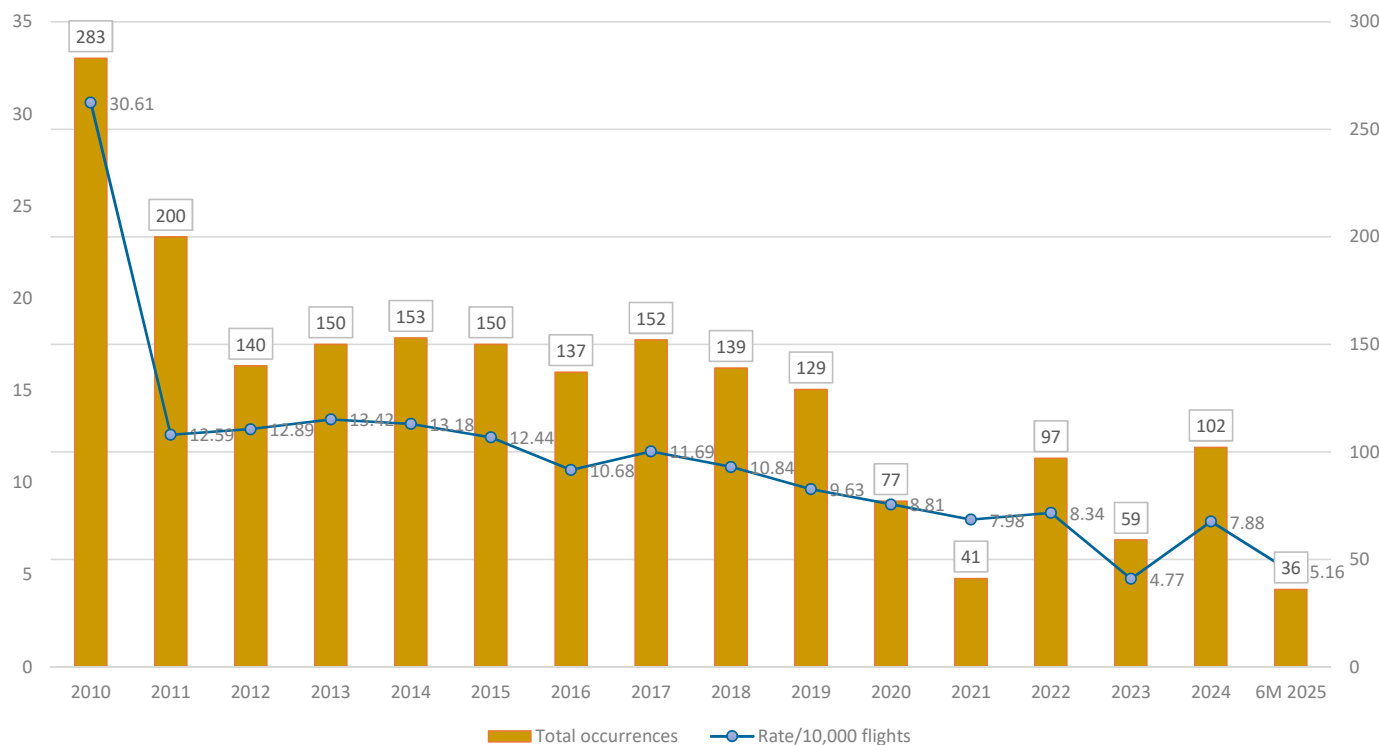


SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025 - VNA

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



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



- Số sự cố/vụ việc MOR 6 tháng năm 2025 là **36 vụ**, giảm 3 (7.69%) so với cùng kỳ;
- Tỷ lệ sự cố, vụ việc/10,000 chuyến bay là **5.16**. **Đạt mục tiêu (8.55)**

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP – THỰC HIỆN 6 THÁNG 2025

	Chỉ số	Thực hiện 6T 2025	Mục tiêu 2025	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	0.14	0.14	0.3	0.53	0.76	1 vụ. Cục đánh giá mức B. đang điều tra
4	Sự cố mức D/10,000 chuyến bay	1.15	0.36	1.24	1.84	2.44	8 vụ
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	3.87	8.05	11.6	15.85	20.1	27 vụ
6	Sự cố tắt động cơ trên không/10,000 chuyến bay	0	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	0	0.69	1.13	1.57	
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	5.05	7.03	8.25	9.25	10.25	38 vụ
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến (tính event level 2 và 3)	9.11	7.73	11.69	15.42	19.14	5 event level 3 và 54 event level 2
11	Chỉ số các điểm không phù hợp	1.13	1.51	N/A	N/A	N/A	68 finding/ 60 cuộc kiểm tra/ĐG

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN THEO SMSM



	Chỉ số	Thực hiện 6T 2025		Mục tiêu	Ngưỡng cảnh báo		
		Số vụ	Tỷ lệ		Thấp	Vừa	Cao
1	Tàu bay bị chìm va đập (MOR)	7	1.00	1.20	1.69	2.59	3.49
2	Tàu bay bị sét đánh (MOR)	3	0.43	1.30	2.09	3.31	4.52
3	Tàu bay lặn nhầm đường CHC hoặc đường lặn (MOR)	0	0.00	0.23	0.39	0.69	0.99
4	Tàu bay xông ra khỏi đường CHC hoặc đường lặn (MOR)	0	0.00	0.12	0.14	0.16	0.17
5	Đình chỉ cất cánh (MOR)	5	0.72	0.31	0.84	1.38	1.92
6	Các sự cố về hoạt động không lưu (MOR)	1	0.14	0.16	0.48	0.82	1.15
7	Cảnh báo va chạm TCAS-RA (MOR)	0	0.00	0.16	0.31	0.55	0.79
8	Báo cáo MOR (sự cố, vụ việc) lĩnh vực kỹ thuật và bảo dưỡng tàu bay						
8.1	Sự cố A, B, C, D lĩnh vực kỹ thuật (vv/10,000 cb)	5	0.75	0.15	0.34	0.52	0.7
8.2	Vụ việc mức E (vv/10,000 cb)	13	1.94	4.1	4.95	5.98	7.05
8.3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0	0	0.22	0.43	0.64	0.84
9	Báo cáo bắt buộc theo Quy chế Báo cáo ATHK (MOR)	36	5.16	8.55	12.48	16.97	21.46
10	Vật ngoại lai gây hư hại vỏ tàu bay và động cơ	40	5.97	7.70	10.21	12.71	15.22
11	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay (MOR)	0	0.00	0.00	0.69	1.13	1.57
12	Mất an toàn trong vận chuyển hàng nguy hiểm trên 1,000 lô DG (MOR)	0	0.00	0.00	0.31	0.51	0.70
13	Sự cố mất an toàn trong chất xếp hành lý, hàng hóa, cân bằng trọng tâm trọng tải (MOR)	0	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: 92%	B787: 95%;			
			A350: 98%	A350: 95%;			
			A321-QAR: 93%	A321-QAR: 90%;			
			A321-WQAR: 94%	A321-WQAR: 95%;			
			A321NEO: 94%	A321/A320NEO: 95%;			
			ATR: 96%	ATR: 95%			
			Total: 94%	Total: 94%			
15	Sự cố vụ việc liên quan đến yếu tố con người (MOR)	5	0.72	1.62	2.47	3.32	4.17
16	Số lượng báo cáo ATCL trên AQD	2680		4500 b/c/ năm			

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



SỰ CỐ/VỤ VIỆC MOR - VNA

- 36 sự cố, vụ việc MOR, giảm 3 so với cùng kỳ. Tỷ lệ 5.16/ 10,000 cb, đạt mục tiêu (8.55).

Phân loại theo mức độ:

- 01 sự cố C, tăng 1 vụ so với cùng kỳ (Cục đánh giá mức B, đang điều tra):

