

PHỐI HỢP AN TOÀN HÀNG KHÔNG ACV-VNA-VATM

Đà Nẵng, ngày 28/11/2025



01

TÌNH HÌNH AN TOÀN 10 THÁNG 2025

02

ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026



01

Tình hình An toàn 10 tháng 2025

1. TÌNH HÌNH AN TOÀN 10 THÁNG NĂM 2025

SẢN LƯỢNG ĐIỀU HÀNH



Sản lượng chuyến bay: 131,299, ↑ 13.8% so với CK

- ✓ *Nội địa chở khách: 90,048*
- ✓ *Quốc tế chở khách: 38,731*
- ✓ *Chở hàng, Ferry: 2,450*



Sản lượng giờ bay: 311,236, ↑ 13.5% so với CK



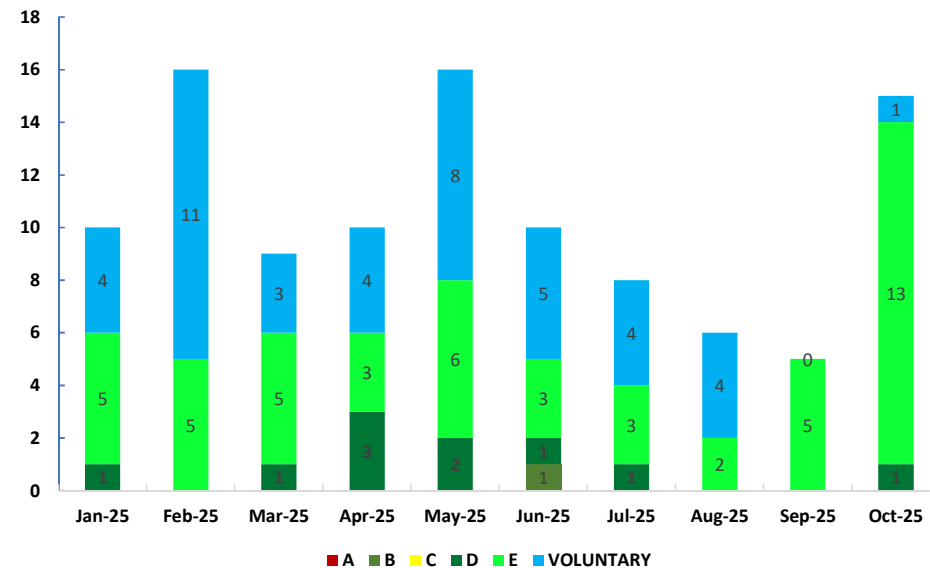
1. TÌNH HÌNH AN TOÀN 10 THÁNG NĂM 2025

Toàn ngành (Lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay): 222 báo cáo bắt buộc MOR

- 1 sự cố mức B, 2 sự cố mức C, 55 sự cố mức D
 - ✓ 26 sự cố do hỏng hóc kỹ thuật tàu bay
 - ✓ 24 sự cố do lỗi con người
 - ✓ 5 sự cố do thời tiết, 2 sự cố do chim va
 - ✓ 1 sự cố C đang điều tra
- 164 vụ việc mức E

VNA: 61 vụ. Tỷ lệ 5.08/ 10,000 cb, đạt mục tiêu (8.55)

- 30 vụ Hệ thống, kỹ thuật tàu bay
- 21 vụ khách quan: chim va, sét đánh, nhiễu động
- 10 vụ lỗi con người



