%, A320NEO: 91%, ATR: 98% Total: 93%	Không đạt mục tiêu năm 2024 nhưng vẫn đạt mục tiêu 90% của CHK. - Đội A321 CEO/NEO: do hồng hóc của bản thân khối máy tính với các đặc điểm như sau: Cung ứng VT khó khăn, đặt hàng lâu. Chất lượng sửa chữa ở shop không tốt nhiều khối thay lên vẫn không khắc phục được phải đợi thay lần hai. Một số trường hợp dùng đĩa không phải của NSX gây báo đầy. - Đội B787: Từ tháng 8 2024 đội bay triển khai nâng cấp hệ thống ACMF gây mất dữ liệu chuyến bay, máy bay khi phân tích dẫn đến tỷ lệ giảm trong các tháng cuối năm.
6.	Tỷ lệ vụ việc thiết bị rơi khỏi tàu bay	2.42 vụ/10,000 cb	21 vụ	1.61	Đạt mục tiêu
7.	Tỷ lệ vụ việc FOD (không bao gồm lopp tàu bay bị cất)	7.70 vụ/10,000 cb	101 vụ	7.74	Không đạt mục tiêu. Chủ yếu do yếu tố tự nhiên (chim va: 64, sét đánh: 24)
8.	Sự cố tắt động cơ trên không	0.0 vụ/10,000 cb	0 vụ	0.00	Đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

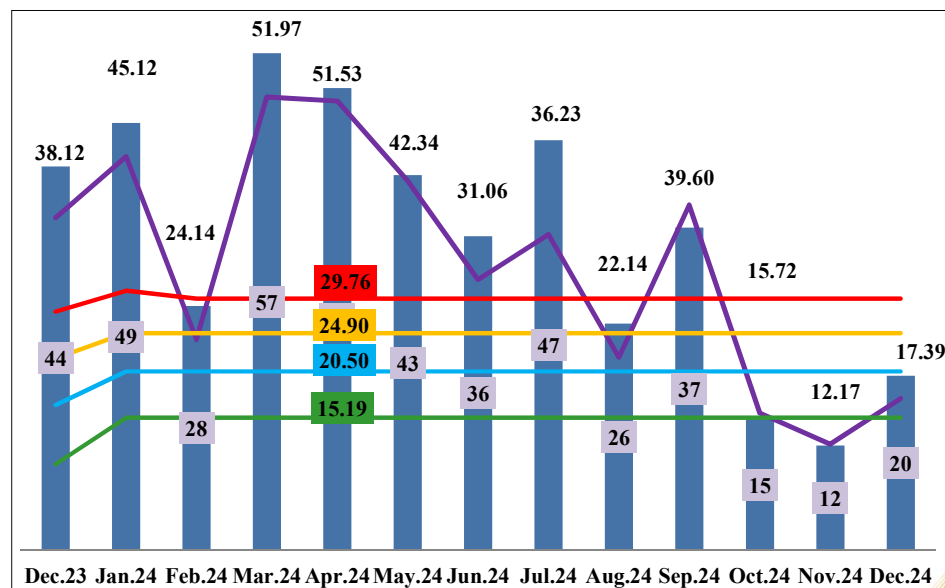
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



Năm 2024 có 51 báo cáo MOR do KT, tăng 13 so với cùng kỳ. KPI 3.91 vụ/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (2.92 vụ/10,000CB).

