

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**



**SỔ TAY HƯỚNG DẪN THỰC HIỆN QUY ĐỊNH,
KHUYẾN CÁO THỰC HÀNH CỦA ICAO
(RUNWAY SAFETY TEAM HANDBOOK) VỀ
TRIỂN KHAI VÀ DUY TRÌ HOẠT ĐỘNG TỔ
CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH
TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG
(GM 17)**

*Ban hành kèm theo Quyết định số 285/QĐ-CHK ngày 31/01/2024
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam*

Tháng 01/2024

Phiên bản lần 2

MỤC LỤC

MỤC LỤC	1
TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH.....	3
PHẦN 1.....	4
QUY ĐỊNH CHUNG	4
1.1. Căn cứ.....	4
1.2. Mục tiêu.....	4
1.3. Phạm vi áp dụng.....	4
1.4. Hướng dẫn sử dụng Sổ tay	5
PHẦN 2.....	6
GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ	6
PHẦN 3.....	8
TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH (RST)	8
3.1. Mục tiêu và vai trò của RST.....	8
3.2. Thành lập RST	9
3.3. Quy trình quản lý RST	10
3.3.1. Quy chế hoạt động của RST (trưng dương các Điều khoản tham chiếu để RST hoạt động).....	10
3.2.2. Cải tiến liên tục.....	11
3.3. Cơ cấu tổ chức RST	12
3.3.1. Tổ trưởng RST	12
3.3.2. Nhiệm vụ của các thành viên RST.....	12
3.4. Quy trình kỹ thuật RST.....	13
3.4.1. Nhận diện mối nguy	13
3.4.2. Đánh giá rủi ro an toàn.....	14
3.4.3. Khuyến nghị và kế hoạch hành động	14
3.4.4. Lưu trữ hồ sơ – chia sẻ dữ liệu.....	15
3.5. Tổ chức thực hiện.....	16
3.5.1. Tổ chức họp.....	16
3.5.2. Báo cáo	16
PHẦN 4.....	17
XÂY DỰNG CHECK LIST CHO RST	17
4.1. Hướng dẫn.....	17

4.2. Checklist.....	17
PHỤ LỤC A – TỔ CHỨC HỌP RST (MẪU)	19
PHỤ LỤC B – CHƯƠNG TRÌNH HỌP TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CHC (MẪU).....	20
PHỤ LỤC C – BIỂU MẪU QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG CHC.....	21
PHỤ LỤC D – BIÊN BẢN HỌP RST (Mẫu).....	22
PHỤ LỤC E – TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	25

TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHÍNH

Ngày cập nhật	Tên các hạng mục và trang thay đổi	Ngày thay đổi	Ghi chú
19/3/2013	Ban hành lần đầu về hướng dẫn thiết lập và triển khai hoạt động tổ an toàn đường CHC	19/3/2013	1149/CHK-QLHĐB
31/1/2024	Cập nhật lại các hướng dẫn mới nhất về nhiệm vụ và cách thức triển khai, duy trì hoạt động của Tổ an toàn đường CHC	31/1/2024	Theo Quyết định số 285/QĐ-CHK ngày 31/1/2024

PHẦN 1

QUY ĐỊNH CHUNG

1.1. Căn cứ

- Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay. Theo đó khoản 10 Điều 8 Nghị định số 05/2021/NĐ-CP giao Cục Hàng không Việt Nam hướng dẫn, chỉ đạo, ban hành chỉ thị, huấn lệnh chuyên môn nghiệp vụ liên quan đến quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay theo quy định của pháp luật và quy định của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, bao gồm tài liệu hướng dẫn về khai thác, bảo đảm an ninh, an toàn tại cảng hàng không, sân bay.

- Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24/8/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải.

- Quyết định số 349/QĐ-BGTVT ngày 05/02/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt chương trình an toàn đường cất hạ cánh.

- Quyết định số 651/QĐ-BGTVT ngày 29/5/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam.

- Tài liệu Doc 9981 của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (Procedures for Air Navigation Services (PANS) - Aerodromes). Theo đó Mục 8.2.1 quy định Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm thiết lập Tổ công tác an toàn đường cất hạ cánh bao gồm thành viên các cơ quan, đơn vị có liên quan khai thác hoặc cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không. Điều khoản tham chiếu và thành phần của Tổ công tác an toàn đường cất hạ cánh phải được thiết lập và đưa vào Tài liệu khai thác sân bay.

- Tài liệu hướng dẫn Runway Safety Team Handbook ban hành năm 2015 của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

1.2. Mục tiêu

Việc ban hành sổ tay nhằm mục tiêu cụ thể hoá hướng dẫn triển khai Tổ công tác an toàn đường cất hạ cánh (Runway Safety Team - RST) theo quy định và theo Tài liệu hướng dẫn Runway Safety Team Handbook của ICAO ban hành năm 2015, cụ thể các nội dung:

a) Miêu tả chi tiết các thành phần của RST;

b) Ban hành tài liệu thống nhất theo hướng dẫn của ICAO để trở thành tài liệu tham khảo thống nhất cho hoạt động của tổ RTS;

c) Tăng cường chia sẻ và trao đổi thông tin về an toàn giữa các đơn vị có liên quan.

1.3. Phạm vi áp dụng

Áp dụng cho Người khai thác cảng hàng không, sân bay, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay, các hãng hàng không, Cảng vụ Hàng không, các đơn vị khai thác dùng chung tại cảng hàng không (quân đội) và các cơ quan, đơn vị có liên quan trong công tác đảm bảo an toàn đường cất hạ cánh.

1.4. Hướng dẫn sử dụng Sổ tay

Phần 3 của Tài liệu này hướng dẫn các quy trình chung liên quan đến RST cũng như hướng dẫn các điều khoản để tham chiếu theo tài liệu này.

Phần 4 của Tài liệu này bao gồm các hướng dẫn nhằm xác định các yêu cầu tối thiểu đảm bảo RST vận hành hiệu quả.

Phụ lục E của Tài liệu này thống kê các tài liệu và công cụ giúp cho hoạt động của RST bằng cách tổng hợp các tài liệu và thông tin từ các bên liên quan.

PHẦN 2

GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ

Các thuật ngữ trong tài liệu này được hiểu như sau:

Khoảng trống (Clearway): Khu vực mặt đất hoặc mặt nước hình chữ nhật không có chướng ngại vật được người khai thác cảng hàng không, sân bay lựa chọn hoặc chuẩn bị, tạo thành khu vực thuận tiện cho tàu bay thực hiện đoạn cất cánh ban đầu đến độ cao quy định.

Mối nguy (Hazard): Là những điều kiện đang tồn tại hay tiềm ẩn có thể gây chấn thương, gây bệnh hay tử vong cho con người; gây hư hỏng hoặc làm tê liệt hệ thống, thiết bị, tài sản; hoặc gây hại cho môi trường. Mối nguy là yếu tố tiềm ẩn dẫn đến một sự cố hoặc tai nạn.

Điểm đen (Hot spot): một vị trí trên khu vực hoạt động của sân bay đã từng hoặc tiềm ẩn nguy cơ xảy ra va chạm hoặc xâm nhập đường cất hạ cánh, là nơi tổ lái và người điều khiển phương tiện cần tăng cường chú ý, quan sát.

Giảm thiểu rủi ro (Risk mitigation): Là việc giảm nhẹ tần suất hoặc mức độ nghiêm trọng của hậu quả ủa mối nguy.

Đường CHC (Runway): Khu vực hình chữ nhật được xác định trên mặt đất tại khu bay dùng cho tàu bay cất cánh và hạ cánh.

Sử dụng nhầm đường CHC (runway confusion): Lỗi khi tàu bay “Vô ý sử dụng sai đường cất hạ cánh hoặc đường lăn để cất hạ cánh”.

