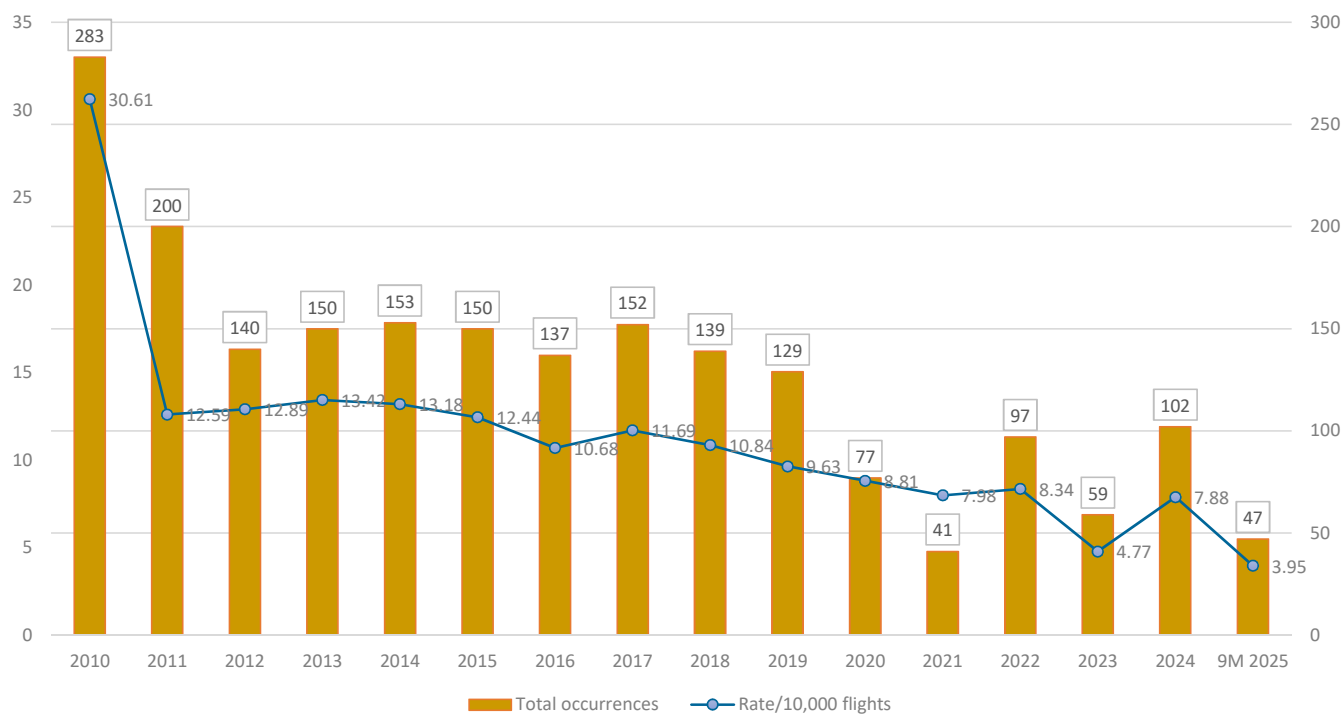


SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025 - VNA

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



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



- Sự cố/vụ việc MOR 9 tháng năm 2025 là **47 vụ**, giảm 34 (42%) so với cùng kỳ (tách riêng báo cáo tự nguyện ATB/GTB so với 2024);
- Tỷ lệ sự cố, vụ việc/10,000 chuyến bay là 3.95. **Đạt mục tiêu (8.55)**

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN SSP – THỰC HIỆN 9 THÁNG 2025

	Chỉ số	Thực hiện	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	0.08	0	0	0	0	1 vụ
3	Sự cố mức C/10,000 chuyến bay	0	0.14	0.3	0.53	0.76	
4	Sự cố mức D/10,000 chuyến bay	0.76	0.36	1.24	1.84	2.44	9 vụ
5	Vụ việc mức E/10,000 chuyến bay	3.11	8.05	11.6	15.85	20.1	37 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	5.13	7.03	8.25	9.25	10.25	61 vụ
10	Tiếp cận không ổn định/10,000 chuyến (tính event level 2 và 3)	9.65	7.73	11.69	15.42	19.14	6 event level 3 và 89 event level 2
11	Chỉ số các điểm không phù hợp	1.17	1.51	N/A	N/A	N/A	104 finding/ 89 cuộc kiểm tra/ĐG

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025

BỘ CHỈ SỐ AN TOÀN THEO SMSM



	Chỉ số	Thực hiện 9T 2025		Mục tiêu 2025	Ngưỡng cảnh báo		
		Số vụ/bc	Tỷ lệ		Thấp	Vừa	Cao
1	Tàu bay bị chìm va đập (MOR)	9	0.76	1.20	1.69	2.59	3.49
2	Tàu bay bị sét đánh (MOR)	3	0.25	1.30	2.09	3.31	4.52
3	Tàu bay lẫn nhầm đường CHC hoặc đường lăn (MOR)	0	0.00	0.23	0.39	0.69	0.99
4	Tàu bay xông ra khỏi đường CHC hoặc đường lăn (MOR)	0	0.00	0.12	0.14	0.16	0.17
5	Đỉnh chỉ cất cánh (MOR)	5	0.42	0.31	0.84	1.38	1.92
6	Các sự cố về hoạt động không lưu (MOR)	2	0.17	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)	6	0.56	0.15	0.34	0.52	0.7
8.2	Vụ việc mức E (vv/10,000 cb)	19	1.78	4.1	4.95	5.98	7.05
8.3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0	0.00	0.22	0.43	0.64	0.84
9	Báo cáo bắt buộc theo Quy chế Báo cáo ATHK (MOR)	47	3.95	8.55	12.48	16.97	21.46
10	Vật ngoại lai gây hư hại vỏ tàu bay và động cơ	70	6.56	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: 96%	A350: 95%;			
			A321-QAR: 93%	A321-QAR: 90%;			
			A321-WQAR: 92%	A321-WQAR: 95%;			
			A321NEO: 94%	A321/A320NEO: 95%;			
			ATR: 95%	ATR: 95%			
			Total: 94%	Total: 94%			
15	Sự cố vụ việc liên quan đến yếu tố con người (MOR)	8	0.67	1.62	2.47	3.32	4.17
16	Số lượng báo cáo ATCL trên AQD	4127		4500 b/c/ năm			

