

HỌP ỦY BAN AN TOÀN & CÔNG TÁC AN NINH- VNA GROUP

Phiên họp số 01/2025

Hà Nội, ngày 19 tháng 3 năm 2025

CHƯƠNG TRÌNH HỌP UBAT VNA GROUP VÀ CÔNG TÁC ANHK PHIÊN SỐ 01/2025

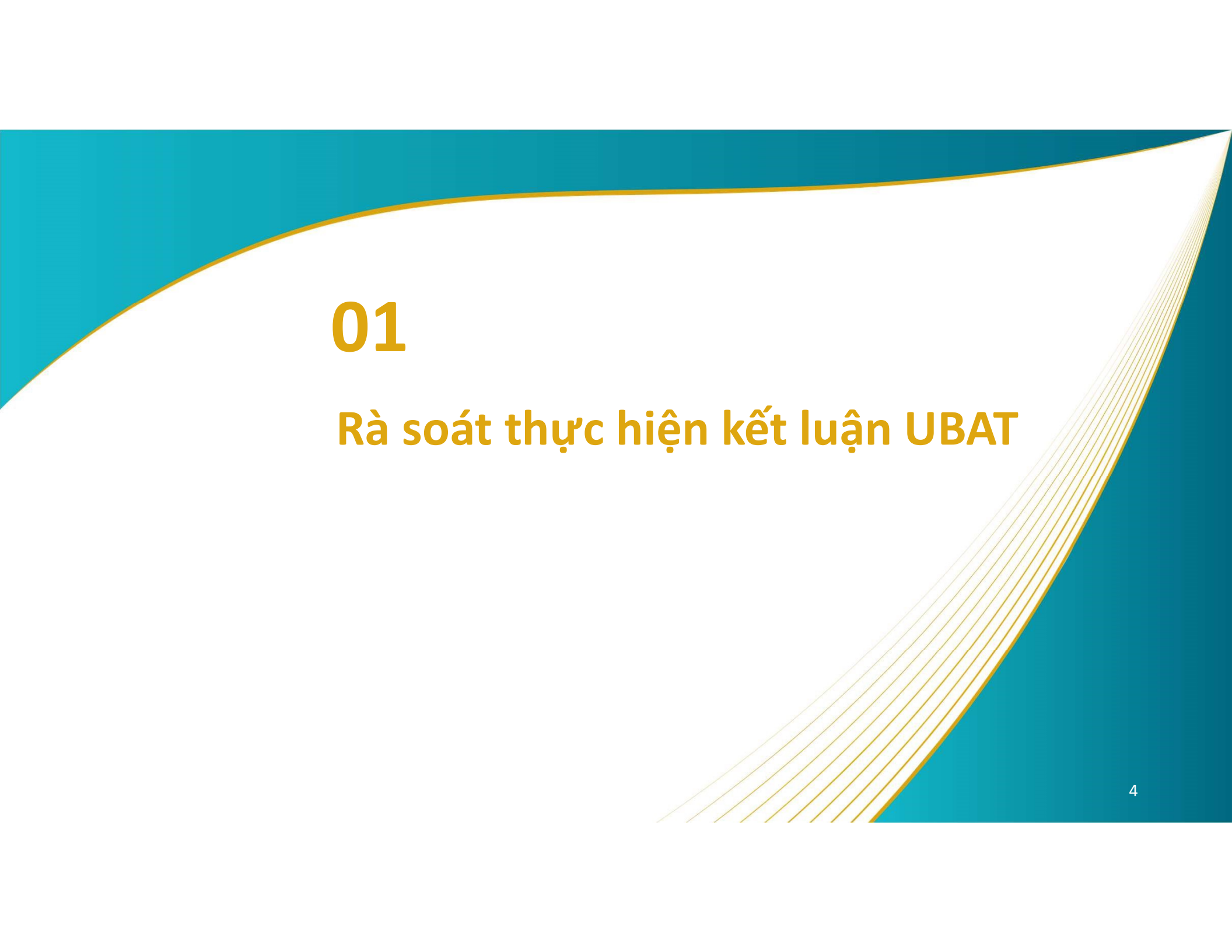
STT	Thời gian	Nội dung	Thực hiện
1	14.00-14.05 (5')	Phát biểu của TGD	Chủ tịch UBAT/TGD - Lê Hồng Hà
2	14.05-14.20 (15')	Báo cáo về công tác ATCL 2024, kế hoạch và định hướng 2025	Ban ATCL
3	14.20-14.30 (10')	Báo cáo về công tác ANHK 2024, kế hoạch và định hướng 2025	Ban ANHK
4	14.30-14.40 (10')	Thực trạng và các giải pháp giảm thiểu các vụ việc tiềm ẩn rủi ro an toàn (event level 3), quản lý rủi ro mặt mỗi của tổ bay	SAG1
5	14.40-14.50 (10')	Thực trạng và các giải pháp giảm thiểu sự cố, vụ việc bắt buộc báo cáo (MOR) lĩnh vực kỹ thuật và bảo dưỡng; nhân nhượng tàu bay	SAG2
6	14.50-15.00 (10')	Thực trạng và các giải pháp giảm thiểu sự cố, vụ việc có yếu tố con người, tính tuân thủ trong hoạt động khai thác mặt đất và hàng hóa	SAG3
7	15.00-15.45 (45')	- Ý kiến của các PTGD và thành viên UBAT - Trao đổi, thảo luận	Các PTGD, các thành viên UBAT
8	15.45-15.55 (10')	Kết luận phiên họp	Chủ tịch UBAT/TGD - Lê Hồng Hà



01
RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT

02
CÔNG TÁC AN TOÀN 2024

03
KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG 2025



01

Rà soát thực hiện kết luận UBAT

I. RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT PHIÊN 04/2024



Certificate of Registration

IATA is proud to recognize that

Vietnam Airlines

has been successfully registered as an IOSA Operator under the IATA Operational Safety Audit program (IOSA). In accordance with the provisions of the IOSA Program Manual.

Valid until: 28 Oct 2026

Nick Carven

Nick Carven
Senior Vice President,
Operations, Safety and Security

Please note: this is a ceremonial certificate only and is not proof of IOSA Registration. Official IOSA Registration is only shown on the IOSA Registry (www.iata.org/registry) and IOSA is the official custodian of all IOSA Audit Reports.

SAR F16 25-JUL-2023 M-2451

GIẤY CHỨNG NHẬN NGƯỜI KHAI THÁC TÀU BAY AIR OPERATOR CERTIFICATE		
Quốc gia người khai thác/State of Operator: CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM / SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM		
Cơ quan cấp / Issuing Authority: CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM / CIVIL AVIATION AUTHORITY OF VIETNAM		
Số AOC/AOC number: 1997-01/CAAV	Tên người khai thác/Operator Name TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM-CTCP VIETNAM AIRLINES JSC	Các địa chỉ liên lạc của người khai thác/Operational points of contact:
Ngày hết hạn/Expiry date: 30 November 2025	Tên giao dịch thương mại/Trading Name: TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM-CTCP VIETNAM AIRLINES JSC (VIETNAM AIRLINES)	Thông tin chi tiết để liên hệ với các cá nhân chịu trách nhiệm về khai thác tàu bay được liệt kê tại Chương 2 của Tài liệu hướng dẫn khai thác Phần A/ Contact details, at which operational management can be contacted without undue delay are listed in the Chapter 2 of Flight Operations Manual.
Địa chỉ người khai thác/Operator's address: 200, Nguyễn Sơn St., Long Biên Dist., Hà Nội, Vietnam		
Tel: 0084-024-38272289 Fax: 0084-024-38272375 Email: vamtu.corp@vietnamairlines.com		
Giấy chứng nhận này xác nhận Tổng Công ty Hàng không Việt Nam - CTCP được thực hiện khai thác vận tải thương mại theo các điều kiện nêu trong năng định khai thác đính kèm, phù hợp với các qui định của Hàng không Việt Nam và tài liệu hướng dẫn khai thác bay/This certificate certifies that VIETNAM AIRLINES JSC is authorized to perform commercial air transport operations as defined in the attached Operation Specifications, in accordance with the Operation Manual and the provisions of the Vietnam Aviation Regulations (VARs).		
Ngày cấp lần đầu/Date of first issue: 25 January 1997	KT. CỤC TRƯỞNG PHÓ CỤC TRƯỞNG For Director General Deputy Director General	
Ngày gia hạn/Date of renewal: 28 November 2024	 Hà Minh Tấn	