Khu vực an toàn cuối đường cất CHC - RESA (Runway end safety area): vùng nằm đối xứng ở hai bên đường tim kéo dài của đường cất hạ cánh tiếp giáp với cạnh cuối đường cất hạ cánh nhằm giảm nguy cơ hư hỏng tàu bay khi chạm bánh trước đường cất hạ cánh hoặc chạy vượt ra ngoài đường cất hạ cánh.

Tàu bay chệch ra khỏi đường CHC (Runway Excursion): Bất kỳ sự cố nào tại sân bay liên quan đến việc một phần hoặc toàn bộ tàu bay bị chệch ra khỏi đường CHC trong quá trình cất cánh, hạ cánh, lăn hoặc di chuyển

Xâm nhập đường CHC (Runway Incursion): Bất kỳ sự cố nào tại sân bay liên quan đến việc một tàu bay, phương tiện hoặc người hiện diện trái quy định trong khu vực bảo vệ được chỉ định để tàu bay cất và hạ cánh.

Ghi chú: Khu vực bảo vệ được chỉ định để tàu bay cất và hạ cánh gồm: Đường CHC; đoạn dừng; Khu vực an toàn cuối đường CHC (RESA); khu vực hai bên đường CHC có chiều rộng bằng khoảng cách dừng chờ lên đường CHC; khoảng trống (nếu có).

An toàn đường CHC (Runway Safety): Trạng thái mà các rủi ro liên quan đến hoạt động của tàu bay trên đường CHC được giảm thiểu và kiểm soát ở mức chấp nhận được.

Tổ công tác an toàn đường CHC (Runway Safety Team (RST)): Tổ công tác bao gồm các thành viên theo hướng dẫn của Tài liệu này

Ghi chú: Thuật ngữ này được định nghĩa tại Doc 9870 của ICAO - Sổ tay hướng dẫn về ngăn ngừa xâm nhập đường cất hạ cánh, và được cập nhật từ Chương trình an toàn đường CHC của ICAO. Do đó, có sự khác biệt so với khái niệm ban đầu, tuy nhiên không có sự mâu thuẫn, hay đúng hơn là thuật ngữ này đã được định nghĩa rõ ràng hơn cho mục đích của sổ tay này.

An toàn (Safety): Trạng thái mà các rủi ro liên quan đến hoạt động hàng không, liên quan hoặc trực tiếp tác động đến hoạt động khai thác tàu bay, được giảm thiểu và duy trì ở mức có thể chấp nhận được

Hệ thống quản lý an toàn - SMS (Safety management system): Là sự tiếp cận có hệ thống để quản lý các vấn đề liên quan đến công tác an toàn, bao gồm: Cơ cấu tổ chức, trách nhiệm, chính sách và quy trình.

Rủi ro an toàn (Safety risk): Là sự kết hợp các khả năng có thể xảy ra và mức độ nghiêm trọng của hậu quả tiềm ẩn của một mối nguy được dự đoán trước.

Xác suất rủi ro về an toàn (Safety risk probability): Là khả năng hoặc tần suất các sự vụ có thể xảy ra ảnh hưởng đến an toàn.

Mức độ rủi ro an toàn (Safety risk severity): Mức độ thiệt hại có thể xảy ra từ mối nguy đã được nhận dạng.

Chương trình an toàn đường CHC (RSP): Tổng hợp các quy định và chương trình hành động nhằm cải thiện mức độ an toàn toàn đường CHC.

Đoạn dừng (Stopway): Một đoạn đường được xác định trên mặt đất hình chữ nhật ở cuối chiều dài đoạn đường chạy đà có thể công bố, được chuẩn bị cho tàu bay dừng trong trường hợp cất cánh bỏ dở, còn có thể gọi là dải hãm đầu.

PHẦN 3

TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CÁT HẠ CÁNH (RST)

3.1. Mục tiêu và vai trò của RST

RST được xem như là một thành phần của Hệ thống SMS của người khai thác cảng – đơn vị điều phối chung các hoạt động an toàn khai thác tại cảng hàng không.

Vai trò chính của RST là thực hiện các nhiệm vụ theo Chương trình an toàn đường cát hạ cánh, trong đó tập trung vào việc khuyến cáo cho Người khai thác cảng hàng không sân bay, đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ đảm bảo hoạt động bay và các bộ phận trực tiếp khai thác vận hành trang thiết bị trên đường CHC, đường lăn và khu vực lân cận về các quan ngại, các biện pháp giảm thiểu cũng như giải pháp cho các vấn đề đã xác định.

Tổ RTS cần thực thi chương trình hành động về an toàn đường CHC, tư vấn những vấn đề rủi ro tiềm ẩn cũng như khuyến cáo giải pháp để giảm thiểu và loại bỏ những rủi ro đó. Những chính sách này có thể được xây dựng dựa trên những kinh nghiệm từ các sự vụ đã xảy ra hoặc có thể được thu thập từ các nguồn thông tin khác.

Mặc dù không đóng vai trò là cơ quan quản lý hoặc thay thế bất kỳ yêu cầu nào trong Hệ thống quản lý an toàn (SMS) của người khai thác cảng hàng không, sân bay, RST được thiết lập nhằm cải thiện và hỗ trợ công tác an toàn đường CHC bằng cách tổng hợp các hệ thống an toàn từ các tổ chức có thành viên đại diện. Các đơn vị cung cấp dịch vụ cần tổng hợp các số liệu theo yêu cầu của SMS và cả các yêu cầu của RST. Dựa vào các số liệu thu thập được, RST có thể hỗ trợ đặc lực cho công tác kiểm soát rủi ro trên an toàn đường CHC. Hơn nữa, RST cũng có thể đề xuất thay đổi phương án khai thác dựa trên những nguy cơ tiềm ẩn được nhận dạng trong Hệ thống SMS của đơn vị cung cấp dịch vụ.

Kế hoạch hợp RST có thể phụ thuộc vào tình hình thực tế tại cảng. Ví dụ, nếu có công trường lớn đang thi công hoặc mối nguy sự cố trên đường CHC có dấu hiệu gia tăng, RST cần tăng tần suất tổ chức họp định kỳ. Tuy nhiên, nếu tình hình khai thác ổn định, ít mối nguy được nhận diện, RST có thể được họp với tần suất thông thường được quy định tại **Mục 3.5**.

RST được thành lập căn cứ theo quyết định số 349/QĐ-BGTVT ngày 05/2/2013 và dựa trên nguyên tắc của Quy trình nhận diện mối nguy và quản lý rủi ro (Hazard Identification and Risk Management - HIRM), theo Phụ ước 19, Tài liệu hệ thống Quản lý - SMS của Cảng hàng không và tham khảo hướng dẫn chi tiết tại Doc 9859 – Sổ tay Quản lý an toàn của ICAO.

RST phải bao quát các vấn đề liên quan đến an toàn đường CHC, bao gồm nhưng không giới hạn các các loại sự cố được liệt kê như sau:

- Tiếp cận đường CHC bất thường;
- Va chạm chim;
- Khai thác mặt đất;

- Tàu bay chệch ra khỏi đường CHC;
- Xâm nhập đường CHC;
- Mất kiểm soát mặt đất;
- Va chạm với chướng ngại vật;
- Tàu bay hạ cánh sớm hay ra ngoài phạm vi đường cất hạ cánh (Undershoot/overshoot);
- Sử dụng nhầm đường CHC (runway confusion);
- Hủy bỏ cất cánh tốc độ cao;
- Sự vụ về động vật hoang dã;
- Hư hại do vật ngoại lai (FOD).