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



SỰ CỐ/VỤ VIỆC MOR - VNA

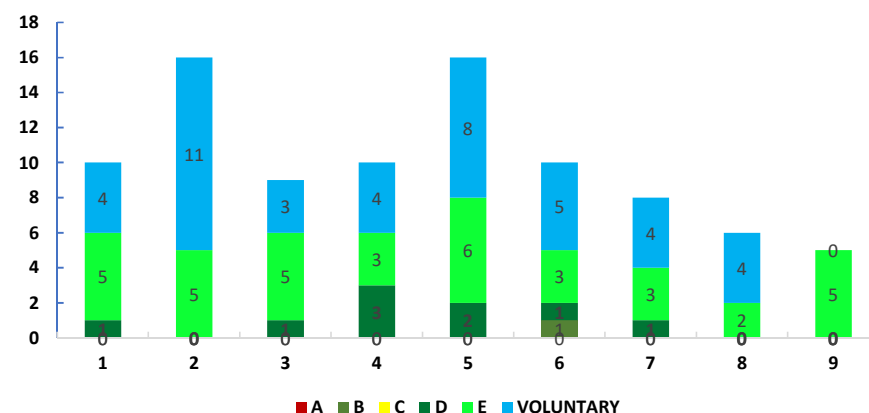
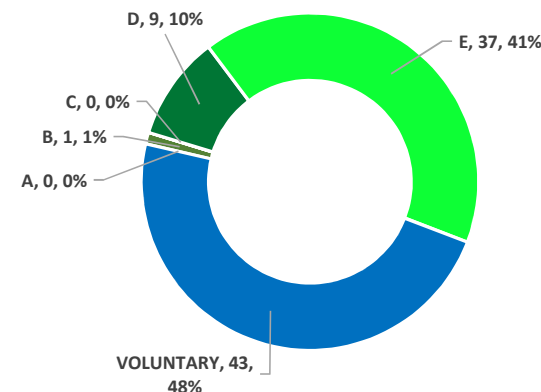
- 47 sự cố, vụ việc MOR, giảm 34 so với cùng kỳ (thay đổi cách thống kê báo cáo GTB/ATB)
- Tỷ lệ 3.95/ 10,000 cb, đạt mục tiêu (8.55)

Phân loại theo mức độ:

- 01 sự cố B, tăng 1 vụ so với cùng kỳ
 - ✓ Va chạm giữa cánh tàu bay A863 và đuôi tàu A338 ngày 27/6
- 9 sự cố D, tăng 5 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
 - ✓ VN601/SGN-BKK/ VN-A357/16Jul Disconnection of NLG Torque link
- 37 vụ việc E, giảm 40 vụ

Phân loại theo lĩnh vực/khoảng:

- 22 vụ khai thác bay
- 25 vụ kỹ thuật
- 43 báo cáo tự nguyện



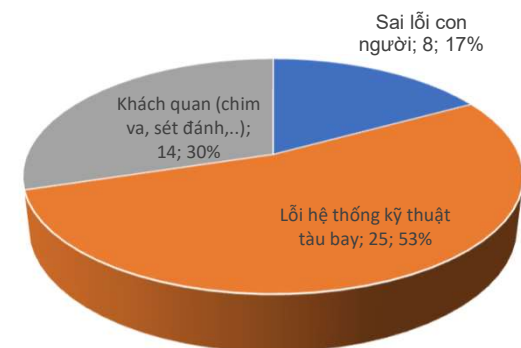
SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



SỰ CỐ, VỤ VIỆC MOR - VNA

- Phân loại theo nguyên nhân
- ✓ **Lỗi con người: 08 vụ**, giảm 13 (62%) so với cùng kỳ. Tỷ lệ 0.67, đạt MT (1.62), trong đó SAG1: 7 vụ, SAG2: 1 vụ.
- ✓ **Lỗi hệ thống: 25 vụ**, giảm 16 (39%)
- ✓ **Khách quan (chim va, sét đánh,...): 14 vụ**, giảm 5 (26%):
 - 9 vụ chim va: SGN (5 vụ), HAN (2 vụ), CDG (1 vụ), UIH (1 vụ - mức D)
 - 3 sét đánh: SGN (1 vụ), HAN (2 vụ)
 - 1 nhiễu động
 - 1 cháy pin dự phòng của khách

Yếu tố	Số lượng	Tỷ lệ /10,000cb
Sai lỗi con người	8	0.67
Hệ thống, kỹ thuật tàu bay	25	2.1
Khách quan (chim va, sét đánh,...)	14	1.18
Tổng	47	



SỔ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



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

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 2025		Đánh giá
			Số vụ	Tỷ lệ	
	Tỷ lệ sự cố, vụ việc ABCDE / 10,000 cb				
1	Tỷ lệ sự cố, vụ việc AB	0	1	0.09	Không đạt
2	Tỷ lệ sự cố, vụ việc C	0	0	0.00	Đạt mục tiêu
3	Tỷ lệ sự cố, vụ việc D	≤ 0.31	2	0.19	Đạt mục tiêu
4	Tỷ lệ sự cố, vụ việc E	≤ 4.63	5	0.47	Đạt mục tiêu
5	Tỷ lệ vụ việc mức 3 / 10,000 cb	≤ 2.25	23	2.34	Không đạt
6	B787	≤ 2.15	1	0.79	Đạt mục tiêu
7	A350	≤ 2.1	2	2.49	Không đạt
8	A321	≤ 1.98	17	2.75	Không đạt
9	ATR72	≤ 5.14	1	3.45	Đạt mục tiêu
10	Tỷ lệ vụ việc mức 2 / 10,000 cb	≤ 205	1726	175	Đạt mục tiêu
11	B787	≤ 8.97	7	5.5	Đạt mục tiêu
12	A350	≤ 10.02	5	6.22	Đạt mục tiêu
13	A321	≤ 182.54	1074	186	Không đạt
14	ATR72	≤ 444.13	139	479	Không đạt
15	Tỷ lệ vụ việc mức 1 / 10,000 cb	≤ 1285	8687	882	Đạt mục tiêu
16	B787	≤ 705	802	701	Đạt mục tiêu
17	A350	≤ 630	297	369	Đạt mục tiêu
18	A321	≤ 837	4834	839	Không đạt
19	ATR72	≤ 1846.73	447	1541	Đạt mục tiêu

SAG1 sẽ cập nhật lại event 123

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



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

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 2025		Đánh giá
			Số vụ	Tỷ lệ	
	Điều hành khai thác				
20	Lỗi cập nhật tài liệu, dữ liệu khai thác	≤ 10 error/ năm	1		Đạt mục tiêu
21	Chuyến bay thiếu phép bay	≤ 01 error / tháng ≤ 02 error / quý ≤ 08 error / năm	0		Đạt mục tiêu
22	Chuyến bay áp dụng MEL/CDL chưa đúng	≤ 03 error / tháng ≤ 08 error / quý ≤ 20 error / năm	0		Đạt mục tiêu
23	Báo cáo an toàn tự nguyện trên hệ thống AQD	≥ 108 BC/năm ≥ 9 BC/tháng	108 báo cáo		Đạt mục tiêu
	Hoạt động trong khoang khách				
24	Tỷ lệ TV mở cửa MB sai quy định/ 10,000 cb	≤ 0.08	1	0.09	Không đạt
25	Tỷ lệ TV kiểm tra an ninh tàu bay trước chuyến bay chưa đúng quy định/ 100 chuyến bay	≤ 10	97	17.83	Không đạt
26	Tỷ lệ TV chưa tuân thủ quy trình quản lý nhiễu động trên chuyến bay/ 100 chuyến bay	≤ 5	34	6.25	Không đạt
27	TV không kiểm tra phanh xe đẩy (trolleys) trước chuyến bay/ 100 chuyến bay	≤ 6	33	6.07	Không đạt