Gia hạn chứng chỉ An toàn – Chất lượng

- VNA hoàn thành khắc phục 24 finding. Chứng chỉ IOSA đã được gia hạn, hiệu lực đến tháng 10/2026
- Tổ chức lớp huấn luyện Risk-based IOSA cho 22 CBCV các CQĐV tháng 11/2024.
- Gia hạn AOC đúng hạn, khắc phục 21 finding và 6 observation

I. RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT PHIÊN 04/2024

- Triển khai quản lý RR và QLSTĐ trên hệ thống AQD. Các CQĐV đã nhập dữ liệu về rủi ro được nhận diện lên AQD (**110 Risk**). Hợp QLRR ATAN hàng tháng.
- Một số rủi ro ở mức cam/vàng yêu cầu các biện pháp giảm thiểu:
 - Hư hại động cơ do chim va
 - Va chạm TTBMĐ với tàu bay
 - Tiếp cận không ổn định Đội ATR72
 - Việc sắp xếp bố trí vật tư vật phẩm, container đúng quy định

LĨNH VỰC KHAI THÁC BAY 46 Risks OCC 12 Risks Đoàn bay 18 Risks Đoàn tiếp viên 14 Risks FTC 02 Risks	LĨNH VỰC KỸ THUẬT 23 Risks Ban Kỹ thuật 14 Risks VAECO 09 Risks	LĨNH VỰC KHAI THÁC MẶT ĐẤT 40 Risks Ban DVHK 09 Risks Ban TTHH 03 Risks ASOC 11 Risks VIAGS 14 Risks SKYPEC 03 Risks	Ban ATCL 01 Risks Ban ANHK 19 Risks VASCO 10 Risks	Search Results (23) <table><tr><th>Risk ID</th><th>Title</th><th>Department</th><th>State</th><th>Current</th></tr><tr><td>R77-25</td><td>Bị nhận diện nhầm và bắn hạ khi bay qua không phận Iraq</td><td>Aviation Security Department</td><td>Potential</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R69-25</td><td>Tổ bay, hành khách bị bắt giữ làm con tin, tàu bay bị chiếm giữ bất hợp pháp tại Afghanistan</td><td>Aviation Security Department</td><td>Potential</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R73-25</td><td>Tàu bay bị ép hạ hoặc bắn hạ khi bay qua không phận Iran</td><td>Aviation Security Department</td><td>Potential</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R76-25</td><td>Khai thác đường bay, sân bay trong không phận Iraq</td><td>Aviation Security Department</td><td>Potential</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R25-24</td><td>Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách được cất đúng quy định</td><td>Cabin Crew Division</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R23-24</td><td>Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình</td><td>Cabin Crew Division</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R26-24</td><td>TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay</td><td>Cabin Crew Division</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R56-25</td><td>Rủi ro xe tra nạp xảy ra va chạm, cắt đầu, cắt đuôi gây thiệt hại tàu bay khi di chuyển tại sân đỗ</td><td>SKYPEC</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R53-25</td><td>Nguy cơ xảy ra cháy nổ do nhân viên vi phạm QT/QĐ tra nạp khi vẫn còn hành khách trên tàu bay</td><td>SKYPEC</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr><tr><td>R20-25</td><td>Hư hại động cơ do chim va</td><td>Technical Department</td><td>Current</td><td>★ High</td></tr></table>	Risk ID	Title	Department	State	Current	R77-25	Bị nhận diện nhầm và bắn hạ khi bay qua không phận Iraq	Aviation Security Department	Potential	★ High	R69-25	Tổ bay, hành khách bị bắt giữ làm con tin, tàu bay bị chiếm giữ bất hợp pháp tại Afghanistan	Aviation Security Department	Potential	★ High	R73-25	Tàu bay bị ép hạ hoặc bắn hạ khi bay qua không phận Iran	Aviation Security Department	Potential	★ High	R76-25	Khai thác đường bay, sân bay trong không phận Iraq	Aviation Security Department	Potential	★ High	R25-24	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách được cất đúng quy định	Cabin Crew Division	Current	★ High	R23-24	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	Cabin Crew Division	Current	★ High	R26-24	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay	Cabin Crew Division	Current	★ High	R56-25	Rủi ro xe tra nạp xảy ra va chạm, cắt đầu, cắt đuôi gây thiệt hại tàu bay khi di chuyển tại sân đỗ	SKYPEC	Current	★ High	R53-25	Nguy cơ xảy ra cháy nổ do nhân viên vi phạm QT/QĐ tra nạp khi vẫn còn hành khách trên tàu bay	SKYPEC	Current	★ High	R20-25	Hư hại động cơ do chim va	Technical Department	Current	★ High
Risk ID	Title	Department	State	Current																																																							
R77-25	Bị nhận diện nhầm và bắn hạ khi bay qua không phận Iraq	Aviation Security Department	Potential	★ High																																																							
R69-25	Tổ bay, hành khách bị bắt giữ làm con tin, tàu bay bị chiếm giữ bất hợp pháp tại Afghanistan	Aviation Security Department	Potential	★ High																																																							
R73-25	Tàu bay bị ép hạ hoặc bắn hạ khi bay qua không phận Iran	Aviation Security Department	Potential	★ High																																																							
R76-25	Khai thác đường bay, sân bay trong không phận Iraq	Aviation Security Department	Potential	★ High																																																							
R25-24	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách được cất đúng quy định	Cabin Crew Division	Current	★ High																																																							
R23-24	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	Cabin Crew Division	Current	★ High																																																							
R26-24	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay	Cabin Crew Division	Current	★ High																																																							
R56-25	Rủi ro xe tra nạp xảy ra va chạm, cắt đầu, cắt đuôi gây thiệt hại tàu bay khi di chuyển tại sân đỗ	SKYPEC	Current	★ High																																																							
R53-25	Nguy cơ xảy ra cháy nổ do nhân viên vi phạm QT/QĐ tra nạp khi vẫn còn hành khách trên tàu bay	SKYPEC	Current	★ High																																																							
R20-25	Hư hại động cơ do chim va	Technical Department	Current	★ High																																																							

I. RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT PHIÊN 04/2024

- Cấu trúc lại hệ thống tài liệu của TCT, sửa đổi, chỉnh sửa TL chính sách (QMM, SMSM)
- Bổ sung, cập nhật nội dung: kiểm soát nồng độ cồn, chất kích thích; QLRR vận chuyển vật phẩm trong khoang hàng, Risk-based audit
- Rà soát chỉnh sửa SMSM:
 - Phân cấp giảng bình (Cấp TCT: PTGD AT chủ trì đối với sự cố C; TB ATCL chủ trì đối với sự cố D; Cấp CQĐV: LĐ CQĐV đối với vụ việc E và sự kiện AT khác)

I. RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT PHIÊN 04/2024

Chương trình QLRR thực hiện 2024

- Triển khai HSE Gamification; Đánh giá HSE SMS tại các ĐV: DB, ĐTV, VAECO, VIAGS
- Tổ chức 7 lớp huấn luyện như: QLSTĐ và lãnh đạo an toàn, Cân đối giữa chính sách an toàn và dịch vụ; Ứng dụng AI thúc đẩy truyền thông AT, VH báo cáo
- Hội thảo VH báo cáo; Hội thảo BUV-VNA về khủng hoảng truyền thông và an toàn
- Trao đổi, học hỏi về ứng dụng AI trong QLAT tại Singapore Airlines và sân bay Singapore (SATS)
- Chuyển đổi số an toàn: podcast, video cast, xây dựng công cụ tự động thu thập – xử lý dữ liệu AGS



I. RÀ SOÁT THỰC HIỆN KẾT LUẬN UBAT PHIÊN 04/2024

Phối hợp ATHK giữa VNA-ACV-VATM

- Thiết lập kênh thông tin giữa Ban tham mưu AT của 3 TCT và duy trì họp định kỳ hàng quý.
- Các nội dung đã đạt được:
 - Công tác điều hành, sắp xếp, bố trí vị trí đỗ tàu bay
 - Kiểm soát FOD, vụ việc liên quan lớp tàu bay
 - Hệ thống radar thời tiết và cảnh báo gió đứt tại HAN
 - Các huấn lệnh đã rõ ràng, có kết nối giữa các vùng khai thác
 - Bổ sung sân bay VCA dự bị ban đêm
 - Thiết kế phương thức bay dùng độ cao ft thay cho m: định hướng triển khai cho các sân bay
 - D-ATIS tại các sân bay HAN, DAD, CXR, SGN
- Tiếp tục triển khai, thực hiện các nội dung đã được kết luận tại Hội nghị tổng kết tháng 11/2024.





02

Tình hình ATCL 2024

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

TÌNH HÌNH AN TOÀN – TOÀN NGÀNH (Số liệu Cục HKVN)

Toàn ngành: 306 báo cáo AT bắt buộc MOR (A-B-C-D-E)

- 01 sự cố mức B, 04 sự cố mức C và 83 sự cố mức D
 - ✓ 23 sự cố do con người
 - ✓ 54 sự cố do hỏng hóc kỹ thuật tàu bay
 - ✓ 05 sự cố do chim va đập tàu bay
 - ✓ 06 sự cố do nguyên nhân khác.
- 218 vụ việc mức E

VNA Group: 123 báo cáo MOR

- 08 sự cố mức D (VNA), chiếm 9% sự cố (B-C-D) toàn ngành
- 115 vụ việc mức E (VNA: 94, VASCO: 19, PA: 02)



II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

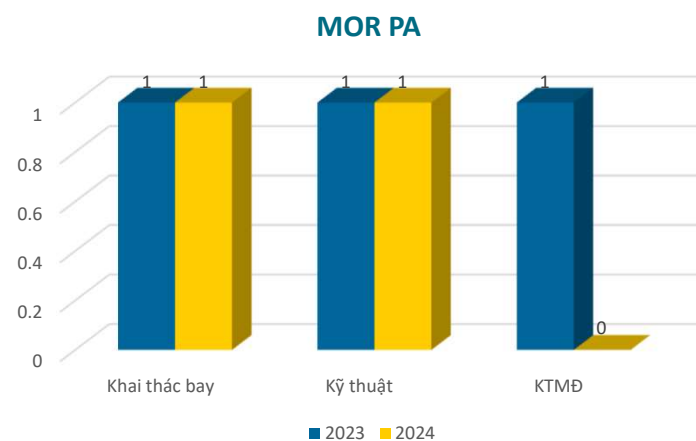
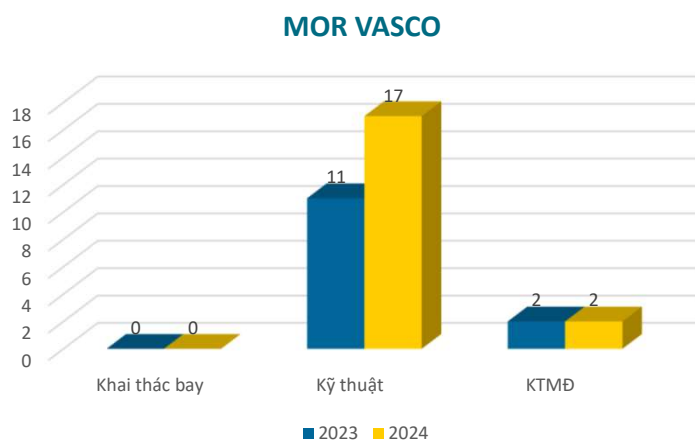
SỰ CỐ/VỤ VIỆC - MOR 2024 - VNA

➤ 102 sự cố, vụ việc (8D, 94E), ↑ 43 (72.88%) so với 2023. Tỷ lệ 7.88/ 10,000 cb, đạt mục tiêu (8.55)

	2023	2024	(+-%)
Khai thác bay	16	35 <i>(10 chim va, 11 sét đánh)</i>	118.8
Kỹ thuật	39	60 <i>(16 GTB)</i>	53.9
Khai thác mặt đất	4	7	75
Lỗi con người	13	21	61.5

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

SỰ CỐ/VỤ VIỆC - MOR 2024 - VASCO và PA



- VASCO có 19 vụ việc E (17 kỹ thuật, 2 KTMD)
- PA có 2 vụ việc E (1 khai thác bay, 1 kỹ thuật)

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

Bộ chỉ số SSP – Thực hiện 2024

	Chỉ số	VNA			PA			VASCO		
		2024	Giá trị chấp nhận được	Mục tiêu	2024	Giá trị chấp nhận được	Mục tiêu	2024	Giá trị chấp nhận được	Mục tiêu
1	Tai nạn mức A /10,000 chuyến bay	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0
2	Sự cố mức B/10,000 chuyến bay	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0
3	Các sự cố mức C/10,000 chuyến bay	0.00	0.3	0.19	0.00	1.00	0.50	0	0	0
4	Sự cố mức D/10,000 chuyến bay	0.62 (8 vụ)	0.71	0.26	0.00	2.36	1.89	0	0	0
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	7.26	8.69	8.1	4.16	11.19	8.95	26.68	32.38	30.67
6	Sự cố tắt động cơ trên không/10,000 chuyến bay	0.00	0.16	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0
7	Sự cố tàu bay va chạm với phương tiện mặt đất/10,000 lần khởi hành	0.23 (3 vụ)	0.077	0.07	0.00	0.00	0.00	2.81 (2 vụ)	0	0
8	Nhân viên bị thương khi làm nhiệm vụ/100 nhân viên/năm	0.00	0.11	0.1	0.00	0.00	0.00	0	0	0
9	Vi phạm an ninh hàng không /10,000 lần chuyến	7.03 (91 vụ)	7.51	5.25	4.16 (2 vụ)	6.25	5.00	1.40 (1 vụ)	2.49	2.36
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến	7.81	12.12	8.42	0.00	2.30	1.84	0	0	0
11	Chỉ số các điểm không phù hợp	1.29	N/A	1.51	0.50	5.13	4.02	2.00	2.54	2.40

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

Vụ việc tiềm ẩn rủi ro trong buồng lái – Phân tích dữ liệu bay AGS

	VNA		PA		VASCO	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Event level 3	16	21	22	6	0	0
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	1.34	1.8	18.36	13.23	0.0	0.0
Event level 2	2000	1787	702	113	613	953
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	168	153	361.26	247.64	1666	1524
Event level 1	10315	9191	6223	1227	2650	3624
Tỷ lệ/10,000 chuyến bay	865	789	3202.45	2689.02	7201	5797