- ✓ Va chạm giữa cánh tàu bay A863 và đuôi tàu A338 ngày 27/6

- 8 sự cố D, tăng 7 vụ

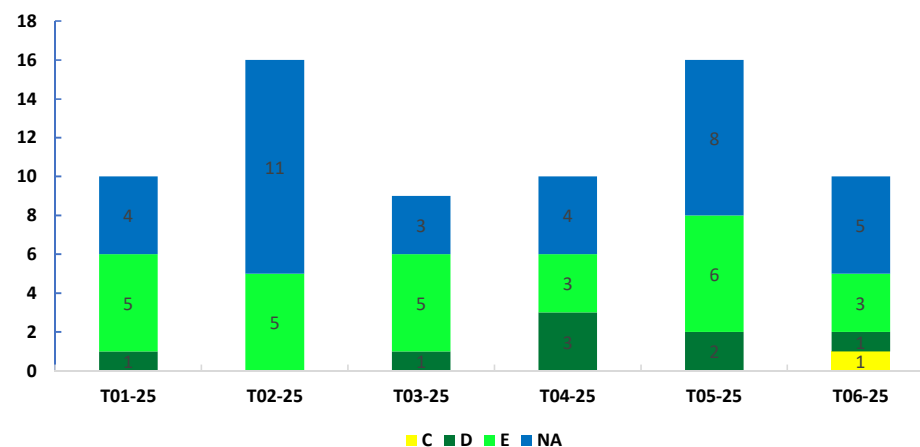
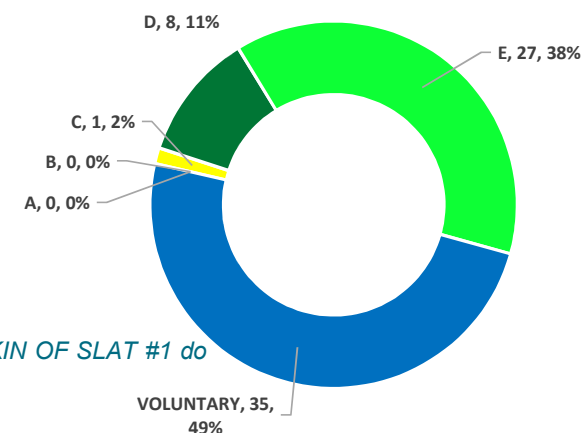
- ✓ VN8096/VCS-SGN/VN-B225/8Jan khởi hành khi chèn bánh mũi chưa được rút
- ✓ VN8055/SGN-VCS/VN-B223/19Mar hạ cánh thô
- ✓ VN607/SGN-BKK/VN-A899/13Apr cảnh báo ENG1 STALL khi bay bằng, tàu bay ATB
- ✓ VN1622/HAN-UIH/VN-A513/14Apr Kiểm tra giữa 2 chuyến bay phát hiện vài vết lõm tại AIR INLET OF ENG#1 AND LIP SKIN OF SLAT #1 do chim va.
- ✓ VN1715/HAN-VII/VN-A621/20Apr: trong quá trình lấy độ cao, xuất hiện cảnh báo "ENG#1 HIGH VIBRATION"
- ✓ VN263/HAN-SGN/VN-A894/5May cảnh báo "ENG 2 STALL" AND "ENG 2 EGT OVER LIMIT" khi bay bằng, tàu bay ATB
- ✓ VN19/HAN-CDG/VN-A896/9May cảnh báo ECAM "HYD ENG1 Y PUMP PRESS LO" AND "HYD Y SYS OVHT trong khi bay, tàu bay ATB
- ✓ VN35/HAN-MUC/VN-A863/1Jun có khói từ pin dự phòng trên ngăn đựng hành lý

- 27 vụ việc E, giảm 11 vụ

Phân loại theo lĩnh vực/khối:

- 16 vụ khai thác bay, tăng 1 so với cùng kỳ
- 20 vụ kỹ thuật, tăng 1 vụ
- 0 vụ KTMD, giảm 5 vụ

- 35 báo cáo tự nguyện



SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025

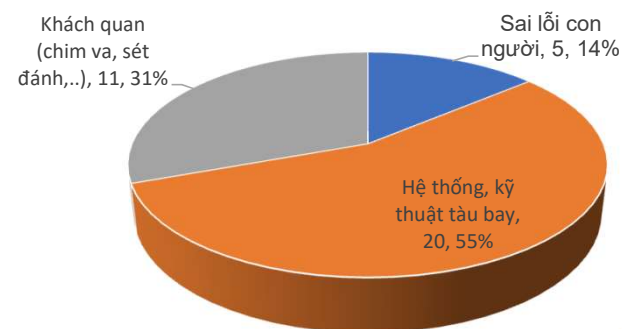


SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR - VNA

➤ Phân loại theo nguyên nhân

- ✓ **Lỗi con người: 05 vụ**, giảm 10 (66.67%) so với cùng kỳ. Tỷ lệ 0.72, đạt MT (1.62), trong đó SAG1: 4 vụ, SAG2: 1 vụ.
- ✓ **Lỗi hệ thống: 20 vụ**, tăng 4 (25%)
- ✓ **Khách quan (chim va, sét đánh,...): 11 vụ**, tăng 3 (37.5%):
 - 7 vụ chim va: phát hiện tại SGN sau chuyến bay DEL-SGN/BKK-SGN/VDH-SGN/VII-SGN (hỏng radome), HPH-SGN (7 fan blades bị hư hại), HAN-UIH (vết lõm ở AIR INLET ENG1, LIP SKIN SLAT1); tại CDG (thay DROOP NOSE),
 - 3 vụ sét đánh: DAD-SGN, CXR-HAN, HUI-HAN
 - 1 vụ nhiễu động VN248/SGN-HAN

Yếu tố	Số lượng	Tỷ lệ /10,000cb
Sai lỗi con người	05	0.72
Hệ thống, kỹ thuật tàu bay	20	2.87
Khách quan (chim va, sét đánh,...)	11	1.58
Tổng	36	5.16



SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



SAG1 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn khai thác bay (27 chỉ số)

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 6T 2025		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2025		
			Số vụ	Tỷ lệ		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	0	0.00	Đạt mục tiêu	-	-	-
2	Tỉ lệ sự cố, vụ việc C	0	1	0.14	Không đạt mục tiêu	-	-	-
3	Tỉ lệ sự cố, vụ việc D	≤ 0.31	2	0.28	Đạt mục tiêu	-	-	-
4	Tỉ lệ sự cố, vụ việc E	≤ 4.63	2	0.28	Đạt mục tiêu	-	-	-
5	Tỉ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.25	15	2.32	Không đạt mục tiêu	3.36	4.48	5.59
6	B787	≤ 2.15	1	1.17	Đạt mục tiêu	5.02	7.9	10.77
7	A350	≤ 2.1	1	1.99	Đạt mục tiêu	6.84	11.59	16.33
8	A321	≤ 1.98	10	2.05	Không đạt mục tiêu	3.46	4.94	6.41
9	ATR72	≤ 5.14	1	4.22	Đạt mục tiêu	14.06	22.97	31.89
10	Tỉ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 205	1062	164	Đạt mục tiêu	215.97	226.94	237.92
11	B787	≤ 8.97	4	4.69	Đạt mục tiêu	11.84	14.72	17.59
12	A350	≤ 10.02	2	3.99	Đạt mục tiêu	15.69	21.37	27.04
13	A321	≤ 182.54	736	151	Đạt mục tiêu	199.37	216.2	233.02
14	ATR72	≤ 444.13	114	481	Không đạt mục tiêu	597.25	750.37	903.5
15	Tỉ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1285	5380	830	Đạt mục tiêu	1342.27	1399.55	1456.82
16	B787	≤ 705	577	677	Đạt mục tiêu	832.52	960.04	1087.56
17	A350	≤ 630	207	413	Đạt mục tiêu	724.63	819.27	913.9
18	A321	≤ 837	4225	865	Không đạt mục tiêu	938.08	1039.16	1140.25
19	ATR72	≤ 1846.73	357	1505	Đạt mục tiêu	2378.8	2910.87	3442.95

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



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

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 6T 2025		Đánh giá	Mức độ AT chấp nhận được (AloS) năm 2025		
			Số vụ	Tỷ lệ		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	≤ 0.08	0	0.00	Đạt mục tiêu	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	≤ 9.8	-	-	Chưa chốt DL Q2	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	≤ 4.9	-	-	Chưa chốt DL Q2	8.39	10.20	12.02
23	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay/ 100 chuyến bay	≤ 5.9	-	-	Chưa chốt DL Q2	10.32	12.52	14.72
	Điều hành khai thác							
24	Lỗi cập nhật tài liệu, dữ liệu khai thác	≤ 10 error/ năm	1		Đạt mục tiêu	03 error/ quý 02 error/ tháng	04 error/ quý 02 error/ tháng	05 error/ quý 02 error/ tháng
25	Chuyến bay thiếu phép bay	≤ 01 error / tháng ≤ 02 error / quý ≤ 08 error / năm	0		Đạt mục tiêu	02 error/ quý	03 error/ quý	04 error / quý
26	Chuyến bay áp dụng MEL/CDL chưa đúng	≤ 03 error / tháng ≤ 08 error / quý ≤ 20 error / năm	0		Đạt mục tiêu	6 chuyến/ tháng	7 chuyến/ tháng	8 chuyến/ tháng
27	Báo cáo an toàn tự nguyện trên hệ thống AQD	≥ 108 BC/năm ≥ 9 BC/tháng	74 báo cáo		Đạt mục tiêu	< 8 BC/tháng	< 6 BC/tháng	< 4 BC/tháng

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

Vụ việc tiềm ẩn rủi ro an toàn

Monthly		Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	6T 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2024	May 2025	Jun 2026	6T 2025	Mục tiêu 2025
Level 3	Event	0	3	1	4	3	2	13	1	2	1	1	2	1	21	6	0	2	3	1	3	15	
	Rate/10000	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	1.95	2.14	0.83	1.96	1.19	1.17	2.24	1.36	1.80	5.24	0.00	1.86	3.38	0.86	2.10	2.32	2.25
Level 2	Event	169	182	157	144	139	131	922	174	157	147	145	134	108	1787	181	162	185	179	215	142	1062	
	Rate/10000	163	161	150	155	154	128	152	144	151	174	170	150	147	153	157	143	171	167	185	149	164	205
Level 1	Event	734	942	816	824	711	732	4759	932	834	671	631	740	624	9191	943	922	920	920	934	741	5380	
	Rate/10000	707	828	779	852	789	713	783	772	800	795	741	829	849	789	819	873	854	951	805	778	830	1285
Analyzed Flights		10348	11240	10477	9414	9011	10261	60751	12075	10420	8435	8518	8923	7345	116467	11517	110567	10748	10823	11592	9527	64785	

- Event level 3 tăng so với cùng kỳ 2024, không đạt mục tiêu.
Tập trung chủ yếu: Firm landing (4 vụ) và Speed high during approach at 1000ft (3 vụ)
- Event level 1-2 tăng so với cùng kỳ