Doc 9870 của ICAO – Sổ tay hướng dẫn về ngăn ngừa xâm nhập đường CHC đã hướng dẫn cụ thể về việc thiết lập và mục tiêu của chương trình ngăn ngừa xâm nhập đường CHC.

Tài liệu Doc 9870 đã được Cục HKVN ban hành tài liệu hướng dẫn tại Quyết định 2611/QĐ-CHK ngày 30/11/2015 về việc ban hành tài liệu hướng dẫn ngăn ngừa xâm nhập đường cất hạ cánh.

3.2. Thành lập RST

Dựa vào quy mô và chức năng hoạt động, thành phần RST như sau:

a) Tại CHKQT Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất

- Giám đốc Cảng hàng không: Tổ trưởng

- Lãnh đạo Cảng vụ hàng không khu vực: Tổ phó

- Lãnh đạo Công ty Quản lý bay khu vực: Tổ phó:

- Thủ trưởng đơn vị không quân: Tổ phó (*theo sự phân công và thông báo của đơn vị quân đội*)

- Đại diện tối thiểu: 01 cán bộ trung tâm khai thác khu bay, 01 cán bộ trung tâm điều hành sân bay, 01 cán bộ trung tâm an ninh hàng không: Tổ viên.

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ bộ phận quản lý an toàn của Cảng hàng không quốc tế: Tổ viên (*kiểm thư ký tổng hợp của Tổ*).

- Trưởng cơ sở kiểm soát tiếp cận/kiểm soát tại sân: Tổ viên

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ thuộc phòng giám sát an toàn của Cảng vụ hàng không: Tổ viên

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ của các hãng hàng không của Việt Nam khai thác tại Cảng hàng không quốc tế: Tổ viên (*khuyến khích là phi công khai thác trực tiếp các đường bay đi đến cảng hàng không*)

- Đại diện Chính quyền địa phương (có khu vực dân cư ảnh hưởng trực tiếp đến khu vực đường cất hạ cánh): Tổ viên.

- Đại diện của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không: Tổ viên

- Các thành viên khác theo đề nghị của Giám đốc Cảng hàng không (bao gồm cả việc mời chuyên gia theo từng lĩnh vực như Khí tượng, kiểm soát động vật hoang dã, cơ quan điều tra tai nạn,...).

b) Tại các cảng hàng không khác

- Giám đốc Cảng hàng không: Tổ trưởng

- Trưởng đại diện Cảng vụ hàng không: Tổ phó

- Đai trưởng Đai kiểm soát không lưu: Tổ phó:

- Thủ trưởng đơn vị quân sự liên quan: Tổ phó (theo sự phân công và thông báo của đơn vị quân đội)

- Đại diện tối thiểu: 01 cán bộ kỹ thuật về sân đường, 01 cán bộ an ninh hàng không, 01 cán bộ bộ phận quản lý an toàn (nếu có): Tổ viên (kiểm thư ký tổng hợp của Tổ).

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ giám sát an toàn của đại diện Cảng vụ hàng không: Tổ viên

- Đại diện của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không: Tổ viên

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ của các hãng hàng không của Việt Nam khai thác tại Cảng hàng không quốc tế: Tổ viên (khuyến khích là phi công khai thác trực tiếp các đường bay đi đến cảng hàng không)

- Đại diện Chính quyền địa phương (có khu vực dân cư ảnh hưởng trực tiếp đến khu vực đường cất hạ cánh): Tổ viên.

- Các thành viên khác theo đề nghị của Giám đốc Cảng hàng không (bao gồm cả việc mời chuyên gia theo từng lĩnh vực như khí tượng, kiểm soát động vật hoang dã, cơ quan điều tra tai nạn,...).

c) Cảng hàng không có trách nhiệm lấy ý kiến bằng văn bản đề nghị cử nhân sự phù hợp tham gia RST. Cảng hàng không thực hiện quy trình thành lập RST hoặc định kỳ rà soát điều chỉnh các thành viên trong RST khi có nhu cầu.

3.3. Quy trình quản lý RST

3.3.1. Quy chế hoạt động của RST (trương đương các Điều khoản tham chiếu để RST hoạt động)

Nhằm tạo cơ sở cho việc ra quyết định của RST, RST cần họp và các thành viên của RST cần thống nhất một bộ quy tắc chương trình hành động. Sau khi được thông qua, các quy tắc hoạt động được gọi là Quy chế hoạt động (hay còn gọi là Điều khoản tham chiếu -TOR) của RST:

Nội dung TOR của RST bao gồm các nội dung sau:

- Mục tiêu, phạm vi hoạt động và dự kiến tần suất các cuộc họp của RST
- Đề xuất lựa chọn, bổ sung, điều chỉnh thành viên RST
- Vai trò và trách nhiệm cá nhân của các thành viên RST
- Quy trình liên quan đến công tác chia sẻ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn cũng như bảo vệ các nguồn thông tin được chia sẻ trong RST (bảo vệ việc sử dụng dữ liệu không đúng mục đích và bảo mật)

- Quá trình tham vấn, ra quyết định và quy trình giải quyết các xung đột
- Thường xuyên rà soát khu bay để đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định của ICAO SARPs và hướng dẫn của Cục HKVN
- Đảm bảo các nội dung tại Quyết định 2611/QĐ-CHK ngày 30/11/2015 của Cục HKVN về việc ban hành tài liệu hướng dẫn ngăn ngừa xâm nhập đường cất hạ cánh (*hướng dẫn Doc 9870 của ICAO –Sổ tay hướng dẫn về ngăn ngừa xâm nhập đường CHC*) được thực thi
- Yêu cầu về tài liệu và báo cáo
- Theo dõi số liệu sự cố trên đường CHC theo loại, mức độ và tần suất xảy ra.
- Nhận diện các yếu tố rủi ro, các vị trí tiềm ẩn nguy cơ (VD: hot spot,...), các vấn đề khai thác hàng ngày và đề xuất để cải thiện
- Tham vấn, đề xuất sự hỗ trợ của các chuyên gia an toàn trong ngành
- Đề xuất đưa ra những giải pháp kiểm soát an toàn hiệu quả
- Đảm bảo giải pháp khả thi nhất được triển khai thực hiện
- Rút ra bài học từ các sự cố khác nhau và tham vấn các kết quả điều tra khác
- Phổ biến rộng rãi các giải pháp đã xây dựng cho các cơ quan/đơn vị có liên quan
- Xây dựng kế hoạch nâng cao nhận thức toàn diện cho toàn bộ nhân viên của các cơ quan/đơn vị liên quan về công tác an toàn, chẳng hạn như việc xây dựng và phân phối bản đồ các điểm hot spot hoặc các tài liệu có liên quan khác.

3.2.2. Cải tiến liên tục

Tất cả các thành viên có trách nhiệm thực hiện theo kế hoạch của RST để hoàn thiện những vấn đề chưa đáp ứng được quy định trong TOR. Ngoài ra, Tổ trưởng có nhiệm vụ xây dựng kế hoạch hoạt động cho tổ, cụ thể:

a) Rà soát nội bộ

Ít nhất 6 tháng một lần, RST phải tổ chức họp rà soát để đánh giá từng hạng mục theo checklist tại Mục 5. Kết quả đánh giá sẽ được lưu trữ ít nhất 2 năm. Các đơn vị có liên quan thực hiện việc lưu trữ cùng hồ sơ quản lý an toàn của đơn vị theo quy định riêng của từng đơn vị.

b) Rà soát mở rộng

Việc rà soát, đánh giá hệ thống tài liệu của RST và kết quả hoạt động của RST được các cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện (theo quy định của Nghị định 05/2021/NĐ-CP thì sẽ được kiểm tra đánh giá định kỳ 02 năm/lần hoặc khi có yêu cầu). Kết quả rà soát sẽ được lưu trữ cùng hồ sơ quản lý an toàn của đơn vị theo quy định riêng của từng đơn vị.