➤ Các vụ việc level 3 của VNA tập trung: Firm landing

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

SAG1 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn khai thác bay

TT	Chỉ số	Mục tiêu	Thực hiện 2024		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS)								
			Số vụ	Tỉ lệ		Cảnh báo mức thấp	Cảnh báo mức TB	Cảnh báo mức cao						
1	Tỉ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb	≤ 5.20	31	2.4	Đạt	-	-	-						
2	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.35	21	1.80	Đạt	1.89	2.47	3.05						
3	B787	≤ 2.26	2	1.32	Đạt	5.86	9.61	13.35						
4	A350	≤ 1.80	2	2.03	Không đạt	3.69	6.48	9.26						
5	A321	≤ 2.08	16	1.83	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	1787	153	TT	Chỉ số	Mục tiêu	Thực hiện 2024	Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2024				
8	B787	≤ 9.44	6	3.96						Số vụ	Tỉ lệ	Cảnh báo mức thấp	Cảnh báo mức TB	Cảnh báo mức cao
9	A350	≤ 10.55	7	7.12										
10	A321	≤ 192.15	1602	183										
11	ATR72	≤ 467.50	154	406										
12	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1353	9191	789		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
13	B787	≤ 741.75	938	619										
14	A350	≤ 662.73	289	290										
15	A321	≤ 881.48	7390	844										
16	ATR72	≤ 1943.93	474	1250										
	Hoạt động trong khoang khách					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	Đạt	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error / quý
17	Tỉ lệ bình quân tiêu chí không phù hợp /1 cb	≤ 1.10	-	1.09										
18	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	< 0.09	1	0.08										
19	Tỉ lệ HK mở cửa MB sai quy định do lỗi của TV/ 10,000 cb	0	-	0										
					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	

1/22 chỉ số không đạt mục tiêu: Tỷ lệ vụ việc mức 3 Đội bay A350

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

SAG 1 - VẤN ĐỀ CẦN LƯU Ý

- Quản lý, giám sát vụ việc Hard/Firm Landing, đặc biệt với các chuyến bay có lái phụ ít kinh nghiệm hoặc đang trong giai đoạn bay tích lũy kinh nghiệm
- Yêu cầu các tổ lái nghiên cứu kỹ điều kiện thời tiết trước khi làm tiếp cận. Tập trung giám sát lẫn nhau (cross-check, call-out), quản lý tốt chuyến bay trong giai đoạn tiếp cận để giảm thiểu Go-Around
- Tiếp viên giám sát việc mang sạc pin lithium của khách & hành động khi có vụ việc xảy ra
- Một số rủi ro cần giảm thiểu: Tiếp cận không ổn định ATR72, TV không kiểm tra phanh xe đẩy trước chuyến bay, Thiếu cập nhật thời tiết sân bay đến

Risk ID	Title	Department	Current	Target
R13-24	Các chuyến bay tiếp cận không ổn định dưới 1000ft (B787/A350/ A321/ATR72)	Flight Crew Divis		
R57-25	Rà soát khôi phục đường bay thẳng Hà Nội –Moscow (HAN-SVO)	Flight Crew Divis	R89-25	R89-25
R93-25	Rà soát khôi phục đường bay thẳng HAN-SVO (tiếp theo)	Flight Crew Divis	R87-25	R87-25
Risk ID	Title	Department	Current	Target
R23-25	TV không phát hiện được tình trạng sức khỏe bất thường của hành khách chuyến bay để...	Cabin Crew Divi	R58-25	R58-25
R26-24	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay	Cabin Crew Divi	R71-24	R71-24
R25-24	Tiếp viên không đảm bảo hành lý xách tay của khách được cất đúng quy định	Cabin Crew Divi	R70-24	R70-24
R23-24	Tiếp viên kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy trình	Cabin Crew Divi	R49-24	R49-24
			R48-24	R48-24

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

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

TT	Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024		Đánh giá
			Số lượng	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)	A350: 95%, A321-WQAR: 95%, A321NEO: 95%, B787: 95%, A321-QAR: 90%, ATR: 95% Total: 94%		A350: 93%, A321-WQAR: 92%, A321NEO: 88%, B787: 95%, A321-QAR: 92%, 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

➤ 4/8 chỉ số không đạt mục tiêu: MOR kỹ thuật và bảo dưỡng, nhân nhượng tàu bay, vụ việc FOD, tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS.

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

SAG 2 - VẤN ĐỀ CẦN LƯU Ý

- Kiểm soát nhân nhượng tàu bay
- Sự cố, vụ việc MOR kỹ thuật và bảo dưỡng
- Kiểm soát vấn đề sai lỗi bảo dưỡng, việc tuân thủ quy trình bảo dưỡng
- Tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS
- Một số rủi ro cần giảm thiểu: Hư hại động cơ do chim va, Thiết bị Skin Air Valve, Fuel Metering Unit hỏng sớm do chất lượng sửa chữa của shop kém

Risk ID	Title	Department	Current	Target
R1-20	Potential risk while performing maintenance outside the hangar (Outdoor maintenance)	VAECO	★ High	● Tolerable
R4-21	Performing maintenance on aircraft that are performing storage	VAECO	● Tolerable	● Tolerable
R5-21	Towing/Pushback aircraft in/out of narrow areas on temporary parking lots of VAECO aprons	VAECO	● Tolerable	● Tolerable
R1-22	QA-2201 R1 Control and use ground equipment rented from external	VAECO	● Tolerable	● Tolerable
R2-23	Lack of human resources due to Vietnam Aviation Regulations (VARs) changing	VAECO	★ High	● Tolerable
R3-23	Danger of jacking aircraft in Hangar when the minimum safe distance is not guaranteed (I...	VAECO	● Tolerable	● Tolerable
R3-24	An aircraft to aircraft collision during positioning in maintenance area	VAECO	● Tolerable	● Tolerable
R82-25	Mất khả phi chuyển bay do NVKT không thành thạo quy trình	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R26-25	Mất an toàn cho NVKT khi thực hiện công tác đảm bảo kỹ thuật tại sân bay SVO	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R24-25	Không đảm bảo khai thác và khả năng AOG vì lý do không đáp ứng yêu cầu bảo dưỡng	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R20-25	Hư hại động cơ do chim va	Technical Department	★ High	● Tolerable
R19-25	Hư hại hệ thống lái mũi hoặc càng trước do over steering trong quá trình kéo tàu bay	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R18-25	Nhân viên bị chấn thương hoặc tai nạn khi vào thu hồi chèn quên chưa tháo	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R17-25	Hư hại tàu bay và động cơ do hành động quên rút chèn bánh trước khi khởi hành	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R68-24	Thiết bị Skin Air Valve hỏng sớm do chất lượng sửa chữa của shop kém	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable
R67-24	Thiết bị Fuel Metering Unit nhanh bị hỏng do chất lượng sửa chữa của shop kém	Technical Department	● Tolerable	● Tolerable

II. TÌNH HÌNH ATCL 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	0.1 vụ/1,000 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/ 1,000 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

➤ 3/13 chỉ số không đạt mục tiêu: MOR-Va chạm TTBMĐ với tàu bay, MOR-Hàng nguy hiểm, MOR-Không tuân thủ quy trình