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KHAI THÁC BAY – SAG 1

TIẾP CẬN KHÔNG ỔN ĐỊNH

Monthly		Jan 2024	Feb 2024	Mar 2024	Apr 2024	May 2024	Jun 2024	6T 2024	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2025	May 2025	Jun 2025	6T 2025
Level 3	Event	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	2	0	0	5
	Rate /10,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.14	0	0.09	1.74	0.00	0.93	1.85	0.00	0.00	0.77
Level 2	Event	14	6	10	13	7	8	58	5	6	7	4	4	6	90	12	5	12	3	10	12	54
	Rate /10,000	13.53	5.34	9.54	13.81	7.77	8.08	9.55	4.14	5.76	8.30	4.70	4.48	8.17	7.73	10.42	0.45	11.16	2.77	8.63	13.65	8.35
Level 1	Event	21	36	34	38	36	34	199	17	27	16	19	20	19	317	19	13	31	25	40	34	162
	Rate /10,000	20.29	32.03	32.45	40.37	28.85	34.33	32.76	14.08	25.91	18.97	22.31	22.41	25.87	27.22	19.5	12.30	28.84	23.10	34.51	35.69	25.01

- Các event tiếp cận không ổn định 2025 mức 3 tăng với cùng kỳ.
- 05 vụ level 3: Speed high during approach at 1000ft (04 vụ) và High rate of descent between 1000ft and 500ft

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG BUỒNG LÁI

Total number of	Q2.2024	Q1.2025	Q2.2025
LOSA flights	137	139	150
Threat	252	292	318
Error	139	306	248
UAS	23	26	23

➤ 6 tháng đầu năm thực hiện 289 chặng bay đánh giá.

➤ **Nổi trội:**

- Tổ lái và NVKT cần trao đổi kỹ về tình trạng kỹ thuật khi có những hỏng hóc cần lưu ý hoặc mới phát sinh.
- Cần đảm bảo tuân thủ phân cách ngang khi bay tránh thời tiết xấu để ngăn ngừa nhiễu động và sét đánh.
- Phối hợp giữa Tổ lái và Tiếp viên khi xảy ra nhiễu động chưa đồng bộ dẫn đến nguy cơ mất an toàn.
- Tình trạng mệt mỏi của Tổ lái trên các chuyến bay đêm quay đầu về ngay như MNL, PKX...
- Tổ lái cần tăng cường quan sát và kiểm tra chéo để phát hiện các mối nguy hiểm.

% Mismanaged Threat, Error, UAS							Change Ratio	
Mismanagement	Q2.2024		Q1.2025		Q2.2025		Q2.2025/ Q1.2025	Q2.2025/ Q2.2024
Mismanaged Threat	50/ 252	20%	99/ 292	34%	75/ 318	24%	▼	▲
Mismanaged Error	29/ 139	21%	42/ 306	14%	37/ 248	15%	▲	▼
Mismanaged UAS	18/ 23	78%	16/ 26	62%	20/ 23	87%	▲	▲

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025

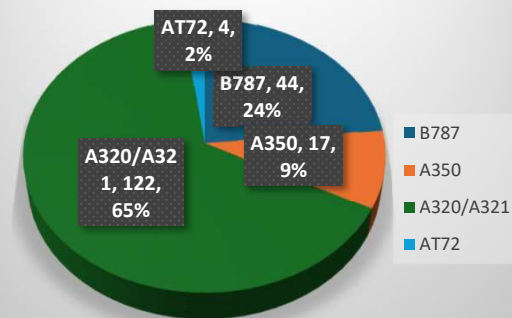


ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG TRONG KHOANG KHÁCH

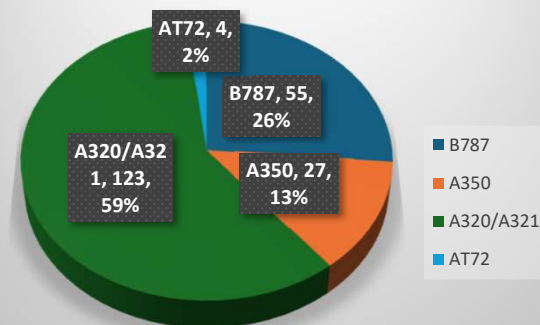
Loại tàu	Q2.2025			Q1.2025		
	Số CB ĐG	Tiêu chí KPH	Tỷ lệ	Số CB ĐG	Tiêu chí KPH	Tỷ lệ
B787	44	55	1.25	34	45	1.32
A350	17	27	1.59	20	31	1.55
A321	122	123	1.01	146	116	0.79
ATR72	4	4	1.00	2	0	0.00
Tổng	187	209	1.12	202	192	0.95

- Thực hiện đánh giá 389 chuyến bay
- Các điểm nổi trội:
 - Kiểm tra an ninh
 - Thực hiện quy trình khi thời tiết nhiễu động
 - Kiểm tra hành lý xách tay để đúng nơi quy định

SỐ CHUYẾN BAY ĐÁNH GIÁ



TIÊU CHÍ KHÔNG PHÙ HỢP THEO LOẠI TÀU BAY



SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



SAG 2 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn kỹ thuật (13 chỉ số)

TT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 6 tháng 2025		Đánh giá
			Số vụ việc	Tỷ lệ	
1.	Sự cố A, B, C, D lĩnh vực kỹ thuật	0.15 vụ/10,000 cb	05 vụ	0.75 vụ /10,000 cb	Không đạt mục tiêu (xảy ra 5 vụ mức D). - 3 trường hợp liên quan đến đội bay A350 trong đó 02 trường hợp ENG stall, phải thay động cơ và 1 trường hợp hỏng hóc liên quan đến EDP. - Vẫn còn các vụ sai lỗi bảo dưỡng gây hỏng hóc tàu bay (quên rút chèn tàu bay ATR)
2	Vụ việc mức E	4.10 vụ/10,000 cb	13 vụ	1.94 vụ /10,000 cb	Đạt mục tiêu
3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0.22 vụ/10,000 cb	00 vụ	0.00 vụ /10,000 cb	Đạt mục tiêu.
4	Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1.02 vụ/10,000 cb	04 vụ	0.60 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu.
5	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21 NN/10,000 cb	64 NN	9.55 NN/10,000 cb	Đạt mục tiêu.
6	Nhân nhượng loại 2,3,4,5,6 (AMS, CMS, MME, AMP)	24.20 NN/10,000 cb	163 NN	24.32 NN/10,000 cb	Không đạt mục tiêu. Do cao điểm Tết, khai thác tăng mạnh và nguồn lực hạn chế nên đã linh hoạt điều chỉnh định kỳ, xin nhân nhượng đưa Đ/K các tàu ra ngoài giai đoạn cao điểm.
7	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28 vụ/10,000 cb	53 vụ	7.91 vụ/10,000 cb	Không đạt mục tiêu Việc kiểm soát kỹ thuật nhìn chung tốt tuy nhiên do yêu cầu năm 2025 đặt ra rất cao, trong khi quý 1 là giai đoạn cao điểm. Các hỏng hóc liên quan chủ yếu đến hệ thống điều khiển, động cơ đã được nhận định và khắc phục.

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



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

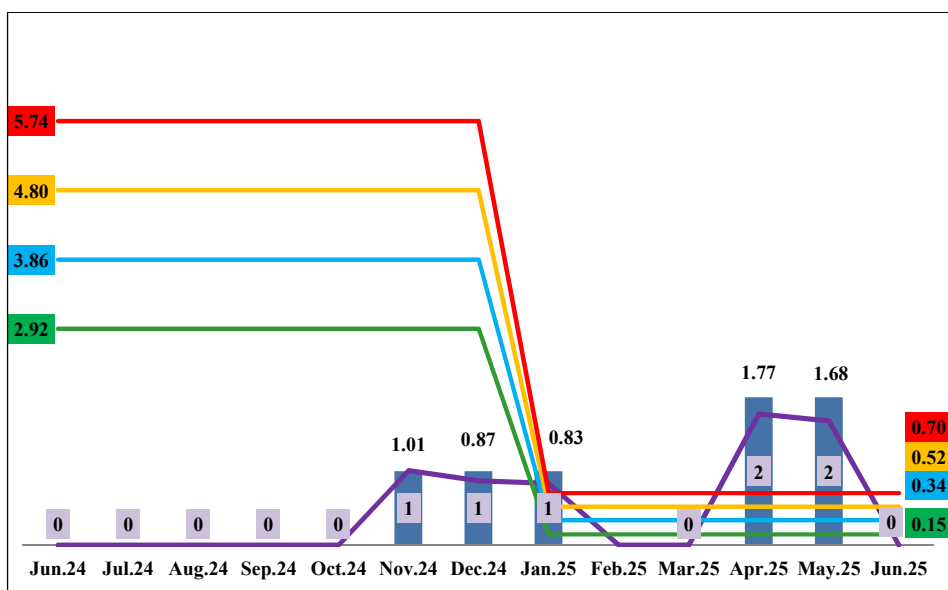
TT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 6 tháng 2025		Đánh giá
			Số vụ/bc	Tỷ lệ	
8	Vụ việc cất lớp	5.67 vụ/10,000 cb	37 vụ	5.52 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu
9	Vụ việc PDA	1.69 vụ/10,000 cb	06 vụ	0.90 vụ/10000 cb	Đạt mục tiêu
10	Vụ việc tàu bay bị FOD (không bao gồm vụ việc cất lớp)	7.70 vụ/10,000 cb	40 vụ	5.97 vụ/10000 cb	Đạt mục tiêu
11	Sự cố tắt động cơ trên không	0.00 vụ/10,000 cb	0 vụ	0.00 vụ/10,000 cb	Đạt mục tiêu
12	Báo cáo tự nguyện	53 báo cáo/01 tháng	340 BC	56 BC/1 tháng	Đạt mục tiêu
13	Tỷ lệ dữ liệu đầu vào hệ thống phân tích dữ liệu bay (AGS)	Total: 94%		Total: 94 %	Đạt mục tiêu