3.3. Cơ cấu tổ chức RST

Cơ cấu tổ chức RST phụ thuộc vào số lượng thành viên của tổ, năng lực phối hợp hiệp đồng và các yếu tố khác. RST bao gồm Tổ trưởng và các thành viên.

3.3.1. Tổ trưởng RST

Tổ trưởng đóng vai trò là người điều phối cũng như là phát ngôn viên của tổ. Nhiệm vụ và quyền hạn của Tổ trưởng về quản lý và tổ chức được đề xuất như sau:

a) Lập kế hoạch họp Tổ

Tổ trưởng lập kế hoạch họp tổ và bố trí địa điểm. Tổ trưởng tổng hợp thông tin từ các thành viên và chia sẻ cho các thành viên khác một tuần trước khi họp Tổ. Tham khảo kế hoạch họp tổ tại Phụ lục A

b) Điều hành cuộc họp

Tổ trưởng phải đảm bảo cuộc họp được thực hiện với tinh thần hợp tác và tuân theo các điều khoản được nêu trong TOR. Tổ trưởng cần tham gia vào mọi công tác hỗ trợ để hoạt động của tổ ngày càng hoàn thiện.

c) Duy trì hệ thống tài liệu liên quan đến hoạt động của RST

Tổ trưởng phải đảm bảo rằng các hoạt động của RST phải được ghi lại và lưu trữ

d) Hiệp đồng với các cơ quan/đơn vị bên ngoài

Tổ trưởng đóng vai trò là đầu mối liên lạc với các cơ quan/đơn vị bên ngoài và đảm bảo tất cả các hoạt động của RST được chia sẻ đến các cơ quan/tổ chức một cách phù hợp.

3.3.2. Nhiệm vụ của các thành viên RST

a) Lập kế hoạch họp Tổ

Các thành viên RST đề xuất nội dung cho cuộc họp tiếp theo trước thời hạn do Tổ trưởng ấn định. Các thành viên nên chuẩn bị tài liệu để các trao đổi trong cuộc họp đảm bảo chất lượng và có thể mời các chuyên gia trong từng lĩnh vực tham gia cuộc họp tổ để cung cấp các thông tin hữu ích cho các thành viên khác. Các thành viên cần khảo sát sân bay trước khi họp để nắm được hiện trạng và nhận diện các mối nguy tiềm ẩn.

Ghi chú: Cần khảo sát sân bay tại các thời điểm khác nhau trong ngày với các điều kiện môi trường khác nhau nhằm xác định các mối nguy cụ thể đối với từng điều kiện ánh sáng, thời tiết bất lợi. Việc khảo sát này với mục đích xác định các vấn đề liên quan đến an toàn theo đề xuất của thành viên RST hoặc các vấn đề phát hiện thêm trong quá trình khảo sát, lưu ý không được làm gián đoạn hoạt động khai thác của cảng hàng không.

b) Tham dự cuộc họp Tổ

Các thành viên có quyền trao đổi thông tin một cách cởi mở nhằm đạt được sự đồng thuận để đưa ra quyết định thực hiện, đồng thời nâng cao hiệu quả chương trình họp thông qua việc đóng góp vào hoạt động cải tiến liên tục.

c) Đóng góp các vấn đề về an toàn

Các thành viên RST được khuyến khích đóng góp các báo cáo, kết quả phân tích, dữ liệu và các thông tin liên quan đến an toàn từ hệ thống SMS hoặc từ các nguồn thông tin của cơ quan/đơn vị mà thành viên đó đại diện.

d) Phối hợp với các cơ quan/đơn vị có thành viên tham gia

Các thành viên RST sẽ chia sẻ các nội dung đã được RST thông qua đến cơ quan/đơn vị mình và đảm bảo rằng các khuyến nghị đó sẽ được giải quyết một cách phù hợp.

3.4. Quy trình kỹ thuật RST

3.4.1. Nhận diện mối nguy

Khi RST được thành lập và thông qua kế hoạch thực hiện, công việc của RST sẽ bắt đầu triển khai từ bước nhận diện mối nguy. Từng thành viên tham dự cuộc họp sẽ trình bày tóm tắt về các mối nguy về an toàn đường CHC được nhận diện trong hệ thống SMS tại cơ quan mà họ đại diện hoặc các hệ thống an toàn hàng không khác (phát sinh từ các báo cáo an toàn, điều tra và thanh tra). Các mối nguy của các cơ quan/đơn vị cung cấp dịch vụ không tham gia họp cũng cần được trình bày để đánh giá. Tài liệu hướng dẫn về nhận diện mối nguy được trình bày tại Tài liệu hệ thống quản lý an toàn của Người khai thác cảng hàng không, sân bay (có thể tham khảo hướng dẫn chi tiết tại Doc 9859 của ICAO).

Ngoài các hệ thống báo cáo mối nguy của tổ chức thành viên, RST cũng cần tổ chức khảo sát định kỳ các vị trí khác nhau tại sân bay (VD: Đài kiểm soát không lưu, công trường đang thi công, nút giao với đường lăn,...) và thông tin từ các cơ quan/đơn vị liên quan không có thành viên tham dự họp, chẳng hạn như cơ quan/đơn vị cung cấp dịch vụ, cơ sở đào tạo phi công, cơ sở dịch vụ thương mại mặt đất,... Nhìn chung, RST cần nắm được cụ thể yếu tố phức tạp trong hoạt động khai thác tại sân bay để xác định các mối nguy và đánh giá rủi ro chi tiết hơn.

Khi thảo luận về khả năng loại bỏ mối nguy, điều quan trọng cần chú ý là những “hậu quả” này nên được căn cứ từ hoạt động khai thác thực tế, tránh những kết quả xa vời và phi thực tế. Phương pháp khoa học chính là nhận diện mối nguy lớn nhất (hoặc chung nhất), sau đó liệt kê các mối nguy cụ thể và hậu quả có liên quan.

Ví dụ: Các mối nguy liên quan đến công trường thi công có thể là “trang thiết bị thi công” và “đóng cửa kết cấu hạ tầng, dừng hoạt động các thiết bị”. Từ đó, RST có thể xác định hậu quả tiềm ẩn của mối nguy này là: “máy bay va chạm với trang thiết bị thi công” và “tàu bay lấn lặn vào khu vực đóng cửa”. Bằng cách nhận diện (và lưu lại) mối nguy và xác định các hậu quả liên quan qua quá trình khai thác, RST có thể đánh giá rủi ro an toàn.

Đôi khi các mối nguy kết hợp với nhau dẫn đến mức độ nghiêm trọng và/hoặc khả năng xảy ra hậu quả lớn hơn.

Ví dụ, mối nguy liên quan đến công trường thi công, kết hợp với mối nguy tầm nhìn hạn chế và khai thác vào ban đêm có thể dẫn đến hậu quả lớn hơn

nhieu so với chỉ nhận diện mỗi nguy công trường thi công (trong trường hợp hợp này, xác suất của các rủi ro sẽ tăng lên).

3.4.2. Đánh giá rủi ro an toàn

Việc đánh giá rủi ro an toàn là cần thiết cung cấp cho RST một phương pháp quản lý nhận diện mỗi nguy, phát triển các chính sách giảm thiểu rủi ro hiệu quả và xác định thứ tự ưu tiên trong quy trình làm việc. Trong điều kiện thời gian và tài chính có hạn, quy trình sau đây cho phép RST xác định một cách hiệu quả khu vực nào cần chú ý ngay lập tức để giảm rủi ro an toàn đường CHC xuống mức thấp nhất có thể.