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

SAG 3 - VẤN ĐỀ CẦN LƯU Ý

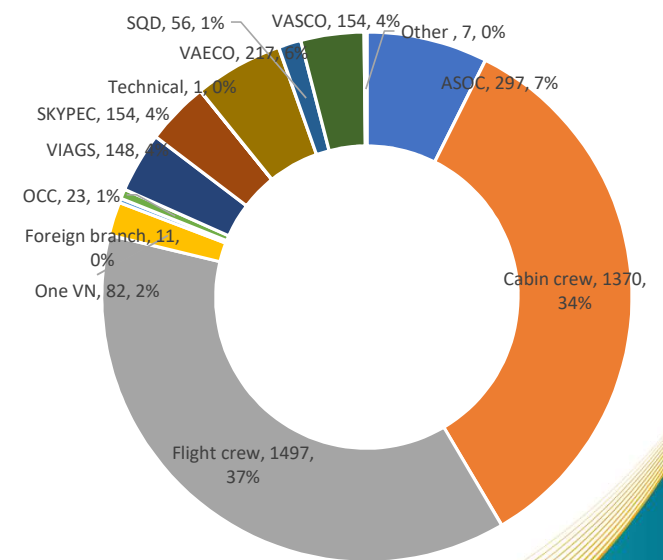
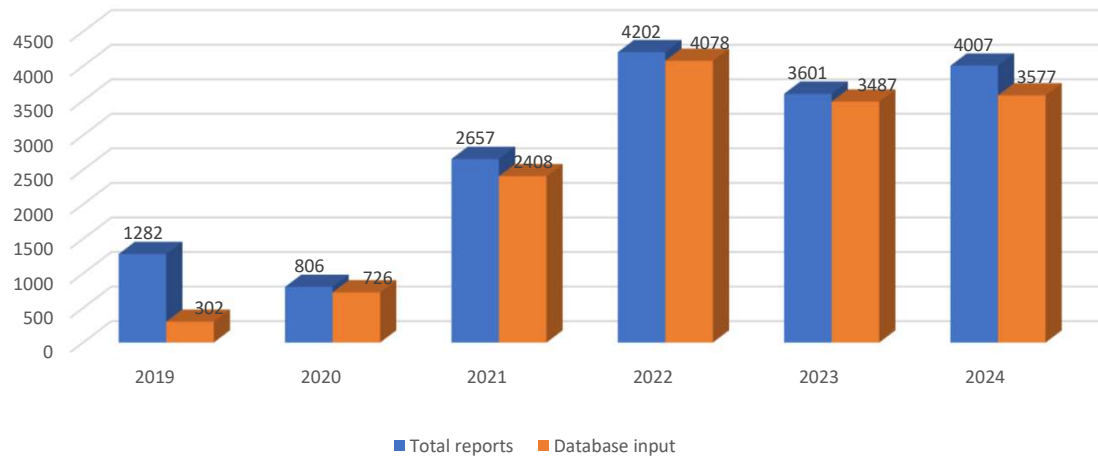
- Sự cố, vụ việc có nguyên nhân yếu tố con người: việc tuân thủ quy trình tại sân đỗ
- Phục vụ trong điều kiện thời tiết bất lợi, mật độ khai thác cao
- Phục vụ khi rút ngắn groundtime 35'
- Một số rủi ro cần giảm thiểu: Sai lỗi trong phục vụ hàng DG, Va chạm giữa TTBMĐ và tàu bay

Risk ID	Title	Department	Current	Target
R47-24	Sai lỗi trong chấp nhận, phục vụ hàng nguy hiểm	Cargo Planning and Marketing Department	● Tolerable	▲ Acceptable
R46-24	Sai lỗi trong chất xếp phục vụ hàng hóa, chuẩn bị ULD chất xếp hàng hóa	Cargo Planning and Marketing Department	● Tolerable	▲ Acceptable
R32-24	Công tác kiểm soát GTTT của hành khách	ASOC - Airport Service and Operation Center	● Tolerable	▲ Acceptable
R55-25	VIAGS - Rủi ro trong quá trình phục vụ trong giai đoạn thấp điểm	VIAGS - QA	● Tolerable	▲ Acceptable
R66-24	VIAGS - Rủi ro va chạm giữa xe nâng và tàu bay	VIAGS - QA	★ High	▲ Acceptable
R65-24	VIAGS - Rủi ro va chạm giữa xe băng chuyền phục vụ HL,HH và tàu bay	VIAGS - QA	★ High	▲ Acceptable
R39-24	VIAGS - Hành khách di chuyển lên nhầm chuyến bay	VIAGS - QA	● Tolerable	▲ Acceptable
R21-19	VIAGS - Rủi ro va chạm giữa xe thang và tàu bay	VIAGS - QA	★ High	▲ Acceptable
R56-25	Rủi ro xe tra nạp xảy ra va chạm, cắt đầu, cắt đuôi gây thiệt hại tàu bay khi di chuyển tại s...	SKYPEC	★ High	▲ Acceptable
R53-25	Nguy cơ xảy ra cháy nổ do nhân viên vi phạm QT/QĐ tra nạp khi vẫn còn hành khách trên...	SKYPEC	★ High	▲ Acceptable
R36-25	Giãn nạng xe tra nạp xảy ra va chạm với tàu bay gây ra xước móp cánh, ảnh hưởng đến ...	SKYPEC	● Tolerable	▲ Acceptable

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

XỬ LÝ BÁO CÁO AN TOÀN - AQD

- Năm 2024 có 4007 báo cáo (Ereport) trên AQD, 3577 eReport được nhập vào CSDL.
- Tổng số 3123 vụ việc (occurrence) được xử lý trên hệ thống, trong đó 1944 liên quan đến an toàn (chiếm 62,2%)
- Hoàn thành kết nối hệ thống báo cáo của ĐTV với AQD



II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

CHƯƠNG TRÌNH ĐÁNH GIÁ ATCL 2024

➤ **Ghi nhận 82 finding và 132 observation**

- Khai thác bay: 13 finding, 28 observation.
- Kỹ thuật: 19 finding, 51 observation
- KTMD: 50 finding, 53 observation

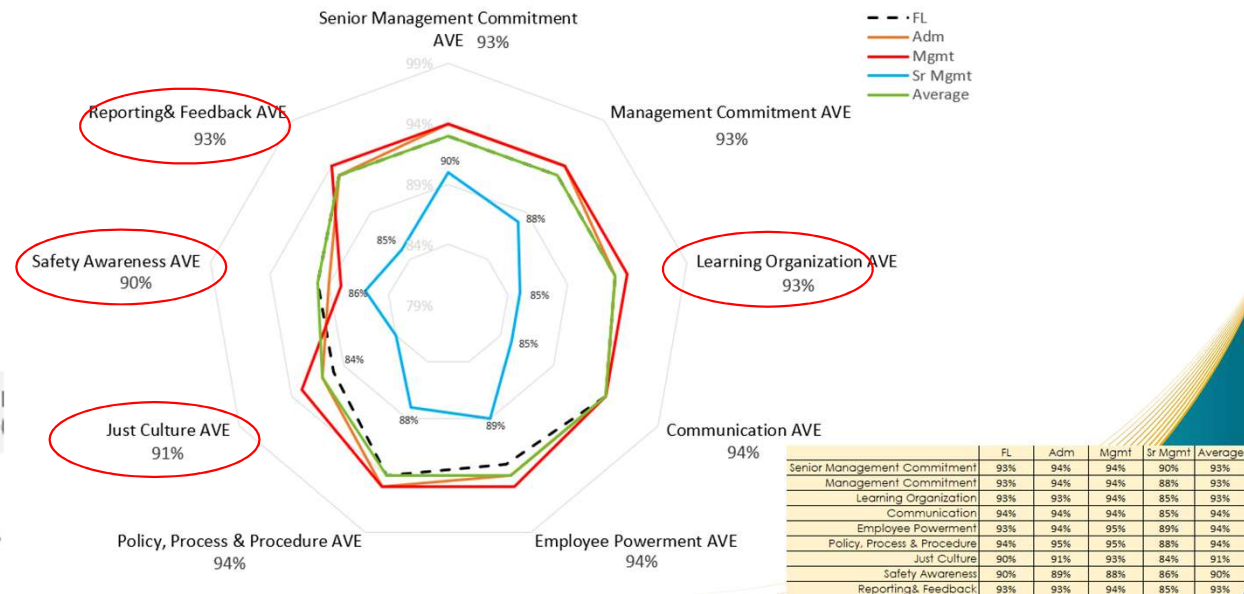
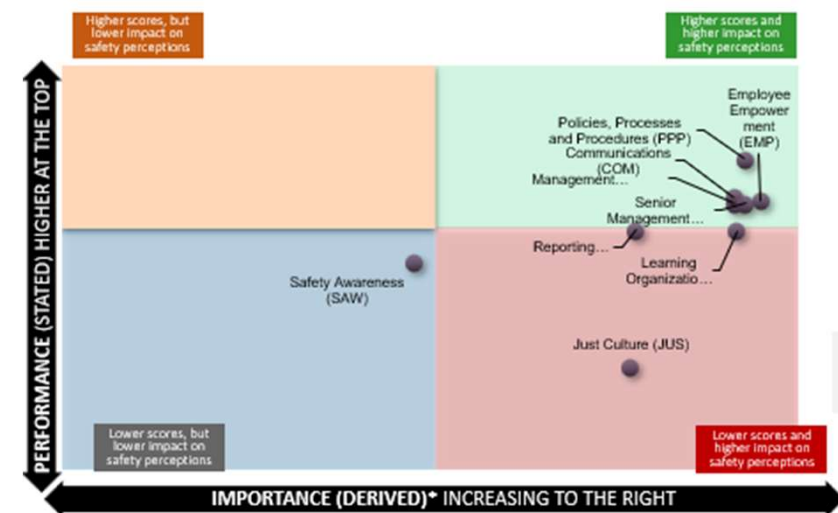
➤ **Các điểm nổi trội/lặp lại, cần lưu ý:**