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



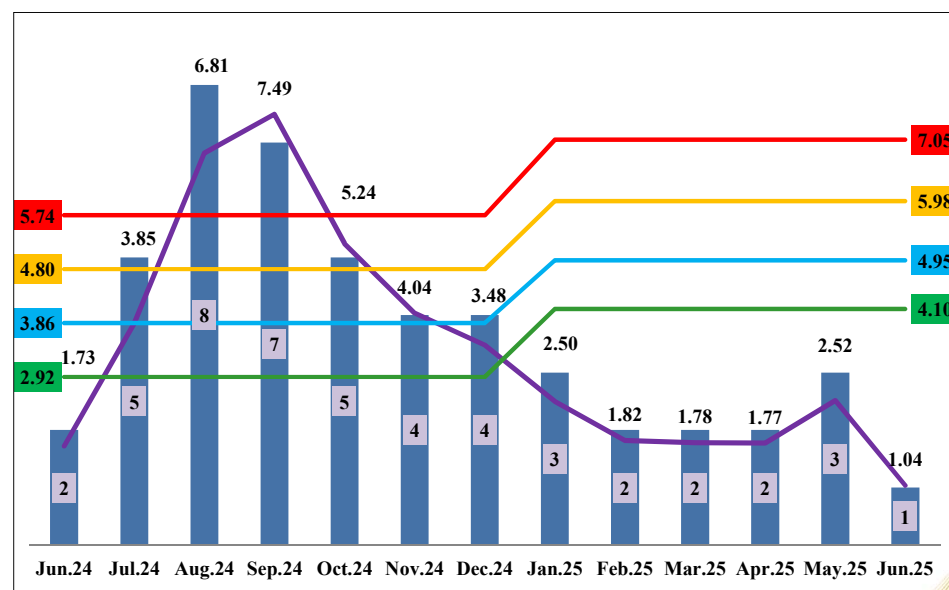
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 1: Tỷ lệ sự cố mức A, B, C, D lĩnh vực kỹ thuật



6 tháng năm 2025 có 5 báo cáo MOR mức A,B,C,D do KT, tăng 5 báo cáo so với cùng kỳ. KPI **0.75** vụ/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (0.15 vụ/10,000CB).

Chỉ số 2: Tỷ lệ vụ việc mức E



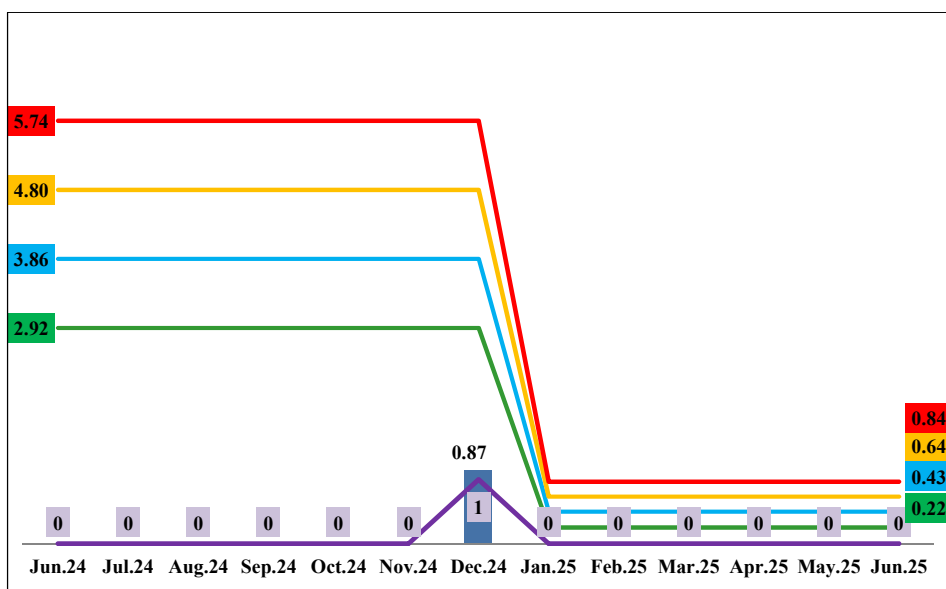
6 tháng năm 2025 có 13 báo cáo MOR mức E do KT, giảm 5 báo cáo so với cùng kỳ. KPI **1.94** vụ/10,000 cb. Đạt mục tiêu (4.10 vụ/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



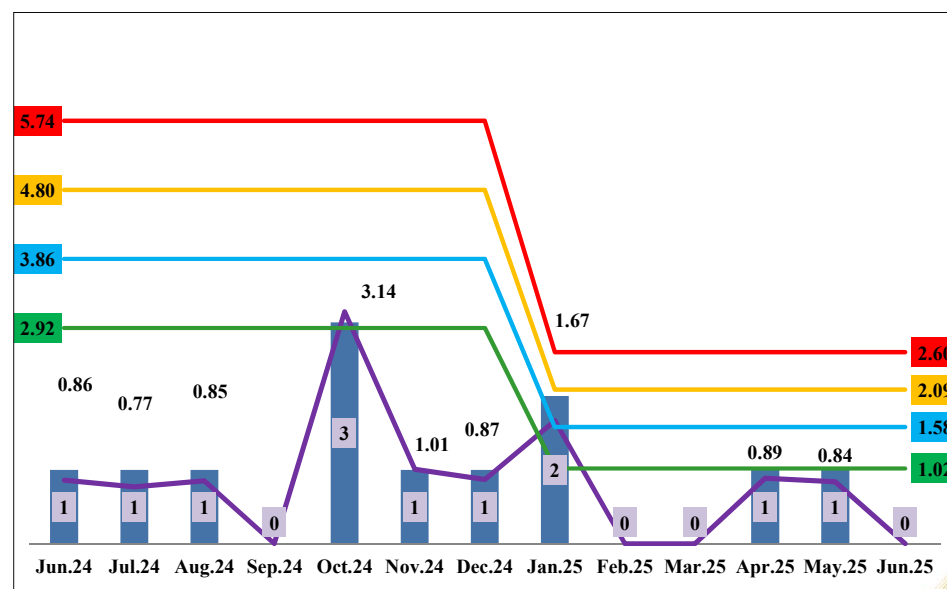
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 3: Tỷ lệ sự cố vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay



6 tháng năm 2025 có 00 sự cố trong việc bảo dưỡng tàu bay, giảm 2 sự cố so với cùng kỳ. KPI **0.00** sự cố/10,000 cb. Đạt mục tiêu (0.22 sự cố/10,000CB).

Chỉ số 4: Tỷ lệ sự cố, vụ việc do sai lỗi con người



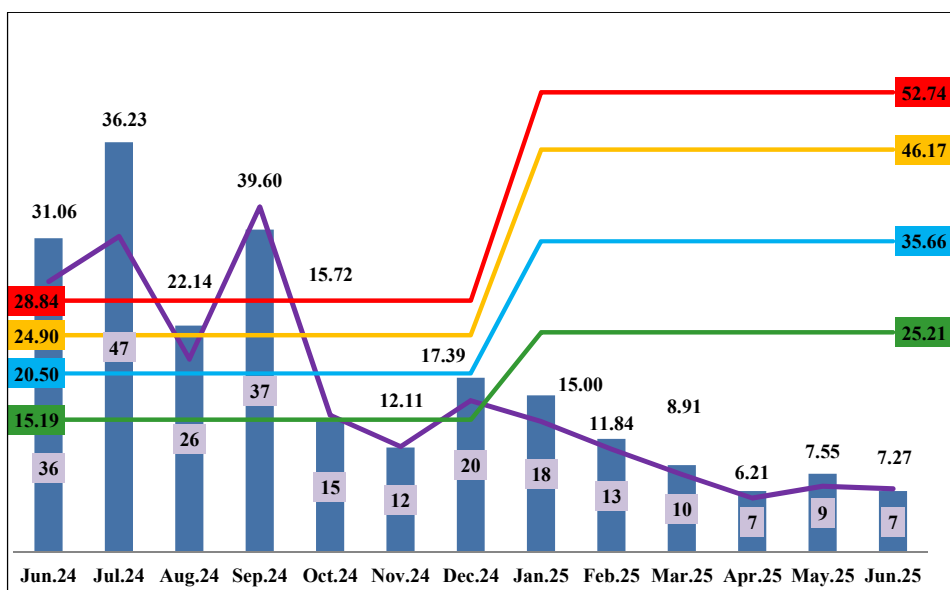
6 tháng năm 2025 có 4 vụ việc do sai lỗi con người, giảm 3 vụ việc so với cùng kỳ. KPI **0.60** sự cố/10,000 cb. Đạt mục tiêu (1.02 sai lỗi/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



