



AIRPORTS CORPORATION
OF VIETNAM

TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM-CTCP

BÁO CÁO

TỔNG KẾT CÔNG TÁC PHỐI HỢP ĐẢM BẢO AN TOÀN HÀNG KHÔNG NĂM 2025 CỦA ACV VỚI VNA VÀ VATM

Đà Nẵng, ngày 28 tháng 11 năm 2025



AIRPORTS CORPORATION
OF VIETNAM

TỔNG CÔNG TY CẢNG HÀNG KHÔNG VIỆT NAM-CTCP

Nội dung

Kết quả
công tác
phối hợp

Mối nguy –
Rủi ro trong
công tác
đảm bảo an
toàn, khai
thác

Đề xuất
nội dung
phối hợp
năm 2026



KẾT QUẢ PHỐI HỢP CỦA ACV VỚI VNA VÀ VATM

CÁC SỰ KIỆN TIÊU BIỂU

03/11/2023

Hải Phòng

Ký kết “Cam kết phối
hợp đảm bảo an
toàn hàng không”

14/8/2024

VATM

Hội nghị
Quý III/2024

20/4/2025

VNA

Hội nghị
Quý I/2025

22/5/2024

Cảng HKQT Phú Bài

Hội nghị công tác
phối hợp cao điểm
Hè

22/11/2024

Đà Lạt

Hội nghị
Tổng kết năm 2024

08/8/2025

Cảng HKQT Đà Nẵng

Hội nghị
Quý II/2025





KẾT QUẢ CÔNG TÁC PHỐI HỢP

71%

32/45 nội dung công việc liên quan đến ACV tại Biên bản phối hợp đã được xử lý, giải quyết

Phối hợp triển khai đưa vào khai thác T3 Tân Sơn Nhất hiệu quả, an toàn

Phối hợp xử lý kịp thời, xử lý dứt điểm nhiều vấn đề về an toàn, khai thác

Công tác phối hợp ra quyết định A-CDM được thực hiện tốt: Cải thiện được tỷ lệ chuyển bay đúng giờ, Giảm thời gian tàu bay lăn...

↓29%

Vụ việc tàu bay lăn lỗi vạch dừng bánh mũi trong năm 2025



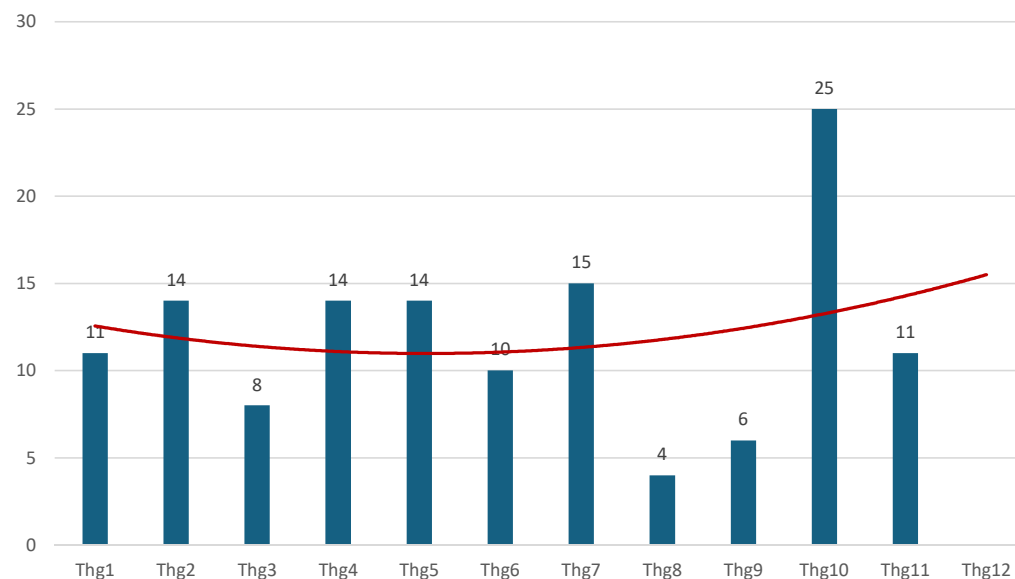
**MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG
TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC**

MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

1. Mối nguy về chim, động vật hoang dã

- 11 tháng đầu năm 2025 ghi nhận **tăng 9%** số lượng vụ việc va chạm chim
- Chỉ **12%** vụ việc xác định được thời điểm va chạm, trong đó xác định va chạm tại khu vực cảng hàng không chiếm **7%**

Số lượng vụ việc va chạm chim trong năm 2025



MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

1. Mối nguy về chim, động vật hoang dã:

- ACV đã triển khai nhiều biện pháp tăng cường kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi. Tuy nhiên việc hạn chế mối nguy từ chim vẫn còn khó khăn.
- VNA chưa kịp thời cung cấp đầy đủ thông tin về cảng hàng không theo mẫu yêu cầu tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT.
- Khi xảy ra vụ việc, công tác phân tích xác định loài chim, cao độ va chạm còn khó khăn nên việc chưa triển khai các biện pháp kiểm soát triệt để.



Bẫy lưới tại Cảng HKQT Cần Thơ



*Loa phát âm thanh xua đuổi chim tại
Cảng HKQT Tân Sơn Nhất và Cảng HKQT Nội Bài*

MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

2. Mối nguy về dông, sét tại khu vực cảng hàng không

- ACV đã hướng dẫn các cảng hàng không xây dựng Quy trình triển khai thông tin và xử lý trong việc ứng phó điều kiện thời tiết nguy hiểm tại cảng hàng không
- Việc dự báo thời tiết nguy hiểm hiện đang gặp nhiều thách thức do hệ thống dự báo, cảnh báo sét còn hạn chế, chưa thực hiện cảnh báo dông, sét trong phạm vi bán kính 5km, 8km theo hướng dẫn của Cục HKVN tại Quyết định số 131/QĐ-CHK ngày 21/3/2025



MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

2. Mối nguy về dông, sét tại khu vực cảng hàng không

- Một số cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng hàng không chưa đủ năng lực kỹ thuật để xác định hướng di chuyển cụ thể của dòng, sét vào hay ra khỏi khu vực Cảng.
- Người khai thác cảng gặp khó khăn do **không đủ thông tin để triển khai nội dung “tạm dừng khai thác”** đến các đơn vị liên quan trong trường hợp có dông, sét.



MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

3. Mối nguy về chương ngại vật tại cảng hàng không:

- Tại các cảng hàng không vẫn còn tồn tại các chương ngại vật và các bề mặt bê móng chưa được vuốt dốc. VATM đang tiếp tục triển khai theo kế hoạch để khắc phục.
- Các chương ngại vật do đơn vị quân đội quản lý vẫn chưa được xử lý. ACV đã báo cáo Cục HKVN, đề nghị Cục HKVN hỗ trợ.



MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

4. Mối nguy về thiết bị bay không người lái (UAS)

- Vụ việc phát hiện UAS **tăng 50%** so với cùng kỳ năm 2024.
- Đã có vụ việc ảnh hưởng đến hoạt động khai thác tại Cảng HK Thọ Xuân và Cảng HKQT Đà Nẵng.
- Hiện tại, cảng hàng không, đơn vị quản lý bay, hãng hàng không đều không có phương tiện – thiết bị để có thể vô hiệu hóa UAS trong trường hợp phát hiện xâm nhập.
- Các cảng hàng không đã xây dựng “Quy trình xử lý và ứng phó đối với các trường hợp vi phạm tĩnh không”, hiện đang tiếp tục cập nhật theo văn bản 5517/TB-CHK ngày 12/11/2025 về công tác phối hợp với các đơn vị công an, quân đội.

MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

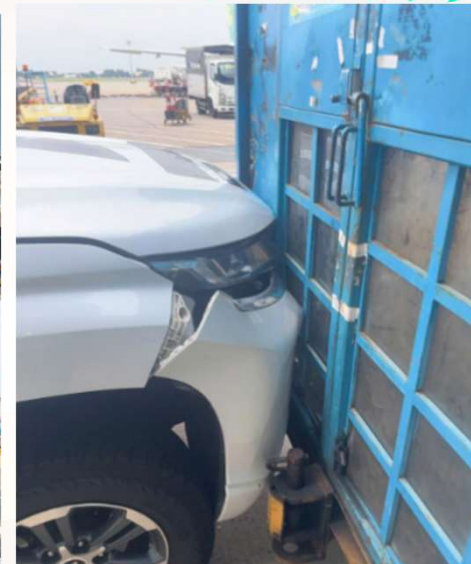
5. Rủi ro về vi phạm đường CHC:

- Ghi nhận 04 sự cố tàu bay vi phạm đường CHC, 02 sự cố phương tiện vi phạm đường CHC, **tăng 500%** so với cùng kỳ.
- Các sự cố tàu bay vi phạm đường CHC ghi nhận tại Nội Bài (03 sự cố) và Đà Nẵng (01 sự cố). 01 sự cố của tàu bay VNA vượt quá vạch dừng chờ CAT 1 tại Đà Nẵng.
- Cảng HKQT Nội Bài đã thực hiện mô tả lại các vị trí Hot spot (HS), đặc biệt là HS-6 tại khu vực đường lăn P7 và đã thực hiện công bố tin tức hàng không.
- Sự cố vi phạm đường CHC tiềm ẩn rủi ro nguy cơ ro rất cao.

MỐI NGUY – RỦI RO TRONG CÔNG TÁC ĐẢM BẢO AN TOÀN, KHAI THÁC

6. Rủi ro và chạm phương tiện trong khu bay:

- Ghi nhận 19 sự cố phương tiện va chạm phương tiện (tăng 11%) và 01 sự cố tàu bay va chạm tàu bay (tăng 100%).
- 63% sự cố va chạm phương tiện tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất, là sân bay có tần suất hoạt động cao và việc bố trí các đường công vụ tương đối phức tạp.
- Nguyên nhân: phần lớn do nhân viên điều khiển phương tiện thiếu quan sát.
- Việc xây dựng ý thức tuân thủ Quy định an toàn là cần thiết, cần phải có sự phối hợp giữa hãng hàng không, đơn vị PVMĐ và cảng.