Chỉ số 2: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay

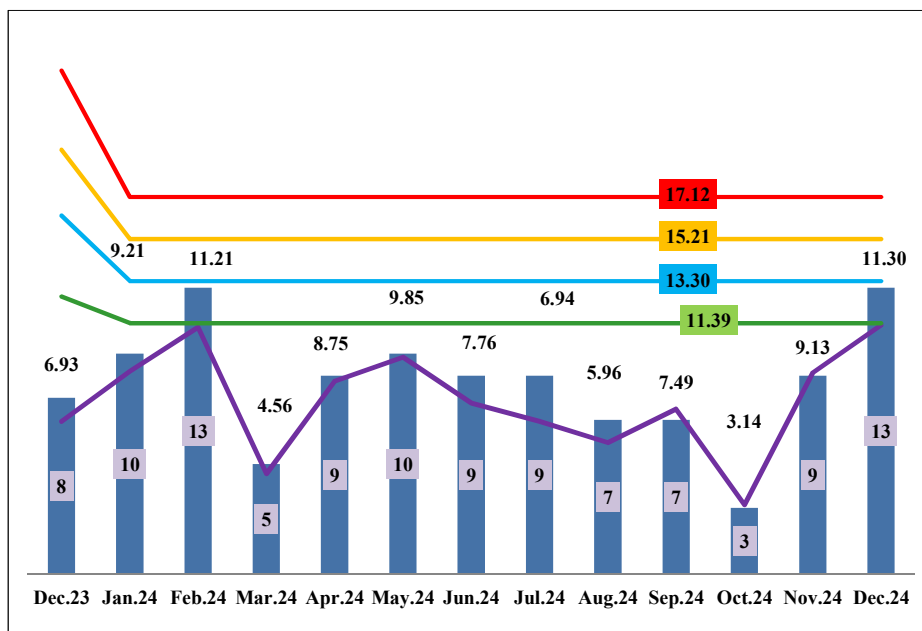


Năm 2024 đã cấp 423 nhân nhượng, tăng 154 so với cùng kỳ. KPI 32.43 vụ/10,000 CB. Không đạt mục tiêu (15.19 NN/10,000 CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

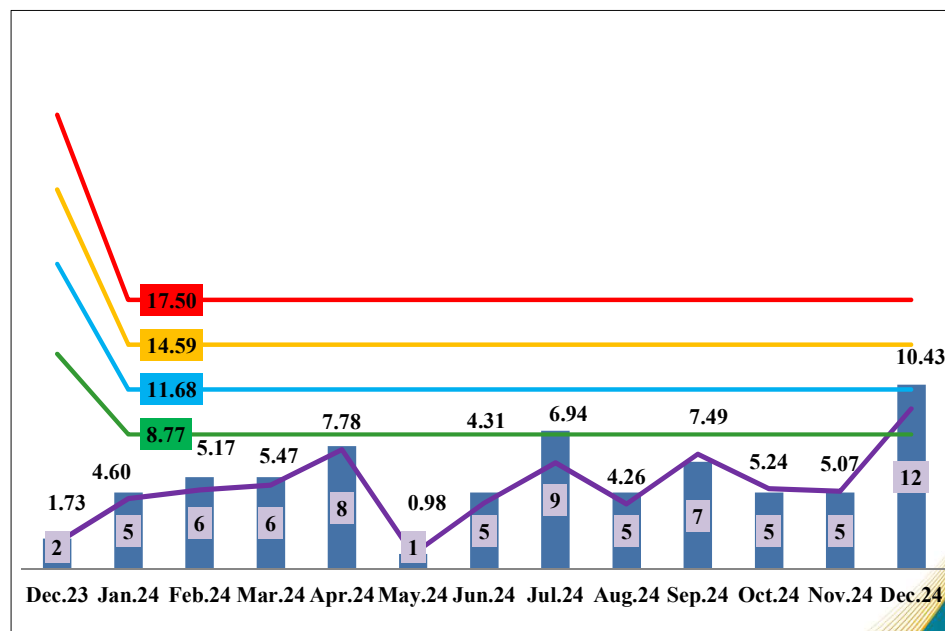
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



Năm 2024 đã xảy ra 104 vụ, giảm 44 so với cùng kỳ. KPI 7.97 vụ/10,000 CB. Đạt mục tiêu (11.39 vụ/10,000CB).