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 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	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	9T 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2024	May 2025	Jun 2025	Jul 2025	Aug 2025	Sep 2025	9T 2025	Mục tiêu 2025
Level 3	Event	0	3	1	4	3	2	1	2	1	17	1	2	1	21	6	0	2	3	1	3	4	2	2	23	
	Rate/10000	0.00	2.67	0.95	4.25	4.44	1.95	0.83	1.96	1.19	1.85	1.17	2.24	1.36	1.80	5.21	0.00	1.86	2.77	0.86	2.49	3.19	1.07	2.91	2.34	2.25
Level 2	Event	169	182	157	144	139	131	174	157	147	1400	145	134	108	1787	175	160	184	179	214	150	163	153	121	1726	
	Rate/10000	163	161	150	155	154	128	144	151	174	153	170	150	147	153	152	152	171	165	185	124	130	130	176	175	205
Level 1	Event	734	942	816	824	711	732	932	834	671	7196	631	740	624	9191	930	918	898	920	934	853	1080	1266	883	8687	
	Rate/10000	707	828	779	852	789	713	772	800	795	785	741	829	849	789	807	871	835	850	807	707	861	1076	1285	882	1285
Analyzed Flights		10348	11240	10477	9414	9011	10261	12075	10420	8435	91681	8518	8923	7345	116467	11526	10545	10752	10825	11572	12062	12541	11768	6869	98460	

- Event level 3 tăng so với CK, tập trung chủ yếu: Firm landing (5 vụ); Speed high during approach at 1,000ft (6 vụ).
- Event level 1-2 có xu hướng tăng so với CK.

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 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	Jul 2024	Aug 2024	Sep 2024	9T 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dec 2024	2024	Jan 2025	Feb 2025	Mar 2025	Apr 2025	May 2025	Jun 2025	Jul 2025	Aug 2025	Sep 2025	9T 2025
Level 3	Event	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	1	2	0	0	0	1	0	6
	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	0.00	0.85	0.00	0.60
Level 2	Event	14	6	10	13	7	8	5	6	7	76	4	4	6	90	12	5	12	3	10	10	11	10	16	89
	Rate /10,000	13.53	5.34	9.54	13.81	7.77	8.08	4.14	5.76	8.30	8.29	4.70	4.48	8.17	7.73	10.42	0.45	11.16	2.77	8.63	8.29	8.77	8.49	18.50	8.88
Level 1	Event	21	36	34	38	36	34	17	27	16	259	19	20	19	317	19	13	31	25	40	25	40	43	70	306
	Rate /10,000	20.29	32.03	32.45	40.37	28.85	34.33	14.08	25.91	18.97	28.25	22.31	22.41	25.87	27.22	19.5	12.30	28.84	23.10	34.51	20.73	31.90	36.49	80.94	30.52

Tỷ lệ vụ việc tăng so với cùng kỳ:

- 6 Event Level 3: Speed high during approach at 1000ft (4 vụ), High rate of descent between 1000ft and 500ft (1 vụ) và Late configuration setting at landing (1 vụ).
- Event Level 2 tập trung: Speed high during approach at 1000ft (34 vụ), Speed high during approach at 500ft (13 vụ) và High rate of descent between 500ft and 50ft (15 vụ).
- Event Level 1 có xu hướng tăng.

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG BUỒNG LÁI

Total number of	Q1.2025	Q2.2025	Q3.2025
LOSA flights	139	150	120
Threat	292	318	235
Error	306	248	172
UAS	26	23	44

9 tháng 2025 thực hiện 409 chặng bay đánh giá

- **Mối nguy:** Mùa thời tiết bất lợi, tần suất hỏng hóc/ MEL cao, đặc thù đường bay/sân bay và sự mệt mỏi của tổ lái.
- **Lỗi:** Quyết định khai thác chưa hợp lý trong quá trình ứng phó với mối nguy, chưa tuân thủ quy trình, thiếu Callouts, giám sát và phối hợp thông tin chưa tốt.
- **Trạng thái tàu bay không mong muốn:** Cấu hình chưa đúng, kiểm soát tốc độ không ổn định, kỹ năng điều khiển tàu bay trong điều kiện thời tiết xấu hoặc ở giai đoạn hạ cánh chưa tốt (Firm Landing, Long Flare).

% Mismanaged Threat, Error, UAS							Change Ratio	
Mismanagement	Q3.2024		Q2.2025		Q3.2025		Q3.2025/ Q2.2025	Q3.2025/ Q3.2024
Mismanaged Threat	84 / 262	32%	75 / 318	24%	69 / 235	29%	▲	▼
Mismanaged Error	53 / 230	23%	37 / 248	15%	59 / 172	34%	▲	▲
Mismanaged UAS	30 / 51	59%	20 / 23	87%	23 / 44	52%	▼	▼

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025

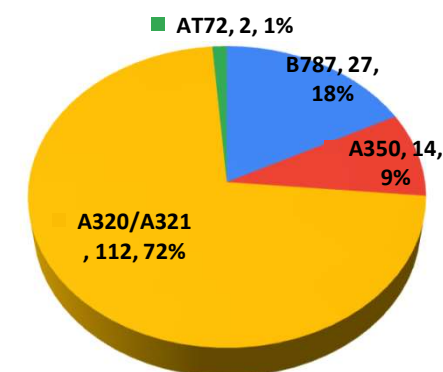


ĐÁNH GIÁ TRÊN KHÔNG ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG TRONG KHOANG KHÁCH

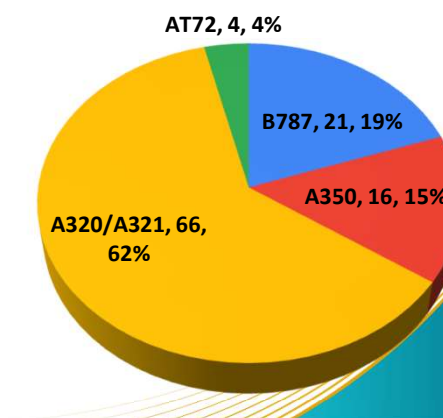
Loại tàu	QIII.2025			QII.2025			QI.2025		
	Số CB ĐG	Tiêu chí KPH	Tỷ lệ	Số CB ĐG	Tiêu chí KPH	Tỷ lệ	Số CB ĐG	Tiêu chí KPH	Tỷ lệ
B787	27	21	0.78	44	55	1.25	34	45	1.32
A350	14	16	1.14	17	27	1.59	20	31	1.55
A321	112	66	0.59	122	123	1.01	146	116	0.79
ATR72	2	4	2	4	4	1.00	2	0	0.00
Tổng	155	107	0.69	187	209	1.12	202	192	0.95

- Thực hiện đánh giá 544 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 CB ĐG



Tiêu chí KPH



SỔ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



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

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện 9 tháng 2025		Đánh giá
			Số vụ	Tỷ lệ	
1.	Sự cố A, B, C, D lĩnh vực kỹ thuật	0.15 vụ/10,000 cb	06 vụ	0.56	Không đạt mục tiêu (xảy ra 6 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. - Tàu A357 phát hiện NLG torque link APEX pin missing tại BKK sau khi hạ cánh. - 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	19 vụ	1.78	Đạt mục tiêu
3	Sự cố, vụ việc trong bảo dưỡng tàu bay	0.22 vụ/10,000 cb	00 vụ	0.00	Đạt mục tiêu.
4	Sự cố, vụ việc do sai lỗi con người	1.02 vụ/10,000 cb	08 vụ	0.75	Đạt mục tiêu.
5	Nhân nhượng loại 1 (MEL, CDL, AMM, SRM)	25.21 NN/10,000 cb	98 NN	9.19	Đạt mục tiêu.
6	Nhân nhượng loại 2,3,4,5,6 (AMS, CMS, MME, AMP)	24.20 NN/10,000 cb	252 NN	23.62	Đạt mục tiêu.
7	Gián đoạn khai thác vì lý do kỹ thuật	7.28 vụ/10,000 cb	85 vụ	7.97	Không đạt mục tiêu: Việc kiểm soát kỹ thuật nhìn chung tốt tuy nhiên do yêu cầu năm 2025 đặt ra rất cao. 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 9 THÁNG 2025