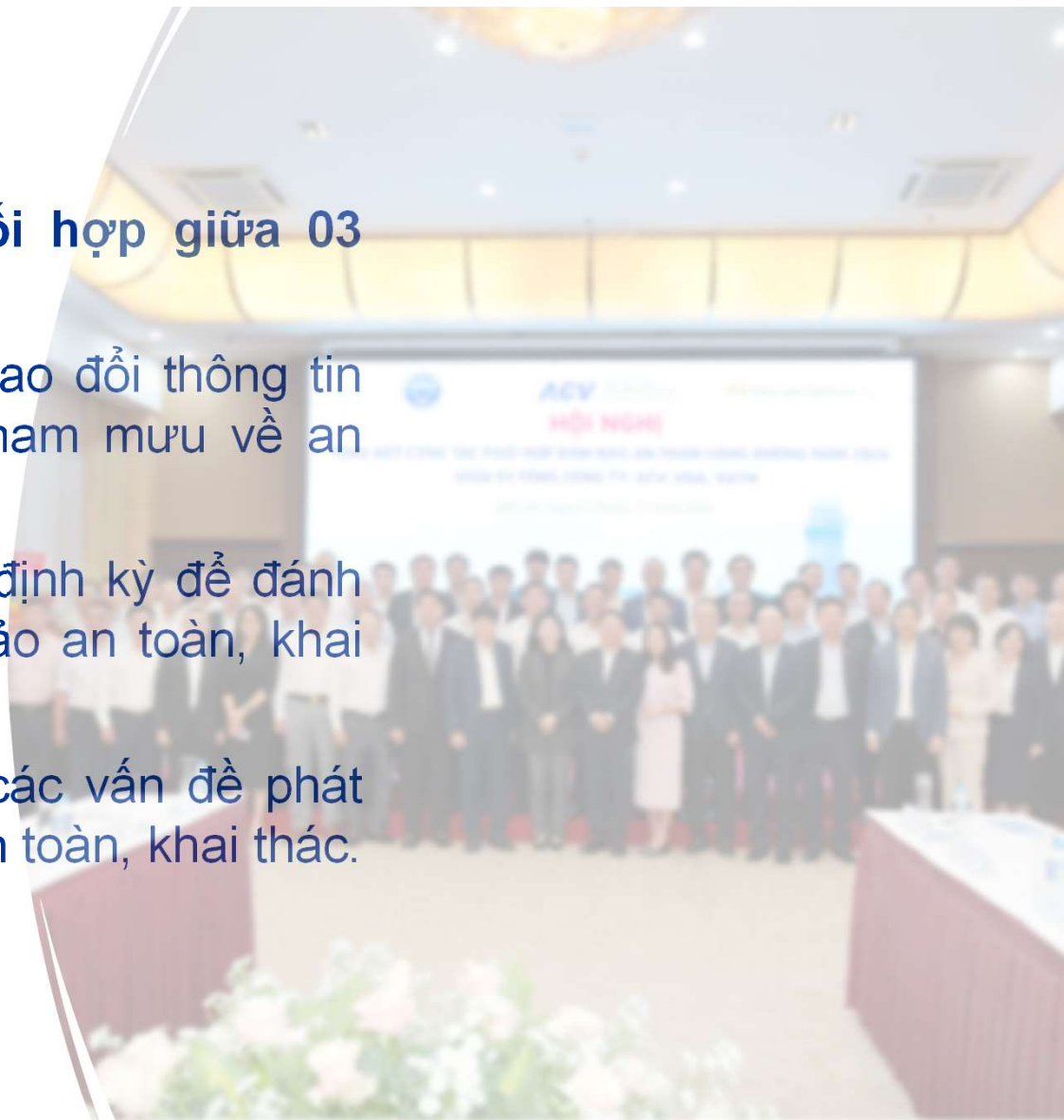


ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP TRONG NĂM 2026

NỘI DUNG PHỐI HỢP

1. Tiếp tục duy trì hoạt động phối hợp giữa 03 Tổng công ty:

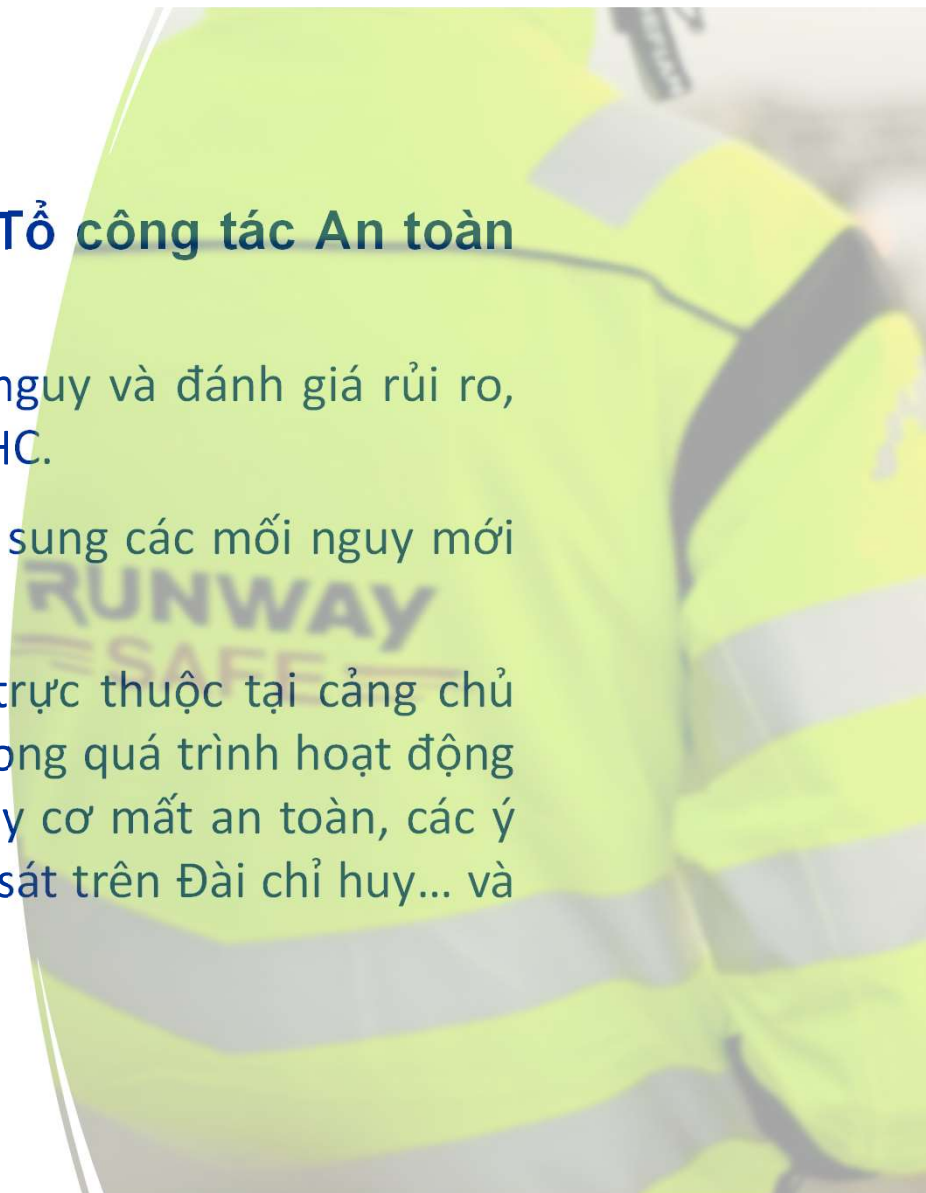
- Duy trì hoạt động của kênh trao đổi thông tin thường xuyên giữa ba Ban tham mưu về an toàn.
- Duy trì công tác tổ chức họp định kỳ để đánh giá công tác phối hợp đảm bảo an toàn, khai thác.
- Phối hợp để xử lý dứt điểm các vấn đề phát sinh trong công tác đảm bảo an toàn, khai thác.