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



Năm 2024 đã xảy ra 74 vụ, giảm 40 so với cùng kỳ. KPI 5.67 vụ/10,000 CB. Đạt mục tiêu (8.77 vụ/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 5: Tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS

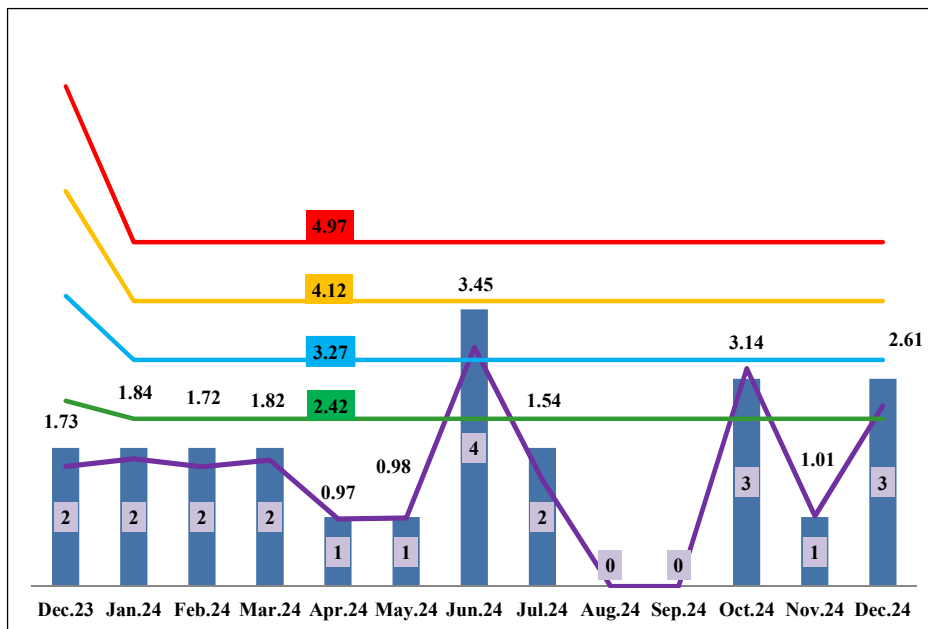
Đội bay		MT 2024	Giá trị thực hiện (%)												MT 2023	Đánh giá 2024
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec		
B787		95%	98	94	99	95	98	99	97	91	88	96	91	86	95%	Không đạt
A350		95%	96	96	93	95	92	86	96	92	96	95	93	96	95%	Đạt
A321	QAR	90%	95	97	97	91	96	93	87	91	94	88	82	82	85%	Không đạt
A321	WQAR	95%	96	98	96	91	90	89	92	88	87	89	90	93	95%	Không đạt
A321	NEO	95%	88	91	97	91	80	99	100	100	99	78	41	65	92%	Không đạt
A320	NEO							100	100	53	98	98	97	93		Đạt
ATR		95%	95	95	100	96	98	100	100	100	96	100	98	100	95%	Đạt
Total		94%	94	96	96	93	93	94	96	90	90	90	87	88	92%	Không 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 2024

