



CÔNG TÁC QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN & QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI TRONG HOẠT ĐỘNG KHAI THÁC

(Họp UBAT VNA Group phiên số 4/2024)

By Dinh Hoang Quan

OCT-2024

Nội Dung Báo Cáo



1

Quản Lý Rủi Ro An Toàn

Tổng quan về công tác quản lý rủi ro an toàn của Pacific Airlines

2

Quản Lý Sự Thay Đổi

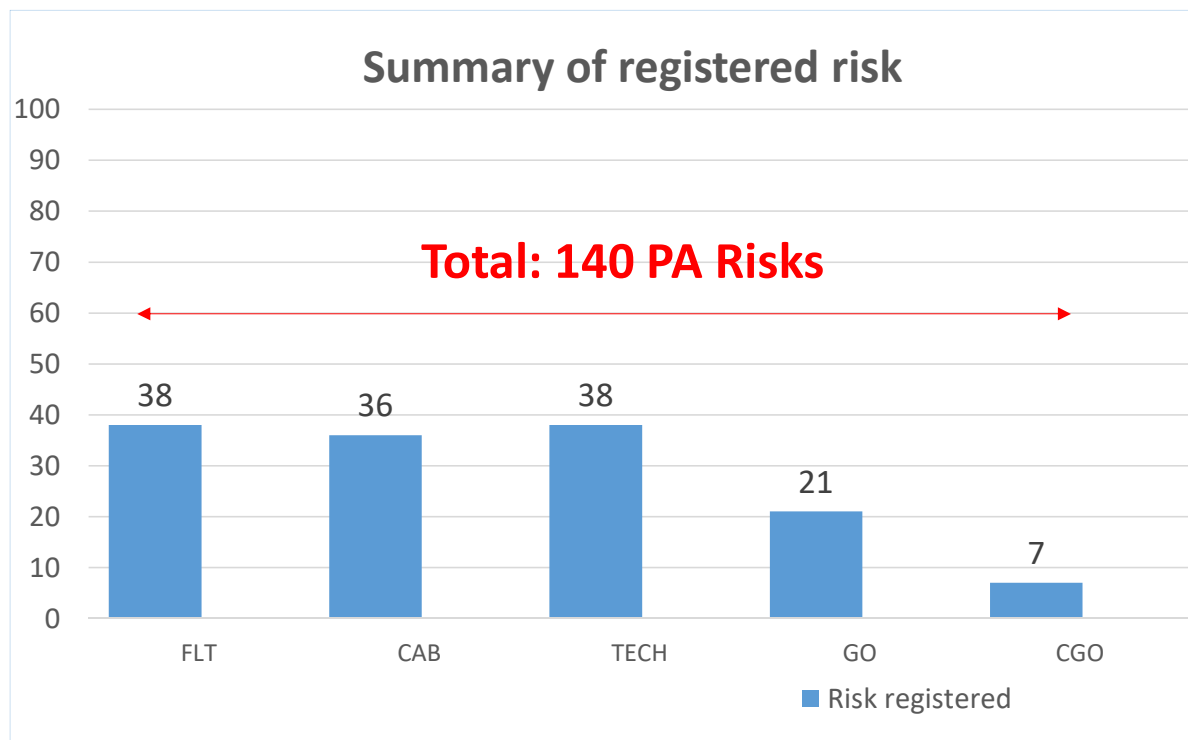
Tổng quan về công tác quản lý sự thay đổi của Pacific Airlines

3

Đưa tàu bay A321 vào AOC

Đánh giá rủi ro và các thay đổi liên quan đến việc đưa tàu bay A321 vào hoạt động của Pacific Airlines.

I. QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN



Rủi ro được đánh giá định kỳ hàng tháng qua cuộc họp PASC

Tổng số Rủi ro đăng ký của công ty và theo từng lĩnh vực

I. QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN

Home

Log Out

Change Password

Welcome Lam Nguyen

Your current group is : Risk Assessment

Collapse All

Expand All

Alphasort Menu

Risk Assessment Register

Smart Form View - All RA Controls

Smart Form View - All RA Hazards

Smart Form View - All RAs

My Risk Assessment Register

Smart Form View - My RA Controls

Smart Form View - My RA Hazards

Smart Form View - My RAs

General

Business Reporting

PA Controls

PA Hazards

PA Risks

Risk Assessment Portal

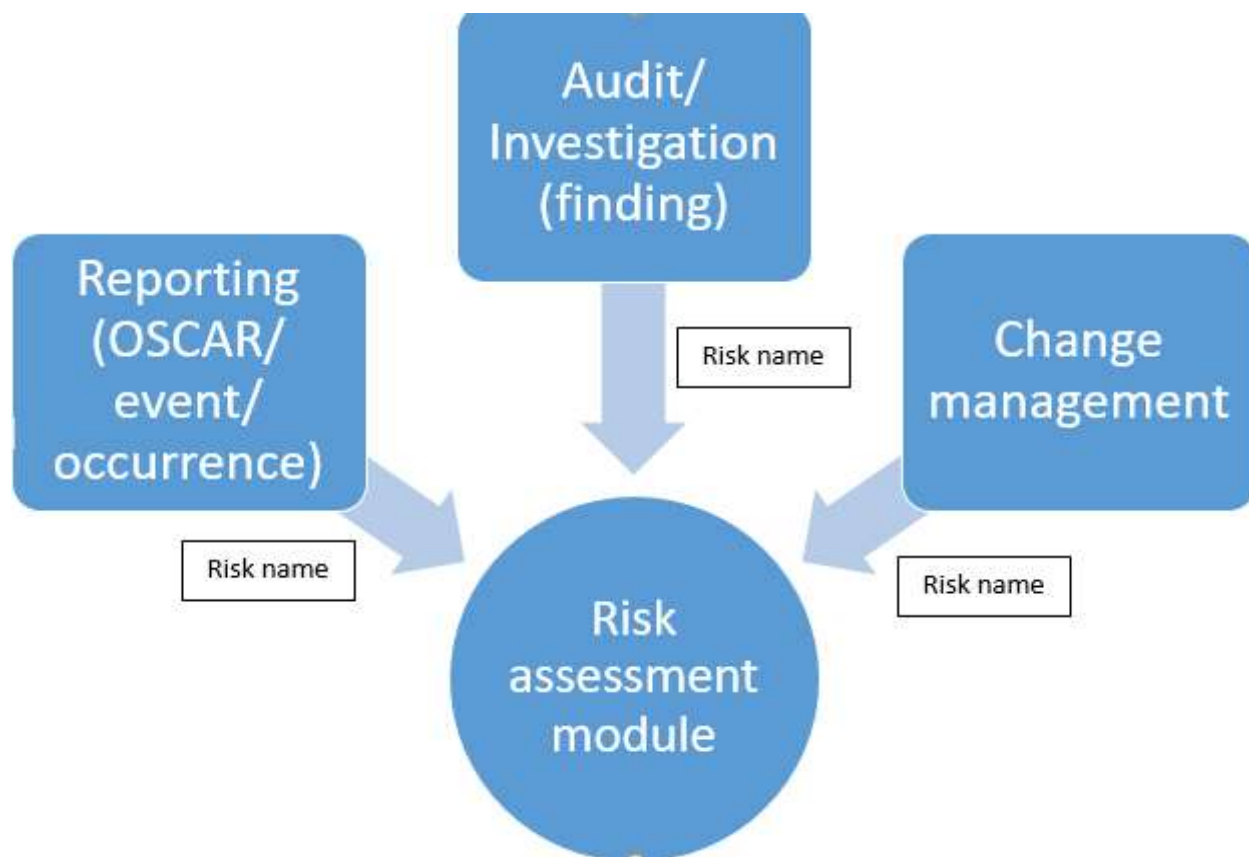
PA - Pacific Airlines

PA Airsafe

Go Back	New Risk	Export to Excel	Free Text Search									
Filter Options		Reset Filters		Total 205 Page 1								
☐	Creation Date	Ref Number	Business Unit	Department	Risk title	Risk Version	RA Initiator	RA Owner	Current Risk Level (ex: Medium/ Low/ High)	Revised Date	Due Date	Status
☐	02/08/2024	RA-0824-00001	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Re-organize deployment directory team	0	Chi Công Trần	Chi Công Trần	M	01/04/2024	31/12/2024	Draft
☐	14/06/2024	RA-0624-00001	Technical - kỹ thuật	Line Maintenance - Bảo dưỡng ngoại trường	CRS A321 experience	0	Đắc Thọ Nguyễn	Đắc Thọ Nguyễn	VL	11/07/2024	31/12/2024	Open
☐	13/05/2024	RA-0524-00001	Commercial - Thương mại	Cargo - Hàng hóa	Difference for Cargo Loading System on A321 A/C	0	Hồng Linh Phan	Hồng Linh Phan	VL	01/05/2024	31/12/2024	Open
☐	16/04/2024	RA-0424-00002	Technical - kỹ thuật	Line Maintenance - Bảo dưỡng ngoại trường	Security gate #9 and 10	0	Đắc Thọ Nguyễn	Mạnh Cường SEC Nguyễn	M	21/08/2024	30/09/2024	Open
☐	01/04/2024	RA-0424-00001	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Re-organize deployment directory team	0	Chi Công Trần	Chi Công Trần	L	18/12/2024	18/12/2024	Open
☐	12/03/2024	RA-0324-00002	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Risks regarding AOC restructure	2	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	VL	13/08/2024	16/09/2024	Open
☐	12/03/2024	RA-0324-00001	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations Service & Support - Dịch vụ và hỗ trợ khai thác mặt đất	Boarding control at gate	0	Chi Công Trần	Chi Công Trần	L	30/04/2024	31/12/2024	Open
☒	18/01/2024	RA-0124-00003	Commercial - Thương mại	Cargo - Hàng hóa	Company restructuring	0	Hồng Linh Phan	Hồng Linh Phan	VL	01/01/2024	31/12/2024	Open
☐	10/01/2024	RA-0124-00002	Flight Operations - Khai thác bay	Flight Operations - Khai thác bay	[F29] Restructuring project from VNA Group.	1	Đồng Phúc Nguyễn	Adrian Cruz	L		23/01/2025	Open
☐	09/01/2024	RA-0124-00001	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Avion Express Wet lease risks	0	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	VL		15/03/2024	Completed
☐	05/12/2023	RA-1223-00001	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Aircraft fleet being reduced potentially distract cabin crew performance	0	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	VL	03/07/2024	31/12/2024	Open
☐	08/09/2023	RA-0923-00001	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Cabin crew's fitness for operational duties	1	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	L	03/07/2024	31/12/2024	Open
☒	28/08/2023	RA-0823-00002	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Passenger injury due to falling in terminal	1	Chi Công Trần	Chi Công Trần	L	25/08/2023	31/12/2024	Open
☒	25/08/2023	RA-0823-00001	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Passenger injury due to airport facility	0	Chi Công Trần	Chi Công Trần	L	25/08/2023	25/09/2023	Completed
☐	13/07/2023	RA-0723-00001	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Risks regarding implementation of Section 1 Normal PA-temp 15.07.23	0	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	VL	26/12/2023	30/06/2024	Completed
☐	09/05/2023	RA-0523-00001	Cabin Crew - Đoàn Tiếp Viên	Cabin Crew - Đoàn tiếp viên	Cabin crew intoxicated with drugs and alcohol	0	Ngọc Đức Nguyễn	Ngọc Đức Nguyễn	VL	03/07/2024	31/12/2024	Open
☐	21/04/2023	RA-0423-00003	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Ground Operations - Khai thác mặt đất	Procedural conflict between departments	0	Chi Công Trần	Chi Công Trần	VL	21/04/2023	31/12/2024	Rejected