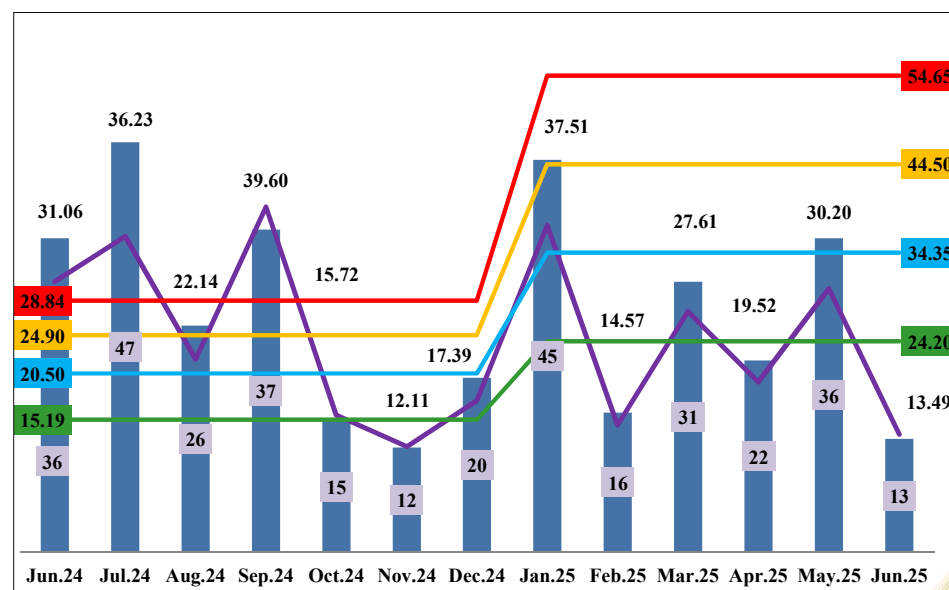
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

**Chỉ số 5: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay loại 1
(MEL, CDL, AMM, SRM)**



6 tháng năm 2025 đã cấp 64 NN, giảm 202 NN so với cùng kỳ. KPI **9.55** NN/10,000 cb. Đạt mục tiêu (25.21 NN/10,000CB).

**Chỉ số 6: Tỷ lệ nhân nhượng tàu bay loại 2...7
(AMS, CMS, MME, AMP...)**



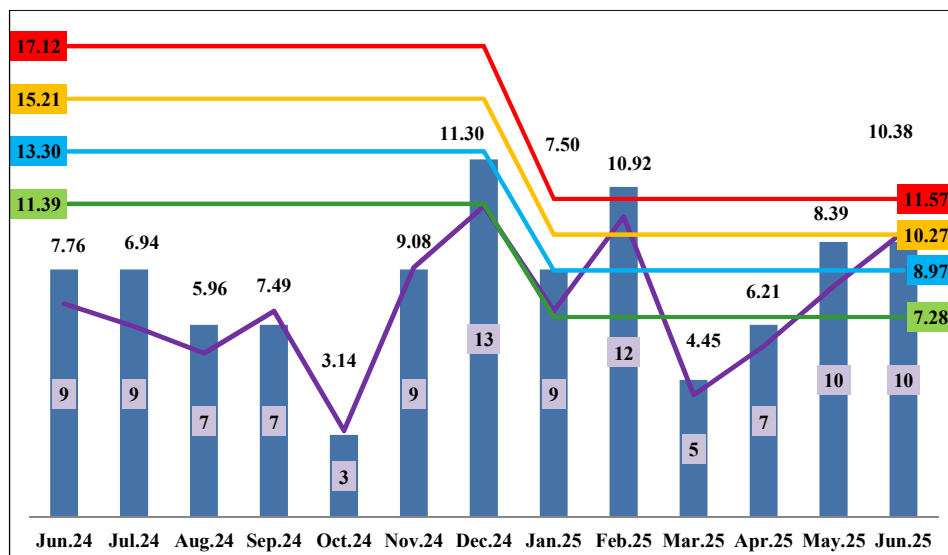
6 tháng năm 2025 đã cấp 163 NN, giảm 103 NN so với cùng kỳ. KPI **24.32** NN/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (24.20 NN/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



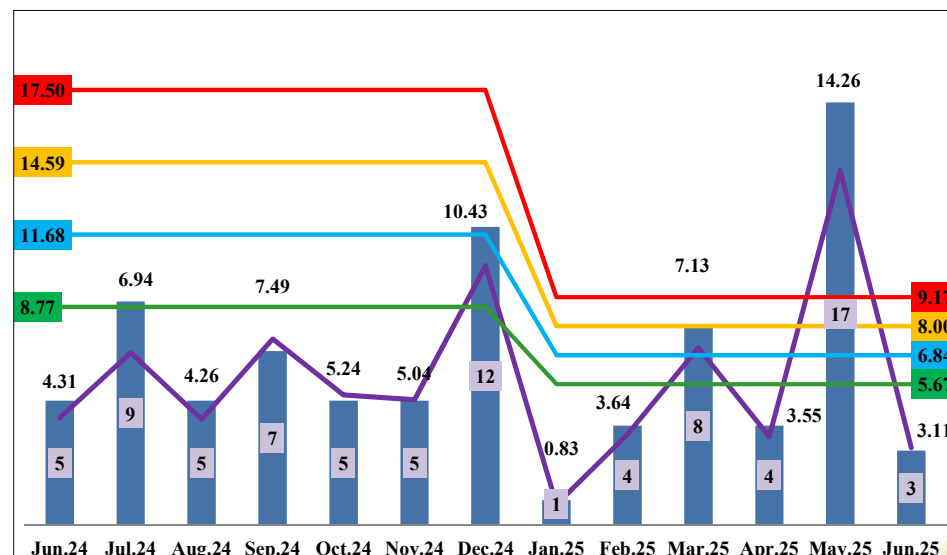
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 7: Tỷ lệ sự cố, vụ việc gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật



6 tháng năm 2025 xảy ra 53 vụ việc tàu bay GĐKT, giảm 3 sự cố so với cùng kỳ. KPI 7.91 vụ việc/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (7.28 vụ việc/10,000CB).

Chỉ số 8: Tỷ lệ cắt lớp tàu bay



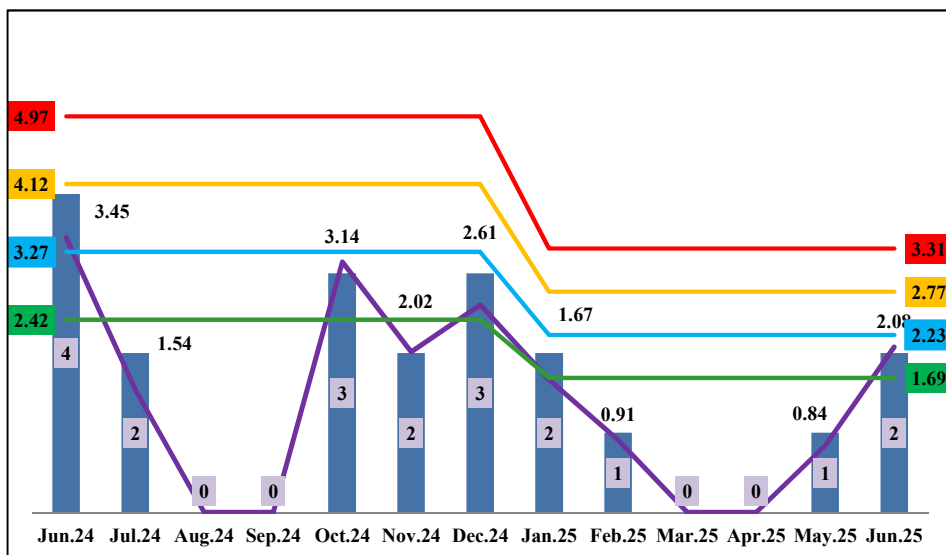
6 tháng năm 2025 xảy ra 37 vụ việc cắt lớp tàu bay, tăng 6 vụ việc so với cùng kỳ. KPI 5.52 vụ/10,000 cb. Đạt mục tiêu (5.67 vụ/10,000CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



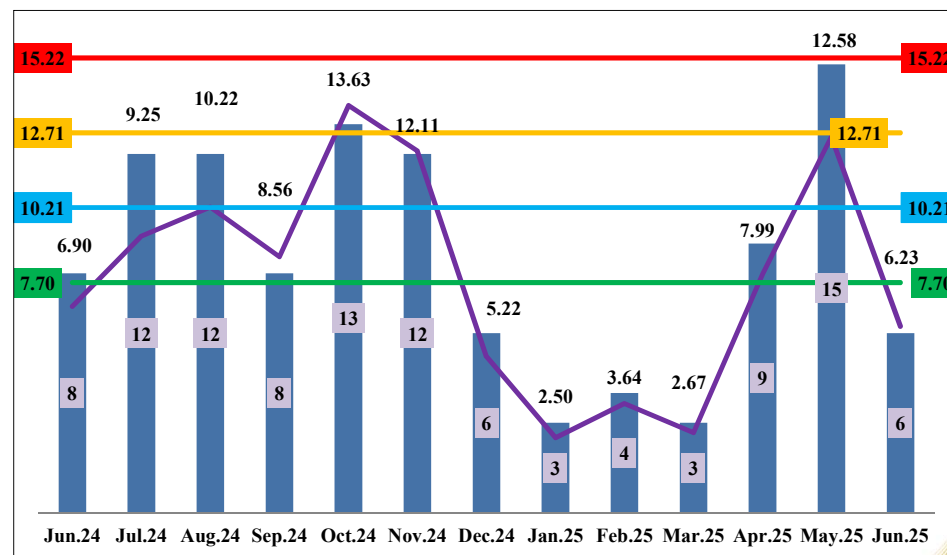
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 9: Tỷ lệ vụ việc thiết bị rơi khỏi máy bay (PDA)



6 tháng năm 2025 xảy ra 6 vụ thiết bị rơi khỏi máy bay (PDA) giảm 6 vụ so với cùng kỳ. KPI **0.90** vụ /10,000 cb. Đạt mục tiêu (1.69 vụ /10,000CB).