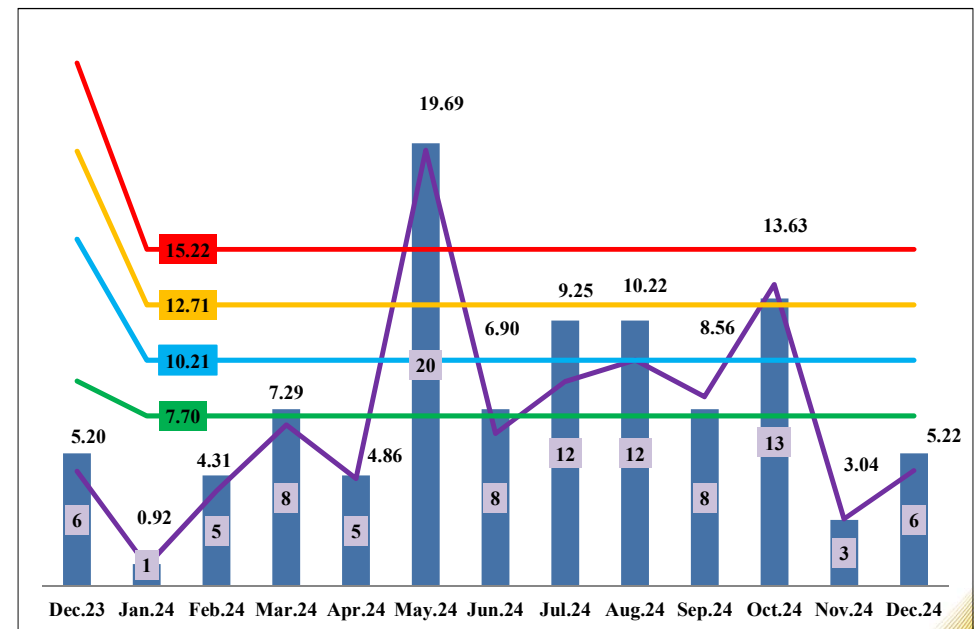
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



Năm 2024 đã xảy 21 vụ, giảm 11 vụ so với cùng kỳ. KPI **1.61** vụ/10,000CB. Đạt mục tiêu (2.42 vụ/10,000CB).

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

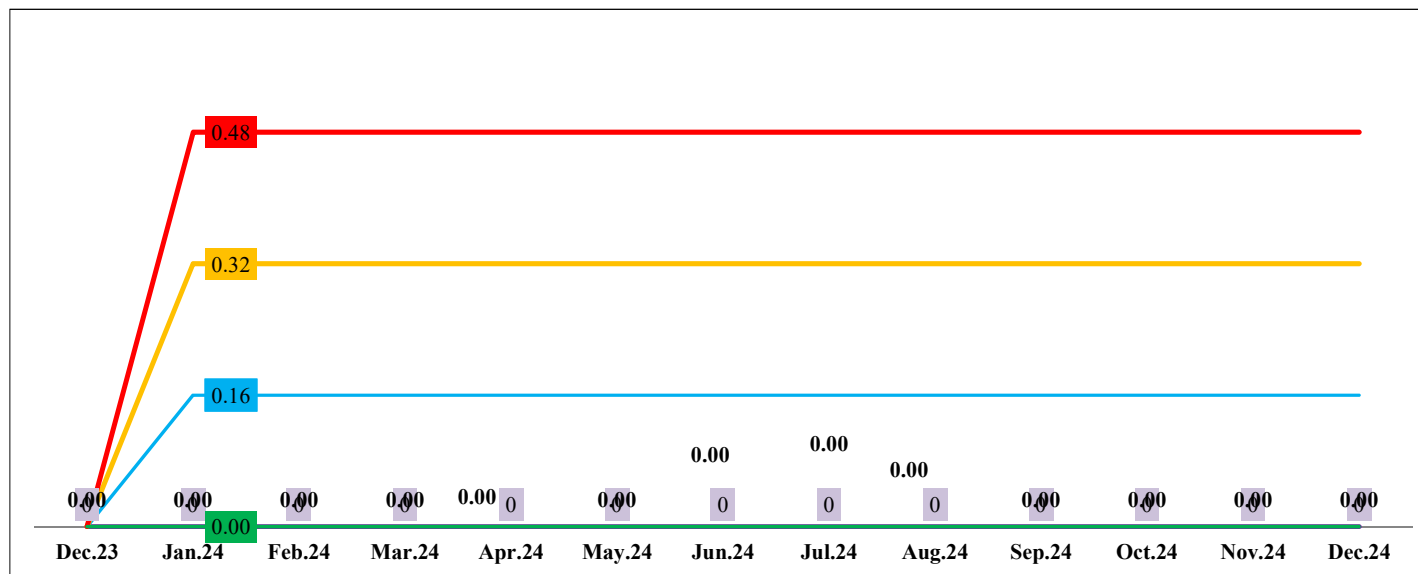


Năm 2024 đã xảy ra 101 vụ FOD, tăng 01 so với cùng kỳ. KPI **7.74** vụ/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (7.70 vụ/10,000CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 8: Chỉ số tắt động cơ trên không