PA sử dụng phần mềm PA-Airsafe để Quản lý rủi ro

I. QUẢN LÝ RỦI RO AN TOÀN



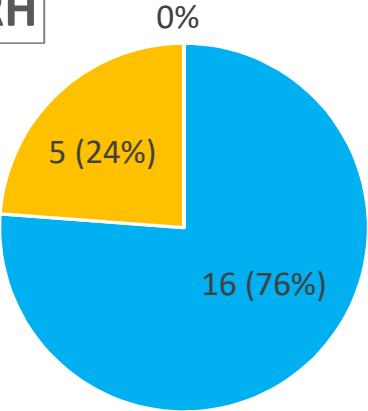
Chúng ta có thể nhận diện mỗi nguy từ báo cáo, đánh giá, quản lý rủi ro và từ các cuộc họp an toàn. Sau đó liên kết với rủi ro đã đăng ký

Title	Control Effectiveness	Risk Rating	Change
▣ Các thay đổi về Quản lý rủi ro tại cuộc họp UBAT – AUG 2024			
[G] Re-organize deployment directory team	PE	LOW	New risk registered
[G] Boarding control at gate	PE	LOW	Change risk level: Medium -> Low
[G] AC damage due to ramp operation	SE	LOW	Change M -> L
[G] Violations of regulations	SE	LOW	Change M -> L
▣ Các thay đổi về Quản lý rủi ro tại cuộc họp UBAT – SEP 2024			
[C] Full service in Cabin operations may confuse cabin crew	FE	VERY LOW	New risk registered
[T] Passenger seat dress cover	SE	VERY LOW	Closed. Fleet change to fabric cover

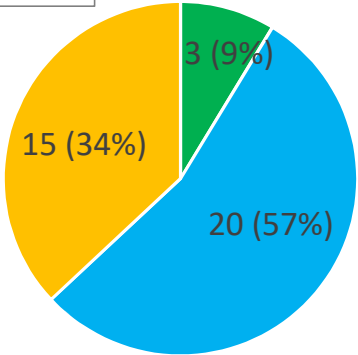
[F]	[C]	[T]	[G]	[CG]
Flight Ops	Cabin	Technical	Ground	Cargo

Biểu đồ Hiệu quả của các biện pháp kiểm soát rủi ro phân theo các lĩnh vực
Risk Control Effectiveness Summary

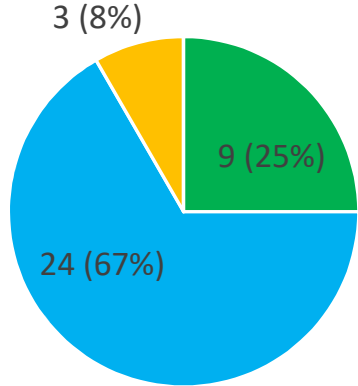
GRH



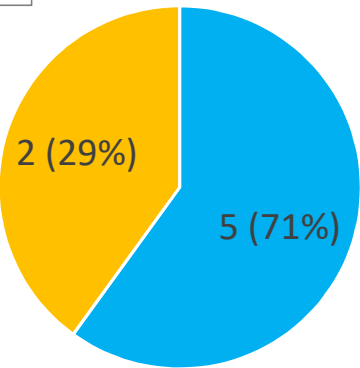
TECH



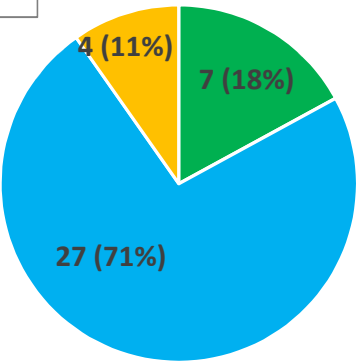
CAB



CGO



FLT



■ Fully Effective ■ Substantially Effective
■ Partially Effective ■ Ineffective

Bảng phân bổ rủi ro theo mức hiệu quả kiểm soát thấp (Partially Effective and Ineffective)

Likelihood	A: Almost Certain						
	B: Likely	- Human Error during using VAECO Hangar - Check-in wrong passenger - Cargo Packaging - Serving cargo in bad weather	Boarding wrong flight				
	C: Possible		- Planning check in luggage - Poor condition of Passenger Service Facilities that is potentially hazardous to safety, health and customer satisfaction - Difficulty maintaining maintenance schedule in VAECO Hangar - Sending baggage to the wrong destination - Ground collision (between GSE/Infrastructure, GSE/GSE, GSE/human)	- Airframe damage & Engine ingesting FOD - Old Electrical system in Technical building causes fire and difficult to repair - AOG in oversea ports due to A/C defect - Aircraft, GSE damage, injury/ dead personnel - Engine may be stalled - Injury/ dead personnel due to ramp operation - Security gate #9 and #10			
	D: Unlikely		- Lack of maintenance resource management supporting system - Boarding control at gate	- Lack of Manpower for operating GSE - Avionic fan cause smoke on condition			
	E: Rare						
	F: Very Rare						
		Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	Level 5	Level 6