- Khai thác bay:
 - ✓ LOSA cockpit: quy trình khi nhiễu động, briefing & chuẩn bị trước cb.
 - ✓ LOSA cabin: kiểm tra phanh xe đẩy, thực hiện quy trình khi nhiễu động, kiểm tra an ninh.
- Kỹ thuật:
 - ✓ Công tác bóc bịt các cảm biến tàu bay khi tàu bay dừng trên 08h chưa được thực hiện đầy đủ;
 - ✓ Một số hỏng hóc phát sinh chưa có hồ sơ theo dõi
- KTMD: tập trung công tác kiểm soát ULD; công tác đào tạo; lưu trữ, cập nhật tài liệu hồ sơ

II. TÌNH HÌNH ATCL 2024

KHẢO SÁT VHAT-IATA

- 9 khía cạnh VHAT đều có mức đánh giá cao hơn trung bình IATA. **Kết quả: 6.2/7 tương đương 4.4/5**
- **Các khía cạnh, nhân định có đánh giá thấp**
 - **Văn hóa chính trực – Just culture:** Đánh giá thấp ở nhận định “sai lỗi được khắc phục mà không bị trừng phạt và được coi như cơ hội để học tập”
 - **Nhận thức an toàn – Safety awareness:** - Hoàn toàn hiểu rõ vai trò của mình ảnh hưởng đến an toàn
- **Cần cải tiến:**
 - **Báo cáo và phản hồi – Reporting & Feedback:** Được phản hồi kịp thời về các VĐ an toàn
 - **Tổ chức học tập – Learning organization:** Tin rằng các sự cố an toàn xảy ra trong quá khứ sẽ ít có khả năng xảy ra lặp lại
- Quản lý cấp cao (Senior management) có đánh giá thấp (low ratings) ở tất cả các khía cạnh VHAT so với các đối tượng khác





03

KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG 2025

III. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG 2025

3.1. CÔNG VIỆC TRỌNG TÂM 2025

- **QLRR, QLSTĐ, triển khai Risk-based IOSA**
- **Thúc đẩy VHAT:**
 - Triển khai truyền thông và đào tạo để đưa VHAT tiến gần đến cấp độ 5.0
 - Nâng cao VHAT-AN, khảo sát VHAT
- **Chuyển đổi số trong quản lý an toàn (Safety Data Governance-SDG):**
 - CĐSCN phối hợp ATCL, các ĐV liên quan số hóa bộ chỉ số an toàn, đưa vào hệ thống phần mềm quản lý tự động.
 - Tiếp tục kết nối hệ thống báo cáo an toàn của các đơn vị (VIAGS, SKYPEC, VAECO) với AQD nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, giám sát.
- **Hợp tác và phối hợp liên ngành về an toàn, an ninh:**
 - Tiếp tục thực hiện các nội dung phối hợp ATHK giữa 3 TCT: ACV - VNA - VATM
 - Kết nối và tích hợp giữa quản lý an toàn và ANHK để nâng cao hiệu quả kiểm soát rủi ro.
- **Rà soát, cập nhật hệ thống tài liệu và chính sách an toàn:**
 - Chỉnh sửa, cập nhật các tài liệu, chính sách an toàn đảm bảo tuân thủ các quy định hiện hành, phù hợp với thực tế hoạt động
- **Nâng cao chất lượng đào tạo và giám sát an toàn:**
 - Phát triển các khóa đào tạo chuyên sâu cho cán bộ an toàn, đặc biệt năng lực đánh giá, xử lý rủi ro và ứng phó tình huống khẩn cấp.
 - Kiểm tra, đánh giá định kỳ nhằm nâng cao mức độ tuân thủ và hiệu quả của hệ thống QLAT.

III. KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG 2025

3.2. CHƯƠNG TRÌNH AN TOÀN 2025

- Quý I/2025:
 - Hợp UBAT, Kiểm tra cao điểm Tết tại SGN, HAN
 - Tư vấn quản lý khủng hoảng
 - Kiểm tra, đánh giá VASCO
- Quý II/2025:
 - Hợp UBAT & Kiểm tra giám sát: VIAGS, PA, THD
 - Triển khai đánh giá ATCL theo Risk based IOSA (RBI)
 - Đào tạo QLRR và QLSTĐ
 - Chương trình quản trị rủi ro yếu tố tự nhiên
 - Sơ kết phối hợp ATHK VNA-ACV-VATM
- Quý III/2025:
 - Hợp UBAT & Kiểm tra giám sát: VAECO, PXU
 - Thúc đẩy VHAT tiệm cận 5.0: khảo sát VHAT IATA
 - Nâng cấp AQD phiên bản cập nhật, tiếp tục kết nối dữ liệu AT tự động
- Quý IV/2025:
 - Hợp UBAT & Kiểm tra giám sát: SKYPEC, PQC
 - Đánh giá ATCL theo RBI
 - Tổng kết phối hợp ATHK VNA-ACV-VATM

	NỘI DUNG	01/2025	02/2025	03/2025	04/2025	05/2025	06/2025	07/2025	08/2025	09/2025	10/2025	11/2025	12/2025
3	Phối hợp An toàn HK giữa 3 TCT: ACV-VNA-VATM				4			7			10		
3.1	Hợp ra soát định kỳ hàng quý												
3.2	Hội nghị tổng kết cuối năm												12
4	Triển khai phương thức đánh giá theo Risk based IOSA												
4.1	Cập nhật RBA vào tài liệu chính sách		2										
4.2	Đánh giá thực tế theo IOSA RBA				4 DTHC TTTC TCN KT	5 QLTT				9 DB	10 DTP TTTC	11 KT OCC	
5	Chương trình ATAN sử dụng quy QLRR 2025												
5.1	Tư vấn về xử lý khủng hoảng			3									
5.2	Tổ chức 2 lớp HLDY												
	Huấn luyện về báo cáo và VHBC					5				9			
5.3	Khảo sát VHAT IATA						6	7	8	9	10		
5.4	Quản lý rủi ro mệt mỏi (fatigue). Đo lường, kiểm soát an toàn và sức khỏe lao động (HSE)				4	5	6	7	8	9			
5.5	Chuyển đổi số: XD module VH An ninh trên website, hệ chỉ số AT, sức khỏe lao động...								8	9	10	11	
5.6	Hội thảo Văn hóa An toàn - An ninh										10		
5.7	Quản trị rủi ro yếu tố tự nhiên							7	8	9			
6	Thúc đẩy VHAT tiệm cận mức 5.0												
	- Huấn luyện đào tạo cập nhật VHAT, Văn hóa học hỏi/chính trực, Chính sách ATCL, cập nhật AQD phiên bản v.2023. - Triển khai các giải pháp nâng cấp VHAT đối với từng CQĐV thông qua các workshop, tập huấn VHAT				4	5				9	10	11	