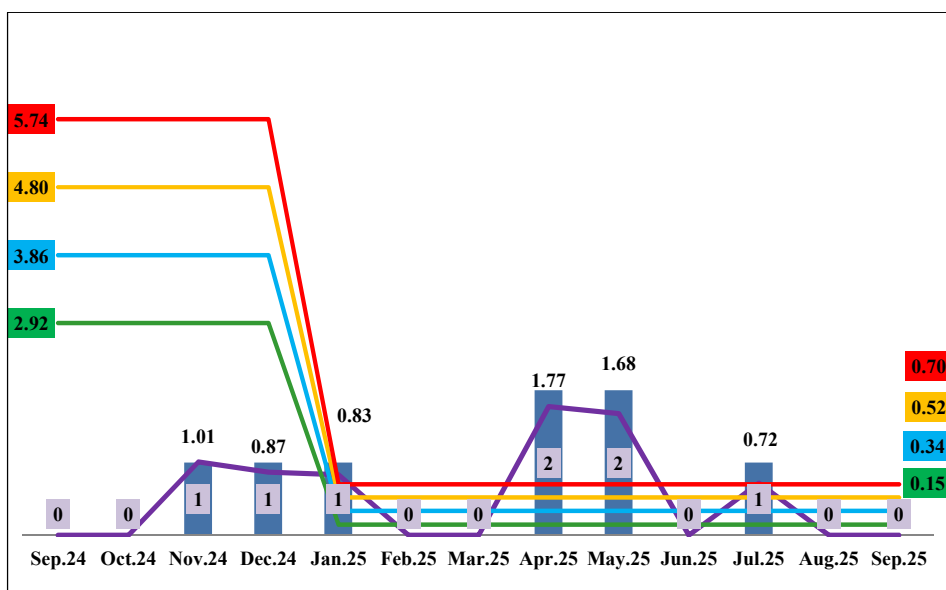
SAG 2 - Bộ chỉ số thực hiện an toàn Kỹ thuật

STT	Chỉ số	Mục tiêu 2025	Thực hiện		Đánh giá
			Số vụ/bc	Tỷ lệ	
8	Vụ việc cắt lốp	5.67 vụ/10,000 cb	62 vụ	5.81	Không đạt mục tiêu: Các vụ việc cắt lốp đã được phân tích nguyên nhân và giải khắc phục như tăng áp suất lốp và tăng cường kiểm tra đường lăn, sân đỗ...
9	Vụ việc PDA	1.69 vụ/10,000 cb	11 vụ	1.03	Đạt mục tiêu
10	Vụ việc tàu bay bị FOD (không bao gồm vụ việc cắt lốp)	7.70 vụ/10,000 cb	70 vụ	6.56	Đạt mục tiêu
11	Sự cố tắt động cơ trên không	0.00 vụ/10,000 cb	0 vụ	0.00	Đạt mục tiêu
12	Báo cáo tự nguyện	53 báo cáo/01 tháng	530 BC	58	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

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

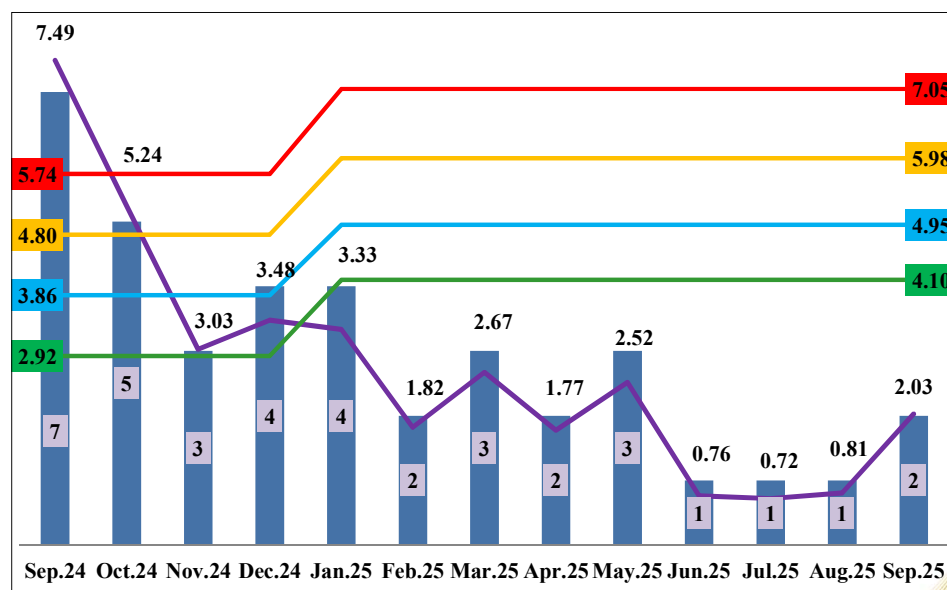
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



9 tháng năm 2025 có 6 báo cáo MOR mức D (không có mức A,B,C) do KT, tăng 6 báo cáo so với cùng kỳ. KPI **0.56** vụ/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (0.15 vụ/10,000CB).

Chỉ số 2: Tỷ lệ vụ việc mức E

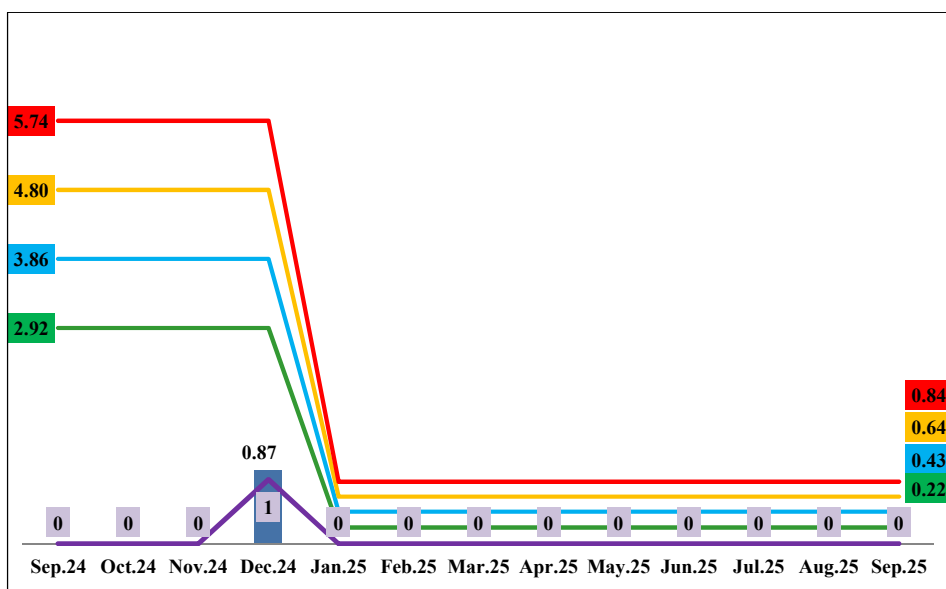


9 tháng năm 2025 có 19 báo cáo MOR mức E do KT, giảm 19 báo cáo so với cùng kỳ. KPI **1.78** vụ/10,000 cb. Đạt mục tiêu (4.10 vụ/10,000CB).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