■ Fully Effective

■ Substantially Effective

■ Partially Effective

■ Ineffective

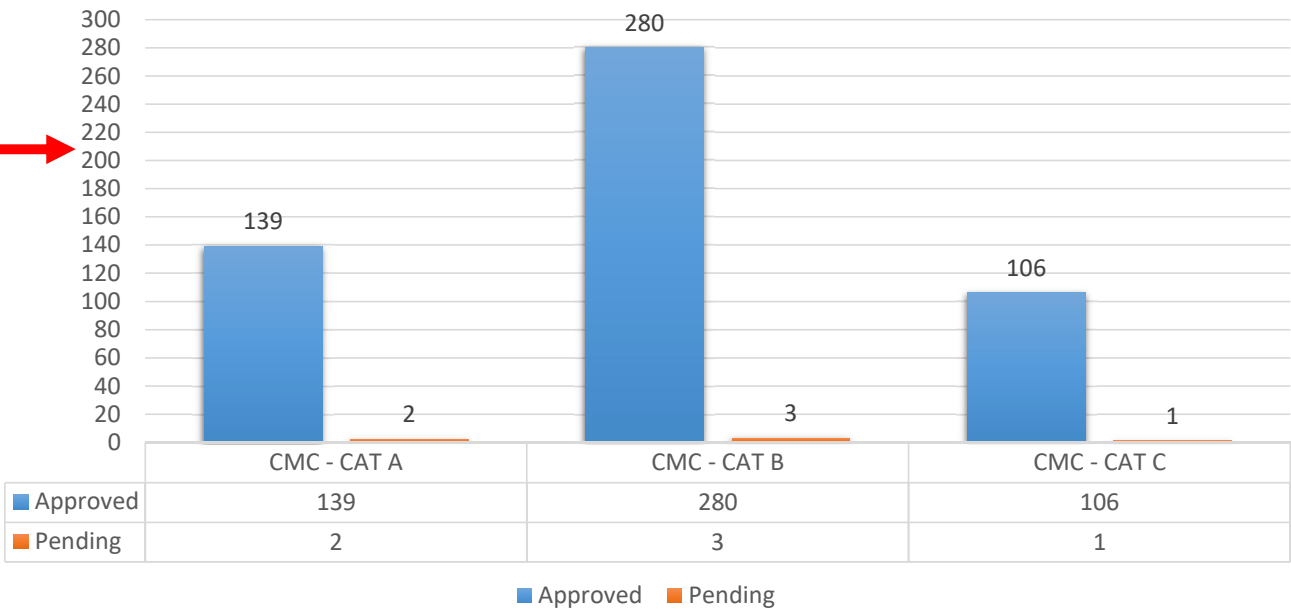
⚙ Emerging Risk

Là biện pháp thay thế (Backup) khi không có phần mềm

DEFINE				DISCOVER	UNDERSTAND							
No.	Date	Business Area	Hazard	Risk	Current Control	Control Effectiveness (1)	Consequence Category	Consequence (1)	Likelihood (1)	Current Risk Level	Plausible Maximum Consequence	Is the risk treatment required?
1	13-Jun-22	TECH	Robbing components from A/C parking	Lack of spare parts due to Sourcing issues	Dry lease A321 use pooling from VNA	Substantially Effective	Airworthiness	Level 1	C: Possible	Very Low	Level 4	Yes, develop risk treatment plan
2	13-Jun-22	TECH	Restart charter flights	AOG in oversea ports due to A/C defect	On-call service contract with other AMM Utilize PA Flight Engineer	Substantially Effective	Airworthiness	Level 2	D: Unlikely	Low	Level 4	No, monitor and review
3	13-Jun-22	TECH	Avionic fan failed on condition	Avionic fan cause smoke on condition	Raise MEL	Partially Effective	Airworthiness	Level 3	D: Unlikely	Low	Level 4	Yes, develop risk treatment plan
					Replace failed fan							

II. QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI (Change Management Committee)

CMC RECORD (2016 -> 2024)



• Tổng số Sự thay đổi đăng ký và đánh giá từ năm 2016 đến nay (09/2024).

• Phân loại mức thay đổi và Người chấp thuận tương ứng

The first CMC	Raised in Feb-2016
PA CMC Chair	COO (Chief Operation Officer)
Frequency	Once every 2 weeks
Report to	Monthly PASSC (PA Safety & Security Committee)

CMC CAT	Internal Approval Authority
A -Major	Approved by CEO & CMC
B -Moderate	Approved by CMC
C -Minor	Approved by Head of Dept. allocated ownership of the change proposal

PACIFIC AIRLINES

Home Log Out Change Password

Welcome Lam Nguyen
Your current group is : Change Management

Collapse All Expand All Alphasort Menu

My Quick Links

- Change Management
- My Change Requests
- Change Management By Status

- PA sử dụng phần mềm PA-Airsafe để Quản lý sự thay đổi

II. QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI

PA Airsafe

Change Portal

PA - Pacific Airlines

New Change Request

My Change Requests

All Change Requests

Business Reporting

COMING SOON My Changes By Status

All Changes By Status

II. QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI

- Mỗi thay đổi sẽ được đánh giá bởi các Đơn vị liên quan và chấp thuận ở các mức khác nhau

Pending
Approved
Not required

• APPROVED

Date raised	Change Ref	Title	Endorsements									
19/01/2024	BLA-0124-01	Circulars No. 42/2023/TT-BGTVT	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA

• PENDING APPROVAL

Date raised	Change Ref	Title	Endorsements									
15/08/2024	BLC-0924-02	Update OMD (CBTA) in compliance with Circulars No. 09 & 27/2024/TT-BGTVT	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA
04/09/2024	BLB-0924-01	MEL 30APR2024 - TEMP VERSION 20JUL2024	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA
20/08/2024	BLB-0824-01	Change Safety & Quality System Software	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA
29/07/2024	BLB-0724-03	IOSA Standards Manual (ISM) Ed.16, Rev. 03, Eff. 15May2024 Compliance	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA
15/07/2024	BLB-0724-01	Circulars No. 27/2024/TT-BGTVT on Revision and Amendment of VAR	CCO	CFO	COO	CP	CTO	GMFO	GMGO	GMOT	GMSEC	GMSQA

Chuyển đổi phần mềm hệ thống quản lý an toàn chất lượng

Cam Kết của Lãnh đạo

Được sự quan tâm của Ban lãnh đạo đối với công tác Quản lý toàn. Mặc dù Pacific Pacific Airlines đang khó khăn về Tài và thiếu hụt nguồn nhân lực

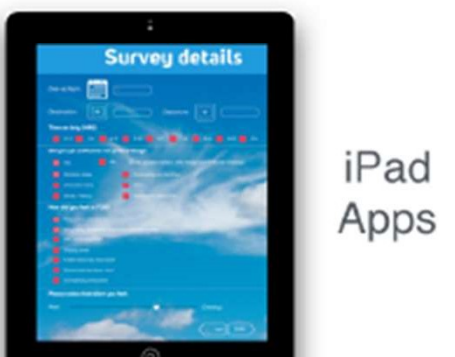
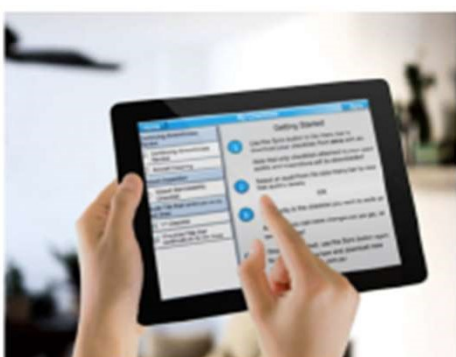
Quyết định cải tiến

Chúng tôi đang tiến hành cải tiến chuyển đổi phần mềm HT QLAT sang phần mềm tiên tiến hơn, đảm bảo công tác quản lý an toàn hiệu quả tối ưu hơn

SERA

SERA is more than a software program

SERA is a robust framework, which when in place, will drive safety culture to full maturity



iPad Apps



III. ĐƯA TÀU BAY A321 VÀO AOC

I. Mô tả những sự thay đổi:

1. Xuất phát từ yêu cầu của các chủ sở hữu tàu bay A320, PA phải **ngừng khai thác** các chuyến bay thương mại từ ngày 18Mar2024. Do khó khăn trong việc thuê tàu bay, TCT HKVN, công ty mẹ quyết định điều chỉnh quy mô khai thác đội tàu bay của PA trong năm 2024 còn 03 tàu A321 và chuẩn bị các thủ tục cho PA thuê khô lại 03 tàu bay A321 từ tháng 6/2024.

NGỪNG KHAI THÁC dài ngày, **GIẢM QUY MÔ NGUỒN NHÂN LỰC** phù hợp với quy mô SXKD (Change Code I-1)

1. Việc chỉ còn khai thác 03 tàu bay A321, PA cần chuyển sang mô hình hợp tác chặt chẽ VNA-PA nhằm giảm chi phí và tăng hiệu quả SXKD.

THAY ĐỔI về **QUY TRÌNH** trong phối hợp Điều hành và Phục vụ chuyến bay (Change Code I-2)

1. Việc đưa kiểu loại tàu bay **A321** (cùng loại, khác kiểu loại với A320) là sự thay đổi về trang thiết bị, đồng thời do quy trình phối hợp VNA-PA có sự thay đổi về sử dụng các hệ thống phần mềm quản lý nhằm tối ưu hóa trong sử dụng nguồn lực của VNA Group.

THAY ĐỔI về **TRANG THIẾT BỊ (TÀU BAY) VÀ CÔNG CỤ QUẢN LÝ** (Change Code I-3)

III. ĐƯA TÀU BAY A321 VÀO AOC

Công tác nhận diện và đánh giá rủi ro (RA Flight Operation)

Hazard	Risk	Cause	Risk Level	Action	MR	Status	Evidence ref.
CODE I-1 Flight Crew Manpower	Lack of manpower to operate 03 A/C A321	PA stopped operations from March and put the Pilot on LWOP	Very Low	The PA has assessed that there are enough pilots to operate 03 aircraft: Captain: 17, FO: 67	GMFO GMOT	Completed	List of Flight crew attached
CODE I-1 OCC Manpower	Lack of manpower to operate 03 A321 A/C	PA stopped operations from 16 th March and put OCC/ Dispatcher on LWOP	Very Low	The current workforce is sufficient to cover the operational tasks. No Action Required	HOD/ DHOD	Completed	OCC Roster attached
CODE I-1 Recency of Crew	Lack of training for Pilot	Stop flying for 3 months. Pilots never flown A321	Very Low	Simulator recency is continued ongoing. Familiarization sim is required before return to operation. According to OMD 8.10.2	GMFO GMOT	On-going: Sim – Line Training From 20/06/2024	Pilot’s traing records. According to OMD 8.10.3