Năm 2024 xảy ra 0 vụ. KPI 0.00 vụ/10,000CB. Đạt mục tiêu (0.0 vụ/10,000CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

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.
 - Về số liệu năm 2024: đã có 575 báo cáo tự nguyện (VAECO: 573; BKT: 2; QLVT, SQD, VASCO: 0)
 - KPI mục tiêu, khối đề xuất năm 2025 là: 53 báo cáo tự nguyện/ 01 tháng.
- 

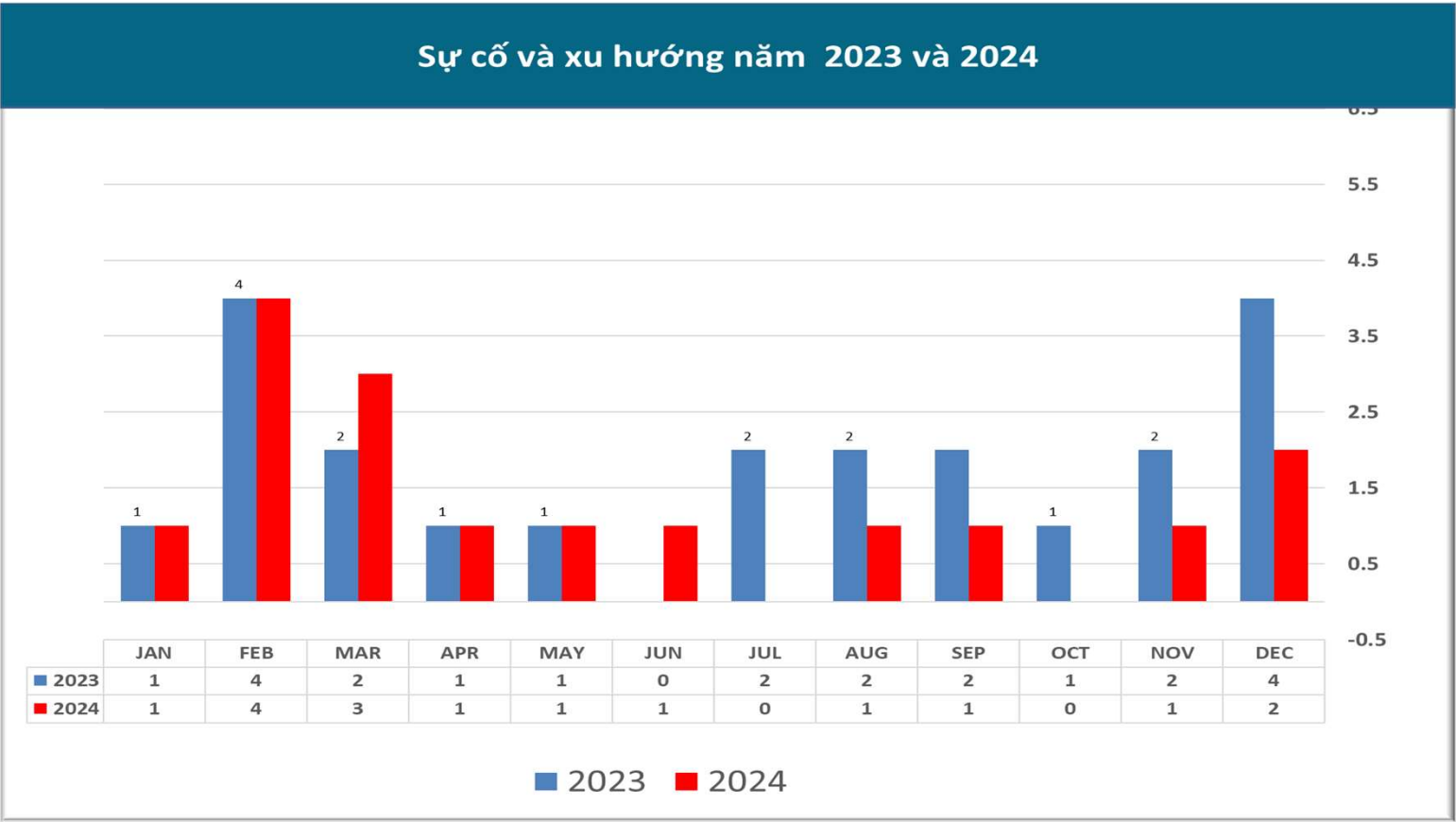
SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