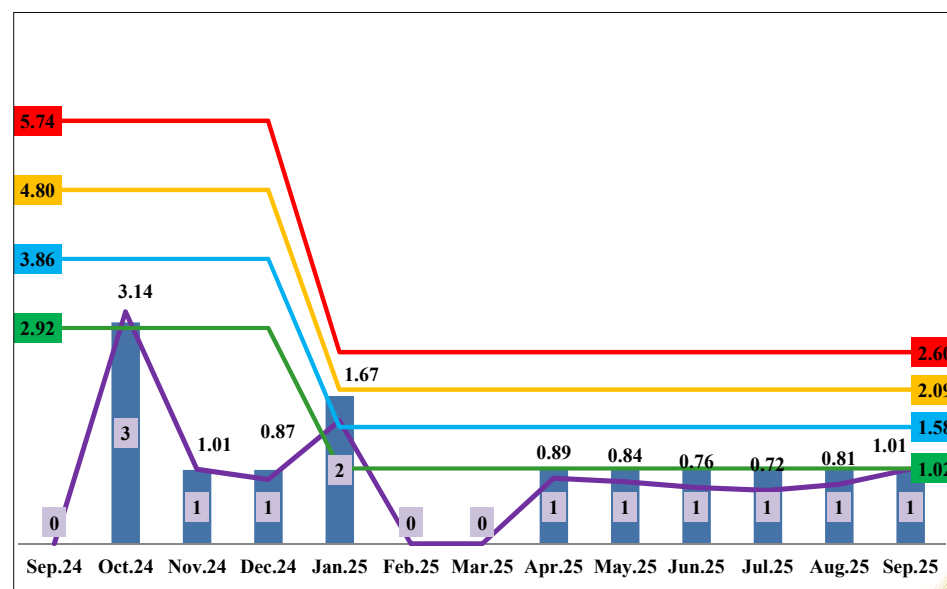
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



9 tháng năm 2025 không có 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

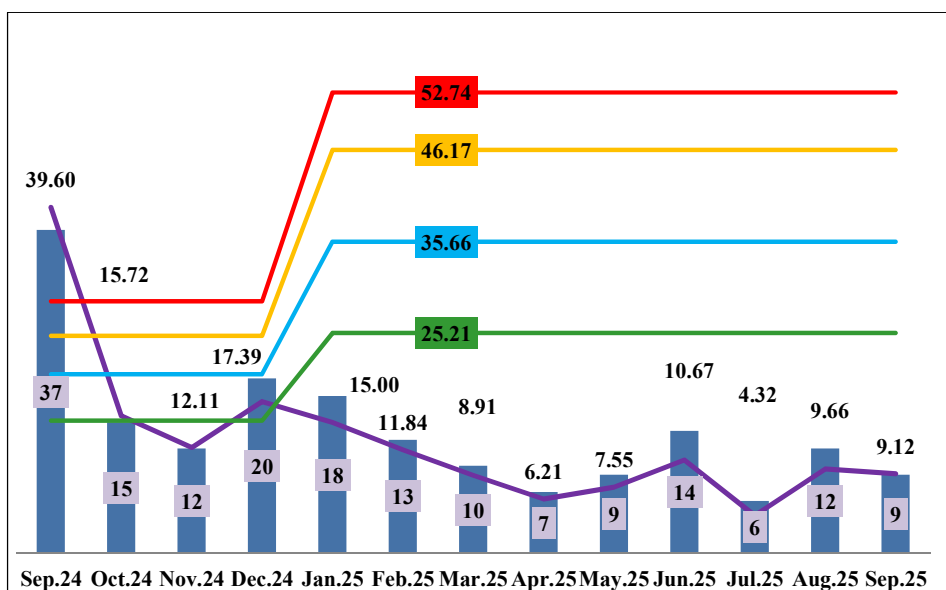


9 tháng năm 2025 có 8 vụ việc do sai lỗi con người, giảm 1 vụ việc so với cùng kỳ. KPI 0.75 sự cố/10,000 cb. Đạt mục tiêu (1.02 sai lỗi/10,000CB).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

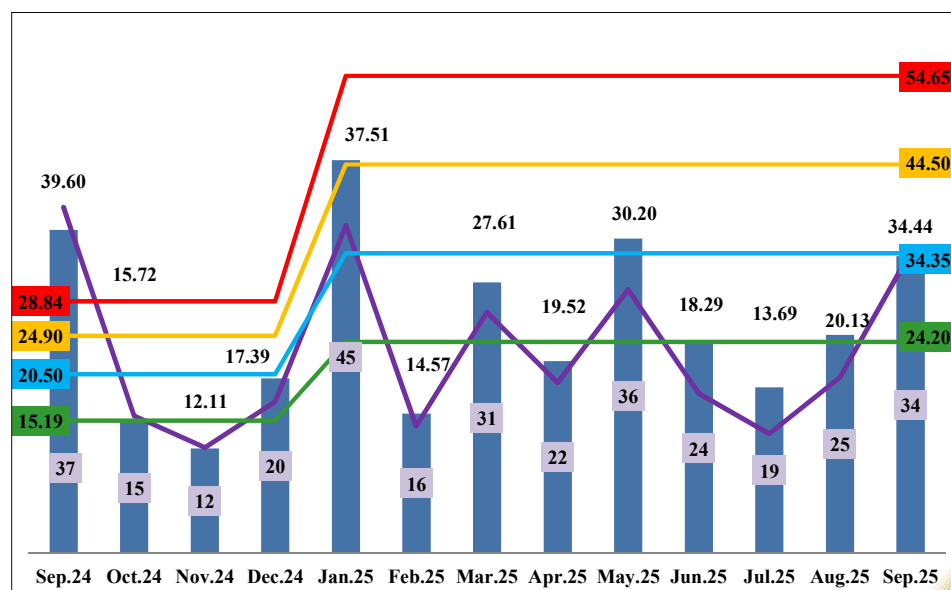
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



9 tháng năm 2025 đã cấp 98 NN, giảm 278 NN so với cùng kỳ. KPI **9.19** 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...)