III. ĐƯA TÀU BAY A321 VÀO AOC

RA Flight Operation

CODE I-3 A321 system/ limitation differences	Failure to understand the system/limitation differences between A320 and A321.	Pilots never flown A321	Low	A320/321 differences training. According to OMD 4.36.4.1.	GMOT.	Classroom Training 18/06/2024.	Pilot's traing records. According to OMD 4.36.5.1.
CODE I-3 A321 - Takeoff/ Departure/ Approach/ Landing	Increased risk of tail-strike at takeoff & landing.	Increased length of airframe	Very Low	A320/321 differences training & Line training for pilots. According to OMD 4.36.4.1.	GMOT/ CP/AFSM.	Classroom Training 18/06/2024 & Sim – Line Training. From 20/06/2024.	Pilot's traing records. According to OMD 4.36.5.1.
CODE I-3 A321 - Takeoff/ Departure	Flap overspeed/ under-speed due to change in S, F characteristic speeds	Unstable approach due to change in flap speeds	Very Low	New FCTM, FCOM & Ground Training new SOP for pilots. According to OMD 4.36.4.1.	GMOT/ CP/ AFSM.	Classroom Training 18/06/2024.	Pilot's traing records. According to OMD 4.36.5.1.
CODE I-3 A321 Approach and Landing	High G load on landing	Increased weight of A321	Very Low	Restrictions on CADET pilots and line training for pilots. According to OMD 4.36.4.1.	GMOT/ CP/ AFSM.	Sim – Line Training. From 20/06/2024.	Pilot's traing records. According to OMD 4.36.5.1.
CODE I-3 A321 Approach and Landing	Unstable approach, poor technique, loss of SA resulting in aircraft damage	Increased weight of A321 requiring earlier flare	Very Low	New FCTM, FCOM, Ground Training new SOP & Pilots training. According to OMD 4.36.4.1.	GMOT/ CP.	Classroom Training 18/06/2024.	Pilot's traing records. According to OMD 4.36.5.1

❖ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC

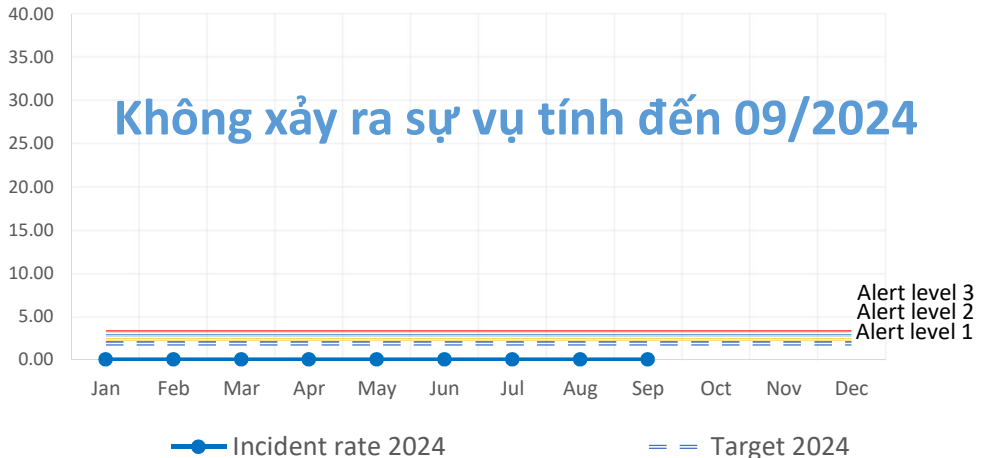
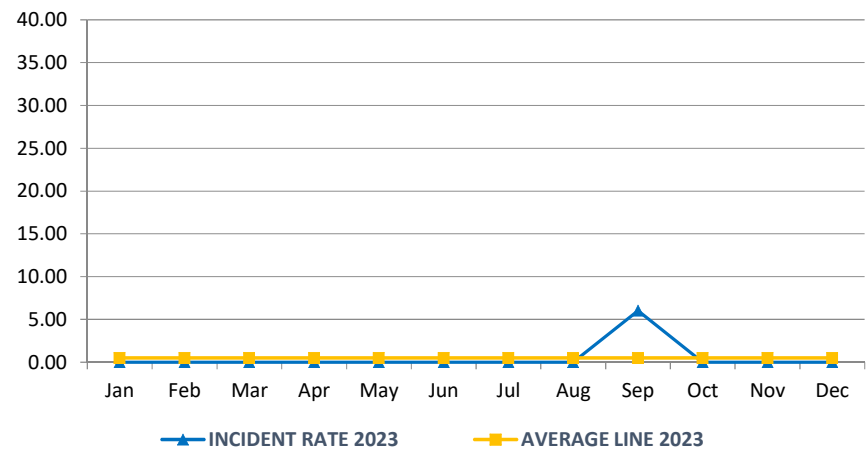
Pacific Airlines đã được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay và các phê chuẩn năng định khai thác tàu bay (Ops Spec):

- Tàu bay A320-200: Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC Ops Spec - Rev55) của Pacific Airlines được Cục HKVN phê chuẩn có 01 tàu bay VN-A563.
- Tàu bay A321-200: Giấy chứng nhận Người khai thác tàu bay (AOC Ops Spec - Rev 01) của Pacific Airlines được Cục HKVN phê chuẩn có 02 tàu bay VN-A363, VN-A354.