Quy trình đánh giá và quản lý an toàn đường CHC phải phù hợp với Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn - SMS của người khai thác cảng hàng không, sân bay (tham khảo thêm hướng dẫn tại Doc 9859 của ICAO). Khi RST nhận diện một mỗi nguy, Người khai thác cảng cần đưa ra quyết định về mức độ nghiêm trọng của mỗi nguy đó trong hệ thống khai thác chung của cảng hàng không, có xét đến các biện pháp phòng ngừa và giảm thiểu rủi ro tại thời điểm đó. Nội dung này sẽ được sử dụng để phân loại mức độ nghiêm trọng của mỗi nguy dựa vào Hệ thống quản lý an toàn - SMS (tham khảo thêm hướng dẫn tại Doc 9859 của ICAO).

Căn cứ vào dự báo mức độ thiệt hại lớn nhất, cần đánh giá xác suất tương đối (hoặc khả năng xảy ra) của mỗi nguy đó có thể xảy ra theo điều kiện khai thác cụ thể, sau khi xét đến các chính sách bảo vệ và các biện pháp giảm thiểu rủi ro. Trong bước tiếp theo, RST nên tham vấn cơ sở dữ liệu báo cáo mỗi nguy và an toàn, báo cáo điều tra sự cố và tai nạn, dữ liệu phân tích và giám sát tàu bay, dữ liệu thanh tranh khai thác và dữ liệu lịch sử để xác định khả năng xảy ra của hậu quả đã được dự báo.

Bước cuối cùng trong quy trình đánh giá là đảm bảo rằng mức độ rủi ro an toàn có thể chấp nhận được.

Một trong những ưu điểm khi RST thực hiện đánh giá rủi ro an toàn là tất cả các bên liên quan đều tham gia vào quá trình đánh giá để cùng nhau xác định hậu quả lớn nhất và phù hợp nhất có thể xảy ra là gì.

3.4.3. Khuyến nghị và kế hoạch hành động

Căn cứ vào đánh giá rủi ro an toàn, RST sẽ nghiên cứu các khuyến nghị nhằm giảm thiểu rủi ro, đồng thời xây dựng kế hoạch hành động để thực hiện những khuyến nghị đó. Do đó, cần quan tâm đến các vấn đề sau:

a) Ưu tiên

RST cần có giải pháp để các khuyến nghị của họ được ưu tiên thực hiện dựa trên đánh giá “Mức chịu rủi ro an toàn”.

Ví dụ, nếu tổ xác định rằng “có thể tiếp tục khai thác” theo mức đánh giá rủi ro an toàn, tổ sẽ khuyến nghị các chính sách để cải tiến dựa trên nguồn lực có sẵn. Ngược lại, nếu tổ xác định rằng “tiếp tục khai thác nhưng cần hạn chế”, tổ sẽ khuyến nghị các chính sách hành động ngay lập tức để giải quyết các hậu quả của mỗi nguy. Do đó, thời hạn thực hiện các hành động phải tương xứng với mức độ rủi ro được đánh giá.

b) Kiểm soát

Kiểm soát rủi ro an toàn được kiểm soát bằng cách xác định một trong hai:

- (i). Xác suất của hậu quả có thể xảy ra;
- (ii). Mức độ nghiêm trọng của hậu quả; hoặc
- (iii). Cả 2 yếu tố trên.

Cách tiếp cận để kiểm soát rủi ro an toàn bao gồm:

(i). Đình chỉ: Hoạt động khai thác sẽ bị đình chỉ trong trường hợp rủi ro lớn hơn lợi ích nếu tiếp tục khai thác.

(ii). Giảm thiểu: Giảm tần suất khai thác, hoặc thực hiện các hành động để giảm thiểu hậu quả của rủi ro.

(iii). Tách biệt: Thực hiện những hành động để cô lập hậu quả của mỗi nguy hoặc xây dựng chính sách dự phòng để bảo vệ chống lại mỗi nguy đó.

c) Đánh giá các giải pháp thay thế

RST cần nghiên cứu một số chính sách để kiểm soát rủi ro an toàn. Các chính sách này nên được so sánh đánh giá để đưa ra giải pháp hiệu quả nhất bằng các biện pháp chủ quan, lẫn khách quan. Các biện pháp này có thể bao gồm các tiêu chí như tiến hành phân tích chi phí/lợi ích, tính khả thi của chính sách, khả năng đồng thuận của các bên liên quan bị ảnh hưởng và các biện pháp khác. Trong tất cả mọi trường hợp, RST phải đánh giá rủi ro các đề xuất của mình, đồng thời đánh giá mỗi nguy tiềm ẩn từ các chính sách này.

Tuy nhiên, lựa chọn một giải pháp dễ thực hiện, chi phí thấp, đồng thuận cao giữa các bên liên quan, không đồng nghĩa với việc giảm thiểu được rủi ro. Sự hiệu quả của chính sách được đánh giá dựa trên những rủi ro hoặc mối nguy còn lại sau khi chính sách có hiệu lực. Đánh giá rủi ro phải xác định được các rủi ro còn lại có chấp nhận được hay không, hoặc có cần thêm giải pháp bổ sung và biện pháp giảm thiểu nào không.

d) Thông báo cho các cơ quan/đơn vị có liên quan bị ảnh hưởng

Nếu RST đánh giá cần phải hạn chế hoặc thay đổi một phần phương án hoặc đình chỉ hoạt động khai thác, thì nên đưa ra các khuyến cáo chính thức cho cơ quan chịu trách nhiệm về quy trình khai thác đó kèm các tài liệu phân tích và đánh giá rủi ro.

Báo cáo tóm tắt cần bao gồm danh sách các mối nguy được nhận diện, hiện trạng công tác kiểm soát và bảo vệ, phân tích rủi ro và kết quả phân tích, kiểm soát tăng cường và biện pháp giảm thiểu, chương trình hành động (người thực hiện và thời hạn), và các rủi ro còn lại. Phụ lục C – Biểu mẫu quản lý an toàn đường CHC là công cụ hỗ trợ quản lý mối nguy cũng như các biện pháp giảm thiểu liên quan.

3.4.4. Lưu trữ hồ sơ – chia sẻ dữ liệu

Lưu trữ hồ sơ một cách khoa học giúp các mối nguy được quản lý chặt chẽ, đồng thời làm cơ sở để phân tích các xu hướng trong tương lai liên quan đến các sự vụ an toàn. RST phải chỉ định một người quản lý hồ sơ, duy trì cơ sở dữ liệu có khả năng báo cáo và phân tích theo yêu cầu của các thành viên trong tổ.

Trao đổi và chia sẻ dữ liệu giữa các thành viên RST nhằm nâng cao hiệu quả của tổ. Các RST tại các CHK nên thiết lập một số phương thức cho phép chia sẻ dữ liệu đến nhiều địa điểm khác nhau, đồng thời hỗ trợ các nhóm khác xác định các biện pháp giảm thiểu phù hợp.

3.5. Tổ chức thực hiện

3.5.1. Tổ chức họp

- RST tổ chức họp định kỳ hàng quý hoặc đột xuất khi có yêu cầu. Căn cứ nội dung công việc, tổ trưởng RST có thể mời hoặc yêu cầu cơ quan, đơn vị liên quan tại cảng hàng không cử thêm cán bộ chuyên môn tham dự họp để xem xét, giải quyết các vấn đề một cách cụ thể, nhanh chóng và hiệu quả. Các cuộc họp được lập thành viên bản và có chữ ký của các thành viên tham gia dự họp.

- Trong thời gian giữa các kỳ họp định kỳ, nếu các thành viên RST phát hiện các vấn đề liên quan đến an toàn cần trao đổi ngay với tổ trưởng hoặc tổ phó phù hợp với phạm vi liên quan; nếu cần thiết, đề nghị tổ trưởng triệu tập họp RST đột xuất để xem xét và có biện pháp để giải quyết vấn đề liên quan đến an toàn khai thác đường CHC tại cảng hàng không.