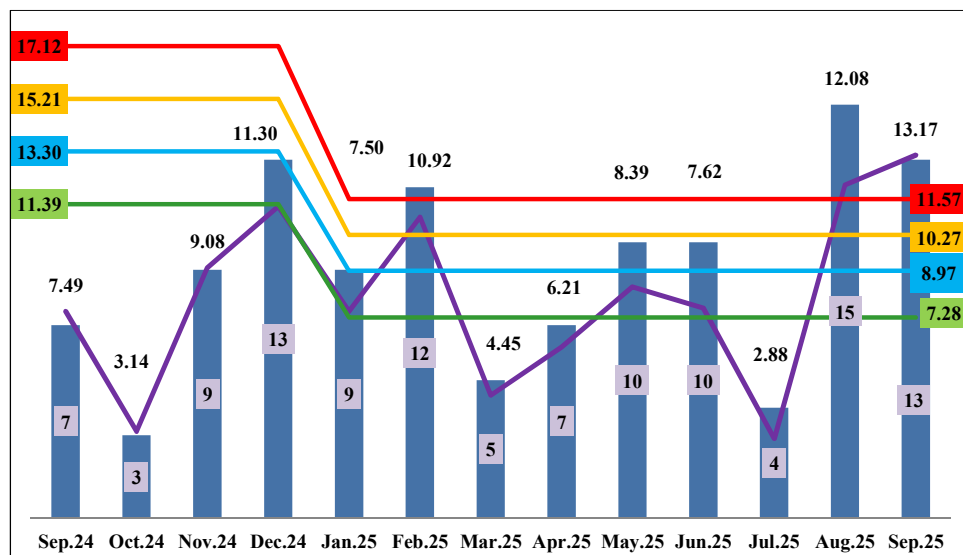


9 tháng năm 2025 đã cấp 252 NN, giảm 124 NN so với cùng kỳ. KPI **23.62** NN/10,000 cb. Đạt mục tiêu (24.20 NN/10,000CB).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

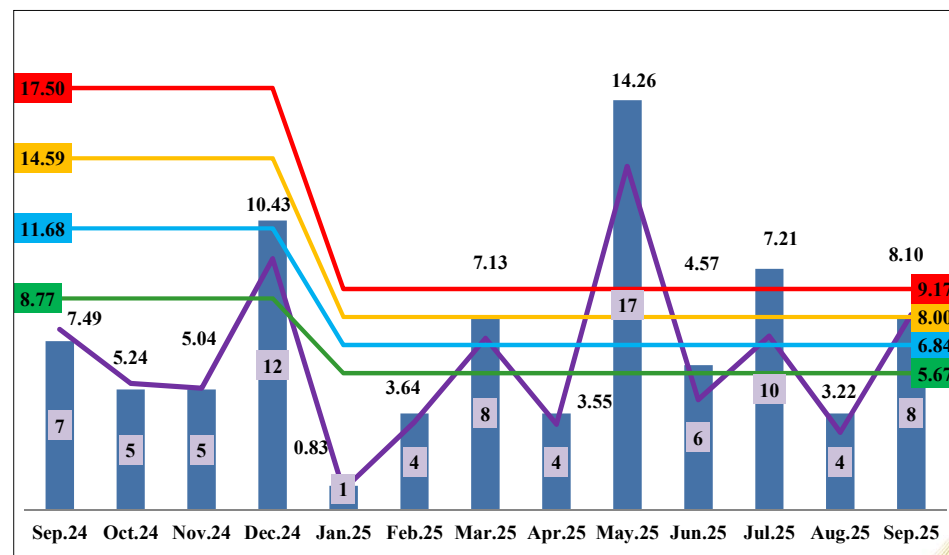
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



9 tháng năm 2025 xảy ra 85 vụ việc tàu bay GĐKT, tăng 6 vụ việc so với cùng kỳ. KPI 7.97 vụ việc/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (7.28 vụ việc/10,000CB).

Chỉ số 8: Tỷ lệ cắt lớp tàu bay

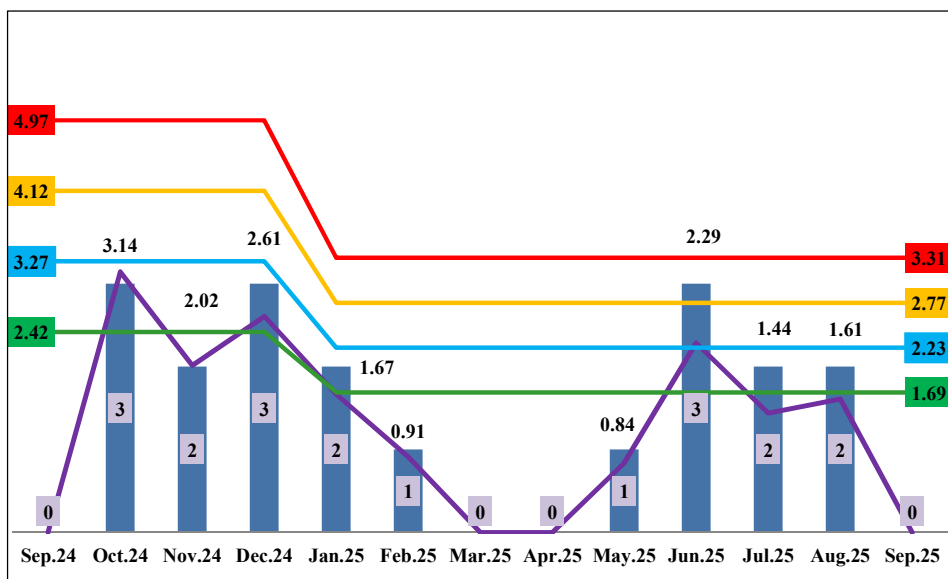


9 tháng năm 2025 xảy ra 62 vụ việc cắt lớp tàu bay, tăng 10 vụ việc so với cùng kỳ. KPI 5.81 vụ việc/10,000 cb. Không đạt mục tiêu (5.67 vụ việc/10,000CB).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

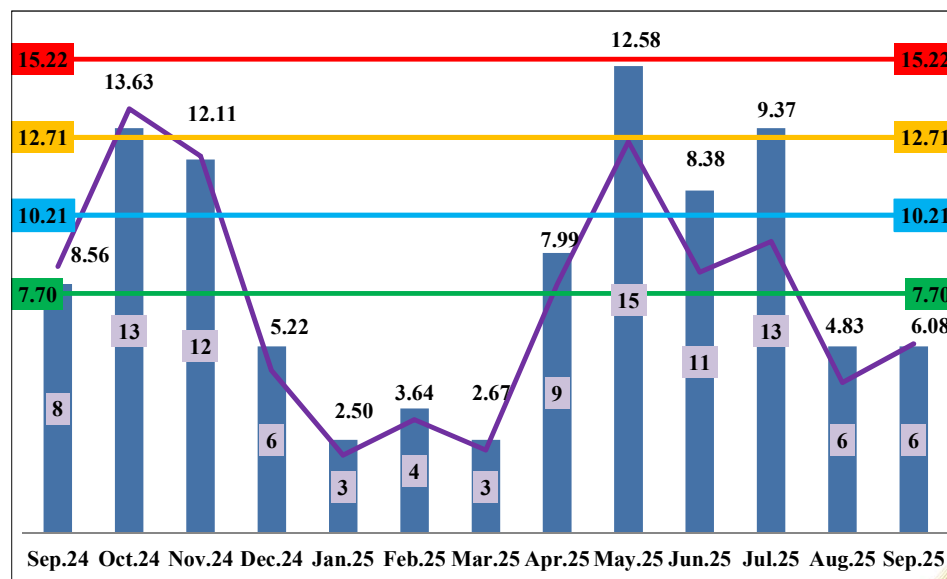
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

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



9 tháng năm 2025 xảy ra 11 vụ thiết bị rơi khỏi máy bay (PDA) giảm 3 vụ so với cùng kỳ. KPI 1.03 vụ /10,000 cb. Đạt mục tiêu (1.69 vụ /10,000CB).