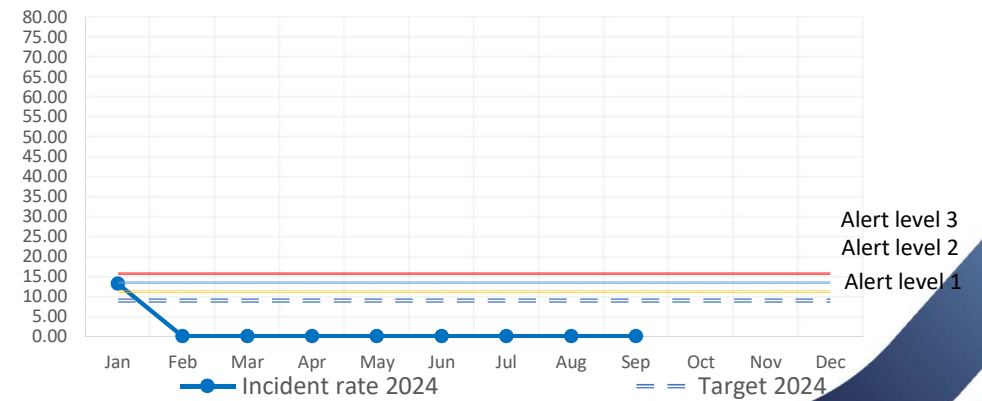
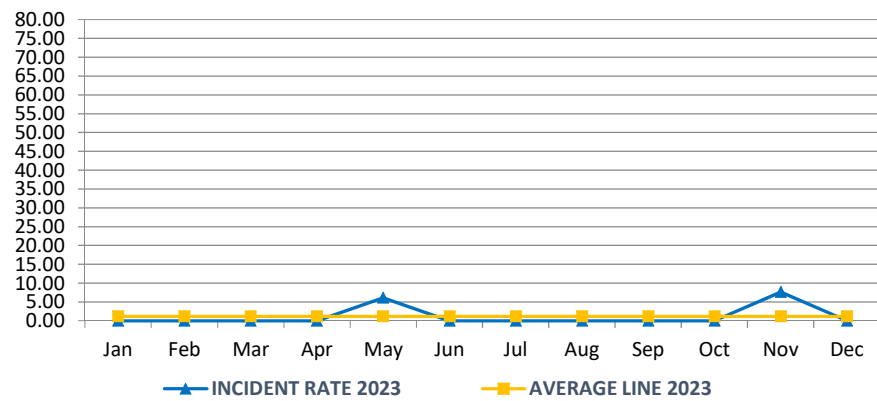


❖ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC

Type D incident (per 10.000 take-offs & landings)

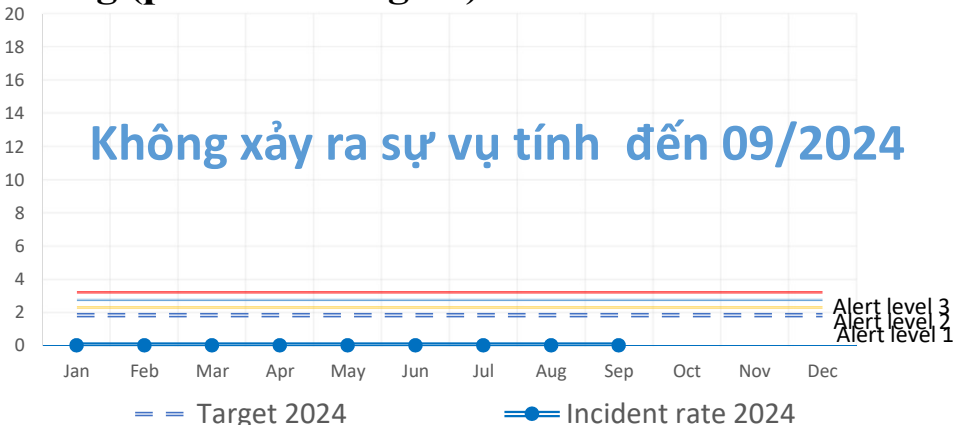
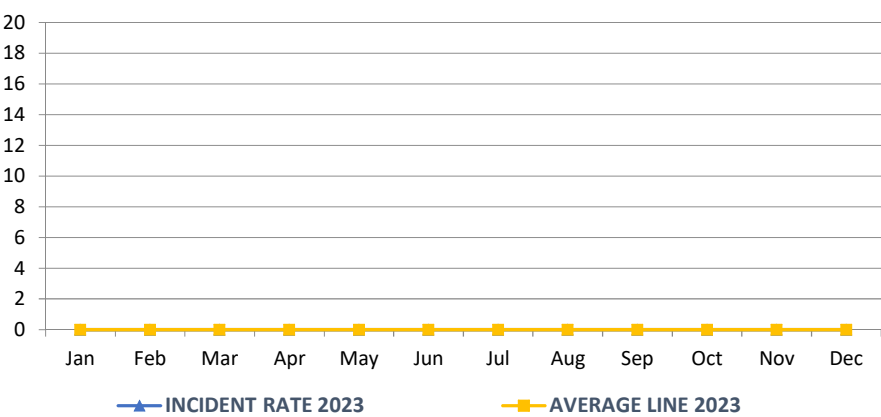


Type E incident (per 10.000 take-offs & landings)