Chỉ số 10: Tỷ lệ vụ việc FOD



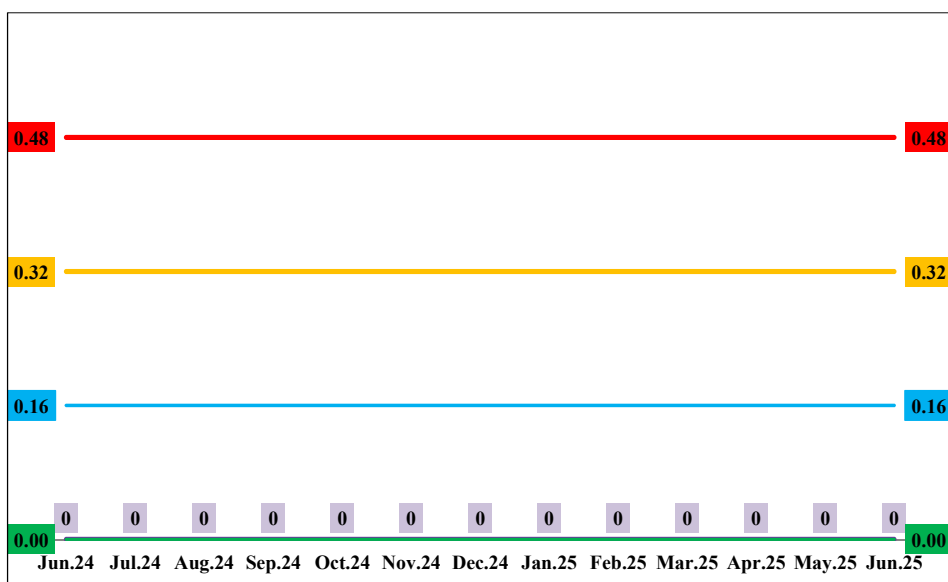
6 tháng năm 2025 xảy ra 40 vụ việc FOD, giảm 7 vụ việc so với cùng kỳ. KPI **5.97** vụ/10,000 cb. Đạt mục tiêu (7.70 vụ/10,000CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



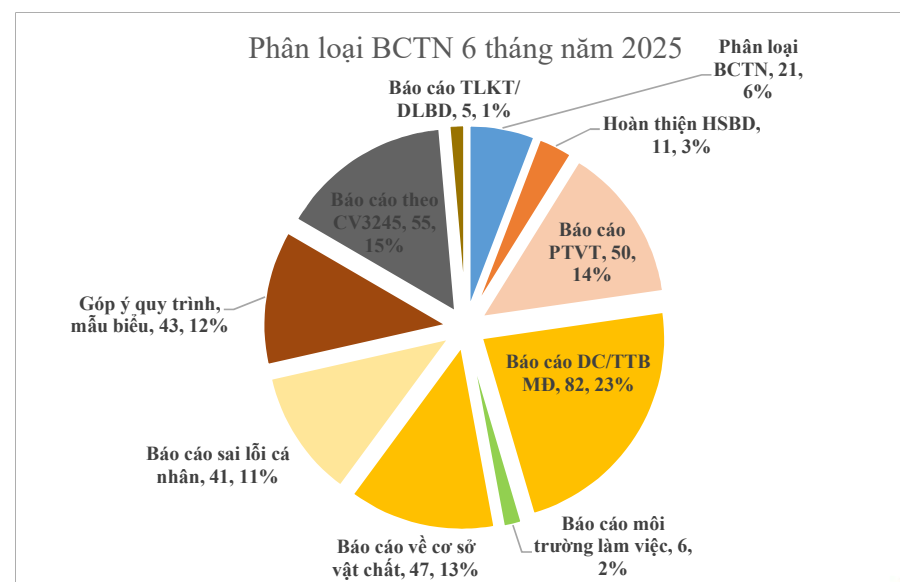
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 11: Chỉ số tắt động cơ trên không



6 tháng năm 2025 xảy ra 0 vụ tàu bay tắt động cơ trên không, bằng số vụ so với cùng kỳ. KPI **0.00** vụ việc/10,000 cb. Đạt mục tiêu (0.00 vụ/10,000CB).

Chỉ số 12: Báo cáo tự nguyện



6 tháng năm 2025 có 340 báo cáo tự nguyện, tăng 54 báo cáo so với cùng kỳ. KPI **57 BC/01 tháng**. Đạt mục tiêu (53 báo cáo/01 tháng).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 13: Tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS

Đội bay		MT 2025	Giá trị thực hiện (%)						MT 2024	Đánh giá	
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun			06 tháng đầu năm 2025
B787		95%	89	91	93	93	93	98	92 %	95%	Không đạt
A350		95%	98	99	100	96	100	99	98 %	95%	Đạt
A321	QAR	90%	94	91	90	93	97	93	93 %	90%	Đạt
A321	WQAR	95%	92	95	96	92	95	94	94 %	95%	Không đạt
A320/ A321	NEO	95%	93	92	94	99	96	95	94 %	95%	Không đạt
ATR		95%	99	99	95	94	97	92	96 %	95%	Đạt
Total		94%	94	94	94	94	96	95	94 %	94%	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.

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



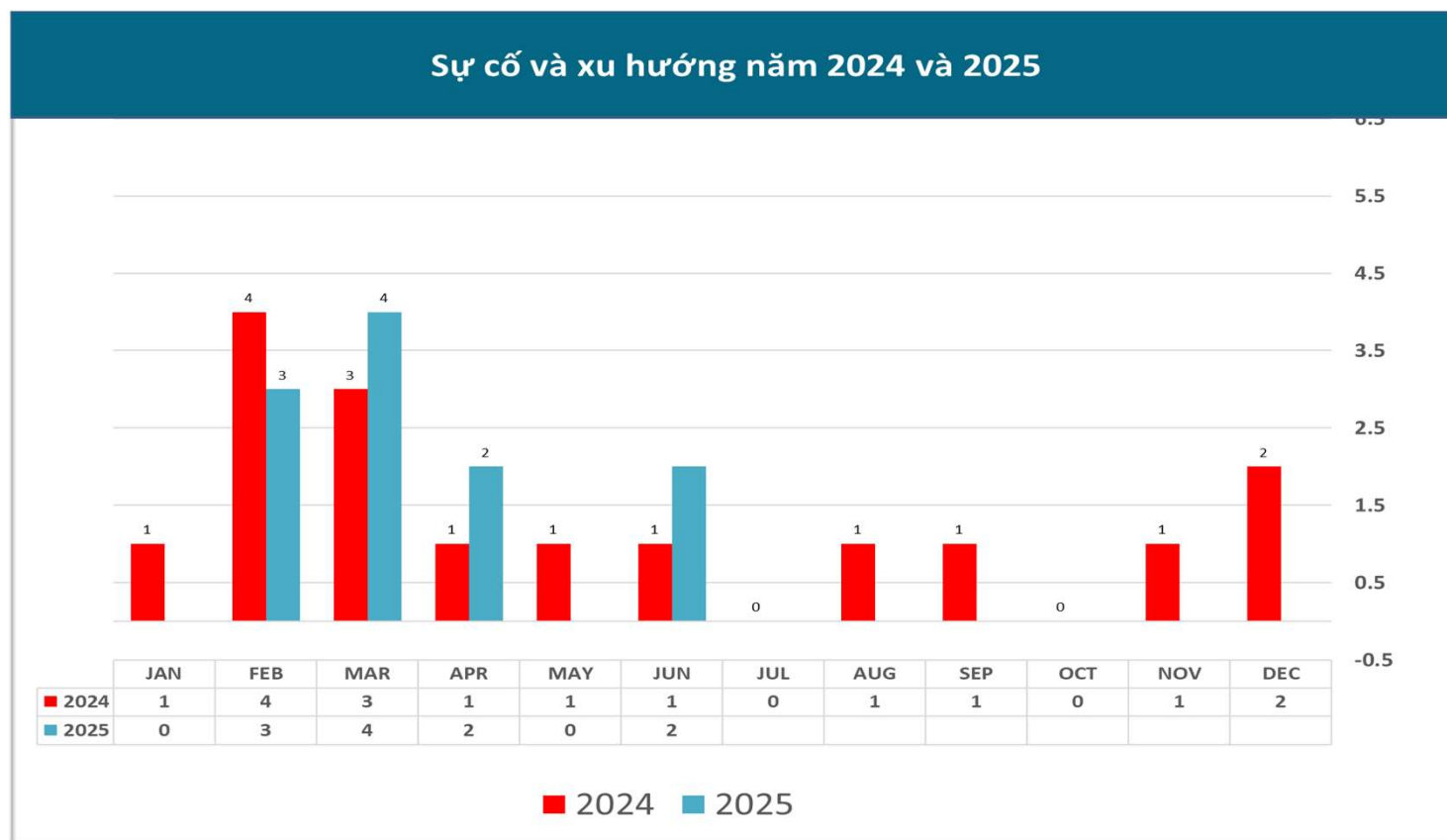
SAG3 - Bộ chỉ số an toàn KTMD (15 chỉ số)