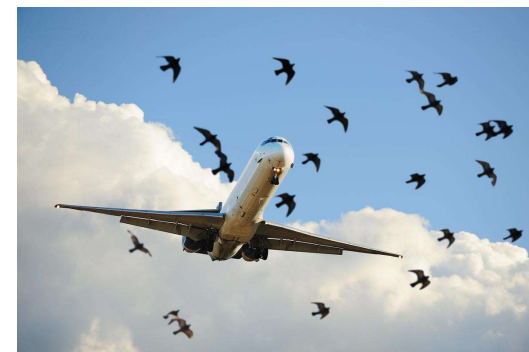
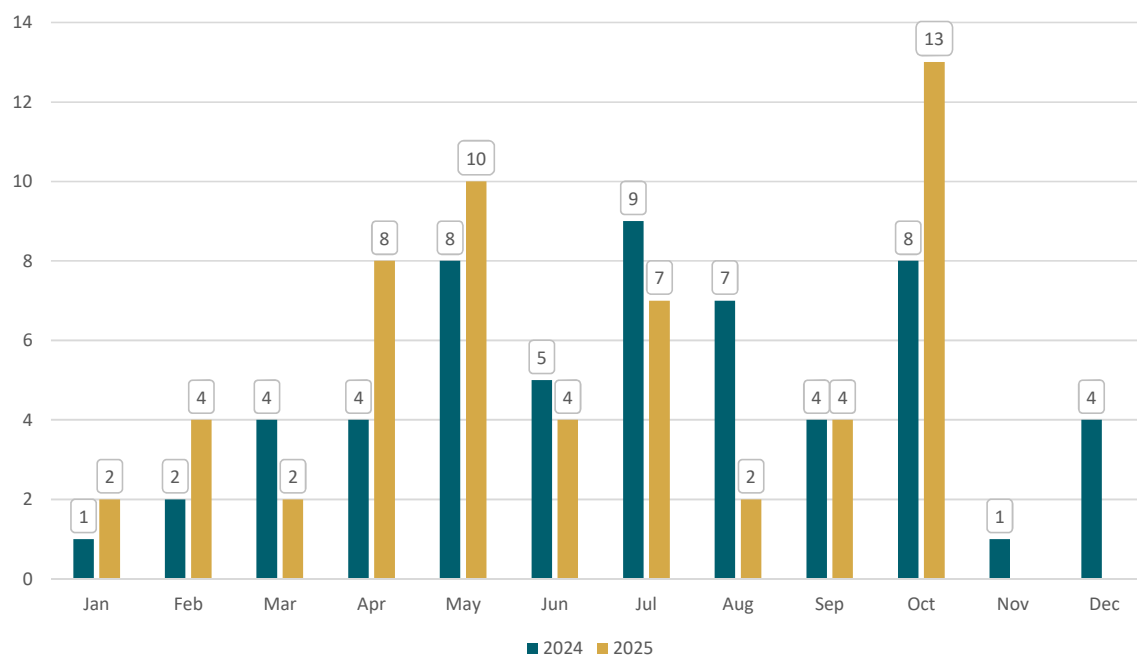
1. TÌNH HÌNH AN TOÀN 10 THÁNG NĂM 2025

Quản trị yếu tố tự nhiên

- ❖ 10 tháng 2025 ghi nhận 56 vụ chim va, tăng 4 vụ so với cùng kỳ (SGN: 22, HAN: 18 vụ) –

Thống kê các vụ trong nước

- ❖ MOR chim va: 15 vụ (HAN: 6, SGN: 4, PQC: 2, UIH: 1 vụ)