Chỉ số 10: Tỷ lệ vụ việc FOD

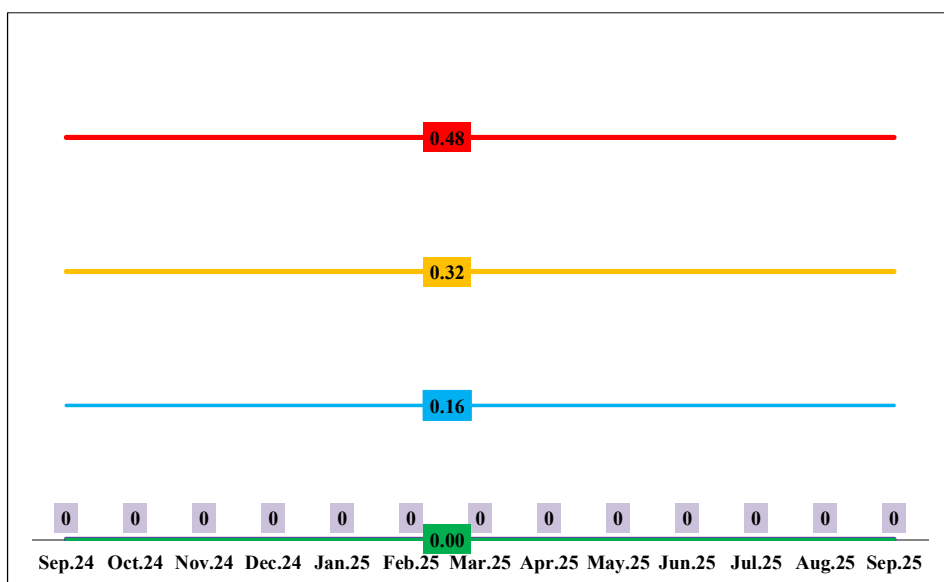


9 tháng năm 2025 xảy ra 70 vụ việc FOD, giảm 9 vụ việc so với cùng kỳ. KPI 6.56 vụ/10,000 cb. Đạt mục tiêu (7.70 vụ/10,000CB).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

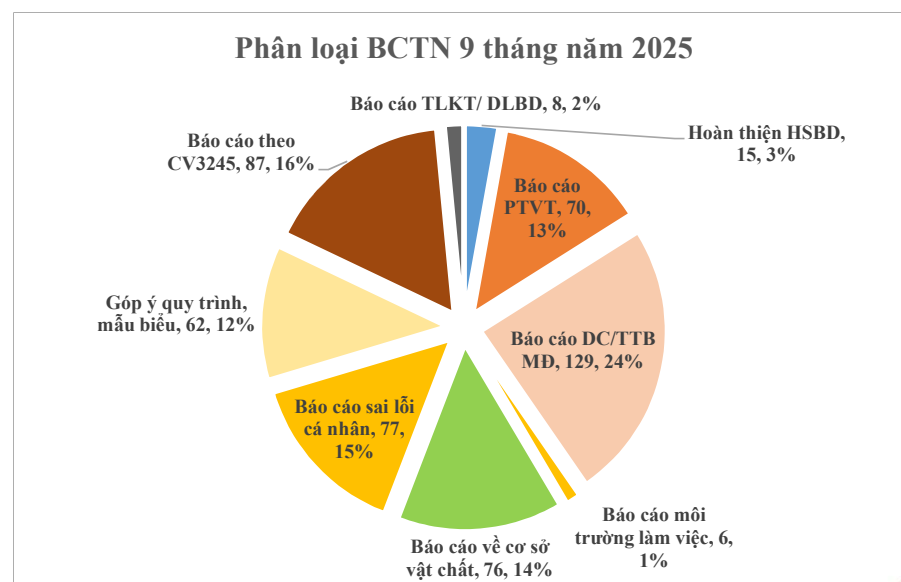
QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 11: Chỉ số tắt động cơ trên không



9 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



9 tháng năm 2025 có 530 báo cáo tự nguyện, tăng 96 báo cáo so với cùng kỳ. KPI 58 BC/01 tháng. Đạt mục tiêu (53 BC/01 tháng).

II. TÌNH HÌNH ATCL 9 THÁNG 2025

QUẢN LÝ AN TOÀN KỸ THUẬT – SAG 2

Chỉ số 13: Tỷ lệ dữ liệu đầu vào AGS/LOM

Đội bay		MT 2025	Giá trị thực hiện (%)									MT 2024	Đánh giá	
			Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep			09 tháng năm 2025
B787		95%	89	91	93	93	93	98	91	90	92	92 %	95%	Không đạt
A350		95%	98	99	100	96	100	99	90	99	91	96 %	95%	Đạt
A321	QAR	90%	94	91	90	93	97	93	86	99	94	93 %	90%	Đạt
A321	WQAR	95%	92	95	96	92	95	94	81	93	93	92 %	95%	Không đạt
A320/A321	NEO	95%	93	92	94	99	96	95	94	92	94	94 %	95%	Không đạt
ATR		95%	99	99	95	94	97	92	94	98	88	95 %	95%	Đạt
Total		94%	94	94	94	94	96	95	89	95	93	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.
--	---	---	---

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



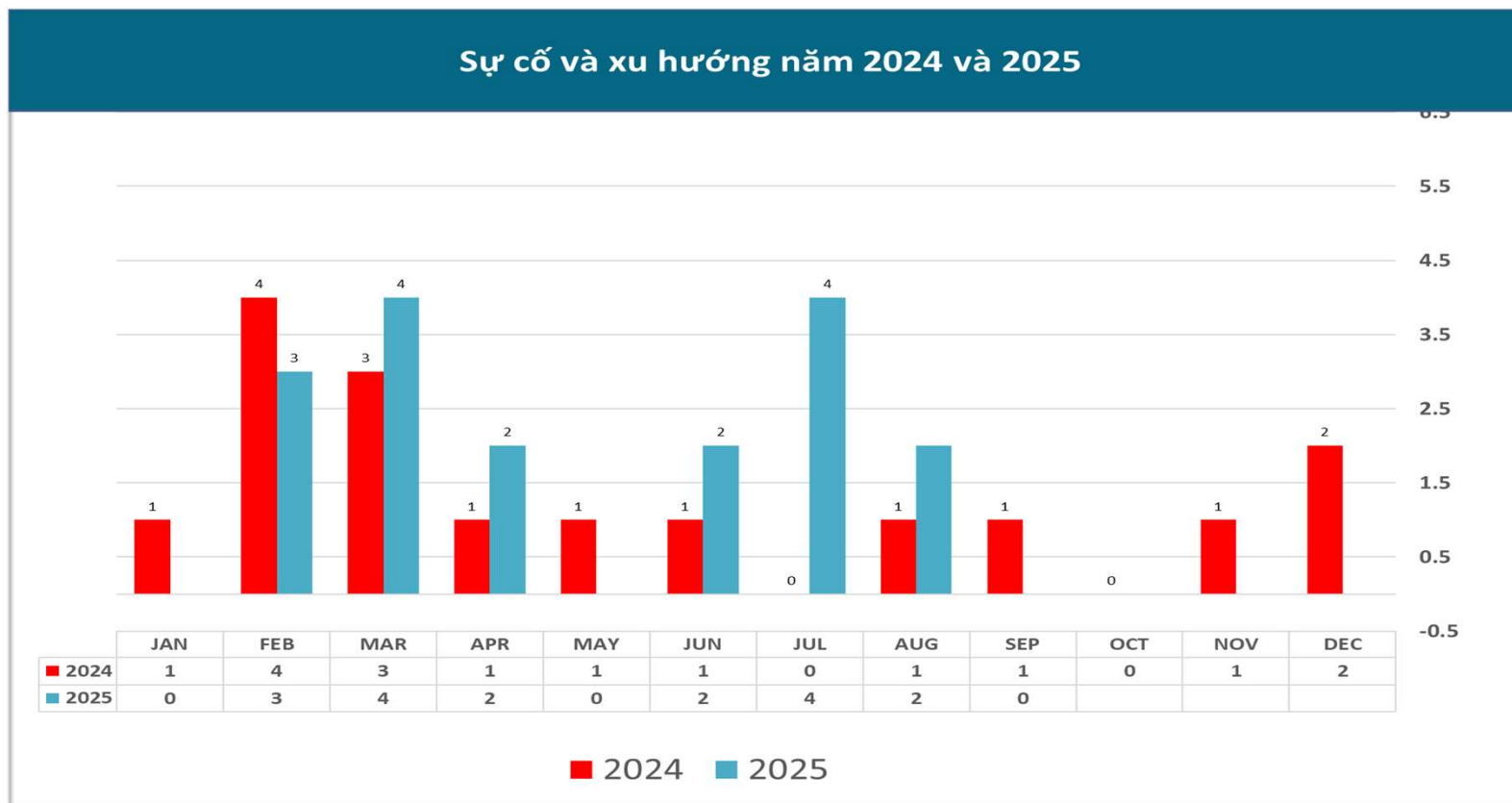
SAG3 - Bộ chỉ số an toàn KTMD (15 chỉ số)