CHỈ SỐ		Mục tiêu 2025	Thực hiện 2025		So sánh cùng kỳ	Đánh giá
			Số vụ/BC	Tỷ lệ		
1	MOR – Chỉ số 6	0	0 vụ	0	Giảm 1 vụ	Đạt mục tiêu
2	MOR – Chỉ số 7 & 8	0	0 vụ	0	Giảm 3 vụ	Đạt mục tiêu
3	MOR – Chỉ số 11	0	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
4	MOR – Tài liệu tải, giám sát tải và chất xếp (Chỉ số 4.1, 4.2)	0	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
5	MOR – Không tuân thủ quy trình (Chỉ số 9)	0	0 vụ	0	Giảm 1 vụ	Đạt mục tiêu
6	Va chạm giữa trang thiết bị mặt đất với tàu bay	0	4 vụ	0.58/ 10,000 CB	Tăng 4 vụ	Không đạt mục tiêu
7	Cân bằng trọng tải	0.3	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
8	Giám sát và chất xếp	2.1	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
9	Kiểm soát hành khách	0.31	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
10	Phục vụ hàng hóa	0.25	3 vụ	0.41/ 10,000 CBHH	Tăng 2 vụ	Không đạt mục tiêu
11	Phục vụ hàng nguy hiểm nguy hiểm	1.92	1 vụ	0.08/ 1,000 lô DG	Bằng	Đạt mục tiêu
12	Vụ việc liên quan đến tra nạp nhiên liệu	0.08	0 vụ	0	Bằng	Đạt mục tiêu
13	Không tuân thủ những quy trình đã thiết lập tại sân đỗ tàu bay	0.3	3 vụ	0.43/ 10,000 CB	Bằng	Không đạt mục tiêu
14	Sự cố, vụ việc nguyên nhân do yếu tố con người	0.08	0 vụ	0		Đạt mục tiêu
15	Báo cáo tự nguyện	300 báo cáo	246 BC			Đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3



6 tháng đầu năm 2025 tổng có 11 vụ, bằng cùng kỳ

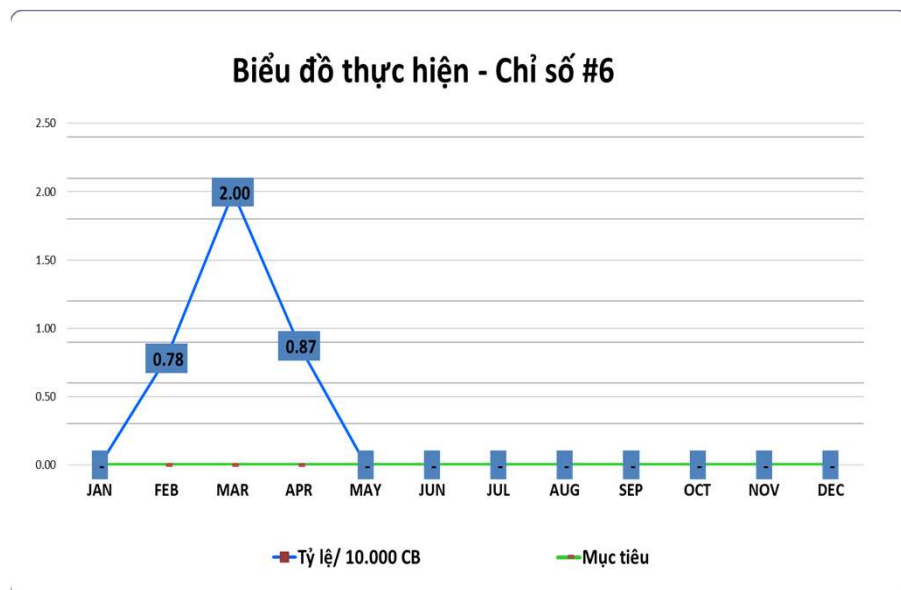
SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

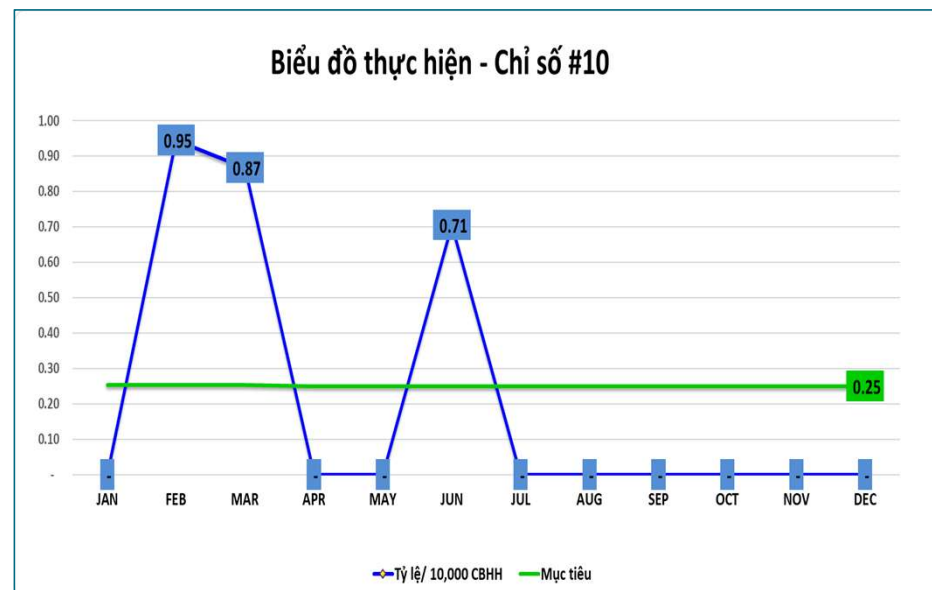
CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Chỉ số #6: Va chạm TTB với tàu bay



- 6 tháng đầu năm 2025 xảy ra **04 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.58 vụ/10,000 chuyến bay**.
Không đạt mục tiêu (0 vụ).

Chỉ số #10: Phục vụ hàng hóa



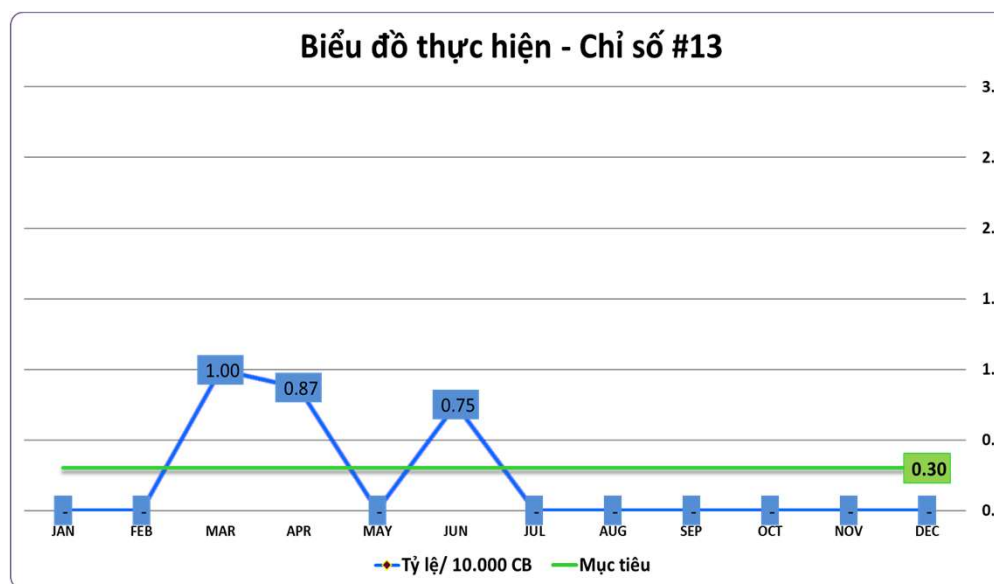
- 6 tháng đầu năm 2025 xảy ra **03 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.41 vụ/10,000 CBHH**.
Không đạt mục tiêu (0.25 vụ/10000 CB).

SỐ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Chỉ số #13: Không tuân thủ quy trình



- 6 tháng đầu năm 2025 xảy ra **03 vụ**.
- Giá trị thực hiện là **0.43 vụ/10,000 chuyến bay**.
Không đạt mục tiêu (0.3 vụ/10000 CB).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

GIẢI TRÌNH CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Đối với chỉ số #6 – Va chạm TTB với tàu bay (04 vụ việc)

Nguyên nhân:

- Nhân viên lái xe không thực hiện đúng quy trình trong quá trình vận hành xe suất ăn. Sau khi hoàn thành việc cung cấp suất ăn lên tàu bay, khi thao tác thu lưới sàn trước cửa thùng xe đã bấm nhầm nút điều khiển sàn ra nên đệm cao su của lưới sàn trước cửa thùng xe tác động vào thân tàu bay.
- Trong quá trình kết nối, nhân viên vận hành nhận thấy độ lệch về độ cao giữa sàn COL và cửa khoang máy bay nên đã rút COL và thực hiện kết nối lại. Tuy nhiên, nhân viên đã để khoảng cách tiếp cận lần 2 sát hơn và lệch so với độ cong của thân máy bay nên khoảng cách phát hiện của cảm biến giảm tốc phía trước bị lệch, khiến miếng đệm cao su đệm tiếp xúc với phần bên dưới cửa L1 của tàu bay.
- Nhân viên chưa tuân thủ quy định của NCS khoảng cách sàn xe thấp hơn ngưỡng cửa tàu trong khoảng từ 15 – 20cm; công tắc cảm biến hành trình ngắt hệ thống điều khiển hạ sàn khi có va chạm dẫn đến nhân viên không điều khiển hạ được sàn kịp thời khi phát hiện.
- Nhân viên vận hành xe nâng chưa tuân thủ quy định nội bộ v/v điều chỉnh thanh dẫn hướng (guide rail) trên sàn xe nâng để phù hợp với cấu hình tàu bay A321 khi thực hiện chất xếp, dẫn đến AKH khi di chuyển đã bị xô lệch và va chạm gây xước tàu bay.