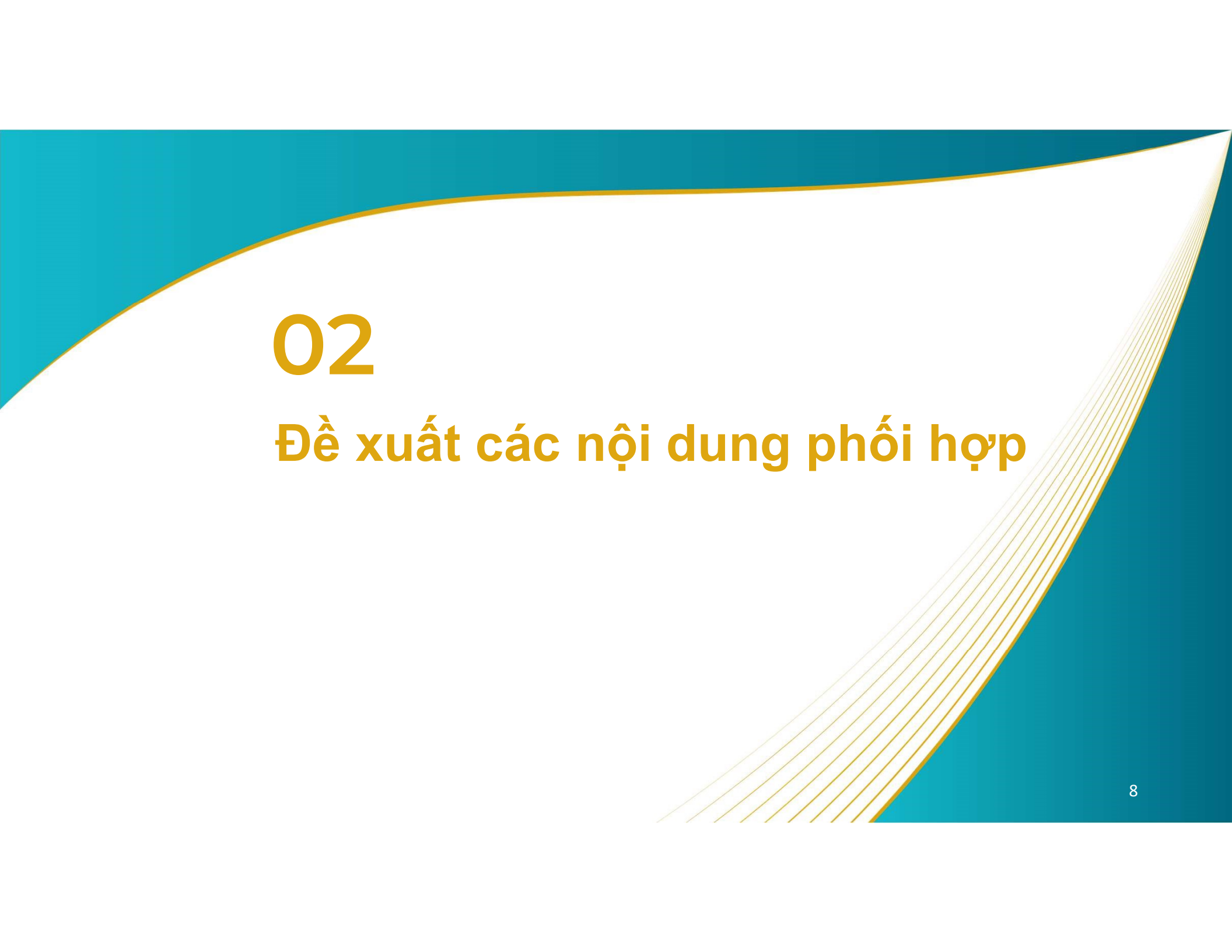


1. TÌNH HÌNH AN TOÀN 10 THÁNG NĂM 2025

Vụ việc tàu bay dừng không đúng vạch dừng đỗ

- ❖ 10 tháng 2025, VNA ghi nhận 10 vụ, bằng cùng kỳ
 - ✓ SGN: 5 vụ (VDGS - 1 vụ tàu thuê ướt, 1 vụ lỗi VDGS, 1 vụ lỗi PC; marshaller - 2 vụ)
 - ✓ HAN: 3 vụ (2 vụ marshaller, 1 vụ trôi về sau do lỗi NVKT)
 - ✓ VCA, PQC: 1 vụ (marshaller)





02

Đề xuất các nội dung phối hợp

2. ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026

- ❖ Xây dựng chương trình kiểm tra đánh giá ATCL kết hợp của 3 TCT
- ❖ Duy trì họp định kỳ, trao đổi thường xuyên giữa 3 TCT để cập nhật thông tin an toàn khai thác



2. ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026

ĐỐI VỚI ACV

❖ Về trang thiết bị, cơ sở hạ tầng:

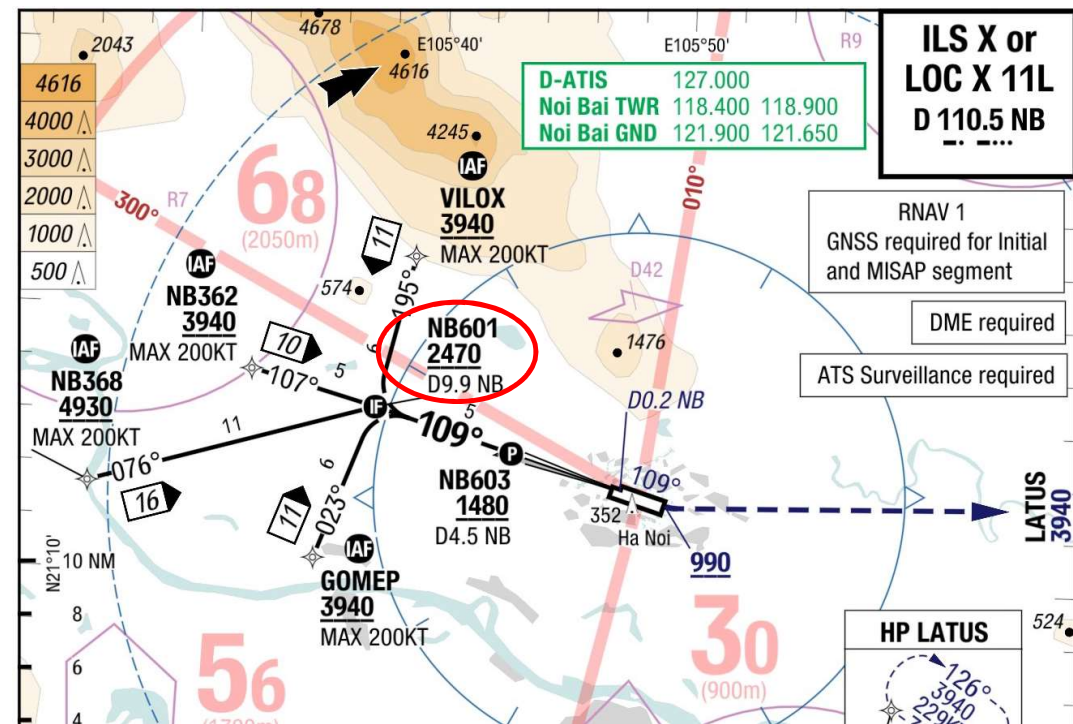
- Xem xét đầu tư các máy soi chiếu AN công nghệ mới nhằm tối ưu hóa quy trình và giảm thời gian kiểm tra, soi chiếu AN.
- Xem xét bổ sung TTB cho các sân bay địa phương:
 - ✓ Xe khởi động khí (VCL, DIN, PXU, THD);
 - ✓ Xe thổi khí mát (VCL, DIN, PXU, BMV, UIH, VDH, THD);
 - ✓ Xe DPT (HUI, VCL, PXU, TBB, UIH, THD).



2. ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026

ĐỐI VỚI VATM

- ❖ Làm rõ thông tin Tower wind: Nhiều chuyến bay hệ thống AGS ghi nhận gió đuôi trong quá trình hạ cánh.
- ❖ Các sân bay nội địa tuyến ngắn cần phối hợp với HAN, DAD, SGN chủ động hoãn việc khởi hành khi 3 sân này đang có thời tiết xấu và mật độ máy bay chờ đông.
- ❖ QLB HAN, HCM xem xét cho hoán đổi vị trí máy bay đường dài, đường trung với máy bay đường ngắn của VNA vào làm tiếp cận trước, khi có thời tiết xấu không như dự báo, nhiều máy bay phải bay chờ.