3.5.2. Báo cáo

- RST có trách nhiệm lập báo cáo theo định kỳ hàng quý hoặc đột xuất khi có yêu cầu và gửi Cục HKVN và các cơ quan, đơn vị có liên quan về tình hình đảm bảo an toàn đường CHC tại cảng hàng không. Báo cáo gồm tối thiểu các nội dung sau:

- + Tình hình khai thác đường CHC tại cảng hàng không;
- + Số lượng và tóm tắt các sự vụ an toàn đường CHC (kể cả đường lãn);
- + Kết quả thực hiện theo quy trình kỹ thuật RST được mô tả tại Mục 3.4
- + Dự kiến công việc kỳ sau;
- + Các đề xuất, kiến nghị.

PHẦN 4 XÂY DỰNG CHECK LIST CHO RST

4.1. Hướng dẫn

Checklist sau đây có thể hỗ trợ RST hiện hữu và thành lập RST mới nhằm rà soát các thiếu sót hoặc các hạng mục có thể cải tiến. Checklist sau có thể không đầy đủ, tuy nhiên các mục trong checklist nhằm xác định các thiếu sót có thể cản trở hoạt động của RST và nâng cao mục tiêu an toàn đường CHC.

Checklist bao gồm 05 nội dung sau đây:

- 1) Điều khoản tham chiếu;
- 2) Nhận diện mối nguy;
- 3) Quản lý rủi ro an toàn;
- 4) Trao đổi thông tin; và
- 5) Cải tiến liên tục.

4.2. Checklist

Cơ quan quản lý nhà nước được giao nhiệm vụ và Người khai thác cảng hàng không, sân bay đều có thể sử dụng checklist này để đánh giá quá trình xây dựng, thiết lập và hoạt động của RST.

Mục	Câu hỏi	Trả lời	Ghi chú
1. Điều khoản tham chiếu (TOR)			
1.1	Có Điều khoản tham chiếu không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
1.2	Điều khoản tham chiếu có xác định phạm vi công việc của RST không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
1.3	Điều khoản tham chiếu có xác định vai trò các thành viên của RST không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
1.4	Điều khoản tham chiếu có xác định quy trình xử lý dữ liệu/ báo cáo nhận được từ các tổ chức có thành viên tham gia không?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
1.5	Điều khoản tham chiếu có mô tả quy trình ra quyết định của RST không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
1.6	Điều khoản tham chiếu có quy trình xử lý khi không có sự thống nhất giữa các thành viên của RST không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
2. Nhận diện mối nguy			
2.1	RST có hệ thống thu thập và xử lý dữ liệu an toàn các tài liệu về mối nguy không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
2.2	Tất cả các thành viên của Tổ RST có đóng góp trong công tác thu thập và phân tích dữ liệu nhận diện mối nguy không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	

2.3	RST có nhận diện và ghi lại hậu quả cụ thể cho từng mối nguy trong quá trình khai thác không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3. Quản lý rủi ro an toàn			
3.1	RST có quy trình chính thức để quản lý các rủi ro trong quá trình khai thác không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.2	Trong quy trình quản lý rủi ro, xác suất và mức độ nghiêm trọng của các hậu quả trong quá trình khai thác có được đánh giá không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.3	RST có quy trình chính thức nào để xác định mức độ rủi ro có thể chấp nhận được không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.4	RST có xây dựng biện pháp giảm thiểu để kiểm soát mức độ rủi ro nằm trong ngưỡng có thể khai thác được không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.5	RST có quy trình để đưa ra những khuyến nghị chính thức có các bên có liên quan không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.6	Có quy trình chính thức nào để ghi lại các quyết định của RST trong quá trình quản lý rủi ro không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
3.7	Các quyết định của RST xem xét định kỳ để xác định xem liệu các biện pháp giảm thiểu/khuyến nghị của tổ có đạt được hiệu quả mong muốn hay không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
4. Trao đổi thông tin			
4.1	RST có quy trình chính thức để trao đổi thông tin với các bên có liên quan không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
4.2	RST có định kỳ cung cấp tài liệu về an toàn đường cất hạ cánh cho các nhân sự chủ chốt không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
4.3	RST có tham gia vào các hoạt động chia sẻ thông tin với các RST khác không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
4.4	RST có thu thập về an toàn từ tất cả cơ quan hoạt động tại sân bay thông qua trang web của các tổ chức tham gia RST không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
5. Cải tiến liên tục			
5.1	RST có quy trình để cải tiến liên tục các quy trình và hiệu quả hoạt động của Tổ không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
5.2	RST có những hoạt động thiết thực và định kỳ nhằm cải tiến an toàn khai thác đường CHC không?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	
5.3	Kết quả của chương trình cải tiến liên tục có được ghi lại không ?	<input type="checkbox"/> Có <input type="checkbox"/> Không	

PHỤ LỤC A – TỔ CHỨC HỌP RST (MẪU)

1. Kế hoạch họp

- a) Ngày
- b) Giờ
- c) Địa điểm

2. Xác định thành phần

- Bao gồm toàn bộ các thành viên của Tổ RST
- Có thể mời các thành viên khác tham gia họp cùng RST trong trường hợp có liên quan hoặc tham gia để chia sẻ thông tin và học hỏi.

3. Kế hoạch (khuyến khích thực hiện)

- a) Xây dựng kế hoạch họp trước 03 tuần:
 - Thu thập tài liệu từ các thành viên.
- b) Hai tuần trước cuộc họp:
 - Kế hoạch thị sát sân bay (nếu có).
 - Gửi chương trình họp dự kiến đến các thành viên.
- c) Một tuần trước cuộc họp:
 - Tổng hợp các thông tin nhận được từ các thành viên.
 - Gửi Giấy mời chính thức kèm chương trình họp và giấy tờ hỗ trợ đến

các thành viên.

4. Chuẩn bị cho cuộc họp

- a) Xác nhận khả năng tham dự của các thành viên.
- b) Bố trí phòng họp phù hợp diện tích theo yêu cầu của RST.
- c) Phối hợp giữa Người khai thác cảng, đài kiểm soát không lưu,... để điều phối hoạt động khu bay và chuẩn bị phương tiện khi có chương trình, kế hoạch thị sát khu bay.

PHỤ LỤC B – CHƯƠNG TRÌNH HỌP TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CHC (MẪU)

1. Thông tin cuộc họp

- a) Ngày
- b) Giờ
- c) Địa điểm

2. Thành viên và khách mời tham dự

- Bao gồm toàn bộ các thành viên của Tổ RSST
- Có thể mời các thành viên khác tham gia họp cùng RST trong trường hợp có liên quan hoặc tham gia để chia sẻ thông tin và học hỏi.

3. Hoạt động đã thực hiện

Rà soát các hành động đã thực hiện trước đó và cập nhật vào Nhật ký thực hiện

4. Hoạt động mới

Các thành viên trình bày về dự án mới, các mối nguy hoặc sự vụ trong hệ thống quản lý an toàn. Sau đó Tổ sẽ: (a) nhận diện mối nguy, (b) tiến hành đánh giá rủi ro, (c) đề xuất các khuyến nghị để đánh giá rủi ro.

5. Nhật ký thực hiện

Vấn đề còn tồn tại và chương trình hành động

6. Cuộc họp tiếp theo

Thông nhất thời gian, địa điểm cho cuộc họp tiếp theo

Ghi chú – Thị sát sân bay

Tham khảo nội dung liên quan – Mục đích của việc thị sát sân bay là xác định các mối nguy hiện có và nhận diện các mối nguy mới cũng như đánh giá các biện pháp giảm thiểu đã thực hiện đối với các vấn đề còn tồn tại.