NỘI DUNG PHỐI HỢP

2. Nâng cao hoạt động quản lý rủi ro của Tổ công tác An toàn đường CHC (RST)

- Phối hợp trong công tác nhận diện mối nguy và đánh giá rủi ro, đặc biệt là việc đảm bảo an toàn đường CHC.
- Định kỳ rà soát các mối nguy, kịp thời bổ sung các mối nguy mới phát sinh để kiểm soát chủ động.
- Đề nghị VNA, VATM chỉ đạo các đơn vị trực thuộc tại cảng chủ động nhận diện các mối nguy phát sinh trong quá trình hoạt động của đơn vị như: các điểm HS tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn, các ý kiến của tổ lái, các khu vực hạn chế quan sát trên Đài chỉ huy... và kịp thời trao đổi tại cuộc họp định kỳ Quý.



ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

1. Khắc phục các chương ngại vật trong khu bay:

VATM tiếp tục khắc phục các công trình phải di dời hoặc phải thiết lập tính dễ gãy đã được Cục HKVN nêu tại văn bản số 833/CHK-QLC ngày 19/2/2025 và thực hiện vượt dốc bề mặt đối với các bộ móng của các Trạm khí tượng.



ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

2. Ký kết văn bản hiệp đồng giữa các đơn vị thuộc VATM và các cảng hàng không:

ACV và VATM tiếp tục triển khai ký kết các Văn bản hiệp đồng sau khi hoàn thành việc chuyển giao nhiệm vụ ANHK cho Bộ Công an và rà soát lại địa giới hành chính.



ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

3. Vấn đề cảnh báo thời tiết nguy hiểm trong khu vực sân bay :

- Kiến nghị VATM nghiên cứu sớm có lộ trình, kế hoạch đầu tư, nâng cấp hệ thống dự báo, cảnh báo sét để bảo đảm cung cấp thông tin cảnh báo sét chính xác và kịp thời, hạn chế rủi ro cho người, phương tiện và hoạt động khai thác tại khu bay.
- Kiến nghị VATM chỉ đạo các cơ sở cung cấp dịch vụ khí tượng triển khai thông tin cảnh báo nguy hiểm cho cảng hàng không kịp thời và dưới dạng minh ngữ.

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

4. Sơ đồ chương ngại vật loại A, loại B:

- Sơ đồ chương ngại vật loại A:

- Kiến nghị VATM tiếp tục báo cáo Cục HKVN phê duyệt tại 03 sân bay Chu Lai, Rạch Giá, Thọ Xuân.
- Thực hiện xây dựng cho Cảng HK Cà Mau sau khi hoàn thành dự án xây dựng đường CHC mới.