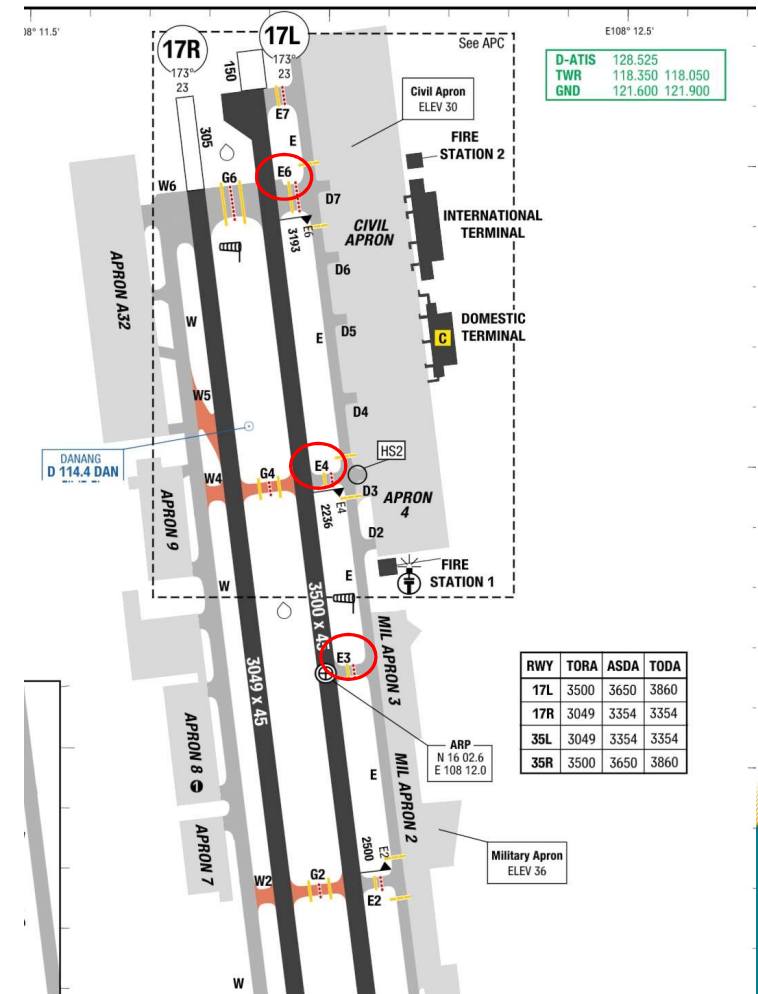


2. ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026

ĐỐI VỚI VATM

Tại DAD

- ❖ Khi cho tổ lái thoát ly đường CHC, đề nghị kết hợp hướng dẫn, chỉ dẫn lẫn ban đầu. VD: Vacate E4 LEFT (RIGHT) TURN E CONTACT GROUND.
- ❖ Vẫn còn các huấn lệnh “CLEAR PUSH FACING S ON D ABEAM STD... WHEN PUSHING BACK COMPLETE CLEAR TO START”.
- ❖ Huấn lệnh còn dài, không cần thiết (huấn lệnh đẩy nổ).



2. ĐỀ XUẤT CÁC NỘI DUNG PHỐI HỢP 2026

- ❖ Đề nghị xem xét lại Chỉ thị 456/CT-CHK về điều kiện thời tiết tối thiểu khi tiếp cận hạ cánh và KSVKL ra huấn lệnh bay lại khi máy bay đang ở tiếp cận chót.

3. Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam:

3.1 Chỉ đạo các cơ sở điều hành bay, KSVKL:

- KSVKL không cấp huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh cho tàu bay hoặc phải hủy bỏ huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh (nếu đã cấp) trong trường hợp khi có đủ chỉ 01 trong các yếu tố của Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn giá trị AOM (Aerodrome Operating Minima) đã được công bố; đối với các sân bay/đường CHC/phương thức tiếp cận áp dụng cả 02 tiêu chí VIS (tầm nhìn ngang) và RVR (tầm nhìn đường CHC) trong Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu, VIS và RVR được tính là 2 tiêu chí độc lập¹;

- KSVKL không cấp huấn lệnh tiếp cận/hạ cánh hoặc hủy bỏ huấn lệnh (nếu đã cấp), thông báo lý do và giờ dự kiến tiếp cận cho tàu bay khi xảy ra trường hợp: Có mưa cường độ mạnh kèm dông (+TSRA) hoặc mưa cường độ mạnh, mưa rào cường độ mạnh (+RA, +SHRA) ảnh hưởng đến đường CHC sử dụng **kết hợp** với VIS nhỏ hơn giá trị AOM + 300m hoặc RVR nhỏ hơn giá trị AOM + 100m (phương thức áp dụng VIS/RVR như ở trên), biểu diễn dưới dạng:

$$\left(\begin{array}{c} +TSRA \\ \text{hoặc} \\ +RA, +SHRA \end{array} \right) \text{ kết hợp } \left(\begin{array}{c} VIS < AOM + 300m \\ \text{hoặc} \\ RVR < AOM + 100m \end{array} \right);$$

¹ VIS (tầm nhìn ngang) và RVR được tính là 2 tiêu chí độc lập có nghĩa là chỉ cần điều kiện giá trị VIS nhỏ hơn ngưỡng khai thác tối thiểu hoặc RVR nhỏ hơn ngưỡng khai thác tối thiểu.

10.493 CONTINUING AN INSTRUMENT APPROACH¹⁴⁷

- (a) No pilot may continue below 300 m (1 000 ft) above the aerodrome elevation or into the final approach segment unless the reported visibility or controlling RVR is at or above the aerodrome operating minima for that procedure.
- (b) If after entering the final approach segment or after descending below 300 m (1,000 ft) above the aerodrome elevation, the reported visibility or controlling RVR falls below the specified minimum, the pilot may continue the approach to DA/H or MDA/H.

TRÂN TRỌNG CẢM ƠN!