PHỤ LỤC C – BIỂU MẪU QUẢN LÝ AN TOÀN ĐƯỜNG CHC

Runway Safety Management Form																																													
Reference:	Date Opened dd/mm/yy	Date Closed dd/mm/yy																																											
General Information																																													
Airport:	What area is affected: <input type="checkbox"/> runway <input type="checkbox"/> taxiway <input type="checkbox"/> ramp <input type="checkbox"/> general																																												
Specific Identifier (runway/taxiway identifier):																																													
Safety Outcomes																																													
Safety Risk Type:	<input type="checkbox"/> Runway Excursion <input type="checkbox"/> Runway Incursion - Aircraft <input type="checkbox"/> Wildlife Encounter <input type="checkbox"/> Runway Confusion <input type="checkbox"/> Abnormal Landing <input type="checkbox"/> Runway Incursion - Vehicle <input type="checkbox"/> Birdstrike <input type="checkbox"/> Other (Specify)																																												
Has an event occurred, or is this a hazard (potential outcome):	<input type="checkbox"/> actual outcome (event occurred) <input type="checkbox"/> potential outcome (no event occurred)	occurrence date dd/mm/yy																																											
Description of actual or potential outcome																																													
Supporting Document Type: <input type="checkbox"/> Accident Report <input type="checkbox"/> Incident Report <input type="checkbox"/> Audit Report <input type="checkbox"/> Other (Specify)																																													
Safety Issues																																													
<input type="checkbox"/> Navigation Aids <input type="checkbox"/> Meteorological <input type="checkbox"/> Approach Vectoring <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> Runway/Taxiway Marking <input type="checkbox"/> Obstacles <input type="checkbox"/> Runway Surface Condition <input type="checkbox"/> VASI / PAPI <input type="checkbox"/> Approach lights <input type="checkbox"/> Airport Construction <input type="checkbox"/> Communications <input type="checkbox"/> Runway/Taxiway Lights <input type="checkbox"/> Procedures																																													
<i>Once you have completed the identification of the safety issues - please submit the form to log this report. During the runway safety team meeting you should address each of the reports as an item on the agenda. The following sections are provided as a tool to manage the outcomes of the meeting.</i>																																													
Risk Assessment																																													
(The risk assessment portion is to be completed as part of the runway safety team meeting)																																													
What is the Severity of occurrence:	<input type="checkbox"/> Catastrophic <input type="checkbox"/> Hazardous <input type="checkbox"/> Major <input type="checkbox"/> Minor <input type="checkbox"/> Negligible																																												
What is the Likelihood of occurrence:	<input type="checkbox"/> Frequent <input type="checkbox"/> Occasional <input type="checkbox"/> Remote <input type="checkbox"/> Improbable <input type="checkbox"/> Extremely Improbable																																												
Risk Level (from below risk table):	<input type="checkbox"/> High <input type="checkbox"/> Moderate <input type="checkbox"/> Low																																												
<i>If the risk level is Moderate or High, a corrective action plan is required</i>																																													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="5" style="background-color: #e0e0e0;">Likelihood</th> </tr> <tr> <th>Certain / Frequent</th> <th>Likely / Occasional</th> <th>Possible / Remote</th> <th>Unlikely / Improbable</th> <th>Exceptional / Impossible</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="5" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Severity</th> <th>Catastrophic</th> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> </tr> <tr> <th>Major</th> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> </tr> <tr> <th>Moderate</th> <td style="background-color: red;">High</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: green;">Low</td> </tr> <tr> <th>Minor</th> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: yellow;">Moderate</td> <td style="background-color: green;">Low</td> <td style="background-color: green;">Low</td> </tr> <tr> <th>Insignificant</th> <td style="background-color: green;">Low</td> <td style="background-color: green;">Low</td> <td style="background-color: green;">Low</td> <td style="background-color: green;">Low</td> <td style="background-color: green;">Low</td> </tr> </tbody> </table>					Likelihood					Certain / Frequent	Likely / Occasional	Possible / Remote	Unlikely / Improbable	Exceptional / Impossible	Severity	Catastrophic	High	High	High	Moderate	Moderate	Major	High	High	Moderate	Moderate	Moderate	Moderate	High	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Minor	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low	Insignificant	Low	Low	Low	Low	Low
		Likelihood																																											
		Certain / Frequent	Likely / Occasional	Possible / Remote	Unlikely / Improbable	Exceptional / Impossible																																							
Severity	Catastrophic	High	High	High	Moderate	Moderate																																							
	Major	High	High	Moderate	Moderate	Moderate																																							
	Moderate	High	Moderate	Moderate	Moderate	Low																																							
	Minor	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low																																							
	Insignificant	Low	Low	Low	Low	Low																																							
Corrective Action Plan																																													
(The corrective action plan is based on the recommendations of the Runway Safety Team and is to be completed as part of the Runway Safety Team meeting)																																													
Action Plan Description:																																													
Action Item Description:																																													
Executing Body:	Implementation date: dd/mm/yy	Status:																																											
Action Plan Description:																																													
Action Item Description:																																													
Executing Body:	Implementation date: dd/mm/yy	Status:																																											

PHỤ LỤC D – BIÊN BẢN HỌP RST (Mẫu)

Ghi chú – Phụ lục này trình bày một ví dụ về Biên bản họp RST và không được xem là tiêu chuẩn bắt buộc một cuộc họp RST phải tuân theo. Người soạn thảo đánh giá rằng quy trình để vận hành một RST phụ thuộc vào nhu cầu, năng lực và mức độ phức tạp của từng Tổ riêng biệt.

a) Chuẩn bị họp

Ba tuần trước cuộc họp, Tổ trưởng thu thập các nội dung cho chương trình họp từ các thành viên của tổ. Khi thực hiện việc này, người quản lý sân bay đề xuất thảo luận về một dự án xây dựng đã được lên kế hoạch gần đầu tiếp cận của một đường CHC song song. Sau khi nhận được thông tin từ các thành viên còn lại, Tổ trưởng tổng hợp thông tin và phân phối chương trình họp cho các thành viên một tuần trước ngày họp.

b) Thành phần tham dự

Những người sau đây đã tham dự cuộc họp:

- Thành viên RST
- Đại diện bộ phận phụ trách phòng cháy chữa cháy (trạm khẩn nguy cứu hoả)
- Các đơn vị có liên quan như: Đơn vị thi công công trình, đơn vị giám sát thi công,
- Các chuyên gia do Người khai thác cảng hàng không, sân bay mời tham dự.

c) Hoạt động đã thực hiện

Trong đợt họp này, cập nhật về các hành động khắc phục của đợt họp trước đã được thảo luận và ghi nhận vào Nhật ký thực hiện. Kế hoạch truyền thông được rà soát và đã ban hành bản tin sân bay.

d) Hoạt động mới

Căn cứ vào Hoạt động đã thực hiện, Tổ trưởng đã trao đổi với các thành viên về mối nguy mới và thống nhất thông qua các hệ thống quản lý an toàn của các cơ quan có thành viên đại diện. Trong phần trình bày của mình, người khai thác cảng hàng không, sân bay đã yêu cầu đơn vị thi công công trình, đơn vị giám sát thi công trình bày tóm tắt về dự án thi công sắp tới.