- Sơ đồ chương ngại vật loại B:

- Kiến nghị VATM tiếp tục báo cáo Cục HKVN phê duyệt cho 03 sân bay Cam Ranh, Phú Bài, Phú Quốc để hoàn thành kế hoạch xây dựng Sơ đồ cho 08 cảng hàng không quốc tế thuộc ACV.
- Bổ sung kế hoạch xây dựng Sơ đồ cho Cảng HKQT Liên Khương.

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

5. Quản lý ống gió:

- VATM sớm thực hiện thu hồi (thanh lý) các ống gió do VATM đang quản lý.
- Trên cơ sở số lượng ống gió hiện hữu, kiến nghị VATM phối hợp với các cảng hàng không cùng xem xét cho ý kiến về sự cần thiết phải bổ sung ống gió (nếu có) để ACV có cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư bổ sung

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VATM

6. Các dự án đầu tư mới hệ thống quan trắc tự động AWOS:

- Phối hợp với cảng hàng không có dự án triển khai khảo sát cụ thể để đảm bảo hạ tầng kỹ thuật chôn ngầm (hướng tuyến cáp kỹ thuật cho hệ thống) không bị trùng, giao cắt với hạ tầng kỹ thuật ngầm hiện hữu phục vụ cho các hệ thống thiết bị đảm bảo hoạt động bay.
- Rà soát, cập nhật quy hoạch cảng hàng không để đảm bảo vị trí các trạm quan trắc của hệ thống AWOS đã được quy hoạch đầy đủ.
- Trong quá trình thực hiện các bước thiết kế, thi công cần phối hợp chặt chẽ với ACV, cảng hàng không để kịp thời cập nhật, điều chỉnh liên quan đến bản vẽ hạ tầng kỹ thuật chung hoặc khi ACV có kế hoạch triển khai các công trình sửa chữa, cải tạo nâng cấp.
- Đảm bảo các trạm quan trắc theo thiết kế phải tuân thủ các quy định về tính dễ gãy, các bộ móng phải được lắp đặt càng thấp càng tốt, vị trí các trạm nên đặt cách tim đường CHC là 120m.

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VNA

1. Kiểm soát FOD:

- Vụ việc về lớp tàu bay hiện đang **tăng 21%** so với cùng kỳ năm ngoái, trong đó 18 vụ việc phát hiện FOD trên lớp (tăng 150%).
- Việc kiểm soát FOD tại 03 thời điểm (trước khi tàu bay vào sân đỗ, sau khi hoàn thành PVMĐ và sau khi tàu bay rời khỏi vị trí đỗ) cần liên tục duy trì thực hiện nghiêm như thời gian trước đó. Nguyên nhân xác định do tâm lý chủ quan của nhân viên trong quá trình thực hiện công việc.
- Kiến nghị VNA chỉ đạo các đơn vị trực thuộc tuân thủ đầy đủ các biện pháp kiểm soát FOD do ACV đề xuất, đặc biệt là kiểm soát FOD tại khu vực sân đỗ tàu bay và tại khu vực sân đỗ của cơ sở dịch vụ bảo dưỡng.

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VNA

2. Kiểm soát chim, động vật hoang dã, vật nuôi:

- Khi có vụ việc va chạm chim, VNA tiếp tục chỉ đạo Tổ lái/Đại diện hãng cung cấp đầy đủ các thông tin độ cao va chạm, thời điểm va chạm, loại chim va chạm... theo mẫu yêu cầu tại Thông tư 29/2021/TT-BGTVT
- Phối hợp trong việc kiến nghị cơ quan QLNN bổ sung qui định pháp luật trong việc kiểm soát chim, ĐVHD và vật nuôi khu vực lân cận sân bay; Sự tham gia của Nhà nước và chính quyền địa phương trong việc quản lý nguồn thu hút chim/ĐVHD như qui hoạch sử dụng đất, khu công nghiệp, bãi tập kết rác...đảm bảo an toàn cho hoạt động bay

ĐỀ XUẤT ĐỐI VỚI VNA

3. Quản lý ống gió:

- Trên cơ sở số lượng ống gió hiện hữu, kiến nghị VNA phối hợp với các cảng hàng không cùng xem xét cho ý kiến về sự cần thiết phải bổ sung ống gió (nếu có) để ACV có cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư bổ sung



TRÂN TRỌNG
CẢM ƠN