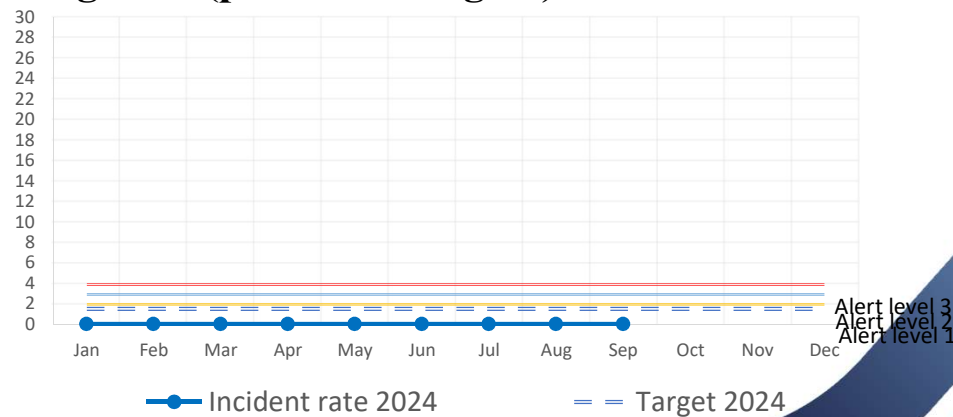
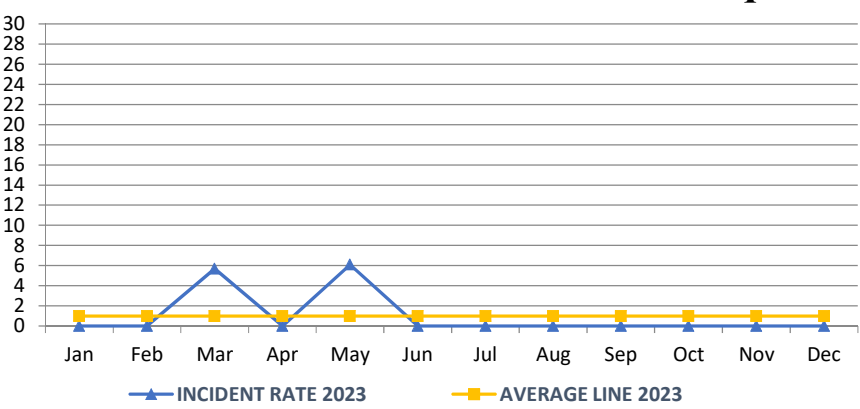


❖ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC

Unstabilized approach and landing (per 10.000 flights)



Maintenance error required investigation (per 10.000 flights)



❖ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC (CHỈ SỐ SPI)

STT	Nội dung	Giá trị thực hiện (9 tháng 2024)	Giá trị mục tiêu đăng ký năm 2024	So sánh GTTH với mục tiêu đăng kí
A1	Chỉ số tai nạn bay trên 10.000 lần cất hạ cánh	0.00	0.00	Đạt
A2	Chỉ số các sự cố nghiêm trọng loại B trên 10.000 lần cất hạ cánh	0.00	0.00	Đạt
A3	Chỉ số sự cố loại C trên 10.000 lần cất hạ cánh	0.00	0.50	Đạt
A4	Chỉ số sự cố loại D trên 10.000 lần cất hạ cánh	0.00	1.89	Đạt
A5	Chỉ số sự vụ an toàn loại E trên 10.000 lần cất hạ cánh	3.21 <i>(1event / 3113FC)</i>	8.95	Đạt
A6	Chỉ số các sự cố tắt động cơ trên không trên 10.000 chuyến bay	0.00	0.00	Đạt
A7	Chỉ số các sự cố tàu bay va chạm với phương tiện mặt đất trên 10.000 chuyến bay	0.00	0.00	Đạt
A8	Chỉ số vi phạm an ninh hàng không trên 10.000 chuyến bay	0.00	5.00	Đạt
A9	Chỉ số các nhân viên bị thương khi làm nhiệm vụ	0.00	0.00	Đạt
A10	Chỉ số các trường hợp tiếp cận không ổn định và tiếp tục hạ cánh trên 10.000 chuyến bay	0.00	1.84	Đạt
A11	Chỉ số các điểm không phù hợp AOC (findings)	0.28 <i>(5 findings / 17audit)</i>	4.02	Đạt
A12	Chỉ số các báo cáo tự nguyện nhận được AOC trên 1.000 chuyến bay	190.17 <i>(592 report / 3113 FC)</i>	107.30	Đạt
B1	Chỉ số tai nạn liên quan đến bảo dưỡng trên 10.000 chuyến bay	0.00	0.00	Đạt
B2	Chỉ số sự cố lỗi liên quan đến bảo dưỡng phải áp dụng điều tra /10.000 chuyến	0.00	1.49	Đạt
B3	Chỉ số các điểm không phù hợp (findings) liên quan đến hoạt động bảo dưỡng tàu	0.00	2.71	Đạt
C1	Chỉ số va chạm mặt đất đối với tàu bay & PT, TTB /10.000 chuyến bay	2.26 <i>(2event / 8859FC)</i>	10.08	Đạt
C2	Chỉ số kiểm soát FOD trên sân đỗ /10.000 chuyến bay	0.00	21.60	Đạt
C3	Chỉ số hành khách bị thương do yếu tố chủ quan /10.000 chuyến bay	0.00	0.00	Đạt

IATA

Pacific Airlines đang thực hiện tái cơ cấu, tạm dừng khai thác và cấu hình lại đội tàu bay sang Airbus A321. PA đang đối mặt với các thách thức về tài chính và thiếu hụt nguồn nhân lực.

GIA HẠN CHỨNG NHẬN IOSA (Từ năm 2016)

Tuy nhiên, thực hiện cam kết với các Nhà trực trách hàng không về đảm bảo an toàn, với sự quyết tâm của Lãnh đạo giữ vững an toàn là ưu tiên hàng đầu.

PA tiếp tục thực hiện gia hạn chứng nhận IOSA, thể hiện mức độ cam kết cao nhất của Ban Lãnh đạo PA, đảm bảo an toàn khai thác tuyệt đối thông qua tuân thủ gần 1.000 tiêu chuẩn nghiêm ngặt của IATA, đòi hỏi các công tác chuẩn bị kĩ càng về cơ sở vật chất, hồ sơ tài liệu, đội ngũ nhân sự có kinh nghiệm.



TRÂN TRỌNG CẢM ƠN !