Đơn vị thi công công trình cung cấp các thông tin sau đây đến các thành viên RST dự họp:

1. Thoát nước khu bay: có kế hoạch lắp đặt hệ thống thoát nước gần đầu tiếp cận của đường CHC số 2.

2. Với vị trí thi công của công trình, các phương tiện thi công bắt buộc phải băng qua đường CHC chính.

3. Nhằm giảm tác động đến hoạt động bay, công trường có kế hoạch thi công vào ban đêm

4. Nhằm giảm nguy cơ xâm nhập đường CHC của các phương tiện thi công, người điều khiển phương tiện bắt buộc phải tham gia khóa đào tạo đặc biệt và được hỗ trợ hộ thông trong suốt quá trình thi công dự án.

e) *Mô tả hệ thống*

RST đã cùng nhau thảo luận về các vấn đề ảnh hưởng đến sân bay do thi công công trình này. Các ý kiến đóng góp được ghi lại như sau:

1. Lưu lượng phương tiện cần đi cắt ngang qua đường CHC chính là tương đối cao trong quá trình khai thác ban đêm

2. Đài kiểm soát không lưu khó khăn trong việc trao đổi trực tiếp với người điều khiển phương tiện thi công

3. Biển báo, vạch sơn, đèn đường lặn và đường CHC được điều chỉnh trong suốt quá trình thi công

f) *Nhận diện mối nguy*

RST đã mô tả mối nguy và hậu quả có thể xảy ra trong quá trình thi công dự án. Quản lý sân bay (trong vai trò là thư ký RST) ghi nhận những ý kiến sau:

1) **Mối nguy chung:** Thi công sân bay.

2) **Mối nguy cụ thể:** Phương tiện thi công cắt ngang đường CHC

3) **Hậu quả của mối nguy:**

i. Các phương tiện thi công có thể không tuân theo quy trình quy định và cắt ngang đường CHC khi chưa được phép

ii. Hoạt động khai thác tàu bay bị ảnh hưởng, tiềm ẩn khả năng mất an toàn do phương tiện cắt ngang đường CHC.

g) *Quy trình đánh giá rủi ro an toàn*

Thư ký RST ghi nhận những kết quả đánh giá rủi ro an toàn như sau:

1. RST kết luận sẽ có thể xảy ra trường hợp phương tiện thi công sẽ không tuân theo quy trình quy định và cắt ngang đường CHC khi chưa được phép.

2. Do sân bay có hoạt động khai thác ban đêm, RST kết luận rằng hoạt động khai thác tàu bay bị ảnh hưởng do có phương tiện cắt ngang đường CHC.

3. Mặc dù xác suất xảy ra va chạm giữa tàu bay và phương tiện thi công là thấp, tuy nhiên RST đánh giá rằng, khi xảy ra va chạm thì mức độ nghiêm trọng của sự cố có thể rất nghiêm trọng hoặc thảm khốc, dẫn đến tai nạn tàu bay.

4. RST đánh giá các biện pháp bảo vệ (chương trình đào tạo cho người điều khiển; bố trí phương tiện dẫn đường, lắp đặt, biển báo, sơn kẻ, đèn, lắp đặt bốt

gác hoặc công kiểm soát ra vào khu vực đường cát hạ cánh, trang bị hệ thống thông tin liên lạc...)

5. Sử dụng ma trận đánh giá rủi ro an toàn, RST đánh giá chỉ số rủi ro ở mức 3A (“không thể chấp nhận với điều kiện hiện tại”)

6. Do đó, RST kết luận: Hậu quả của rủi ro đến từ sự di chuyển của các phương tiện thi công là **không chấp nhận** với điều kiện hiện tại và việc kiểm soát/giảm thiểu là cần thiết.

h) Quy trình kiểm soát rủi ro an toàn

Do có sự mâu thuẫn giữa nhu cầu của sân bay về giải quyết hệ thống thoát nước và kết luận đánh giá rủi ro ở mức không thể chấp nhận được của RST nên phải thực hiện điều chỉnh kế hoạch ban đầu.

1. Trong quá trình rà soát các bản vẽ sân bay, một thành viên trong tổ đề xuất phương án sử dụng đường vành đai sân bay để tiếp cận công trường, bên cạnh đó vẫn cử người phương tiện dẫn đường cho đội thi công.

2. RST vận dụng quy trình tương tự để đánh giá xác suất và mức độ nghiêm trọng khi xảy ra hậu quả của mỗi nguy và xác định rằng, mặc dù mức độ nghiêm trọng sẽ vẫn là thảm họa, nhưng khả năng xảy ra sẽ giảm xuống mức “cực kỳ khó xảy ra”

3. Đối chiếu vào bảng ma trận đánh giá an toàn, kết quả đánh giá ở mức 1A (“Chấp nhận dựa trên biện pháp giảm thiểu”)

4. RST ghi lại các khuyến nghị và Nhật ký thực hiện và phân công Quản lý sân bay có trách nhiệm thông báo khuyến nghị này đến Cảng vụ trước khi thi công

5. Tổ trưởng bổ sung nội dung liên quan đến việc theo dõi tình trạng của dự án và thực hiện khuyến nghị này vào chương trình họp lần tới.

i) Nhật ký thực hiện

Thông qua cuộc họp Thư ký RST ghi lại quy trình nhận diện mối nguy và lịch sử Quản lý rủi ro an toàn. Mục đích của nhật ký nhằm dễ dàng rà soát các khuyến nghị cũng như tham khảo để đánh giá các rủi ro an toàn trong tương lai. Nhật ký này cũng nên được lưu vĩnh viễn trong “thư viện an toàn” và Tổ trưởng trực tiếp giám sát quản lý (Tham khảo phụ lục E để nắm được vai trò của Nhật ký thực hiện trong việc duy trì RST).

PHỤ LỤC E – TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual (ICAO Doc 9830)
- Aerodrome Design Manual (ICAO Doc 9157)
- Airport Services Manual (ICAO Doc 9137)
- Circular 329 AN191 Runway Surface Condition Assessment, Measurement and Reporting
- Global Air Navigation Plan (ICAO Doc 9750)
- Global Air Traffic Management Operational Concept (Doc 9854)
- Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (ICAO Doc 9758)
- Hazardous to Civil Aircraft Operations (ICAO Doc 9554)
- Hazards at Aircraft Accident Sites (ICAO Cir 315)
- Human Factors Digest No. 17 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control (ICAO Cir 314)
- ICAO Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, Safety Management
- Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (ICAO Doc 9640)
- Manual of All-Weather Operations (ICAO Doc 9365)
- Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689)
- Manual on Air Traffic Management System Requirements (ICAO Doc 9882)
- Manual on Certification of Aerodromes (ICAO Doc 9774)
- Manual on ICAO Bird Strike Information Systems (IBIS) (ICAO Doc 9332)
- Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO Doc 9870)
- Manual on Required Communication Performance (RCP) (ICAO Doc 9869)
- Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR) (ICAO Doc 9643)
- Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS) (ICAO Doc 9476)
- Operation of New Larger Aeroplanes at Existing Aerodromes (ICAO Cir 305)
- Reducing the Risk of Runway Incursions (Flight Safety Foundation, May 2009)
- Safety Management Manual (ICAO Doc 9859, 3rd edition)

- ICAO Annexes 6, 11, 14 and 19 to the Convention on International Civil Aviation
- ACI Airside Safety Handbook and Wildlife Management Handbook
- CANSO Runway Safety Maturity Checklist
- CANSO Flyer – Avoiding Unstable Approaches
- CANSO Flyer – Runway Excursions
- European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions
- European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions
- FAA Runway Safety: A Best Practices Guide to Operations and Communications
- FAA Guide to Ground Vehicle Operations
- FAA Pilot’s Guide to Airport Signs and Markings Drilled Card
- FAA Pilot and Flight Crew Taxi Procedures at Towered Airports Drilled Card
- Runway Safety Programme (FAA Order 7050.1A)
- IATA Pilot / ATC Phraseology Report
- IATA REER Toolkit
- IFALPA Runway Safety Manual