	NỘI DUNG	01/2025	02/2025	03/2025	04/2025	05/2025	06/2025	07/2025	08/2025	09/2025	10/2025	11/2025	12/2025
7	Các dự án chuyển đổi số an toàn												
7.1	Safety Data Governance (SDG): ATCL và CDSN phân tích, tìm hiểu thông tin và tổ chức tham quan học hỏi kinh nghiệm quốc tế đã liên an toàn tại các hãng hàng không tiên tiến trên thế giới. XD bộ nghiên cứu, triển khai trong năm 2025		1			4	5	6	7				
7.2	Bổ sung phiên bản tiếng Việt cho AQD: AITS đang phối hợp Roll-Review thực hiện, dự kiến hoàn thành Q1/2025		1	2	3								
	Nâng cấp Phiên bản v2023.1: tích hợp module eReport và Safety; nâng cấp chức năng Search, report và export; kết nối/truy cập dữ liệu qua BI; tính năng gửi attachment cho phân hội (feedback) - Dự kiến hoàn thành Q3/2025								7	8	9		
7.4	Kết nối tự động tích hợp các hệ thống báo cáo số liệu hiện hành của TCT vào hệ thống AQD, trang web VHAT (AGS, Cabin crew, Aves, ...)					4		6		8			
	Kết nối dữ liệu từ hệ thống AT của các CQĐV với hệ thống AQD: VIAGS, VAECO, SKYPEC												
	Xây dựng các tính năng tùy chọn kết nối tự động mở phòng các tham số, chỉ số an toàn, đưa ra xu hướng cảnh báo mức độ an toàn của TCT và đưa ra đo lường chỉ số tự động: ATCL và CDSN đã làm việc và cung cấp các thông tin với đối tác, dự kiến hoàn thành Q2/2025					4	5	6					
7.5													
7.6	Đề xuất dùng RPA (Robotic Process Automation) trong việc tự động tổng hợp thông tin từ các nguồn: e-Report, báo cáo điều tra sự cố, vụ việc (tây từ word, excel) để nhận diện nguy hiểm và quản lý rủi ro an toàn: ATCL và CDS đã làm việc với đối tác, hoàn thành xây dựng quy trình xử lý dữ liệu (dự kiến hoàn thành Q1/2025)			2	3								

Bộ chỉ số an toàn VNA 2025

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ SSP

STT	Chỉ số	2024						2025			
		Mục tiêu	Số vụ	Tỷ lệ	Ngưỡng cảnh báo			Mục tiêu	Ngưỡng cảnh báo		
					Thấp	Vừa	Cao		Thấp	Vừa	Cao
1	Tai nạn mức A /10,000 chuyến bay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Sự cố mức B/10,000 chuyến bay	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Sự cố mức C/10,000 chuyến bay	0.19	0	0	0.3	0.53	0.76	0.14	0.3	0.53	0.76
4	Sự cố mức D/10,000 chuyến bay	0.26	8	0.62	0.71	1.13	1.55	0.36	1.24	1.84	2.44
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	8.1	94	7.26	8.69	10.13	13.02	8.05	11.6	15.85	20.1
6	Sự cố tắt động cơ trên không/10,000 chuyến bay	0	0	0	0.16	0.32	0.48	0.02	0.16	0.32	0.48
7	Sự cố tàu bay va chạm với phương tiện mặt đất/10,000 lần khởi hành	0.07	3	0.23	0.077	0.084	0.091	0.00	0.69	1.13	1.57
8	Nhân viên bị thương khi làm nhiệm vụ/100 nhân viên/năm	0.1	0	0	0.11	0.12	0.13	0.1	0.11	0.12	0.13
9	Vi phạm an ninh hàng không /10,000 lần chuyến	5.25	91	7.03	7.51	9.67	11.83	7.03	8.25	9.25	10.25
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến	8.42	91	7.81	12.12	15.83	19.53	7.73	11.69	15.42	19.14
11	Chỉ số các điểm không phù hợp trên cuộc đánh giá của NCT	1.51	148/115	1.29	N/A	N/A	N/A	1.51	-	-	-

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ THEO SMSM

STT	Chỉ số	Năm 2024						Đề xuất 2025				Ghi chú
		Mục tiêu	Số vụ	Tỷ lệ	Ngưỡng cảnh báo			Mục tiêu	Ngưỡng cảnh báo			
					Thấp	Vừa	Cao		Thấp	TB	Cao	
1	Tàu bay bị chìm va đập (MOR)	1.78	10	0.77	4.11	6.2	8.3	1.2	1.69	2.59	3.49	Giảm so với MT2024
2	Tàu bay bị sét đánh (MOR)	1.55	11	0.85	3.19	4.71	6.24	1.3	2.09	3.31	4.52	Giảm so với MT2024
3	Tàu bay lẫn nhầm đường CHC hoặc đường lẫn (MOR)	0.23	1	0.08	0.30	0.53	0.76	0.23	0.39	0.69	0.99	Bảng MT 2024
4	Tàu bay xông ra khỏi đường CHC hoặc đường lẫn (MOR)	0.12	0	0.00	0.14	0.16	0.17	0.12	0.14	0.16	0.17	Bảng MT 2024
5	Đình chỉ cất cánh (MOR)	0.16	4	0.31	0.50	0.85	1.20	0.31	0.84	1.38	1.92	Bảng TH 2024
6	Các sự cố về hoạt động không lưu (MOR)	0.16	0	0.00	0.48	0.82	1.15	0.16	0.48	0.82	1.15	Bảng MT 2024
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	0.16	0.31	0.55	0.79	Bảng MT 2024
8	Báo cáo MOR (sự cố, vụ việc) lĩnh vực kỹ thuật và bảo dưỡng tàu bay	2.92	51	3.91	3.86	4.79	5.73					2025 chia thành các chỉ số nhỏ
8.1	Sự cố C, D lĩnh vực kỹ thuật			0.15				0.15	0.34	0.52	0.70	Bảng TH2024
8.2	Vụ việc mức E			3.91				4.10	4.95	5.98	8.05	Tăng 5% TH2024
8.3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay			0.23				0.22	0.43	0.64	0.84	Giảm 5% TH2024
9	Báo cáo bắt buộc theo Quy chế Báo cáo ATHK (MOR)	8.55	102	7.88	8.94	10.34	13.15	8.55	12.48	16.97	21.46	Bảng MT 2024
10	Vật ngoại lai gây hư hại vỏ tàu bay và động cơ	7.7	110	8.43	10.21	12.71	15.22	7.70	10.21	12.71	15.22	Bảng MT 2024

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ THEO SMSM (TIẾP)