Chỉ số		Mục tiêu 2025	Thực hiện 2025		Cùng kỳ	Đánh giá
			Số vụ/BC	Tỷ lệ		
1	MOR – Chỉ số 6	0	0 vụ	0	Giảm 2 vụ	Đạt mục tiêu
2	MOR – Chỉ số 7 và 8	0	0 vụ	0	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
3	MOR – Chỉ số 11	0	0 vụ	0	Giảm 3 vụ	Đạt mục tiêu
4	MOR – Chỉ số 12	0	0 vụ	0	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
5	MOR – Chỉ số 13	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	0.37/ 10000 CB	Tăng 4 vụ	Không đạt mục tiêu
7	Cân bằng trọng tải	0.3	0 vụ	0	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
8	Giám sát và chất xếp	2.1	4 vụ	0.37/10,000 CB	Tăng 4 vụ	Đạt mục tiêu
9	Kiểm soát hành khách	0.31	2 vụ	0.19/10,000 CB	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
10	Phục vụ hàng hóa	0.25	3 vụ	0.27/ 10,000 CBHH	Tăng 2 vụ	Không đạt mục tiêu
11	Phục vụ hàng nguy hiểm nguy hiểm	1.92	1 vụ	0.04/ 1,000 lô DG	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
12	Vụ việc liên quan đến tra nạp nhiên liệu	0.08	0 vụ	0	Bằng cùng kỳ	Đạt mục tiêu
13	Không tuân thủ những quy trình đã thiết lập tại sân đỗ tàu bay	0.3	3 vụ	0.28/ 10,000 CB	Bằng cùng kỳ	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	322 b/c			Đạt mục tiêu

SỐ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3



9 tháng đầu năm 2025 có 17 vụ, tăng 4 vụ so với CK. Tuy nhiên không có vụ việc phải báo cáo CHK (Giảm 6 vụ so với CK)

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 THÁNG 2025

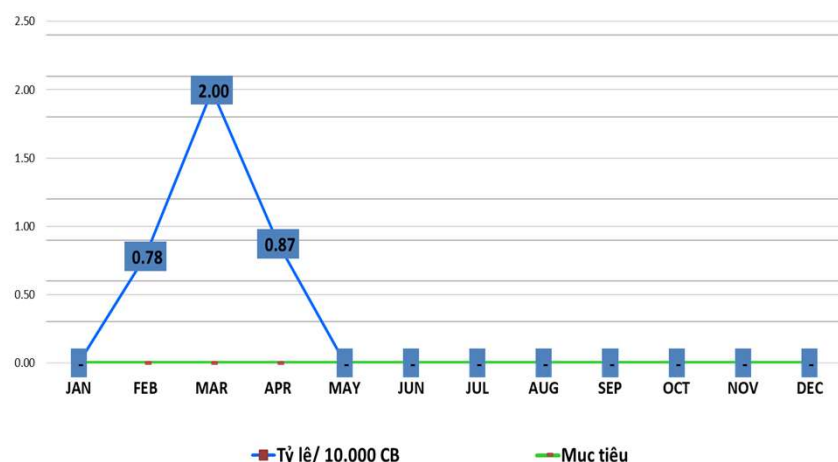


QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

CÁC CHỈ SỐ KHÔNG ĐẠT MỤC TIÊU

Chỉ số 6: Va chạm TTĐ với tàu bay

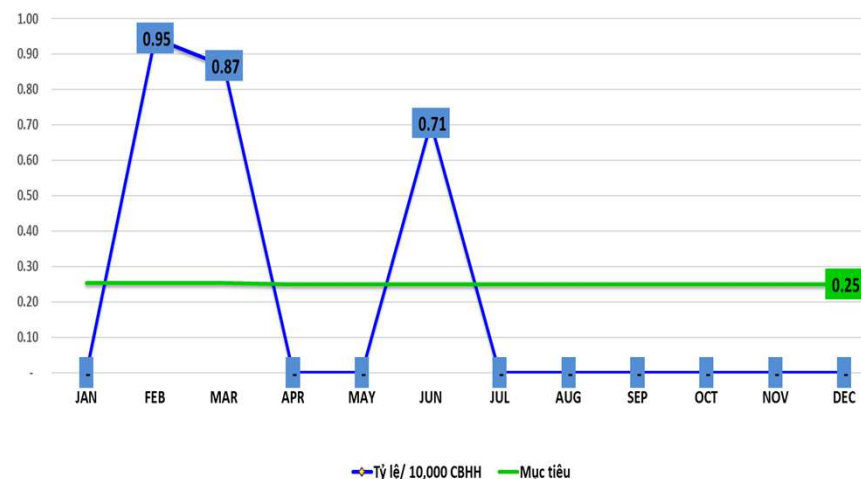
Biểu đồ thực hiện - Chỉ số #6



- 9 tháng đầu năm 2025 xảy ra **04 vụ**
- Giá trị thực hiện là **0.37 vụ/10,000 CB**
- Không đạt mục tiêu (0 vụ).**

Chỉ số 10: Phục vụ hàng hóa

Biểu đồ thực hiện - Chỉ số #10



- 9 tháng đầu năm 2025 xảy ra **03 vụ**
- Giá trị thực hiện là **0.27 vụ/10,000 CBHH**
- Không đạt mục tiêu (0.25 vụ/10000 CB).**

SỔ LIỆU AN TOÀN 9 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)

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 9 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) (tiếp)

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 9 THÁNG 2025



QUẢN LÝ AN TOÀN KTMD VÀ HÀNG HÓA – SAG 3

Đổi với chỉ số 10 – Chất xếp hàng hóa (03 vụ)

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, 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 CBNV 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.