SAG 3 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn lĩnh vực KTMD

CHỈ SỐ		Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024		Đánh giá
			Số vụ	Tỷ lệ	
1.1	MOR – Va chạm TTBMĐ với tàu bay (Chỉ số: 2)	0	3 vụ	0.23/ 10,000 CB	Không đạt mục tiêu
1.2	MOR – Hàng nguy hiểm (Chỉ số: 7.2)	0	3 vụ	0.10 vụ/1000 lô DG	Không đạt mục tiêu
1.3	MOR – Tra nạp nhiên liệu (Chỉ số: 8)	0	0	0	Đạt mục tiêu
1.4	MOR – Tài liệu tải, giám sát tải và chất xếp (Chỉ số 4.1, 4.2)	0	0	0	Đạt mục tiêu
1.5	MOR – Không tuân thủ quy trình (Chỉ số 9)	0	1 vụ	0.08/ 10,000 CB	Không đạt mục tiêu
2	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay	0	0	0	Đạt mục tiêu
4.1	Tài liệu quản lý tải	0.3	0	0	Đạt mục tiêu
4.2	Giám sát tải và chất xếp	2.1	0	0	Đạt mục tiêu
4.3	Quản lý hành khách, đảm bảo hành khách đi đúng chuyến bay như đã check-in	0.31	4 vụ	0.31/ 10,000 CB	Đạt mục tiêu
7.1	Chất xếp hàng hóa	0.25	1 vụ	0.08/ 10,000 CBHH	Đạt mục tiêu
7.2	Hàng hóa nguy hiểm	1.92	1 vụ	0.03/ 1000 lô DG	Đạt mục tiêu
8	Vụ việc liên quan đến tra nạp nhiên liệu	0.08	0	0	Đạt mục tiêu
9	Không tuân thủ những quy trình đã thiết lập tại sân đỗ tàu bay	0.3	3 vụ	0.23/ 10,000 CB	Đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3



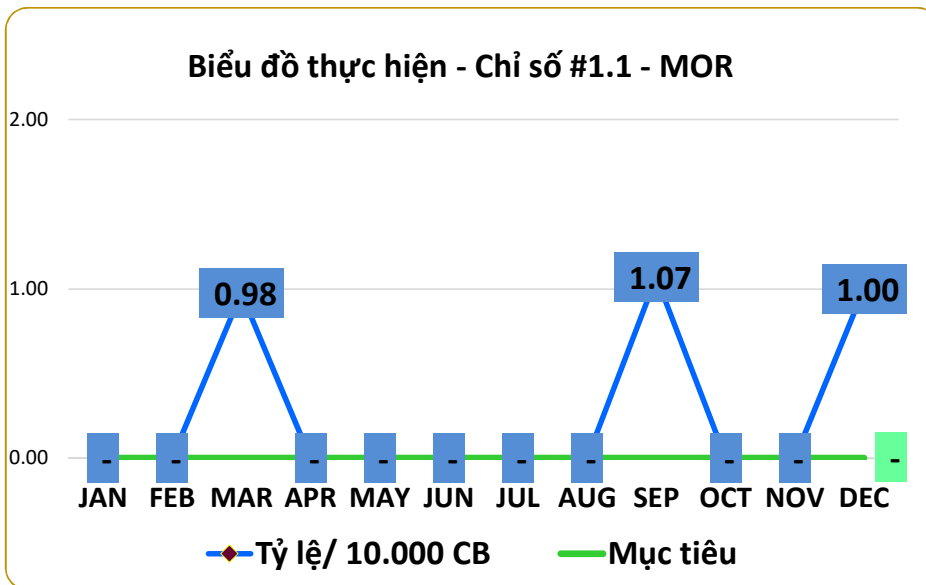
Năm 2024 tổng có 16 vụ, giảm 8 vụ so với năm 2023

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

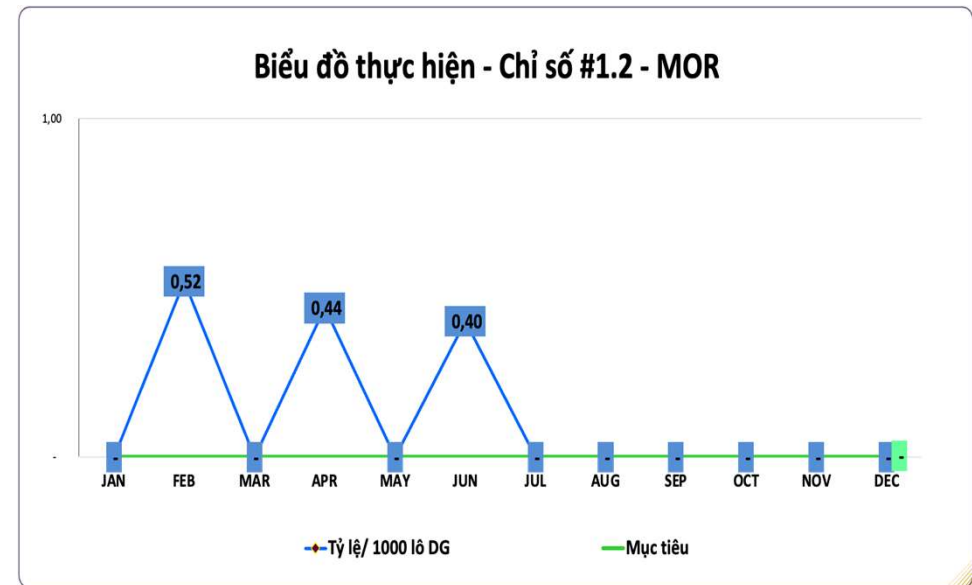
CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Chỉ số MOR 1.1: Va chạm TTb với tàu bay



- Cả năm 2024 xảy ra **03 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.23 vụ/10,000 chuyến bay**. Không đạt mục tiêu (0 vụ).