STT	Chỉ số	Năm 2024						Đề xuất 2025				Ghi chú
		Mục tiêu	Số vụ	Tỷ lệ	Ngưỡng cảnh báo			Mục tiêu	Ngưỡng cảnh báo			
					Thấp	Vừa	Cao		Thấp	TB	Cao	
11	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay (MOR)	0.00	3	0.23	0.81	1.28	1.74	0.00	0.69	1.13	1.57	Bảng MT 2024
12	Mất an toàn trong vận chuyển hàng nguy hiểm trên 1,000 lô DG (MOR)	0.00	3	0.10	0.50	1.00	1.50	0.00	0.31	0.51	0.70	Bảng MT 2024
13	Sự cố mất an toàn trong chất xếp hành lý, hàng hóa, cân bằng trọng tâm trọng tải (MOR)	0.00	0	0.00	0.54	0.93	1.32	0.00	0.54	0.93	1.32	Bảng MT 2024
14	Dữ liệu đầu vào Hệ thống Phân tích dữ liệu bay (AGS/LOMS)	A350: 95%;		A350: 93%;				A350: 95%;				
		A321-WQAR: 95%;		A321-WQAR: 88%;				A321-WQAR: 95%;				
		B787: 95%;		B787: 95%;				B787: 95%;				
		A321-QAR: 90%;		A321-QAR: 92%;				A321-QAR: 90%;				
		A321NEO: 95%;		A321NEO: 95%;				A321NEO: 95%;				
				A320NEO: 91%				A320NEO: 95%;				
		ATR72: 95%		ATR: 98%				ATR: 95%				
		Total: 94%		Total: 93%				Total: 94%				
15	Sự cố vụ việc liên quan đến yếu tố con người (MOR)	1.06	21	1.62	2.12	3.22	4.31	1.62	2.47	3.32	4.17	Bảng TH 2024
16	Số lượng báo cáo ATCL trên AQD	3780	4007 b/cáo					4500 b/c				

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ 2025 – SAG1

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024	Mục tiêu 2025	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) 2025		
					Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
	Tỉ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb						
1	Tỉ lệ sự cố, vụ việc AB	-		0	-	-	-
2	Tỉ lệ sự cố, vụ việc C	-		0	-	-	-
3	Tỉ lệ sự cố, vụ việc D	-		≤ 0.31	-	-	-
4	Tỉ lệ sự cố, vụ việc E	-		≤ 4.63	-	-	-
5	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.35	1.8	≤ 2.25	3.36	4.48	5.59
6	B787	≤ 2.26	1.32	≤ 2.15	5.02	7.9	10.77
7	A350	≤ 1.8	2.03	≤ 2.1	6.84	11.59	16.33
8	A321	≤ 2.08	1.83	≤ 1.98	3.46	4.94	6.41
9	ATR72	≤ 5.41	0	≤ 5.14	14.06	22.97	31.89
10	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 216	153	≤ 205	215.97	226.94	237.92
11	B787	≤ 9.44	3.96	≤ 8.97	11.84	14.72	17.59
12	A350	≤ 10.55	7.12	≤ 10.02	15.69	21.37	27.04
13	A321	≤ 192.15	183	≤ 182.54	199.37	216.2	233.02
14	ATR72	≤ 467.5	406	≤ 444.13	597.25	750.37	903.5
15	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1353	789	≤ 1285	1342.27	1399.55	1456.82
16	B787	≤ 741.75	619	≤ 705	832.52	960.04	1087.56
17	A350	≤ 662.73	290	≤ 630	724.63	819.27	913.9
18	A321	≤ 881.48	844	≤ 837	938.08	1039.16	1140.25
19	ATR72	≤ 1943.93	1250	≤ 1846.73	2378.8	2910.87	3442.95

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ 2025 – SAG1 (TIẾP)

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024	Mục tiêu 2025	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) 2025		
					Cảnh báo AT mức thấp	Cảnh báo AT mức TB	Cảnh báo AT mức cao
	Hoạt động trong khoang khách						
20	Tỉ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	≤ 0.09	0.08	≤ 0.08	0.30	0.51	0.73
21	Tỷ lệ TV kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy định/ 100 chuyến bay	-		≤ 10.0	17.04	20.89	24.74
22	Tỷ lệ TV chưa tuân thủ quy trình quản lý nhiễu động trên chuyến bay/ 100 chuyến bay	-		≤ 5.0	8.39	10.20	12.02
23	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay/ 100 chuyến bay	-		≤ 6.0	10.32	12.52	14.72
	Điều hành khai thác						
24	Lỗi cập nhật tài liệu, dữ liệu khai thác	10 error/năm và không quá 01 error/tháng		≤ 10 error/ năm	03 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng	05 error/ quý 02 error/ tháng
25	Chuyến bay thiếu phép bay	-		≤ 01error / tháng ≤ 02 error / quý ≤ 08 error / năm	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error / quý
26	Chuyến bay áp dụng MEL/CDL chưa đúng	-		≤ 03error / tháng ≤ 08 error / quý ≤ 20 error / năm	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng
27	Báo cáo an toàn tự nguyện trên hệ thống AQD	-		>108BC/năm > 9BC/tháng	< 8BC/tháng	< 6 BC/tháng	< 4 BC/tháng

BỘ CHỈ SỐ 2025 – SAG2

[illegible]

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ 2025 – SAG2 (TIẾP)

Tỷ lệ dữ liệu đầu vào LOMS/AGS				
Đội bay		Mục tiêu 2024	Thực hiện 2024	Mục tiêu 2025
B787		95%	95%	95%
A350		95%	93%	95%
A321	QAR	90%	92%	90%
A321	WQAR	95%	92%	95%
A321	NEO	95%	88%	95%
A320 NEO			91%	95%
ATR		95%	98%	95%
Total		94%	93%	94%

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN 2025 - VNA

BỘ CHỈ SỐ 2025 – SAG3

CHỈ SỐ 2025		2025	GHI CHÚ
		Mục tiêu	
		(KPI/ 10.000 CB)	
1	1. MOR (Chỉ số: 6)	0	
2	2. MOR (Chỉ số: 7 và 8)	0	
3	3. MOR (Chỉ số: 11)	0	KPI/1.000 lô DG
4	4. MOR (Chỉ số:12)	0	
5	5. MOR (Chỉ số: 13)	0	
6	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay	0	
7	Cân bằng trọng tải	0.30	
8	Giám sát và chất xếp	2.10	
9	Kiểm soát hành khách	0.31	
10	Phục vụ Hàng hóa	0.25	
11	Phục vụ Hàng nguy hiểm	1.92	KPI/1000 lô DG
12	Vụ việc liên quan đến tra nạp nhiên liệu	0.08	
13	Không tuân thủ những quy trình đã thiết lập tại sân đỗ tàu bay	0.3	
14	Sự cố, vụ việc nguyên nhân do yếu tố con người	0.93	
15	Báo cáo tự nguyện	300	KPI đạt 300 báo cáo

Thảo luận

- Phê duyệt Bộ chỉ số an toàn 2025
- Lựa chọn các chỉ số trọng yếu để UBAT theo dõi
- Xem xét chuyển giao nỗ máy tại các sân bay nội địa cho NVMĐ
- Tăng cường giám sát mang pin lithium lên tàu bay
- PTGD An toàn và Trưởng ban ATCL sẽ tham gia họp tháng/quý của các tổ SAG nếu có các sự cố mức C trở lên hoặc các chỉ số AT có xu hướng tăng cao hay vi phạm mục tiêu
- Điều tra nội bộ và giảng bình: Sau khi điều tra nội bộ, các ĐV (ĐB, ĐTV, VAECO, VIAGS, SKYPEC) tổ chức giảng bình, thông báo ATCL tham gia.
- ATCL tham gia đoàn đánh giá trước khi mở đường bay mới và báo cáo TGD kết quả thực hiện
- Kết luận thanh tra hoạt động khai thác, bảo dưỡng của VASCO
- Chuyển PCTV ĐGV về Ban ATCL để bảo đảm tính độc lập khách quan của công tác đánh giá

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN