BỘ XÂY DỰNG

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 CẤT HẠ CÁNH TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG

(CAVI 17)

Ban hành kèm theo Quyết định số 3509/QĐ-CHK ngày 05/11/2026
của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam
(Phiên bản lần 3)

MỤC LỤC

MỤC LỤC 1
TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHỈNH 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 **4**
PHẦN 2 6
GIẢI THÍCH THUẬT NGỮ 6
PHẦN 3 7
TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH (RST) 7
3.1. Mục tiêu và vai trò của RST **7**
3.2. Thành lập RST **8**
3.3. Quy trình quản lý RST **9**
3.3.1. Quy chế hoạt động của RST (tương đương các Quy chế hoạt động để RST hoạt động) **9**
3.3.2. Cải tiến liên tục **10**
3.4. Cơ cấu tổ chức RST **11**
3.4.1. Tổ trưởng RST **11**
3.4.2. Nhiệm vụ của các thành viên RST **11**
3.5. Quy trình kỹ thuật RST **12**
3.5.1. Nhận diện mối nguy **12**
3.5.2. Đánh giá rủi ro an toàn **13**
3.5.3. Khuyến nghị và kế hoạch hành động **13**
3.5.4. Lưu trữ hồ sơ – chia sẻ dữ liệu **15**
3.6. Tổ chức thực hiện **15**
PHẦN 4 16
XÂY DỰNG CHECK LIST CHO RST 16
4.1. Hướng dẫn **16**
4.2. Checklist **16**
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).....23
PHỤ LỤC E – TÀI LIỆU THAM KHẢO.....26

TRANG GHI NHẬN CÁC TU CHỈNH

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	Quyết định số 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	Quyết định số 285/QĐ-CHK ngày 31/1/2024
05/11/2026	Cập nhật lại tài liệu do thay đổi văn bản quy phạm pháp luật	05/11/2026	Quyết định số 2709/QĐ-CHK ngày 05/11/2026

PHẦN 1
QUY ĐỊNH CHUNG

1.1. Căn cứ

- Luật hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 ngày 10 tháng 12 năm 2025;

- Nghị định số 205/2026/NĐ-CP ngày 15/06/2026 của Chính phủ về Cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh;

- Nghị định số 221/2026/NĐ-CP ngày 22/6/2026 của Chính phủ về nhà chức trách hàng không Việt Nam và quản lý an toàn hàng không;

- Thông tư số 52/2026/TT-BXD ngày 30/06/2026 của Bộ Xây dựng Hướng dẫn về cảng hàng không và bãi cất, hạ cánh;

- Thông tư số 18/2026/TT-BXD ngày 30/4/2026 của Bộ Xây dựng ban hành Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam;

- Căn cứ Thông tư số 47/2026/TT-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay;

- 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 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. Quy chế hoạt động và thành phần của Tổ công tác an toàn đường cất hạ cánh cần 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) Mô tả chi tiết các thành phần của RST;

b) Ban hành tài liệu theo hướng dẫn của ICAO để sử dụng làm tài liệu tham khảo thống nhất cho hoạt động của tổ RST;

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, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, các hãng hàng không, Cảng vụ hàng không, các đơn vị khai thác kết cấu hạ tầng hàng không 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

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:

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, chạy xả đà sau khi chạm bánh, 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 không đúng 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 hàng không là trạng thái mà trong đó các rủi ro liên quan đến hoạt động khai thác tàu bay được giảm thiểu, kiểm soát và đáp ứng mục tiêu theo Chương trình an toàn hàng không dân dụng Việt Nam

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.

PHẦN 3
TỔ CÔNG TÁC AN TOÀN ĐƯỜNG CẤT HẠ CÁNH (RST)

3.1. Vai trò và mục tiêu của RST

3.1.1. Vai trò của RST

Vai trò chính của RST là thực hiện các nhiệm vụ theo Chương trình an toàn đường cất hạ cánh, trong đó tập trung vào việc khuyến cáo cho Người khai thác cảng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không, đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm 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 RST cần triển khai kế hoạch hành động về an toàn đường cất hạ cánh, 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 giải pháp này có thể được xây dựng dựa trên những kinh nghiệm từ các sự việc 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, RST được thiết lập nhằm cải thiện và hỗ trợ công tác an toàn đường CHC thông qua việc thiết lập sự liên kết, phối hợp giữa các hệ thống quản lý an toàn từ các tổ chức có thành viên đại diện. Các nhà cung cấp dịch vụ có hoạt động liên quan tại cảng hàng không cần có cơ chế phối hợp giữa hoạt động SMS của đơn vị và hoạt động của RST. RST có thể là công cụ hữu hiệu trong việc quản lý các rủi ro về an toàn đường cất hạ cánh đã được nhà cung cấp dịch vụ nhận diện trong quá trình quản lý an toàn. Ngoài ra, nhà cung cấp dịch vụ cần áp dụng quy trình SMS để đánh giá các rủi ro có thể phát sinh từ những thay đổi trong hoạt động khai thác khi triển khai các hành động khắc phục theo đề xuất của RST. Kế hoạch họp RST có thể phụ thuộc vào tình hình thực tế tại cảng; khi có mối nguy hoặc vấn đề khai thác phát sinh thì RST có thể tổ chức họp bổ sung/đột xuất. 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. 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 3.6**.

3.1.2. Mục tiêu

RST được thành lập 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 cần bao quát các vấn đề liên quan đến an toàn đường CHC, bao gồm nhưng không giới hạn 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).
- Ảnh hưởng của vật thể bay không người lái (UAV)

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 lãnh đạo cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không tại cảng hàng không: Tổ phó (theo sự phân công và thông báo của đơn vị công an);

- Đại diện tối thiểu: 01 cán bộ trung tâm khai thác khu bay, 01 cán bộ trung tâm điều hành sân bay: Tổ viên;

- Đại diện tối thiểu 01 cán bộ bộ phận quản lý an toàn của Cảng hàng không quốc tế: Tổ viên (*kiêm 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 hãng hàng không của Việt Nam khai thác tại Cảng hàng không (tối thiểu 01 cán bộ/hãng hàng không): 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;

- Đài trưởng Đài 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 lãnh đạo cơ quan quản lý nhà nước về an ninh hàng không tại cảng hàng không: Tổ phó (theo sự phân công và thông báo của đơn vị công an)

- Đại diện tối thiểu: 01 cán bộ kỹ thuật về sân đường, 01 cán bộ bộ phận quản lý an toàn Tổ viên (*kiêm 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 hãng hàng không của Việt Nam khai thác tại Cảng hàng không (tối thiểu 01 cán bộ/hãng hàng không): 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) Người khai thác cảng hàng không có trách nhiệm lấy ý kiến bằng văn bản đề nghị các cơ quan, đơn vị cử nhân sự phù hợp tham gia RST; thực hiện thành lập RST và định kỳ rà soát, điều chỉnh thành viên khi cần thiết.

3.3. Quy trình quản lý RST

3.3.1. Quy chế hoạt động của RST

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 sân bay để đảm bảo tuân thủ đầy đủ các quy định của ICAO SARPs (Standards and Recommended Practices – Tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO) và hướng dẫn của Cục HKVN.
- Đảm bảo các nội dung theo *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.

3.3.2. 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

Trong cuộc họp định kỳ, RST thực hiện rà soát việc triển khai và duy trì các nội dung theo checklist tại Mục 4.2, đánh giá kết quả thực hiện trong thực tế, xác định các thiếu sót hoặc nội dung cần cải tiến và theo dõi việc khắc phục. Kết quả rà soát được lập hồ sơ và 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 kiểm tra, đánh giá hoạt động của RST được thực hiện trong phạm vi hoạt động kiểm tra, giám sát an toàn hàng không và kiểm tra, đánh giá việc duy trì các yêu cầu của Giấy chứng nhận cảng hàng không theo quy định tại Khoản 1 Điều 62 Nghị định 205/2026/NĐ-CP.

3.4. 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.

3.4.1. Tổ trưởng RST

Tổ trưởng thực hiện vai trò điều phối, chủ trì các hoạt động và đại diện Tổ trong việc trao đổi, phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan. 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 ý kiến và các nội dung đề xuất từ các thành viên và thông báo chương trình họp cho các thành viên một tuần trước ngày họp Tổ. Hướng dẫn về công tác tổ chức họp Tổ RST được nêu tại Phụ lục A

b) Điều hành cuộc họp

Tổ trưởng có trách nhiệm đảm bảo cuộc họp được thực hiện trên nguyên tắc phối hợp, hợp tác và tuân thủ 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 cần đảm bảo rằng các hoạt động của RST cần được lập hồ sơ 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 thông tin đầy đủ, kịp thời đến các cơ quan/tổ chức có liên quan.

3.4.2. Nhiệm vụ của các thành viên RST

a) Lập kế hoạch họp Tổ

Các thành viên RST có trách nhiệm gửi các nội dung đề xuất thảo luận tại cuộc họp tiếp theo trong thời gian sớm nhất và không muộn hơn thời hạn do Tổ trưởng yêu cầu. Thành viên có nội dung trình bày tại cuộc họp cần 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 tổ chức khảo sát thực tế tại sân bay trước khi họp nếu cần thiết nhằm đánh giá điều kiện khai thác thực tế 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; cần tuân thủ nghiêm các quy định về đảm bảo an ninh, an toàn trong sân bay và tuân thủ chỉ dẫn, huấn lệnh của Đài kiểm soát không lưu

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.

3.5. Quy trình kỹ thuật RST

3.5.1. 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. Tại cuộc họp, các thành viên tham dự sẽ trình bày tóm tắt về các mối nguy đối với an toàn đường CHC được nhận diện thông qua hệ thống SMS, công tác giám sát an toàn, tuần tra bảo đảm an ninh trật tự, kiểm tra thực địa… 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. (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, … Nhìn chung, RST cần đánh giá đầy đủ các 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 gây hậu quả của mối nguy, điều quan trọng cần chú ý là những "hậu quả" này cần được xác định dựa trên các tình huống thực tế có thể xảy ra trong khai thác, thay vì các tình huống có khả năng xảy ra rất thấp hoặc khó có thể xảy ra. Phương pháp khoa học chính là nhận diện mối nguy tổng quát (hoặc chung nhất), sau đó liệt kê các mối nguy cụ thể có liên quan và hậu quả tương ứng.

Ví dụ: Một nhóm mối nguy chung có thể là "hoạt động thi công tại cảng hàng không". Các mối nguy cụ thể liên quan đến hoạt động thi công có thể là "sự hiện diện của trang thiết bị thi công" và " dừng khai thác công trình hoặc một phần công trình, 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 lăn vào khu vực đang thi công". Bằng cách nhận diện đúng (và lập hồ sơ) 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 hoạt động thi công tại cảng hàng không, kết hợp với mối nguy tầm nhìn hạn chế và khai thác vào ban đêm có thể dẫn đến mức rủi ro cao hơn so với trường hợp chỉ tồn tại riêng mối nguy do hoạt động thi công (trong trường hợp này, xác suất xảy ra rủi ro có khả năng tăng lên).

3.5.2. Đánh giá rủi ro an toàn

Việc thực hiện đánh giá rủi ro an toàn nhằm cung cấp cho RST một phương pháp để quản lý một cách phù hợp các rủi ro liên quan đến các mối nguy đã được nhận diện, xây dựng các biện pháp giảm thiểu rủi ro có hiệu quả và xác định được thứ tự ưu tiên công việc. Trong điều kiện thời gian và nguồn lực tài chính có hạn, quy trình sau đây cho phép RST xác định một cách hiệu quả những lĩnh vực cần được ưu tiên xem xét, xử lý ngay 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 cần phù hợp với hướng dẫn tại Tài liệu Hệ thống quản lý an toàn - SMS của người khai thác cảng (tham khảo thêm hướng dẫn tại Doc 9859 của ICAO). Sau khi RST nhận diện các mối nguy, người khai thác cảng cần xác định mức độ nghiêm trọng của rủi ro an toàn trong điều kiện khai thác cụ thể tại cảng hàng không, có xét đến các biện pháp phòng ngừa và giảm thiểu rủi ro đang được áp dụng tại thời điểm đó. Thông tin này sẽ được sử dụng để phân loại mức độ nghiêm trọng của rủi ro an toàn dựa vào Hệ thống quản lý an toàn - SMS (tham khảo thêm hướng dẫn tại Doc 9859 của ICAO).

Trên cơ sở tình huống được xác định là có thể dẫn đến hậu quả nghiêm trọng nhất, bước tiếp theo là đánh giá xác suất tương đối (hoặc khả năng xảy ra) của tình huống đó trong điều kiện khai thác cụ thể, sau khi đã xem xét các biện pháp phòng ngừa và giảm thiểu rủi ro hiện có. RST cần tham khảo cơ sở dữ liệu báo cáo mối nguy và an toàn, báo cáo điều tra sự cố và tai nạn, và hệ thống phân tích dữ liệu chuyến bay, dữ liệu đánh giá hoạt động khai thác và dữ liệu lịch sử để xác định khả năng xảy ra của hậu quả đã được nhận diện.

Bước cuối cùng trong quy trình đánh giá là đảm bảo rằng mức độ rủi ro an toàn được xác định ở mức 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 , do vậy đảm bảo các hậu quả nghiêm trọng nhất và xác suất xảy ra tương ứng đã được xem xét, đánh giá.

3.5.3. Xây dựng khuyến nghị và kế hoạch hành động

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

a) Xác định thứ tự ưu tiên

RST cần đảm bảo các giải pháp được sắp xếp theo thứ tự ưu tiên dựa trên đánh giá "mức độ chấp nhận được của rủi ro an toàn".

Ví dụ, nếu RST xác định rằng với mức đánh giá rủi ro an toàn "hoạt động khai thác có thể tiếp tục", tổ sẽ khuyến nghị các phương án để cải tiến dựa trên nguồn lực có sẵn. Ngược lại, nếu RST xác định rằng "hoạt động khai thác có thể tiếp tục khi áp dụng các biện pháp giảm thiểu rủi ro", RST sẽ khuyến nghị phương án yêu cầu triển khai ngay các hành động cần thiết để xử lý các hậu quả của mối nguy. Do đó, thời hạn hoàn thành các hành động cần phù hợp với mức độ rủi ro được đánh giá.

b) Phương án kiểm soát

Rủi ro an toàn được kiểm soát bằng cách tác động vào một trong các yếu tố sau:

(i). Xác suất xảy ra hậu quả;

(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 an toàn lớn hơn lợi ích của việc tiếp tục khai thác.

(ii). Giảm thiểu: Giảm tần suất khai thác, hoặc thực hiện các hành động để giảm thiểu mức độ nghiêm trọng của hậu quả có thể xảy ra.

(iii). Tách biệt: Thực hiện những hành động để cô lập tác động của hậu quả do mối nguy gây ra hoặc thiết lập các biện pháp dự phòng để bảo vệ trước các hậu quả đó.

c) Đánh giá các giải pháp thay thế

RST cần nghiên cứu xem xét nhiều phương án khác nhau để kiểm soát rủi ro an toàn. Các phương án này nên được so sánh đánh giá để đưa ra giải pháp hiệu quả nhất bằng các tiêu chí chủ quan, và khách quan. Các tiêu chí này có thể bao gồm phân tích chi phí/lợi ích, tính khả thi của phương pháp, khả năng đồng thuận của các bên liên quan bị ảnh hưởng và các tiêu chí khác. Trong tất cả mọi trường hợp, RST cần thực hiện đánh giá rủi ro đối với các giải pháp được đề xuất, đồng thời đánh giá mối nguy tiềm ẩn phát sinh từ các giải pháp này.

Tuy nhiên, lựa chọn một giải pháp dễ thực hiện, có hiệu quả về chi phí và đồng thuận cao giữa các bên liên quan, không đồng nghĩa với việc giải pháp đó sẽ giảm thiểu được mức độ rủi ro. Sự hiệu quả của phương án trong việc giảm thiểu rủi ro được đánh giá dựa trên mức rủi ro còn lại sau khi phương án được áp dụng. Đánh giá rủi ro cần xác định được các rủi ro còn lại có ở mức chấp nhận được hay không, hoặc có cần thêm giải pháp bổ sung và biện pháp giảm thiểu rủi ro nào không.

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

Nếu RST xác định cần hạn chế hoặc thay đổi một phần phương án hoặc đình chỉ hoạt động khai thác, thì nên đưa ra các khuyến nghị chính thức cho cơ

quan chịu trách nhiệm về quy trình khai thác đó kèm các tài liệu phân tích và kết quả đánh giá rủi ro.

Báo cáo tóm tắt cần bao gồm danh sách các mối nguy được nhận diện, các biện pháp kiểm soát và biện pháp phòng ngừa hiện có, phân tích rủi ro và kết quả phân tích, các biện pháp kiểm soát và giảm thiểu rủi ro tăng cường, kế hoạch hành động (đơn vị/ cá nhân chịu trách nhiệm và thời hạn thực hiện)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.

3.5.4. Lưu trữ hồ sơ – chia sẻ dữ liệu

Việc lưu trữ hồ sơ đầy đủ, có hệ thống đối với các mối nguy được quan sát và nhận diện, các sự kiện an toàn và các hành động khắc phục tạo cơ sở để phân tích các xu hướng. RST nên chỉ định một đầu mối chịu trách nhiệm quản lý hồ sơ, duy trì cơ sở dữ liệu và thực hiện các báo cáo và phân tích theo yêu cầu của các thành viên trong RST.

Trao đổi và chia sẻ dữ liệu giữa các thành viên nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của RST. Các RST tại các cảng hàng không nên thiết lập một số phương thức chung cho phép chia sẻ dữ liệu giữa nhiều sân bay, đồng thời hỗ trợ các nhóm khác xác định các biện pháp giảm thiểu phù hợp. Nguyên tắc chia sẻ, sử dụng dữ liệu đúng mục đích, đúng phạm vi được thống nhất; việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và nguồn liên quan được thực hiện theo các nguyên tắc quy định tại Khoản 2 Điều 15 Thông tư số 18/2026/TT-BXD.

3.6. Tổ chức thực hiện

- 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 biên 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 cất hạ cánh tại cảng hàng không.

PHẦN 4
XÂY DỰNG CHECKLIST CHO RST

4.1. Hướng dẫn

Checklist dưới đây được sử dụng để hỗ trợ các RST đang hoạt động và các RST mới được thành lập xác định những thiếu sót trong chương trình hoạt động hoặc các nội dung cần cải tiến. Mặc dù checklist không bao quát đầy đủ tất cả các nội dung, các hạng mục trong checklist nhằm nhận diện những thiếu sót trong hệ thống có thể cản trở RST đạt được mục tiêu nâng cao an toàn đường cất hạ cánh.

Checklist bao gồm 05 nội dung sau đây:

1) Quy chế hoạt động;
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 đều có thể sử dụng checklist này để đánh giá quá trình xây dựng, thiết lập và hoạt động của RST.

Bất kỳ câu trả lời phủ định (Không) nào đối với các câu hỏi liên quan đều cho thấy đó là một khía cạnh cần được tất cả các thành viên RST (và các tổ chức mà họ đại diện) tập trung lưu ý cho đến khi thiếu hụt/lỗ hổng đó được khắc phục hoàn toàn.

Mục	Câu hỏi	Trả lời	Ghi chú
1. Điều khoản tham chiếu (TOR)			
1.1	Có Quy chế hoạt động không ?	☐ Có ☐ Không	
1.2	Quy chế hoạt động có xác định phạm vi công việc của RST không ?	☐ Có ☐ Không	
1.3	Quy chế hoạt động có xác định vai trò các thành viên của RST không ?	☐ Có ☐ Không	
1.4	Quy chế hoạt động có xác định quy trình xử lý dữ liệu/ báo cáo nhận được từ các tổ chức có thành viên tham gia không?	☐ Có ☐ Không	
1.5	Quy chế hoạt động có mô tả quy trình ra quyết định của RST không ?	☐ Có ☐ Không	
1.6	Quy chế hoạt động có quy trình xử lý bất đồng ý kiến giữa các thành viên của RST không ?	☐ Có ☐ Không	
2. Nhận diện mối nguy			

2.1	RST đã thiết lập hệ thống chính thức để thu thập, xử lý và lưu trữ hồ sơ về các mối nguy khai thác chưa?	☐ Có ☐ Không	
2.2	Tất cả các thành viên RST có đóng góp vào hệ thống thu thập và phân tích dữ liệu bằng cách chia sẻ các mối nguy khai thác đã nhận diện không?	☐ Có ☐ Không	
2.3	RST có xác định và lập hồ sơ hậu quả cụ thể đối với từng mối nguy trong quá trình khai thác không?	☐ Có ☐ 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 ?	☐ Có ☐ 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 ?	☐ Có ☐ Không	
3.3	RST có quy trình chính thức nào để xác định mức độ rủi ro có thể chấp nhận được không ?	☐ Có ☐ Không	
3.4	RST có xây dựng biện pháp giảm thiểu rủi ro để kiểm soát mức độ rủi ro nằm trong ngưỡng có thể khai thác được không ?	☐ Có ☐ Không	
3.5	RST đã có quy trình chính thức để gửi các khuyến nghị an toàn đến các cơ quan, đơn vị liên quan chưa?	☐ Có ☐ Không	
3.6	Có quy trình chính thức nào để lập hồ sơ các quyết định của RST trong quá trình quản lý rủi ro không ?	☐ Có ☐ Không	
3.7	Các quyết định của RST định kỳ rà soát để đánh giá các biện pháp giảm thiểu/khuyến nghị của tổ có đạt được hiệu quả mong muốn hay không ?	☐ Có ☐ Không	
4. Trao đổi thông tin			
4.1	RST có quy trình chính thức để trao đổi thông tin với các bên liên quan không ?	☐ Có ☐ Không	
4.2	RST có định kỳ cung cấp tài liệu về an toàn đường cất hạ cánh cho các nhân sự làm việc trực tiếp tại sân bay không ?	☐ Có ☐ Không	
4.3	RST có tham gia vào các hoạt động chia sẻ thông tin với các RST khác không ?	☐ Có ☐ Không	
4.4	RST có chủ động thu thập thông tin liên quan đến an toàn từ các tổ chức, đơn vị và cá nhân có hoạt động tại cảng hàng không thông qua các phương thức chia sẻ được các bên thống nhất và được tích hợp trên trang thông tin điện tử của các tổ chức tham gia RST hay không?	☐ Có ☐ 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 ?	☐ Có ☐ Không	

5.2	RST có thực hiện rà soát chính thức, định kỳ chương trình hoạt động của Tổ nhằm cải tiến an toàn khai thác đường CHC không?	☐ Có ☐ Không	
5.3	Kết quả của chương trình cải tiến liên tục có được lập hồ sơ không ?	☐ Có ☐ 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 khảo sát tại 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 sân bay và chuẩn bị phương tiện khi có chương trình, kế hoạch khảo sát tại sân 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 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. 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 quản lý rủi ro an toàn.

5. Nhật ký thực hiện

Vấn đề còn tồn tại và chương trình hành động

6. Cuộc họp tiếp theo

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

Ghi chú – Khảo sát tại sân bay

Tham khảo nội dung liên quan – Mục đích của việc khảo sát tại 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
Biểu mẫu quản lý an toàn đường cất hạ cánh

Reference: Tham chiếu:	Date Opened: dd/mm/yy Ngày mở:	Date Closed: dd/mm/yy Ngày đóng:

General Information / Thông tin chung

Airport: **Cảng hàng không:**	**What area is affected: ☐ runway ☐ taxiway ☐ ramp ☐ general** **Khu vực bị ảnh hưởng: ☐ đường CHC ☐ đường lăn ☐ sân đỗ ☐ chung**
Specific Identifier (runway/taxiway identifier): **Nhận dạng cụ thể (số hiệu đường CHC/đường lăn):**	

Safety Outcomes / Hậu quả an toàn

Safety Risk Type: **Loại rủi ro an toàn:**	☐ Runway Excursion / Tàu bay đi lệch hoặc vượt khỏi đường CHC ☐ Runway Incursion - Aircraft / Xâm nhập đường CHC - tàu bay ☐ Abnormal Landing / Hạ cánh bất thường ☐ Runway Incursion - Vehicle / Xâm nhập đường CHC - phương tiện ☐ Wildlife Encounter / Va chạm động vật hoang dã, vật nuôi ☐ Birdstrike / Va chạm chim ☐ Runway Confusion / Nhầm lẫn đường CHC ☐ Other (Specify) / Khác (nêu rõ)

Has an event occurred, or is this a hazard (potential outcome): **Sự kiện đã xảy ra hay đây là một mối nguy (hậu quả tiềm ẩn):**	☐ actual outcome (event occurred) / hậu quả thực tế (sự kiện đã xảy ra) ☐ potential outcome (no event occurred) / hậu quả tiềm ẩn (chưa xảy ra sự kiện)	**occurrence date** **ngày xảy ra** **dd/mm/yy**

Description of actual or potential outcome
Mô tả hậu quả thực tế hoặc tiềm ẩn

Supporting Document Type: ☐ Accident Report / Báo cáo tai nạn ☐ Incident Report / Báo cáo sự cố ☐ Audit Report / Báo cáo đánh giá
☐ Other (Specify) / Khác (nêu rõ)

Safety Issues / Các vấn đề an toàn

☐ Navigation Aids Thiết bị dẫn đường	☐ Meteorological Khí tượng	☐ Approach Vectoring Dẫn hướng tiếp cận	☐ Other Khác
☐ Runway/Taxiway Marking Sơn kẻ đường CHC/đường lăn	☐ Obstacles Chướng ngại vật	☐ Runway Surface Condition Tình trạng bề mặt đường CHC	
☐ VASI / PAPI VASI / PAPI	☐ Approach lights Đèn tiếp cận	☐ Airport Construction Thi công tại cảng hàng không	
☐ Communications Thông tin liên lạc	☐ Runway/Taxiway Lights Đèn đường CHC/đường lăn	☐ Procedures Quy trình	

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.
Sau khi hoàn tất việc xác định các vấn đề an toàn, vui lòng gửi biểu mẫu để ghi nhận báo cáo này.
Trong cuộc họp RST, từng báo cáo cần được xem xét như một nội dung trong chương trình họp.
Các phần dưới đây được cung cấp như một công cụ để quản lý kết quả của cuộc họp.

Risk Assessment / Đánh giá rủi ro

(The risk assessment portion is to be completed as part of the runway safety team meeting)
(Phần đánh giá rủi ro được hoàn thành trong cuộc họp của Nhóm an toàn đường cất hạ cánh)

What is the Severity of occurrence: **Mức độ nghiêm trọng của sự việc:**	☐ Catastrophic / Thảm họa ☐ Hazardous / Nguy hiểm ☐ Major / Nghiêm trọng ☐ Minor / Nhẹ ☐ Negligible / Không đáng kể
What is the Likelihood of occurrence: **Khả năng xảy ra của sự việc:**	☐ Frequent / Thường xuyên ☐ Occasional / Thỉnh thoảng ☐

	Remote / Hiếm khi ☐ Improbable / Khó xảy ra ☐ Extremely Improbable / Cực kỳ khó xảy ra
Risk Level (from below risk table): **Mức rủi ro (theo bảng ma trận dưới đây):**	☐ High / Cao ☐ Moderate / Trung bình ☐ Low / Thấp

If the risk level is Moderate or High, a corrective action plan is required
Nếu mức rủi ro là Trung bình hoặc Cao thì cần xây dựng kế hoạch hành động khắc phục

Probability **Khả năng xảy ra**	**Severity** **Mức độ nghiêm trọng**				
	Catastrophic **A** **Thảm họa**	**Hazardous** **B** **Nguy hiểm**	**Major** **C** **Nghiêm trọng**	**Minor** **D** **Nhẹ**	**Negligible** **E** **Không đáng kể**
Frequent 5 **Thường xuyên 5**	**5A**	**5B**	**5C**	**5D**	**5E**
Occasional 4 **Thỉnh thoảng 4**	**4A**	**4B**	**4C**	**4D**	**4E**
Remote 3 **Ít khi 3**	**3A**	**3B**	**3C**	**3D**	**3E**
Improbable 2 **Hiếm khi 2**	**2A**	**2B**	**2C**	**2D**	**2E**
Extremely improbable 1 **Cực kỳ hiếm 1**	**1A**	**1B**	**1C**	**1D**	**1E**

Corrective Action Plan / Kế hoạch hành động khắc phục

(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)
(Kế hoạch hành động khắc phục căn cứ vào các khuyến nghị của Nhóm an toàn đường cất hạ cánh và được hoàn thành trong cuộc họp của Nhóm)

Action Plan Description: **Mô tả kế hoạch hành động:**		
Action Item Description: **Mô tả hạng mục hành động:**		
Executing Body: **Đơn vị thực hiện:**	**Implementation date: dd/mm/yy** **Ngày thực hiện: dd/mm/yy**	**Status:** **Trạng thái:**
Action Plan Description: **Mô tả kế hoạch hành động:**		
Action Item Description: **Mô tả hạng mục hành động:**		
Executing Body: **Đơn vị thực hiện:**	**Implementation date: dd/mm/yy** **Ngày thực hiện: dd/mm/yy**	**Status:** **Trạng thái:**

Lưu ý:Tại bảng đánh giá mức độ rủi ro:
- Chỉ số rủi ro 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A: là mức rủi ro cao (High).
- Chỉ số rủi ro 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A: là mức rủi ro trung bình (Moderate).
- Chỉ số rủi ro 3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E: là mức rủi ro thấp (Low)

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 cần 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 đứng đầu 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 trường 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 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 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 cần 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 cần tham gia khóa đào tạo đặc biệt và được hỗ trợ hộ tống trong suốt quá trình thi công dự án.

e) *Mô tả hệ thống*

RST đã cùng nhau thảo luận về các vấn để 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 lăn 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 khả năng xảy ra rất thấp 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 cổng kiểm soát ra vào khu vực đường cất 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 thuộc mức rủi ro cao (High) và đánh giá rủi ro không chấp nhận trong 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 cần 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 mối 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. Sau khi xem xét các biện pháp giảm thiểu, RST xác định chỉ số rủi ro còn lại là 1A, thuộc mức rủi ro trung bình (Moderate) và đánh giá rủi ro có thể chấp nhận trên cơ sở áp dụng các 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