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số #6 – Va chạm TTB với tàu bay (04 vụ việc) (tiếp theo)

Giải pháp đã thực hiện:

- MASCO rà soát toàn bộ quy trình, TTB, hệ thống camera và đào tạo nhân viên, thay SIM các camera xe cung ứng.
- Đánh giá lại việc bố trí NVLX phục vụ 02 chuyến bay gần nhau, đảm bảo mỗi NV có đủ thời gian hoàn thành nhiệm vụ an toàn.
- VIAGS Quán triệt đến toàn bộ CBNV thực hiện nghiêm việc báo cáo thông tin kịp thời cho ASOC. Nghiêm túc thực hiện theo quy trình phối hợp giữa ASOC – VIAGS.
- Tổ chức đánh giá chuyên đề công tác tiếp cận xe suất ăn tại DAD từ ngày 10 – 25/02/2025 và đánh giá về việc phân công lái xe.
- Công ty PVMĐ tại NKG tổ chức họp rút kinh nghiệm, đào tạo lại quy trình an toàn. Trong tháng 5,6 lên có kế hoạch thay thế cảm biến giảm tốc phía trước mới của nhà sản xuất (bao gồm cả phần mềm) trong quá trình đại tu COL để cải thiện độ chính xác và độ ổn định của cảm biến giảm tốc phía trước.
- Đại diện tại NKG Tăng cường giám sát trực tiếp trong công tác vận hành TTB tiếp cận tàu bay: kế hoạch giám sát, tần suất đánh giá (thực hiện 1 lần 1 tuần, tùy theo tần suất khai thác) và nhân sự tham gia giám sát bao gồm nhân viên địa phương với chức năng đại diện sẽ trực tiếp thực hiện, đảm bảo phù hợp với đặc thù sân bay NKG (phục vụ chuyến bay charter).
- ASOC Triển khai đánh giá chuyên đề công tác tiếp cận của xe suất ăn NCS từ ngày 20/03-30/03/2025
- NCS Thực hiện đúng quy định quy trình theo GOM và Quy trình nội bộ của NCS, đảm bảo khoảng cách sàn xe nâng với ngưỡng cửa tàu bay 15-20 cm đối với tàu thân rộng. Bình giảng nhân viên hiểu rõ việc thay đổi tải trọng tàu bay khi chất dỡ hàng hóa và hành khách dẫn đến thay đổi chiều cao của tàu bay.
- NCS Tiến hành lắp đặt bổ sung chức năng cho phép điều khiển hạ sàn bằng điện khi cảm biến báo có va chạm để không cho tiếp tục va chạm thêm; lắp đặt bổ sung công tắc cảm biến hạ sàn tự động khi cửa tàu bay chạm vào sàn xe nâng.
- Công ty PVMĐ tại CGK: Tổ chức buổi họp phổ biến và đào tạo lại toàn bộ nhân viên vận hành xe nâng, đặc biệt nhấn mạnh sự quan trọng của việc điều chỉnh thanh dẫn hướng đúng tiêu chuẩn của từng loại tàu bay trước khi thực hiện hoạt động xếp hoặc dỡ hàng. Tăng cường hoạt động giám sát và kiểm tra sự tuân thủ của toàn bộ hệ thống để đảm bảo việc thực hiện đúng các quy trình đã ban hành.
- VNCGK Đã làm việc với công ty PVMĐ Gapura về việc triển khai các biện pháp khắc phục và tổ chức giám sát các biện pháp khắc phục khi phục vụ chuyến bay.
- ASOC: Triển khai khuyến cáo an toàn công tác kiểm tra TTB tàu bay trước khi phục vụ chuyến bay (số tham chiếu 04042025 ngày 11/04/2025).

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số #10 – Chất xếp hàng hóa (03 vụ việc)

Nguyên nhân:

- Ban TTHH đánh giá vấn đề không phù hợp trong sự việc này là do chất xếp, cố định kiện hàng nặng tại HAN không đúng quy định tại COM 6.2.3.1 (c), e), (k); 6.2.3.2.(f).
- Hàng hóa bị xô lệch do quy cách hàng hóa dễ bị xô lệch.
- Nhân viên chất xếp của công ty PVHH tại SGN đã chất xếp sai kỹ thuật, không đúng phương pháp chất xếp theo quy định COM của VNA:
- Lô hàng được đóng gói thùng xốp và bao bởi túi plastic bên ngoài nên có tính chất dễ trơn trượt, tuy nhiên khi chất xếp lên mâm, nhân viên chất xếp đã không sử dụng phương pháp chất xếp chèn chắn bằng các kiện hàng của các lô hàng khác có bao bì carton đóng gói cố định.
- Nhân viên chất xếp hàng đã không sử dụng phương pháp chất xếp chữ T dẫn đến các kiện hàng không liên kết với nhau tạo thành một khối vững chắc trên mâm.

Giải pháp đã thực hiện:

- Ngày 22/4/2025, Ban TTHH đã gửi thư khuyến cáo NCTS về việc tuân thủ quy định của VN trong công tác chất xếp hàng hóa, khuyến cáo CNVN trong công tác giám sát PVHH.
- Ban DVHK đã phối hợp với TTHH ban hành Quy trình phối hợp xử lý bất thường hàng hóa chất xếp trên tàu bay để các ĐV có tài liệu tham chiếu xử lý.
- Ngày 19/06/2025 công ty phục vụ hàng hóa TCS đã giảng bình và triển khai khuyến cáo đến toàn bộ nhân sự chất xếp hàng hóa
- CNVN đã triển khai ngay Case study khuyến cáo an toàn trong chất xếp hàng hóa đến toàn bộ CBVN liên quan; triển khai đến công ty phục vụ sử dụng biện pháp tăng cường: quấn màng plastic dẻo xung quanh khi chất xếp hàng trên mâm.

SỔ LIỆU AN TOÀN 6 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đối với chỉ số #13 – Không tuân thủ quy trình sân đỗ tàu bay (03 vụ việc)

➤ Nguyên nhân:

- Khi xe phục vụ đặc biệt (PVĐB) di chuyển khỏi vị trí đỗ 25 thì góc thanh chắn an toàn bên trái (sàn sau) va chạm vào phần gương chiếu hậu của xe tra nạp SKYPEC.
- Nhân viên vận hành xe PVĐB không nhận diện được nguy cơ, rủi ro khi di chuyển trên khu vực vị trí đỗ 25 (khu vực vị trí đỗ 23-25 đã được xác định là khu vực bãi đỗ có nguy cơ rủi ro an toàn cao do không có khu vực tập kết TTB, nên các TTB sẽ di chuyển về bên đỗ khi phục vụ chuyến bay).
- Phần thiết bị kết nối bầu hơi đến cốc cài bơm thủy lực bị kẹt nên không gắn kết được bơm thủy lực, do đó không bơm được dầu thủy lực cho hệ thống điều khiển thu chân chống và hạ thùng xe.

➤ Giải pháp đã thực hiện:

- SKYPEC: Triển khai truyền thông toàn hệ thống đến nhân viên các chi nhánh; phối hợp làm việc với VIAGS, khuyến cáo VIAGS lưu ý quan sát khi di chuyển tại khu vực 7,5m khi xe tra nạp đang dừng đỗ phục vụ bơm nhiên liệu cho tàu bay.
- VIAGS Triển khai lại các vị trí bãi đỗ khai thác có nguy cơ RRAT theo đặc thù từng sân bay khai thác và yêu cầu cụ thể trách nhiệm của nhân viên xi nhan/cảnh giới đặc biệt khi phục vụ các TTB có phần khung/thùng trên cao khó quan sát như xe thang, xe cấp VTVP, xe PVĐB.
- MASCO Báo cáo chi tiết sự việc và tiến hành kiểm tra kỹ thuật các hệ thống thủy lực, điện và các thiết bị liên quan khác của xe HUI.30401 và thực hiện vệ sinh, điều chỉnh lại kết nối hơi với cốc cài thủy lực. Sau khi xử lý, hệ thống thủy lực của xe hoạt động bình thường.
- VNHUI rà soát, đánh giá tình trạng kỹ thuật của tất cả các xe cung ứng suất ăn tại HUI. Qua kiểm tra, đánh giá thực tế và hồ sơ lý lịch bảo dưỡng, VNHUI nhận thấy: 2 xe cung ứng suất ăn tại Chi nhánh MASCO Huế đang vận hành tốt; các xe đều được bảo dưỡng định kỳ và có hồ sơ đầy đủ.