Chỉ số MOR 1.2: Hàng nguy hiểm

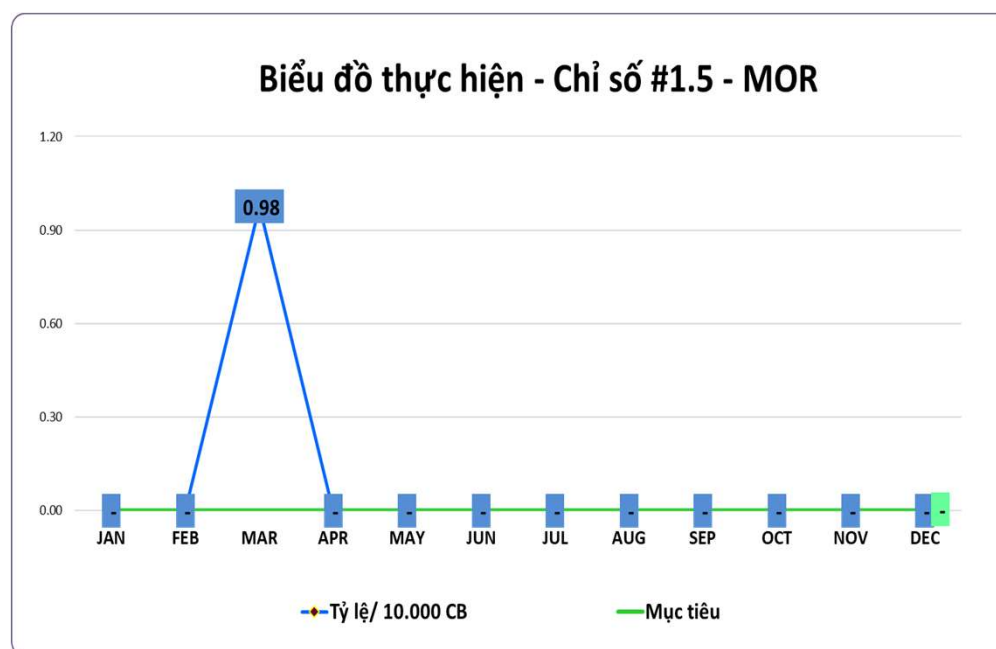


- Cả năm năm 2024 xảy ra **03 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.10 vụ/1,000 lô hàng nguy hiểm**. Không đạt mục tiêu (0 vụ).

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Chỉ số MOR 1.5: Không tuân thủ quy trình



- Năm 2024 xảy ra **01 vụ**.
- Giá trị thực hiện năm 2024 là **0.08 vụ/10,000 chuyến bay**. **Không đạt mục tiêu (0 vụ)**.

SỔ LIỆU AN TOÀN 2024

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 (03 vụ việc)

Nguyên nhân:

- Nhân viên chủ quan, vi phạm yêu cầu an toàn, không quan sát khi thực hiện điều khiển thiết bị sàn nâng.
- Không tuân thủ theo các quy trình vận hành tiêu chuẩn; thiếu sự tổ chức sắp xếp trong đào tạo của đối tác; thiết bị thiếu các biện pháp phòng ngừa bất thường lỗi kỹ thuật (ống lồng)
- Nhân viên vận hành xe thang mất tập trung, không tuân thủ quy trình khi vận hành trang thiết bị (không về số trung hoà “N” và cài phanh tay khi dừng xe)

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;
- Tổ SAG3 thực hiện bình giảng đánh giá chi tiết, ASOC đã triển khai thông tin sự vụ, khuyến cáo an toàn đến bộ phận khai thác/SM sân bay trong nước, nước ngoài tổ chức đánh giá định kỳ tại sân bay phụ trách đảm bảo an toàn trong khai thác mặt đất, phòng ngừa các trường hợp va chạm giữa phương tiện/trang thiết bị mặt đất với tàu bay trong quá trình khai thác.
- VNPER theo dõi việc thực hiện các biện pháp phòng ngừa của đối tác cung ứng (ống lồng, nhân viên vận hành ống lồng tại PER).
- ASOC tăng cường giám sát công tác tiếp cận phục vụ TTB tại sân đỗ và triển khai khuyến cáo an toàn tới các SM/Bộ phận khai thác trong và ngoài nước
- VIAGS tổ chức bình giảng, rút kinh nghiệm trong toàn công ty; Triển khai thực hiện các chương trình đánh giá, giám sát chuyên đề tuân thủ các thao tác vận hành trang thiết bị tiếp cận tàu bay., đồng thời Phân công nhân viên hướng dẫn chất xếp hoặc giám sát sân đỗ thực hiện kiểm tra chéo công đoạn trang thiết bị tiếp cận vào tàu bay. Tại chi nhánh TSN, triển khai giải pháp tăng cường nhân viên vận hành phải đặt chèn bánh trước xe thang, có nhân viên cảnh giới vào vị trí phục vụ trước khi thực hiện các thao tác nâng sàn thang.

SỔ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số MOR 1.2 – Phục vụ hàng nguy hiểm (03 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.

SỐ LIỆU AN TOÀN 2024

QUẢN LÝ AN TOÀN KTMĐ 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.

SỔ LIỆU AN TOÀN 2024

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).