

**TCVN**

**TIÊU CHUẨN QUỐC GIA**

**TCVN ISO 39001:2014  
ISO 39001:2012**

Xuất bản lần 1

**HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ  
– CÁC YÊU CẦU VÀ HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG**

*Road traffic safety management systems – Requirements with guidance for use*

**HÀ NỘI – 2014**



<b>Mục lục</b>	<b>Trang</b>
Lời nói đầu.....	5
Lời giới thiệu.....	6
1 Phạm vi áp dụng.....	7
2 Tài liệu viện dẫn.....	8
3 Thuật ngữ và định nghĩa.....	8
4 Bối cảnh của tổ chức.....	16
4.1 Hiểu về tổ chức và bối cảnh của tổ chức.....	16
4.2 Hiểu nhu cầu và mong đợi của các bên quan tâm.....	16
4.3 Xác định phạm vi của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.....	16
4.4 Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.....	16
5 Lãnh đạo.....	17
5.1 Lãnh đạo và sự cam kết.....	17
5.2 Chính sách.....	18
5.3 Vai trò, trách nhiệm và quyền hạn trong tổ chức.....	18
6 Hoạch định.....	18
6.1 Khái quát.....	18
6.2 Hành động giải quyết rủi ro và cơ hội.....	19
6.3 Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ.....	19
6.4 Mục tiêu an toàn giao thông đường bộ và hoạch định để đạt được mục tiêu.....	21
7 Hỗ trợ.....	22
7.1 Điều phối.....	22
7.2 Nguồn lực.....	22
7.3 Năng lực.....	22
7.4 Nhận thức.....	22
7.5 Trao đổi thông tin.....	23
7.6 Thông tin dạng văn bản.....	23
8 Vận hành.....	24
8.1 Hoạch định và kiểm soát vận hành.....	24

## **TCVN ISO 39001:2014**

8.2 Chuẩn bị sẵn sàng và ứng phó với tình huống khẩn cấp.....	24
9 Đánh giá kết quả thực hiện .....	25
9.1 Theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá .....	25
9.2 Điều tra tai nạn và sự cố giao thông đường bộ khác.....	25
9.3 Đánh giá nội bộ.....	26
9.4 Xem xét của lãnh đạo.....	26
10 Cải tiến.....	27
10.1 Sự không phù hợp và hành động khắc phục.....	27
10.2 Cải tiến liên tục.....	28
Phụ lục A (tham khảo) Hướng dẫn sử dụng tiêu chuẩn.....	29
Phụ lục B (tham khảo) Hoạt động quốc tế liên quan đến khuôn khổ quản lý an toàn giao thông đường bộ.....	45
Phụ lục C (tham khảo) Sự tương ứng giữa TCVN ISO 39001:2014, TCVN ISO 9001:2008 và TCVN ISO 14001:2010.....	52
Thư mục tài liệu tham khảo.....	57

## Lời nói đầu

TCVN ISO 39001:2014 hoàn toàn tương đương với ISO 39001:2012

TCVN ISO 39001:2014 (ISO 39001:2012) do Ban kỹ thuật Tiêu chuẩn Quốc gia TCVN/TC 176 *Quản lý chất lượng và đảm bảo chất lượng* biên soạn, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng đề nghị, Bộ Khoa học và Công nghệ công bố.

## Lời giới thiệu

An toàn giao thông đường bộ là một vấn đề toàn cầu. Hằng năm, có khoảng 1,3 triệu người chết và 20 đến 50 triệu người bị thương trên đường bộ và các con số này ngày càng tăng lên. Tác động đối với kinh tế xã hội và sức khỏe là rất lớn.

Tiêu chuẩn này đưa ra công cụ giúp các tổ chức giảm bớt và cuối cùng là loại bỏ rủi ro tử vong và thương tật nặng liên quan đến tai nạn giao thông đường bộ. Mục tiêu này có thể đạt được thông qua việc sử dụng hiệu quả hơn chi phí của hệ thống giao thông đường bộ.

Tiêu chuẩn này nhận diện các yếu tố thực hành tốt quản lý an toàn giao thông đường bộ, giúp tổ chức đạt được kết quả mong muốn của mình về an toàn giao thông đường bộ.

Tiêu chuẩn này có thể áp dụng cho các tổ chức công, tư có tương tác với hệ thống giao thông đường bộ. Tiêu chuẩn cũng có thể được sử dụng bởi các bên nội bộ và bên ngoài tổ chức, gồm cả các tổ chức chứng nhận, để đánh giá khả năng đáp ứng các yêu cầu của tổ chức.

Kinh nghiệm trên thế giới chỉ ra rằng có thể giảm mạnh tử vong và thương tật nặng thông qua việc chấp nhận phương pháp tiếp cận Hệ thống An toàn toàn diện cho an toàn giao thông đường bộ. Việc này bao gồm sự tập trung một cách rõ ràng, minh bạch vào kết quả an toàn giao thông đường bộ và các hành động dựa trên bằng chứng, được hỗ trợ bởi năng lực quản lý của tổ chức.

Nhà nước không thể một mình làm giảm được tử vong và thương tật. Các tổ chức ở mọi loại hình và quy mô, cũng như từng người sử dụng đường bộ đều có vai trò nhất định. Khi áp dụng tiêu chuẩn này, tổ chức cần có khả năng đạt được:

- các kết quả an toàn giao thông đường bộ ở mức cao hơn mức có thể đạt được nhờ việc tuân thủ luật và tiêu chuẩn; và
- các mục tiêu của chính tổ chức, đồng thời đóng góp vào việc đạt được mục tiêu của xã hội.

Hệ thống quản lý quy định trong tiêu chuẩn này hướng tổ chức chú trọng vào mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ và hướng dẫn hoạch định các hoạt động để thực hiện những mục đích này thông qua vận dụng phương pháp tiếp cận Hệ thống An toàn cho an toàn giao thông đường bộ. Phụ lục B mô tả các loại kết quả an toàn giao thông đường bộ, phương pháp tiếp cận Hệ thống An toàn và khuôn khổ thực hành tốt quản lý an toàn giao thông đường bộ, cũng như chỉ rõ cách thức chúng được hài hòa thống nhất với tiêu chuẩn này.

Phụ lục A đưa ra hướng dẫn về việc áp dụng tiêu chuẩn này.

Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có thể được tích hợp hoặc tạo sự tương thích với các hệ thống quản lý khác (xem thêm Phụ lục C) và với các quá trình của tổ chức.

Tiêu chuẩn này khuyến khích sử dụng phương pháp tiếp cận theo quá trình lặp lại (hoạch định, thực hiện, kiểm tra, hành động), hướng dẫn tổ chức mang lại các kết quả an toàn giao thông đường bộ.

# Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ – Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng

*Road traffic safety management systems – Requirements with guidance for use*

## 1 Phạm vi áp dụng

Tiêu chuẩn này quy định các yêu cầu đối với hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, giúp một tổ chức có các hoạt động tương tác với hệ thống giao thông đường bộ giảm thiểu tử vong và thương tật nặng liên quan đến các vụ tai nạn giao thông mà hệ thống đó có thể gây ảnh hưởng. Các yêu cầu trong tiêu chuẩn này bao gồm việc xây dựng, áp dụng chính sách thích hợp về an toàn giao thông đường bộ, xây dựng mục tiêu và các kế hoạch hành động về an toàn giao thông đường bộ, có tính đến các yêu cầu pháp lý và yêu cầu khác tổ chức tự nguyện tuân thủ, thông tin về các yếu tố, chuẩn mực liên quan đến an toàn giao thông đường bộ được tổ chức nhận biết là có thể kiểm soát và có thể gây ảnh hưởng.

Tiêu chuẩn này có thể áp dụng cho mọi tổ chức không phân biệt loại hình, quy mô, sản phẩm hay dịch vụ cung cấp miễn là tổ chức đó mong muốn:

- a) cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ;
- b) thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- c) tự đảm bảo sự phù hợp với chính sách an toàn giao thông đường bộ đã tuyên bố; và
- d) chứng tỏ sự phù hợp với tiêu chuẩn này.

Tiêu chuẩn này đề cập đến quản lý an toàn giao thông đường bộ. Tiêu chuẩn không quy định các yêu cầu kỹ thuật và chất lượng của các dịch vụ hay sản phẩm vận tải (ví dụ đường bộ, tín hiệu giao thông, biển báo, hệ thống chiếu sáng, các loại ô tô, xe điện, các dịch vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa, dịch vụ ứng cứu và ứng phó tình huống khẩn cấp).

Tiêu chuẩn này cũng không nhằm hướng đến sự thống nhất về cấu trúc của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ hay hệ thống tài liệu.

An toàn giao thông đường bộ là sự chia sẻ về mặt trách nhiệm. Tiêu chuẩn này không nhằm loại trừ người sử dụng đường bộ khỏi nghĩa vụ của họ là phải tuân thủ luật pháp và có hành vi ứng xử có trách

## TCVN ISO 39001:2014

nhiệm. Tiêu chuẩn có thể giúp tổ chức trong những nỗ lực để thúc đẩy người sử dụng đường bộ tuân thủ luật pháp.

Tất cả các yêu cầu nêu trong tiêu chuẩn này đều mang tính khái quát.

Khi một yêu cầu nào đó của tiêu chuẩn này không áp dụng được do bản chất của tổ chức và của sản phẩm hay dịch vụ của tổ chức, yêu cầu này có thể được xem như điểm loại trừ, với điều kiện điểm loại trừ và nguyên nhân đối với việc loại trừ phải được lập thành văn bản.

Khi đã nêu các điểm loại trừ, các công bố về sự phù hợp với tiêu chuẩn này chỉ được chấp thuận khi điểm loại trừ này không làm ảnh hưởng đến khả năng của tổ chức trong việc thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến một cách thành công hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

## 2 Tài liệu viện dẫn

Không có các tài liệu viện dẫn.

## 3 Thuật ngữ và định nghĩa

Tiêu chuẩn này áp dụng các thuật ngữ và định nghĩa dưới đây.

### 3.1

#### Đánh giá (audit)

**Quá trình** (3.27) có tính hệ thống, độc lập được lập thành văn bản nhằm thu được **bằng chứng đánh giá** (3.4) và xem xét đánh giá chúng một cách khách quan để xác định mức độ thực hiện các **chuẩn mực đánh giá** (3.3).

CHÚ THÍCH 1: Đánh giá có thể là đánh giá nội bộ (bên thứ nhất) hoặc đánh giá bên ngoài (bên thứ hai hoặc bên thứ ba) và cũng có thể là đánh giá kết hợp (kết hợp hai hay nhiều lĩnh vực).

CHÚ THÍCH 2: "Bằng chứng đánh giá" và "chuẩn mực đánh giá" được định nghĩa trong TCVN ISO 19011.

### 3.2

#### Chuyên gia đánh giá (auditor)

Người có phẩm chất và **năng lực** (3.7) cá nhân đã được chứng tỏ để tiến hành việc **đánh giá** (3.1).

CHÚ THÍCH 1: Các phẩm chất cá nhân đối với một chuyên gia đánh giá được nêu trong TCVN ISO19011.

### 3.3

#### Chuẩn mực đánh giá (audit criteria)

Tập hợp các chính sách, thủ tục hoặc yêu cầu được sử dụng làm chuẩn để so sánh các **bằng chứng đánh giá** (3.4).



**3.4****Bằng chứng đánh giá** (audit evidence)

Hồ sơ, trình bày về sự kiện hoặc các thông tin khác liên quan tới các **chuẩn mực đánh giá** (3.3) và có thể kiểm tra xác nhận.

**3.5****Thông tin sẵn có tốt nhất** (best available information)

Thông tin sẵn có đối với tổ chức mà những thông tin đó có cân nhắc đến mọi hạn chế của dữ liệu hay mô hình đang được sử dụng hoặc khả năng có những quan điểm khác biệt giữa các chuyên gia.

CHÚ THÍCH1: Thông tin này bao gồm các nguồn như bằng chứng, các khảo sát khoa học về tính an toàn, kinh nghiệm, thông tin phản hồi, quan trắc các dự báo hay việc đánh giá của chuyên gia.

CHÚ THÍCH 2: Tính sẵn có phụ thuộc vào nguồn lực của tổ chức.

**3.6****Cam kết** (commitment)

Mức độ công việc và đóng góp nhất định cho **hệ thống quản lý** (3.16)

**3.7****Năng lực** (competence)

Khả năng áp dụng kiến thức và kỹ năng để đạt được những kết quả dự kiến.

**3.8****Sự phù hợp** (conformity)

Việc đáp ứng một **yêu cầu** (3.28)

**3.9****Cải tiến liên tục** (continual improvement)

Hoạt động mang tính thường xuyên để nâng cao **kết quả thực hiện** (3.23)

**3.10****Khắc phục** (correction)

Hành động để loại bỏ **sự không phù hợp** (3.19) được phát hiện

**3.11****Hành động khắc phục** (corrective action)

Hành động để loại bỏ nguyên nhân của **sự không phù hợp** (3.19) và ngăn ngừa sự tái diễn.

**3.12****Tử vong** (death)

Chết do nguyên nhân trực tiếp từ **tai nạn giao thông** (3.33).

## TCVN ISO 39001:2014

CHÚ THÍCH: Có một định nghĩa quốc tế được chấp nhận rộng rãi về tử vong do tai nạn giao thông, đó là tử vong của một hay nhiều người bị chết hoặc chết trong khoảng thời gian 30 ngày mà nguyên nhân trực tiếp là tai nạn giao thông, ngoại trừ việc tự tử. Cũng có những định nghĩa khác tại các nước khác nhau.

### 3.13

#### Thông tin dạng văn bản (documented information)

Thông tin đòi hỏi được duy trì và kiểm soát bởi **tổ chức** (3.21) và phương tiện chứa đựng thông tin này.

CHÚ THÍCH 1: Thông tin dạng văn bản có thể thể hiện ở mọi định dạng và phương tiện và từ bất kỳ nguồn tin nào.

CHÚ THÍCH 2: Thông tin dạng văn bản có thể đề cập đến :

- **hệ thống quản lý** (3.16), kể cả các **quá trình** (3.27) liên quan;
- các thông tin được tạo lập để phục vụ cho hoạt động tác nghiệp của tổ chức (hệ thống tài liệu);
- bằng chứng về các kết quả đạt được (hồ sơ).

### 3.14

#### Hiệu lực (effectiveness)

Mức độ thực hiện các hoạt động và đạt được các kết quả theo hoạch định.

### 3.15

#### Bên quan tâm (interested party)

Cá nhân hay **tổ chức** (3.21) có thể ảnh hưởng, chịu ảnh hưởng hoặc cảm nhận thấy bị ảnh hưởng bởi một quyết định hay hoạt động.

CHÚ THÍCH: Bên quan tâm có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở các nhân viên, nhà thầu, nhà cung ứng, khách hàng và bên thứ ba khác bị ảnh hưởng.

### 3.16

#### Hệ thống quản lý (management system)

Tập hợp các yếu tố có liên quan hoặc tương tác lẫn nhau của một **tổ chức** (3.21) để thiết lập **chính sách** (3.24), **mục tiêu** (3.20) và **quá trình** (3.27) nhằm đạt được các mục tiêu đó.

CHÚ THÍCH 1: Một hệ thống quản lý có thể đề cập đến một hoặc nhiều lĩnh vực.

CHÚ THÍCH 2: Các yếu tố của hệ thống bao gồm cơ cấu tổ chức, vai trò và trách nhiệm, việc hoạch định, tác nghiệp,...

CHÚ THÍCH 3: Phạm vi của hệ thống có thể bao gồm toàn bộ tổ chức, các chức năng cụ thể và phân định được trong tổ chức, các bộ phận cụ thể đã được xác định trong tổ chức hoặc một hay nhiều chức năng tạo thành một nhóm của tổ chức.

**3.17****Phép đo** (measurement)

**Quá trình** (3.27) xác định một giá trị.

**3.18****Theo dõi** (monitoring)

Xác định tình trạng của một hệ thống, **quá trình** (3.27) hay hoạt động.

CHÚ THÍCH: Để xác định tình trạng có thể cần kiểm tra, giám sát hoặc quan trắc một cách nghiêm túc.

**3.19****Sự không phù hợp** (nonconformity)

Sự không đáp ứng một **yêu cầu** (3.28).

**3.20****Mục tiêu** (objective)

Kết quả cần đạt được.

CHÚ THÍCH 1: Mục tiêu có thể mang tính chiến lược, chiến thuật hoặc tác nghiệp.

CHÚ THÍCH 2: Các mục tiêu có thể liên quan đến các lĩnh vực khác nhau (như mục đích về tài chính, sức khỏe và an toàn, môi trường,...) và có thể áp dụng tại các cấp khác nhau [như chiến lược, toàn bộ công ty, dự án, sản phẩm hay **quá trình** (3.27)].

CHÚ THÍCH 3: Mục tiêu có thể thể hiện theo những cách khác như kết quả dự kiến, mục đích, chuẩn mực về tác nghiệp, làm mục tiêu an toàn giao thông đường bộ hay sử dụng những từ ngữ khác có ý nghĩa tương tự (như mục đích, mục tiêu hướng tới, hay chỉ tiêu).

CHÚ THÍCH 4: Trong trường hợp hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ được tổ chức thiết lập nhất quán với chính sách an toàn giao thông đường bộ, nhằm đạt được những kết quả cụ thể.

**3.21****Tổ chức** (organization)

Người hoặc nhóm người với chức năng riêng của mình có trách nhiệm, quyền hạn và các mối quan hệ để đạt được các **mục tiêu** (3.20) của mình.

CHÚ THÍCH: Khái niệm về tổ chức bao gồm, nhưng không giới hạn ở, một thương nhân đơn lẻ, công ty, tập đoàn, hãng, xí nghiệp, người được ủy quyền, cổ đông, hội từ thiện hoặc viện, hay một phần hoặc sự kết hợp của những loại hình trên dù có được hợp nhất hay không và là tổ chức công hay tư.

**3.22****Thuê ngoài** (outsource)

Lập ra thỏa thuận trong đó một **tổ chức** (3.21) bên ngoài thực hiện một phần chức năng hay **quá trình** (3.27) của tổ chức.

## **TCVN ISO 39001:2014**

CHÚ THÍCH: Tổ chức bên ngoài là tổ chức nằm ngoài phạm vi của **hệ thống quản lý** (3.16), mặc dù chức năng hay quá trình thực hiện lại thuộc phạm vi của hệ thống.

### **3.23**

#### **Kết quả thực hiện** (performance)

Kết quả có thể đo được.

CHÚ THÍCH 1: Kết quả thực hiện có thể liên quan tới các phát hiện định tính hay định lượng.

CHÚ THÍCH 2: Kết quả thực hiện có thể liên quan tới việc quản lý các hoạt động, **quá trình** (3.27), sản phẩm (gồm cả dịch vụ), hệ thống hoặc **tổ chức** (3.21).

### **3.24**

#### **Chính sách** (policy)

Ý đồ và định hướng của **tổ chức** (3.21) được **lãnh đạo cao nhất** (3.45) công bố một cách chính thức.

CHÚ THÍCH: Chính sách an toàn giao thông đường bộ đưa ra khuôn khổ cho các hành động và cho việc thiết lập các **mục tiêu** (3.20), **chỉ tiêu** (3.43) an toàn giao thông đường bộ.

### **3.25**

#### **Hành động phòng ngừa** (preventive action)

Hành động nhằm loại bỏ nguyên nhân của **sự không phù hợp** (3.19) tiềm ẩn.

### **3.26**

#### **Thủ tục** (procedure)

Cách thức xác định để thực hiện một hoạt động hay **quá trình** (3.27).

### **3.27**

#### **Quá trình** (process)

Tập hợp các hoạt động có liên quan hoặc tương tác lẫn nhau để chuyển đầu vào thành đầu ra.

### **3.28**

#### **Yêu cầu** (requirement)

Nhu cầu hay mong đợi được tuyên bố, thường là hàm ý hoặc mang tính bắt buộc.

CHÚ THÍCH 1: “Hàm ý” có nghĩa là theo tập quán hay thông lệ, tổ chức và các bên quan tâm hàm ý nhu cầu hay mong đợi đó.

CHÚ THÍCH 2: Một yêu cầu xác định là yêu cầu được tuyên bố, ví dụ dưới dạng thông tin dạng văn bản.

### **3.29**

#### **Rủi ro** (risk)

Ảnh hưởng của sự không chắc chắn.

CHÚ THÍCH 1: Ảnh hưởng là sai lệch so với dự kiến, có thể là tích cực hay tiêu cực.

CHÚ THÍCH 2: Sự không chắc chắn là tình trạng, thậm chí là một phần, thiếu hụt thông tin liên quan tới việc hiểu hoặc nhận thức về một sự kiện, hệ quả của sự kiện đó, hoặc khả năng xảy ra của nó.

CHÚ THÍCH 3: Rủi ro thường đặc trưng bởi sự dẫn chiếu đến các **sự kiện** (được định nghĩa ở 3.5.1.3, TCVN 9788:2013) và **hệ quả** (được định nghĩa ở 3.6.1.3, TCVN 9788:2013) tiềm ẩn, hoặc sự kết hợp giữa chúng. Trong tiêu chuẩn này, rủi ro liên quan đến an toàn giao thông đường bộ đề cập đến các tai nạn (sự kiện), tử vong và thương tật nặng (hệ quả).

CHÚ THÍCH 4: Rủi ro thường thể hiện theo cách kết hợp các hệ quả của một sự kiện (bao gồm cả những thay đổi về hoàn cảnh) và **khả năng xảy ra** (được định nghĩa ở 3.6.1.1, TCVN 9788:2013) kèm theo.

### 3.30

#### **Đường bộ (road)**

Đường bộ gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ.

CHÚ THÍCH: Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế đưa ra định nghĩa đường bộ là bề mặt bao gồm cả các khu vực lân cận mà phương tiện giao thông đường bộ và con người sử dụng để đi lại; Các đoạn đường sắt cắt ngang qua đường hoặc đường tàu điện chạy cùng trên các con đường cũng thuộc đường bộ.

### 3.31

#### **Mạng lưới đường bộ (road network)**

Hệ thống **đường bộ** (3.30) trong một khu vực cụ thể.

### 3.32

#### **Giao thông đường bộ (road traffic)**

Việc sử dụng **đường bộ** (3.30) bởi các phương tiện có động cơ và không có động cơ.

### 3.33

#### **Tai nạn giao thông đường bộ (road traffic crash)**

Sự va chạm hay tác động khác trên **đường bộ** (3.30) dẫn đến **tử vong** (3.12), **thương tật nặng** (3.44) hay thiệt hại.

CHÚ THÍCH: Trong tiêu chuẩn này, **tổ chức** (3.21) chú trọng vào việc ngăn ngừa tử vong và **thương tật nặng** (3.44) nảy sinh từ tai nạn giao thông đường bộ trong dài hạn và các cải tiến về mặt chỉ tiêu trong từng giai đoạn.

### 3.34

#### **Sự cố giao thông đường bộ (road traffic incident)**

Sự kiện nảy sinh do sai lỗi của các yếu tố cấu thành hoặc yếu tố bên ngoài liên quan của **hệ thống giao thông đường bộ** (3.36).

CHÚ THÍCH 1: Sự cố bao gồm, nhưng không giới hạn ở, **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33) và những lần “thoát nạn”.

## **TCVN ISO 39001:2014**

CHÚ THÍCH 2: Các ví dụ về những yếu tố cấu thành mà sai lỗi có thể gây ra các sự cố bao gồm **người sử dụng đường bộ** (3.37), phương tiện giao thông đường bộ, **đường bộ** (3.30) hoặc các yếu tố bên ngoài liên quan không biết trước như ánh sáng hay động vật.

### **3.35**

**An toàn giao thông đường bộ** (road traffic safety – RTS)

Các điều kiện và yếu tố liên quan đến **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33) và các **sự cố giao thông đường bộ** (3.34) khác có tác động hoặc có khả năng gây ra tác động làm tử vong hay thương tật nặng cho **người sử dụng đường bộ** (3.37).

### **3.36**

**Hệ thống giao thông đường bộ** (road traffic system)

**Đường bộ** (3.30), phương tiện giao thông đường bộ, hệ thống cấp cứu y tế, **người sử dụng đường bộ** (3.37) và sự tương tác giữa chúng.

### **3.37**

**Người sử dụng đường bộ** (road user)

Bất kỳ người nào ở trên **đường bộ** (3.30).

### **3.38**

**Khiếm khuyết về an toàn giao thông đường bộ** (road traffic safety deficiency)

Sự xuất hiện các điều kiện và các yếu tố liên quan đến **hệ thống giao thông đường bộ** (3.36) được nhận biết là nguyên nhân gây ra **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33) và **sự cố giao thông đường bộ** (3.34) dẫn đến hoặc có khả năng dẫn đến tử vong và thương tật nặng cho **người sử dụng đường bộ** (3.37).

### **3.39**

**Hành động khắc phục an toàn giao thông đường bộ** (RTS corrective action)

Hành động để loại bỏ nguyên nhân gây ra **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33).

### **3.40**

**Kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ** (RTS performance)

Các kết quả đo được từ việc quản lý những đóng góp của **tổ chức** (3.21) đối với **an toàn giao thông đường bộ** (3.35).

CHÚ THÍCH: Trong trường hợp hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, các kết quả có thể được đo theo **chính sách an toàn giao thông đường bộ** (3.24), **mục tiêu an toàn giao thông đường bộ** (3.20), **chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ** (3.43) và các yêu cầu khác đối với việc thực hiện của **tổ chức** (3.21).

**3.41****Yếu tố ảnh hưởng tới kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ (RTS performance factor)**

Yếu tố, hạng mục hay chuẩn mực có thể đo được, đóng góp vào **an toàn giao thông đường bộ** (3.35) mà **tổ chức** (3.21) có thể gây ảnh hưởng và cho phép tổ chức xác định được các tác động tới an toàn giao thông đường bộ.

CHÚ THÍCH: Yếu tố này cho phép **tổ chức** (3.21), kể cả các nhà thầu và các nhà thầu phụ của tổ chức, xác định được những thay đổi trong **kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ** (3.23). Đây là hạng mục cụ thể, đo được trong hoạt động của tổ chức và sẽ được tổ chức sử dụng để theo dõi kết quả thực hiện theo thời gian.

**3.42****Hành động phòng ngừa an toàn giao thông đường bộ (RTS preventive action)**

Hành động nhằm làm giảm hoặc loại bỏ **rủi ro** (3.29) của **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33).

**3.43****Chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ (RTS target)**

**Kết quả thực hiện** (3.23) chi tiết cần đạt được, phù hợp với **chính sách** (3.24) và **mục tiêu** (3.20) an toàn giao thông đường bộ áp dụng cho chính **tổ chức** (3.21) hoặc kết hợp cùng **các bên quan tâm** (3.16).

**3.44****Thương tật nặng (Serious injury)**

Thương tật có ảnh hưởng lâu dài đến sức khỏe hoặc gây những tác hại không nhỏ cho cơ thể hay các chức năng của cơ thể người do **tai nạn giao thông đường bộ** (3.33).

CHÚ THÍCH: Tại các nước khác nhau, sử dụng các định nghĩa khác nhau về thương tật nặng trên cơ sở thời gian phải điều trị tại bệnh viện của người bị thương. Mức độ nặng cũng có thể dựa trên chẩn đoán y học hay tình trạng tàn tật do hậu quả của tai nạn giao thông đường bộ. Có thể có các định nghĩa khác ở nhiều nước khác nhau.

**3.45****Lãnh đạo cao nhất (Top management)**

Người hoặc nhóm người điều hành và kiểm soát **tổ chức** (3.21) ở cấp cao nhất.

CHÚ THÍCH 1: Lãnh đạo cao nhất có quyền giao quyền lực và cung cấp nguồn lực trong phạm vi tổ chức.

CHÚ THÍCH 2: Nếu phạm vi của **hệ thống quản lý** (3.16) chỉ bao gồm một phần của tổ chức thì lãnh đạo cao nhất là người điều hành và kiểm soát phần đó của tổ chức.

## **TCVN ISO 39001:2014**

### **4 Bối cảnh của tổ chức**

#### **4.1 Hiểu về tổ chức và bối cảnh của tổ chức**

Tổ chức phải xác định các vấn đề nội bộ và bên ngoài có liên quan đến mục đích của tổ chức và ảnh hưởng đến khả năng của tổ chức trong việc đạt được (các) kết quả dự kiến của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của tổ chức.

Tổ chức phải:

- nhận biết vai trò của mình trong hệ thống giao thông đường bộ;
- nhận biết các quá trình, hoạt động và chức năng có liên quan của tổ chức có thể tác động tới an toàn giao thông đường bộ;
- xác định trình tự và sự tương tác giữa các quá trình, hoạt động và chức năng đó.

#### **4.2 Hiểu nhu cầu và mong đợi của các bên quan tâm**

Tổ chức phải xác định:

- các bên quan tâm liên quan đến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- yêu cầu của các bên quan tâm;
- các yêu cầu pháp lý và yêu cầu khác liên quan tới an toàn giao thông đường bộ mà tổ chức tự nguyện tuân thủ.

#### **4.3 Xác định phạm vi của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ**

Tổ chức phải xác định ranh giới và khả năng áp dụng của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ để thiết lập phạm vi áp dụng của nó.

Khi xác định phạm vi này, tổ chức phải đặc biệt cân nhắc:

- các vấn đề nội bộ và bên ngoài được đề cập ở 4.1;
- các yêu cầu được đề cập ở 4.2; và
- các yêu cầu về hoạch định được đề cập ở Điều 6.

Tổ chức phải xác định kết quả dự kiến của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình, bao gồm việc làm giảm và loại bỏ một cách cơ bản số lượng tử vong và thương tật nặng trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ mà tổ chức có thể gây ảnh hưởng.

Phạm vi áp dụng phải được nêu rõ bằng văn bản.

#### **4.4 Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ**

Tổ chức phải thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, bao gồm các quá trình cần thiết và sự tương tác giữa các quá trình, phù hợp với yêu cầu của tiêu chuẩn này.



## 5 Lãnh đạo

### 5.1 Lãnh đạo và sự cam kết

Lãnh đạo cao nhất phải chứng tỏ sự dẫn dắt và cam kết về hệ thống quản lý an toàn giao thông thông qua việc:

- đảm bảo rằng chính sách an toàn giao thông đường bộ và các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ được thiết lập và chúng phải tương xứng với định hướng chiến lược của tổ chức;
- đảm bảo việc tích hợp các yêu cầu an toàn giao thông đường bộ vào các quá trình hoạt động của tổ chức;
- đảm bảo sẵn có các nguồn lực cần thiết cho hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- đưa việc loại bỏ tử vong và thương tật nặng từ tai nạn giao thông đường bộ thành mục tiêu an toàn giao thông đường bộ dài hạn cũng như quyết định các kết quả an toàn giao thông đường bộ cần đạt được trong các giai đoạn cụ thể;
- làm việc trên tinh thần cùng có lợi và hợp tác với các bên quan tâm để cùng phát triển, cùng đóng góp cho một hệ thống an toàn giao thông đường bộ giúp đạt được các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ đã được thiết lập;
- đảm bảo rằng tổ chức sẽ lựa chọn cách tiếp cận theo quá trình để đạt được các kết quả mong muốn về an toàn giao thông đường bộ và để đảm bảo luôn có những quá trình minh bạch, sự tham gia thích hợp của tất cả các cấp liên quan trong tổ chức;
- thiết lập thứ tự ưu tiên các hành động chiến lược và lựa chọn các chương trình hành động cụ thể trên cơ sở những thông tin sẵn có tốt nhất để đạt được các kết quả dự kiến của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- trao đổi thông tin về tầm quan trọng của việc quản lý một cách hiệu lực an toàn giao thông đường bộ và tầm quan trọng của việc tuân thủ các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- cung cấp nguồn lực để thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- đảm bảo rằng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ đạt được các kết quả dự kiến nhờ việc tập trung vào các kết quả an toàn giao thông đường bộ;
- đảm bảo rằng ý nghĩa quan trọng của việc tuân thủ các yêu cầu luật pháp trong việc đạt được kết quả dự kiến của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ được truyền đạt cho tất cả mọi người trong tổ chức;
- định hướng và khuyến khích mọi người cùng đóng góp cho tính hiệu lực của hệ thống an toàn giao thông đường bộ;

## **TCVN ISO 39001:2014**

- cải tiến liên tục;
- hỗ trợ các vị trí quản lý liên quan khác để chứng tỏ sự dẫn dắt khi áp dụng đối với hoạt động chức năng của họ.

CHÚ THÍCH: Trong tiêu chuẩn này, khái niệm “hoạt động” được hiểu theo nghĩa rộng bao gồm mọi hoạt động mang tính cốt lõi đối với các mục đích tồn tại của tổ chức.

### **5.2 Chính sách**

Lãnh đạo cao nhất phải thiết lập chính sách an toàn giao thông đường bộ:

- a) thích hợp với mục đích của tổ chức;
- b) cung cấp cơ chế cho việc thiết lập các mục tiêu và chỉ tiêu về an toàn giao thông đường bộ;
- c) bao gồm cam kết để đáp ứng các yêu cầu hiện hành có liên quan;
- d) bao gồm cam kết cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

Chính sách phải:

- sẵn có bằng thông tin dạng văn bản;
- được truyền đạt trong tổ chức;
- sẵn có cho các bên quan tâm, khi thích hợp.

### **5.3 Vai trò, trách nhiệm và quyền hạn trong tổ chức**

Lãnh đạo cao nhất phải đảm bảo rằng trách nhiệm và quyền hạn được phân công cho các vị trí liên quan và được thông báo trong tổ chức.

Lãnh đạo cao nhất phải phân công trách nhiệm và quyền hạn để:

- a) đảm bảo rằng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ phù hợp với các yêu cầu của tiêu chuẩn này;
- b) báo cáo về kết quả thực hiện của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ cho lãnh đạo cấp cao nhất, kể cả các khuyến nghị về cải tiến

## **6 Hoạch định**

### **6.1 Khái quát**

Tổ chức phải tuân theo quá trình xem xét kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ hiện thời của mình, xác định các rủi ro và cơ hội, lựa chọn các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ để tiếp tục triển khai, phân tích xem điều gì có thể đạt được theo thời gian và để thiết lập các mục tiêu, chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ thích hợp và các kế hoạch để đạt được chúng.

Việc xem xét kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ hiện thời phải tính đến bối cảnh của tổ chức (xem Điều 4) và vai trò lãnh đạo của tổ chức (xem Điều 5) với các viện dẫn cụ thể tới các quá trình, các hoạt động và chức năng liên quan trong tổ chức có thể tác động tới an toàn giao thông

đường bộ. Khi có thể, phải lượng hóa kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ hiện thời và thực hiện đánh giá những tác động có thể có trong tương lai theo các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ.

## **6.2 Hành động giải quyết rủi ro và cơ hội**

Khi hoạch định hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, tổ chức phải xem xét các vấn đề nêu ở 4.1, 4.2 và phải xác định các rủi ro, cơ hội cần được giải quyết để:

- đảm bảo hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có thể đạt được (các) kết quả dự kiến;
- phòng ngừa hoặc giảm bớt các tác động không mong muốn;
- đạt được cải tiến liên tục.

Tổ chức phải hoạch định:

a) các hành động để giải quyết những rủi ro và các cơ hội này;

b) cách thức để:

- tích hợp và thực hiện các hành động này vào các quá trình của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình;
- đánh giá hiệu lực của các hành động đó.

## **6.3 Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ**

Tùy thuộc vào bối cảnh của mình (xem Điều 4), các rủi ro và cơ hội đã được nhận diện, tổ chức phải xác định sử dụng các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ từ danh mục dưới đây về những yếu tố hứng chịu rủi ro, yếu tố ảnh hưởng đến kết quả an toàn cuối cùng, yếu tố ảnh hưởng đến kết quả an toàn trung gian.

a) Yếu tố hứng chịu rủi ro:

- khoảng cách đi lại và dung lượng giao thông đường bộ bao gồm các loại phương tiện giao thông đường bộ và đối tượng sử dụng đường bộ dù họ có bị ảnh hưởng hay không bị ảnh hưởng bởi tổ chức.
- dung lượng của sản phẩm và hoặc dịch vụ mà tổ chức cung cấp

b) Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả an toàn cuối cùng ví dụ số lượng các vụ tử vong và thương tật nặng.

c) Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả an toàn trung gian: các yếu tố này liên quan tới việc hoạch định an toàn, thiết kế và sử dụng mạng lưới giao thông đường bộ, các sản phẩm và dịch vụ trong mạng lưới đó, các điều kiện ra, vào của những sản phẩm, dịch vụ và người sử dụng đường bộ cũng như việc phục hồi, chăm sóc cho các nạn nhân tai nạn giao thông đường bộ:

## TCVN ISO 39001:2014

- thiết kế đường bộ và tốc độ an toàn, đặc biệt cân nhắc đến khu vực phân cách (phần bắt đầu giao thông và phần người sử dụng đường bộ dễ bị tai nạn), các khu vực lề đường và thiết kế nơi giao cắt;
- việc sử dụng các con đường thích hợp tùy thuộc vào loại phương tiện, người sử dụng, loại hàng hóa và thiết bị;
- việc sử dụng các thiết bị an toàn cá nhân, đặc biệt lưu ý các loại dây an toàn, ghế bảo vệ trẻ em, mũ bảo hiểm cho người đi xe đạp, xe máy và các phương tiện để nhìn và phương tiện để có thể được nhìn thấy;
- sử dụng tốc độ lái an toàn trên cơ sở cân nhắc loại phương tiện, điều kiện giao thông, thời tiết.
- sự phù hợp của người lái xe, đặc biệt cân nhắc tình trạng mệt mỏi, không tập trung, uống rượu và dùng ma túy;
- hoạch định những hành trình an toàn bao gồm việc cân nhắc nhu cầu đi lại, mật độ giao thông và phương thức đi lại, lựa chọn lộ trình, phương tiện và lái xe;
- tính an toàn của phương tiện, đặc biệt phải tính đến việc bảo vệ người ngồi trên xe, bảo vệ người sử dụng đường bộ khác (người dễ bị tai nạn và người ngồi trên phương tiện khác), những biện pháp để tránh hoặc giảm nhẹ tai nạn giao thông đường bộ, cấp độ an toàn của đường, tải trọng của xe và an ninh trong việc chất và dỡ hàng trên phương tiện;
- có sự cấp phép thích hợp để được lái hoặc được sử dụng theo sự phân hạng của các loại xe đang lưu hành;
- loại bỏ khỏi mạng lưới giao thông đường bộ những phương tiện không phù hợp, lái xe, người đi xe không đáp ứng chuẩn mực;
- ứng phó và cấp cứu sau tai nạn, có sự chuẩn bị sẵn sàng với tình huống khẩn cấp cũng như việc hồi sức, chăm sóc sau tai nạn;

Tổ chức phải thiết lập các yếu tố bổ sung ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ khi các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ nêu trên chưa đầy đủ. Các yếu tố bổ sung phải được lập trên cơ sở điều tra các sự cố an toàn giao thông đường bộ liên quan và những điểm khiếm khuyết về an toàn giao thông đường bộ đã được nhận biết.

Dựa trên các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, tổ chức phải quy định ở mức độ chi tiết thích hợp các hạng mục và các chuẩn mực để xác định, theo dõi và đo lường các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ. Tổ chức phải lập văn bản và cập nhật những thông tin này.

VÍ DỤ: Việc sử dụng dây an toàn thể hiện cả hạng mục và chuẩn mực liên quan đến yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ là “sử dụng thiết bị an toàn cá nhân”. Đối với yếu tố “an toàn phương tiện”, mức độ an toàn cho người sử dụng thể hiện hạng mục và mức độ của chuẩn mực.

CHÚ THÍCH: Hướng dẫn về việc sử dụng các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ cho các loại tổ chức khác nhau được nêu ở A.11.

#### **6.4 Mục tiêu an toàn giao thông đường bộ và hoạch định để đạt được mục tiêu**

Tổ chức phải thiết lập các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ tại tất cả các cấp và các bộ phận chức năng liên quan.

Các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ phải :

- phù hợp với chính sách an toàn giao thông đường bộ;
- đo được (khi có thể);
- tính đến các yêu cầu hiện hành;
- được theo dõi;
- được truyền đạt;
- được cập nhật khi thích hợp.

Tổ chức phải duy trì các thông tin dạng văn bản về các mục tiêu và các chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ.

Khi thiết lập và xem xét các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ của mình, tổ chức phải tính đến các rủi ro và các cơ hội nêu ở 6.2, các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ nêu ở 6.3, các hạng mục và chuẩn mực nêu ở 6.3 cũng như xem xét năng lực quản lý của mình. Tổ chức cũng phải cân nhắc đến các giải pháp công nghệ, các yêu cầu về tài chính, tác nghiệp và hoạt động của mình cũng như các quan điểm của các bên quan tâm.

Khi hoạch định cách thức nhằm đạt được các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ của mình, tổ chức phải xác định:

- việc gì sẽ được thực hiện;
- nguồn lực cần thiết là gì;
- ai là người chịu trách nhiệm;
- khi nào công việc được hoàn thành;
- cách thức đánh giá kết quả.

Các kế hoạch hành động phải được lập thành văn bản và được xem xét khi cần.

CHÚ THÍCH 1: A.6.3 nêu ví dụ về hệ thống chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ.

CHÚ THÍCH 2: Loại phép đo đối với bất kỳ các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ đều có thể được xác định trên cơ sở các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ và các hạng mục cũng như các chuẩn mực nêu trong 6.3 và các kết quả đầu ra của tổ chức

## **7 Hỗ trợ**

### **7.1 Điều phối**

Tổ chức phải điều phối tất cả các cấp và các chức năng liên quan của mình (thường bao gồm sự tham gia của mọi nhân viên) và các bên quan tâm để thực hiện những lợi ích tiềm năng từ những hành động của mình có liên quan tới hệ thống an toàn giao thông đường bộ. Tổ chức phải đảm bảo có được sự tư vấn thích hợp trong từ nội bộ và bên ngoài và điều phối các hoạt động đã được thiết lập của mình để đạt được (các) mục tiêu và các chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ đã thiết lập.

### **7.2 Nguồn lực**

Tổ chức phải xác định và cung cấp các nguồn lực, chỉ ra một cơ chế hoạt động cần thiết để thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ nhằm đạt được các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ đã thiết lập.

CHÚ THÍCH: Các nguồn lực bao gồm nguồn nhân lực với các kỹ năng chuyên môn riêng biệt, cơ sở vật chất hạ tầng về tổ chức, các nguồn lực công nghệ và tài chính.

### **7.3 Năng lực**

Tổ chức phải:

- xác định năng lực cần thiết của (những) người làm việc dưới sự kiểm soát của tổ chức có thể ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ của tổ chức;
- đảm bảo rằng những người này có năng lực trên cơ sở được giáo dục, đào tạo hoặc kinh nghiệm thích hợp;
- khi thích hợp, phải thực hiện các hành động để đạt được năng lực cần thiết và đánh giá hiệu lực của những hành động được thực hiện;
- duy trì các thông tin dạng văn bản thích hợp làm bằng chứng về năng lực.

CHÚ THÍCH: Các hoạt động được tiến hành có thể là đào tạo, tư vấn hoặc chỉ định lại những người hiện đang được thuê làm việc hoặc thuê hay ký hợp đồng với những người có năng lực.

### **7.4 Nhận thức**

Những người đang làm việc dưới sự kiểm soát của tổ chức và những người chịu ảnh hưởng hoặc gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ trong công việc của mình, phải có nhận thức về:

- chính sách an toàn giao thông đường bộ;
- đóng góp của họ đối với hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, kể cả những lợi ích thu được từ việc cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ;
- sự liên quan đến việc không phù hợp với các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;

- thông tin và các bài học gắn liền với những sự cố giao thông đường bộ nghiêm trọng mà tổ chức đã trải qua.

### **7.5 Trao đổi thông tin**

Tổ chức phải xác định nhu cầu trao đổi thông tin nội bộ và bên ngoài liên quan tới hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, bao gồm:

- nội dung nào sẽ được trao đổi thông tin;
- khi nào thực hiện trao đổi thông tin;
- trao đổi thông tin với ai.

Tổ chức phải thiết lập, áp dụng và duy trì một quá trình trao đổi thông tin có cân nhắc đến các cấp và các bộ phận chức năng khác nhau của tổ chức và của các bên quan tâm.

Tổ chức phải hỗ trợ việc cải tiến liên tục kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ bằng việc cam kết và thúc đẩy một cách thích hợp tất cả các bên quan tâm bên trong và bên ngoài về nhu cầu cần chú trọng mang tính lâu dài đối với các kết quả an toàn giao thông đường bộ và cách thức có thể đạt được chúng.

### **7.6 Thông tin dạng văn bản**

#### **7.6.1 Yêu cầu chung**

Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của tổ chức phải bao gồm:

- thông tin dạng văn bản theo yêu cầu của tiêu chuẩn này;
- thông tin dạng văn bản được tổ chức xác định là cần thiết cho tính hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

CHÚ THÍCH: Mức độ thông tin dạng văn bản đối với hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ trong các tổ chức khác nhau có thể khác nhau do:

- quy mô của tổ chức và các loại hình hoạt động, quá trình, sản phẩm và dịch vụ của tổ chức;
- mức độ phức tạp của các quá trình và mối tương tác giữa các quá trình;
- năng lực nhân sự.

#### **7.6.2 Xây dựng mới và cập nhật**

Khi xây dựng mới hay cập nhật các thông tin dạng văn bản, tổ chức phải đảm bảo:

- việc nhận biết và mô tả thích hợp (ví dụ tiêu đề, thời gian, tác giả, số tham chiếu);
- định dạng (ví dụ ngôn ngữ, bản mềm, đồ thị) và phương tiện truyền thông (ví dụ bản giấy, điện tử);
- việc xem xét và phê duyệt sự phù hợp và đầy đủ.

## **TCVN ISO 39001:2014**

### **7.6.3 Kiểm soát các thông tin dạng văn bản**

Thông tin dạng văn bản theo yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ và của tiêu chuẩn này phải được kiểm soát để đảm bảo:

- sẵn có và phù hợp để sử dụng tại vị trí và thời điểm cần thiết;
- được bảo vệ đầy đủ (ví dụ không mất tính bảo mật, sử dụng sai mục đích, không đảm bảo tính toàn vẹn).

Để kiểm soát thông tin dạng văn bản, khi có thể, tổ chức phải thực hiện các hoạt động sau:

- phân phối, truy cập, thu hồi và sử dụng;
- lưu giữ và bảo quản bao gồm cả bảo quản theo luật định;
- kiểm soát những thay đổi( ví dụ kiểm soát việc soát xét);
- duy trì và hủy bỏ.

Các thông tin dạng văn bản có nguồn gốc từ bên ngoài mà tổ chức xác định là cần thiết cho việc hoạch định và vận hành hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ phải được nhận biết và kiểm soát một cách thích hợp.

CHÚ THÍCH: Từ “ truy cập” có nghĩa là quyết định chỉ liên quan đến sự cho phép xem thông tin dạng văn bản hoặc sự cho phép và ủy quyền xem và thay đổi thông tin dạng văn bản,...

## **8 Vận hành**

### **8.1 Hoạch định và kiểm soát vận hành**

Tổ chức phải xác định, hoạch định, thực hiện và kiểm soát các quá trình để đáp ứng các yêu cầu và thực hiện các hành động xác định ở 6.2, để giải quyết các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ được nhận biết ở 6.3, các mục tiêu, chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ ở 6.4 bằng việc:

- thiết lập chuẩn mực cho các quá trình;
- thực hiện việc kiểm soát các quá trình theo các chuẩn mực này;
- lưu giữ thông tin dạng văn bản ở mức độ cần thiết để tin rằng các quá trình được thực hiện theo hoạch định.

Tổ chức phải kiểm soát các thay đổi được hoạch định và xem xét các hệ quả của những thay đổi ngoài dự kiến, thực hiện hành động làm giảm nhẹ mọi tác động bất lợi nếu cần.

Tổ chức phải đảm bảo rằng các quá trình sử dụng nguồn lực bên ngoài cũng được kiểm soát.

### **8.2 Chuẩn bị sẵn sàng và ứng phó với tình huống khẩn cấp**

Tổ chức phải có biện pháp ứng phó với những trường hợp tử vong và thương tật nặng thực tế do tai nạn giao thông đường bộ hoặc những sự cố giao thông đường bộ khác gây ra mà trong đó tổ chức có



liên quan, khi có thể, phải ngăn ngừa hoặc giảm nhẹ những tác động xấu có liên quan tới an toàn giao thông đường bộ.

Tổ chức phải định kỳ xem xét và khi cần, rà soát lại khả năng sẵn sàng đối với những trường hợp cụ thể về tử vong và thương tật nặng do tai nạn giao thông đường bộ hoặc những sự cố giao thông đường bộ khác tổ chức có liên quan, các quy trình ứng phó, cụ thể là sau khi xảy ra tử vong hay thương tật nặng.

Tổ chức cũng phải định kỳ thử nghiệm các quy trình này trong điều kiện có thể.

## **9 Đánh giá kết quả thực hiện**

### **9.1 Theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá**

Liên quan đến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, tổ chức phải xác định :

- nội dung cần theo dõi và đo lường
- phương pháp theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá có thể áp dụng nhằm đảm bảo tính hiệu lực của các kết quả;
- thời điểm theo dõi và đo lường;
- thời điểm các kết quả thu được từ việc theo dõi và đo lường phải được phân tích và đánh giá.

Tổ chức phải duy trì thông tin dạng văn bản thích hợp làm bằng chứng của các kết quả.

Tổ chức phải đánh giá kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ và hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

Tổ chức phải thiết lập, áp dụng và duy trì quá trình để đánh giá định kỳ sự phù hợp đối với các yêu cầu pháp luật hiện hành về an toàn giao thông đường bộ và các yêu cầu về an toàn giao thông đường bộ mà tổ chức tự nguyện tuân thủ.

### **9.2 Điều tra tai nạn và sự cố giao thông đường bộ khác**

Tổ chức phải thiết lập, áp dụng và duy trì (các) thủ tục để ghi nhận, điều tra, phân tích những tai nạn và sự cố khác về an toàn giao thông đường bộ có liên quan đến tổ chức và những tai nạn này dẫn đến hoặc có khả năng dẫn đến tử vong hay thương tật nặng cho người sử dụng đường bộ, nhằm:

- a) xác định những yếu tố quan trọng tổ chức có thể kiểm soát và/hoặc có thể ảnh hưởng và chúng có thể là nguyên nhân hoặc góp phần để xảy ra những sự cố như vậy;
- b) nhận biết nhu cầu đối với hành động khắc phục an toàn giao thông đường bộ;
- c) nhận biết các cơ hội đối với hành động phòng ngừa an toàn giao thông đường bộ.

Việc điều tra phải được thực hiện một cách kịp thời.

## **TCVN ISO 39001:2014**

Mọi nhu cầu đối với hành động khắc phục hay cơ hội đối với hành động phòng ngừa an toàn giao thông đường bộ được nhận biết phải được triển khai theo các nội dung liên quan nêu ở Điều 10.

Phải lập thành văn bản và duy trì kết quả điều tra tai nạn và sự cố khác về giao thông đường bộ.

### **9.3 Đánh giá nội bộ**

Tổ chức phải tiến hành đánh giá nội bộ theo những khoảng thời gian đã hoạch định để cung cấp thông tin về việc hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có:

a) phù hợp với:

- các yêu cầu riêng biệt của chính tổ chức đối với hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;
- các yêu cầu của tiêu chuẩn này;

b) được áp dụng và duy trì một cách có hiệu lực.

Tổ chức phải:

- hoạch định, thiết lập, áp dụng và duy trì (các) chương trình đánh giá, bao gồm tần suất, phương pháp, trách nhiệm, các yêu cầu đối với việc hoạch định, báo cáo. (Các) chương trình đánh giá phải tính đến tầm quan trọng của các quá trình có liên quan và các kết quả của những lần đánh giá trước đó;
- xác định chuẩn mực đánh giá và phạm vi mỗi cuộc đánh giá;
- lựa chọn các chuyên gia đánh giá và tiến hành các cuộc đánh giá sao cho đảm bảo tính độc lập, khách quan của quá trình đánh giá;
- đảm bảo các kết quả đánh giá được báo cáo tới các cấp lãnh đạo liên quan;
- lưu giữ các thông tin dạng văn bản như làm bằng chứng về việc thực hiện chương trình đánh giá và các kết quả đánh giá.

### **9.4 Xem xét của lãnh đạo**

Lãnh đạo cao nhất phải xem xét hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình theo những khoảng thời gian đã định nhằm đảm bảo sự phù hợp liên tục, sự đầy đủ và hiệu lực trong việc đạt được các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ đã được thiết lập. Khi thiết lập hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình, hoặc khi thực hiện việc xem xét hệ thống quản lý này, tổ chức phải nhận biết và phân tích những vấn đề chính mà chúng cần giải quyết trong toàn bộ hệ thống quản lý nhằm cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ của tổ chức trong ngắn hạn và dài hạn.

Việc xem xét của lãnh đạo phải bao gồm:

a) tình trạng của các hành động từ các lần xem xét trước đó;

b) những thay đổi của các vấn đề nội bộ và bên ngoài liên quan tới hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ;

- c) thông tin về kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, trong đó bao gồm cả các xu thế về:
- sự không phù hợp và các hành động khắc phục,
  - việc theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá các kết quả, bao gồm mức độ mà theo đó các mục tiêu, chỉ tiêu về an toàn giao thông đường bộ đã được đáp ứng, và
  - kết quả của các cuộc đánh giá và xem xét đánh giá sự phù hợp với yêu cầu pháp lý và yêu cầu khác mà tổ chức tự nguyện tuân thủ;
- d) cơ hội cải tiến liên tục, bao gồm việc cân nhắc các công nghệ mới;
- e) trao đổi thông tin thích hợp với các bên quan tâm, kể cả các khiếu nại;
- f) điều tra về tai nạn và sự cố giao thông đường bộ khác.

Đầu ra xem xét của lãnh đạo phải bao gồm các quyết định liên quan đến các cơ hội cải tiến liên tục, việc đạt được các kết quả an toàn giao thông đường bộ và mọi nhu cầu thay đổi đối với hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

Tổ chức phải duy trì thông tin dạng văn bản làm bằng chứng cho các kết quả xem xét của lãnh đạo.

## **10 Cải tiến**

### **10.1 Sự không phù hợp và hành động khắc phục**

Khi xảy ra sự không phù hợp với các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, tổ chức phải:

- a) có hành động đáp ứng một cách thích hợp đối với sự không phù hợp đó
- thực hiện hành động để kiểm soát và khắc phục, và
  - xử lý các hậu quả;
- b) đánh giá nhu cầu đối với hành động để loại trừ nguyên nhân của sự không phù hợp sao cho nó không tái diễn hoặc xảy ra theo một cách khác như:
- xem xét sự không phù hợp,
  - xác định nguyên nhân của sự không phù hợp, và
  - xác định liệu có sự không phù hợp tương tự và có khả năng xảy ra hay không;
- c) thực hiện mọi hành động cần thiết;
- d) xem xét hiệu lực của mọi hành động khắc phục được thực hiện;
- e) tạo sự thay đổi đối với hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ nếu cần.

Hành động khắc phục phải thích hợp với các tác động mà sự không phù hợp gây ra.

Tổ chức phải duy trì thông tin dạng văn bản làm bằng chứng về:

## **TCVN ISO 39001:2014**

- bản chất của sự không phù hợp và mọi hành động tiếp theo được thực hiện, và
- kết quả của mọi hành động khắc phục.

### **10.2 Cải tiến liên tục**

Tổ chức phải cải tiến liên tục sự phù hợp, thỏa đáng và hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

CHÚ THÍCH: Việc này có thể đạt được thông qua sử dụng chính sách an toàn giao thông đường bộ, mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ, các kết quả đánh giá, phân tích những sự kiện được theo dõi, hành động khắc phục, phòng ngừa và xem xét của lãnh đạo.

## Phụ lục A

(tham khảo)

### Hướng dẫn sử dụng tiêu chuẩn

#### A.1 Khái quát

Phụ lục này chỉ mang tính tham khảo, diễn giải rõ các yêu cầu từ Điều 4 đến Điều 10 của tiêu chuẩn. Phụ lục này không nhằm bổ sung, loại bỏ hay điều chỉnh các yêu cầu.

Thực hành tốt quản lý an toàn giao thông đường bộ đòi hỏi cách tiếp cận hệ thống, bao gồm năng lực thích hợp đối với các chức năng và quá trình quản lý chủ yếu để đưa ra các hành động có hiệu lực nhằm đạt được các kết quả mong muốn về an toàn giao thông đường bộ.

Việc áp dụng thành công hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ phụ thuộc vào cam kết của tất cả những người làm việc cho tổ chức hoặc với danh nghĩa của tổ chức, phụ thuộc vào việc quản lý có chiến lược đối với đội ngũ cán bộ tham gia hoạt động. Cam kết này phải bắt nguồn từ cấp lãnh đạo cao nhất. Việc áp dụng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ theo tiêu chuẩn này nhằm cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, thúc đẩy tiếp cận “Hệ thống An toàn” như được nêu trong Phụ lục B. Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ được lập trên cơ sở phương pháp luận PDCA (Hoạch định - Thực hiện - Kiểm tra - Hành động), là phương pháp luận về cách tiếp cận theo quá trình đòi hỏi sự lãnh đạo và cam kết mạnh mẽ của lãnh đạo cao nhất (xem Điều 5).

Mức độ, quy mô và trình tự thời gian của quá trình cải tiến liên tục này được tổ chức xác định dựa theo điều kiện kinh tế và những điều kiện khác.

#### a) Bước 1: Hoạch định

- Nhận biết các tác động của tổ chức tới hệ thống an toàn giao thông đường bộ, chỉ rõ tác động đó đối với các bên quan tâm, xác định phạm vi về mặt tổ chức của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ đề cập đến nhu cầu được nhận biết trong quá trình hoạch định (xem Điều 4).
- Thiết lập cam kết của lãnh đạo thông qua chấp nhận tầm nhìn dài hạn, bên cạnh các hành động khác, để loại bỏ tử vong và thương tật nặng thông qua việc nâng cao các chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ; thiết lập chiến lược hoặc cách tiếp cận để thực hiện những nội dung đó, cung cấp các nguồn lực để thiết lập, áp dụng, duy trì và cải tiến liên tục hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ hướng tới những mục tiêu xa hơn. Thiết lập, lập thành văn bản và thông tin về chính sách an toàn giao thông đường bộ, phân công vai trò, trách nhiệm và quyền hạn trong tổ chức (xem Điều 5).
- Xác định các rủi ro và cơ hội từ việc đánh giá kết quả thực hiện hiện thời khi có thể, cân nhắc kỹ từng yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, từ đó thiết lập các yếu tố có liên quan đến tổ chức, các yếu tố có ảnh hưởng quan trọng nhất đến việc cải tiến an toàn

## **TCVN ISO 39001:2014**

giao thông đường bộ. Thiết lập các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ (đo được, nếu có thể), các chỉ tiêu đo được về an toàn giao thông đường bộ cho từng yếu tố ảnh hưởng đến kết quả cần ưu tiên thực hiện về an toàn giao thông đường bộ, có tính đến nhu cầu về năng lực quản lý, xây dựng các kế hoạch hành động(Điều 6).

### **b) Bước 2: Thực hiện**

Áp dụng và vận hành hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, đảm bảo cung cấp nguồn lực đầy đủ cho việc triển khai các chức năng chủ yếu của hệ thống giúp tiến hành được các hành động đã được xác định và đảm bảo rằng các mục tiêu, chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ được đáp ứng, theo các bước nêu trong Điều 7 và 8.

### **c) Bước 3: Kiểm tra**

Theo dõi và đánh giá kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, tiến hành đánh giá nội bộ và định kỳ thực hiện xem xét của lãnh đạo về hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ để nhận biết các cơ hội cải tiến, đạt được các kết quả an toàn giao thông đường bộ và những thay đổi cần thiết trong hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ theo các bước nêu trong Điều 9.

### **d) Bước 4: Hành động**

Cải tiến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ một cách liên tục, theo dõi và đối chiếu kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ với các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ, kết quả thực hiện hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, những khiếm khuyết và sự không phù hợp, xác định các hành động khắc phục, các cơ hội đối với hành động phòng ngừa nhằm giảm thiểu sự cố, giảm thiểu rủi ro gây tử vong hay thương tật nặng từ các vụ tai nạn giao thông đường bộ (xem Điều 10).

## **A.2 Tài liệu viện dẫn**

Không đưa ra hướng dẫn.

## **A.3 Thuật ngữ và định nghĩa**

Không đưa ra hướng dẫn.

## **A.4 Bối cảnh của tổ chức**

Việc xem xét cơ bản thiết lập vị thế hiện tại của tổ chức liên quan đến an toàn giao thông đường bộ. Việc xem xét này phải cân nhắc đến mọi yếu tố liên quan đến việc thiết lập hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ, bao gồm cả các kết quả mà tổ chức mong muốn đạt được, những điều đó đã được triển khai như thế nào, ai là người chịu trách nhiệm. Các công cụ và phương pháp để tiến hành xem xét có thể là danh mục kiểm tra, phỏng vấn, khảo sát, kiểm tra hoặc đo lường trực tiếp và dựa theo các kết quả các cuộc đánh giá trước đó hay những cách đánh giá, phỏng vấn khác.

#### **A.4.1 Hiểu về tổ chức và bối cảnh của tổ chức**

Bối cảnh an toàn giao thông đường bộ có thể được mô tả qua mối tương tác giữa bốn thành phần là đường bộ, phương tiện trên đường, việc sử dụng đường bộ và phương tiện, ứng phó với tình trạng khẩn cấp, chăm sóc chấn thương và điều trị hồi phục. Từng thành phần này phải được kiểm soát và đều bị ảnh hưởng bởi nhiều tổ chức mà mỗi tổ chức đều gây tác động rất lớn đến an toàn giao thông đường bộ. Ảnh hưởng của tổ chức đối với an toàn giao thông đường bộ phụ thuộc vào bản chất các dạng hoạt động, các dịch vụ, sản phẩm của tổ chức cũng như địa điểm hoặc các điều kiện mà tại địa điểm đó tổ chức tiến hành các hoạt động, phụ thuộc vào hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của tổ chức.

Ví dụ về các hoạt động bên trong tổ chức, các hoạt động trong các tổ chức tư nhân hoặc cộng đồng có quy mô lớn hoặc nhỏ mà họ có liên quan đến an toàn giao thông đường bộ được nêu dưới đây. Hầu hết các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ đều liên quan đến tất cả các tổ chức mặc dù mức độ quan trọng của chúng giữa các tổ chức có thể khác nhau.

- a) Những nhân viên sử dụng hệ thống giao thông đường bộ để đến hoặc rời nơi làm việc, đi trực, tự lái hoặc là hành khách trên các phương tiện công cộng hay phương tiện cá nhân hay đi bộ, đi xe đạp.
- b) Vận chuyển hành khách hoặc hàng hóa trên các hệ thống giao thông đường bộ của tổ chức hoặc thuê tổ chức khác thực hiện.
- c) Các hoạt động tạo ra giao thông đến hoặc rời các địa điểm được kiểm soát và chịu ảnh hưởng bởi tổ chức như các siêu thị, trường học, các địa điểm có nhiều khách tới thăm.
- d) Cung cấp dịch vụ và các sản phẩm cho hệ thống giao thông đường bộ như dịch vụ vận chuyển, quản lý, lập kế hoạch, thiết kế, xây dựng và duy trì hạ tầng cơ sở, các phương tiện giao thông và các sản phẩm liên quan, hành động ứng phó khẩn cấp sự cố, chăm sóc y tế, phục hồi sức khỏe, các hoạt động cưỡng chế và tuân thủ luật pháp.

Mặc dù một số tổ chức chỉ có một số ít các quá trình có liên quan tới những vấn đề về an toàn giao thông đường bộ song họ vẫn phải thấy rõ tầm quan trọng của việc giảm thiểu tử vong và thương tật nặng. Như vậy, điều quan trọng là phải xác định được các nhu cầu và mức độ giao thông và mức độ rủi ro rõ rệt đối với những người sử dụng phương tiện có hoặc không gắn động cơ. Phải lập các hồ sơ riêng mang tính nội bộ để ghi lại các vụ tai nạn giao thông đường bộ hoặc phàn nàn của các bên thứ ba. Những hồ sơ này phải ghi nhận những lần thoát nạn hoặc sự sai lệch so với các thủ tục đã được nêu ở dạng văn bản.

#### **A.4.2 Hiểu nhu cầu và mong đợi của các bên quan tâm**

Phần lớn các hoạt động và chức năng của tổ chức đều có thể được chính tổ chức kiểm soát. Tuy nhiên, việc giảm thiểu tử vong và thương tật nặng lại phụ thuộc vào sự kết hợp và tương tác của nhiều hoạt động trong một số tổ chức và của người sử dụng đường bộ. Do vậy, tổ chức cần xác định các

## **TCVN ISO 39001:2014**

bên quan tâm ở góc độ có thể gây ảnh hưởng của họ nhằm trao đổi thông tin, tư vấn và phối hợp với những người có liên quan nhất để hạn chế tử vong và thương tật nặng.

### **A.4.3 Xác định phạm vi áp dụng của hệ thống quản lý**

Tổ chức có thể lựa chọn áp dụng tiêu chuẩn này đối với toàn bộ tổ chức hay chỉ với một số đơn vị tác nghiệp cụ thể của tổ chức. Tổ chức cần xác định và lập thành văn bản phạm vi áp dụng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình, trường hợp không áp dụng trong toàn bộ tổ chức thì phải nêu rõ các bộ phận của tổ chức sẽ áp dụng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ. Khi phạm vi áp dụng đã được xác định, mọi hoạt động, sản phẩm dịch vụ của tổ chức thuộc phạm vi đó đều cần được đưa vào hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ và phải nêu rõ bằng văn bản mọi lý do khi có điểm loại trừ. Mức độ chi tiết, tin cậy của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ phụ thuộc vào việc có những bộ phận nào của tổ chức thuộc hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ này và những lý do đã được nêu bằng văn bản về các điểm loại trừ.

### **A.4.4 Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ**

Không đưa ra hướng dẫn.

## **A.5 Lãnh đạo**

### **A.5.1 Lãnh đạo và sự cam kết**

Sự cam kết được công bố rõ ràng của cấp lãnh đạo cao nhất là yếu tố mang tính nguyên tắc cho sự thành công của việc quản lý an toàn giao thông đường bộ, bởi vì điều này tạo thuận lợi cho việc cân nhắc nhiệm vụ mà việc quản lý an toàn giao thông đường bộ phải thực hiện một cách đầy đủ xuyên suốt hoạt động của các cấp lãnh đạo thấp hơn (ví dụ việc triển khai các chỉ dẫn an toàn hay những yêu cầu về đào tạo an toàn), hoặc việc ứng phó một cách nhanh chóng đối với những sự cố chứ không chỉ theo dõi việc giảm thiểu tử vong hay các thương tật nặng.

Vai trò của lãnh đạo cao nhất có thể thể hiện qua, ví dụ cách khuyến khích và ủy quyền cho những người có thể đóng góp vào hiệu lực của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ; củng cố hơn nữa trách nhiệm của tổ chức đối với kết quả an toàn giao thông đường bộ; tạo ra và duy trì môi trường nội bộ mà trong đó mọi người có thể được tham gia đầy đủ để đạt được các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ của tiêu chuẩn và tính dẫn dắt của lãnh đạo.

### **A.5.2 Chính sách**

Khi xem xét bối cảnh an toàn giao thông đường bộ của tổ chức và ý nghĩa tổng thể của sự đóng góp của tổ chức liên quan tới khía cạnh tìm kiếm giải pháp để giảm thiểu số lượng tử vong và thương tật nặng, cần triển khai chính sách an toàn giao thông đường bộ. Chính sách an toàn giao thông đường bộ tạo cơ chế để đặt ra các mục tiêu và các chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ, nhằm hướng dẫn thực hiện và cải tiến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của tổ chức, để tổ chức đó có thể liên tục cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ của mình. Nếu thực hành tốt, chính sách này phản ánh cam kết của lãnh đạo cao nhất về việc giảm thiểu số lượng tử vong và thương tật



nặng, đáp ứng các yêu cầu luật định và các yêu cầu khác và cải tiến liên tục. Chính sách an toàn giao thông đường bộ cũng phải rõ ràng, dễ hiểu đối với các bên liên quan trong và ngoài tổ chức, được đánh giá tổng kết định kỳ để phản ánh những điều kiện và thông tin thay đổi và có phạm vi riêng biệt có thể xác định rõ ràng, phản ánh đầy đủ những hoàn cảnh riêng biệt của tổ chức.

Chính sách an toàn giao thông đường bộ có thể được kết nối với các tài liệu chính sách khác của tổ chức và gắn liền với các chính sách hoạt động tổng thể của tổ chức cũng như các chính sách mang tính nguyên tắc quản lý khác của tổ chức (ví dụ như quản lý chất lượng, an toàn lao động và sức khỏe hoặc quản lý môi trường), đồng thời phải phù hợp với các quy định pháp luật, quy định của các ngành công nghiệp. Nếu thực hành tốt, chính sách cũng là một kênh giao tiếp để thể hiện cam kết của lãnh đạo cao nhất và tổ chức về an toàn giao thông đường bộ, nâng cao nhận thức về các cam kết được nêu trong tuyên bố về chính sách, giải thích lý do tại sao hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ được thiết lập và duy trì, thúc đẩy các cá nhân và hướng dẫn để họ hiểu được trách nhiệm và nghĩa vụ an toàn giao thông đường bộ của mình.

### **A.5.3 Vai trò, trách nhiệm và quyền hạn trong tổ chức**

Việc thực hiện thành công hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ đòi hỏi phải tạo lập được nguồn nhân lực có năng lực, có khả năng và tinh thần trách nhiệm để cung cấp cho các bộ phận quản lý chức năng và các quá trình cần thiết có thể đem lại kết quả mong muốn về an toàn giao thông đường bộ. Ban lãnh đạo cao nhất cần bổ nhiệm một hoặc nhiều đại diện lãnh đạo với trách nhiệm và quyền hạn được xác định để thực hiện hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ. Điều quan trọng là vai trò và trách nhiệm chủ yếu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ được xác định rõ và được thông báo tới tất cả những người đang làm việc cho tổ chức và với danh nghĩa của tổ chức.

## **A.6 Hoạch định**

### **A.6.1 Khái quát**

Không đưa ra hướng dẫn.

### **A.6.2 Hành động giải quyết rủi ro và cơ hội**

Hành động có hiệu lực đối với các rủi ro và cơ hội được xác định sẽ làm giảm số lượng tử vong và thương tật nặng trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ, từ đó vừa giảm bớt chi phí vừa nâng cao thời gian và nguồn lực sẵn có cho hoạt động của tổ chức. Đồng thời nó cũng giúp nâng cao sự tin tưởng, tin cậy của các bên liên quan với tổ chức.

Những ví dụ về các rủi ro và cơ hội khác nhau bao gồm tỷ lệ phần trăm cao của những người tham gia giao thông có tuổi, sự pha tạp giữa người điều khiển xe gắn máy và không gắn máy, lưu lượng giao thông lớn trên các tuyến đường chính, yêu cầu khắt khe về giao hàng đúng hạn của khách hàng, hoạt động an toàn giao thông của các vùng miền khác nhau, mức độ hoạt động để đáp ứng với các quy định an toàn chủ yếu, chất lượng hạ tầng đường bộ, đoàn xe và hệ thống cấp cứu y tế.

**A.6.3 Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ**

Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ mô tả các hạng mục khác nhau về an toàn giao thông đường bộ mà tổ chức cần xem xét trong hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của mình. Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ được xác định trong tiêu chuẩn này mang tính khái quát và có thể sử dụng được cho hầu hết các tổ chức, các tình huống và hướng tới các vấn đề an toàn giao thông đường bộ đã biết hoặc các giải pháp có cơ sở bằng chứng. Tổ chức cần cân nhắc tất cả các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ dưới đây và lập thứ tự ưu tiên các yếu tố dựa trên bối cảnh của tổ chức.

- a) Yếu tố hứng chịu rủi ro: tổ chức phải xem xét mức độ theo đó mình phải đối mặt với những rủi ro về an toàn trong hệ thống giao thông đường bộ và thu thập dữ liệu về nội dung này. Các yếu tố hứng chịu rủi ro có thể ở rất nhiều dạng khác nhau, bao gồm lưu lượng giao thông tại một vùng nhất định liên quan tới tổ chức, hoặc lưu lượng đi lại của các thành viên trong tổ chức hay lượng sản phẩm và dịch vụ. Rủi ro về an toàn có thể tăng hoặc giảm phụ thuộc vào kiểu người tham gia giao thông liên quan, hoặc những yếu tố khác về người tham gia giao thông, ví dụ như hồ sơ lái xe của họ. Rủi ro về an toàn cũng có thể tăng hoặc giảm phụ thuộc vào loại phương tiện giao thông hoặc kiểu giao thông mà họ sử dụng. Hiểu được mức độ của những mối nguy liên quan đến rủi ro an toàn sẽ cung cấp cho tổ chức các thông tin hữu hình theo đó nhận biết được các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ cần được ưu tiên.
- b) Yếu tố về kết quả an toàn cuối cùng: việc thực hành tốt bao gồm xem xét mức độ thương tật nặng và khốc liệt từ giao thông đường bộ và tổn hao về kinh tế và con người từ hậu quả thương vong, cũng như thu thập dữ liệu về vấn đề này. Bên cạnh việc cân nhắc xem xét về chấn thương vật lý, các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả cuối cùng về an toàn có thể chỉ ra những tổn thất liên quan trực tiếp tới tổ chức, thông qua tổn thất về năng suất hoặc tổn thất phát sinh bên ngoài, hay những tổn thất liên quan tới kinh tế xã hội rộng hơn, ví dụ như sự đau đớn và chịu đựng, thay đổi dịch vụ, hoặc điều trị, phục hồi sức khỏe, phục hồi chức năng. Hiểu được mức độ thiệt hại về con người và kinh tế sẽ cung cấp cho tổ chức các thông tin hữu hình về các lợi ích và hiệu quả chi phí có được từ việc cải tiến an toàn giao thông đường bộ.
- c) Yếu tố về kết quả an toàn trung gian: hệ thống giao thông đường bộ là hệ thống mở và phức hợp với nhiều nhân tố và trách nhiệm chung. Tai nạn giao thông đường bộ dẫn đến hậu quả tử vong hoặc thương tật nặng tuy là hiếm, nhưng khoảng cách xét về thời gian và không gian giữa hành động và việc cải tiến tiềm năng lại thường khá lớn. Trong khi các yếu tố cho thấy rõ các rủi ro và các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả cuối cùng về an toàn luôn được theo dõi liên tục, thì chính các yếu tố về kết quả an toàn trung gian (mà thường liên quan tới các yếu tố cuối cùng về kết quả an toàn) lại cần được chú ý nhất. Kết quả trung gian về an toàn là những biện pháp gắn liền với việc can thiệp được coi là cách cải tiến kết quả cuối cùng cần đạt được về an toàn giao thông đường bộ. Chẳng hạn như việc giảm tốc độ giao thông, hoặc nâng cao tỷ lệ an toàn giao thông của các đoàn xe (ví dụ như chương trình đánh giá xe mới), mức độ xe tham gia giao thông. Bằng việc tập

trung, đánh giá kiểm tra và theo dõi các yếu tố trung gian mà những yếu tố đó hiện được xem là có khả năng cải tiến nhiều nhất kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, có thể đạt được những cải tiến mang tính hệ thống.

Các tổ chức, tùy thuộc vào điều kiện của mình, nên xác định sử dụng các yếu tố kết quả trung gian về an toàn từ danh mục sau:

- 1) Thiết kế đường và tốc độ an toàn, đặc biệt phải tính đến đến khu vực phân cách (phần bắt đầu giao thông và phần người sử dụng đường bộ dễ bị tai nạn), các khu vực lề đường và thiết kế nơi giao cắt

Các tiêu chuẩn, quy tắc và các hướng dẫn cũng như những cách sắp xếp phù hợp bao quát được việc quy hoạch, thiết kế, xây dựng, sử dụng, vận hành và bảo trì mạng lưới đường bộ. Tăng cường các biện pháp xử lý sáng tạo, hiệu quả thuyết phục đáp ứng các yêu cầu của hệ thống an toàn, cung cấp thông tin về các chính sách và quy hoạch xây dựng an toàn, sử dụng các công cụ mới hỗ trợ đánh giá chất lượng an toàn của hạ tầng đường bộ. Đường, phố với chức năng phân luồng, phân bổ và dẫn nhập đều có những vấn đề và yêu cầu về an toàn khác nhau. Mức độ an toàn cao có thể đạt được thông qua việc phối hợp tốt các chức năng của từng con đường, các mức giới hạn tốc độ an toàn và sự tuân thủ về thiết kế cũng như việc bố trí sắp đặt. Các vấn đề điển hình bao gồm phân tách lưu lượng giao thông mật độ cao tại các khu vực đầu mối giao thông, trên các con đường cao tốc để phòng tránh những vụ va chạm dạng đâm nhau, tạo các vùng ven đường tránh tai nạn dạng va chạm do mất lái, không bám đường. Đảm bảo tốc độ an toàn tại các giao lộ để giảm thiểu các vụ va chạm dạng va quyết và đảm bảo tốc độ an toàn trên các tuyến đường, phố có hiện tượng sử dụng hỗn hợp, khó phân tách rạch rời người điều khiển xe gắn máy với người sử dụng đường bộ dễ bị thương. Tại nhiều quốc gia, có sự phân định rõ rệt giữa mức độ an toàn đường bộ với giới hạn tốc độ theo luật định. Các tổ chức có thể cân nhắc áp dụng quy định các giới hạn tốc độ ở mức thấp hơn.

- 2) Việc sử dụng tuyến đường thích hợp phụ thuộc vào loại phương tiện, người tham gia, loại hàng hóa và thiết bị.

Đối với một số loại phương tiện giao thông và thiết bị (hoặc những loại chuyên chở hàng hóa đặc thù, như hàng hóa nguy hiểm), tham gia giao thông trên một số loại đường là không phù hợp và theo đó cần điều chỉnh việc lựa chọn và sử dụng loại đường bộ.

- 3) Sử dụng các thiết bị an toàn cá nhân, đặc biệt là cân nhắc xem xét sử dụng dây an toàn, thiết bị bảo vệ trẻ em, mũ bảo hiểm cho người đi xe đạp, xe máy và những phương tiện để nhìn và dễ được nhìn thấy. Thiết bị an toàn cá nhân, như dây an toàn, mũ bảo hiểm tai nạn cho xe máy và xe đạp, các công cụ hỗ trợ khả năng hiển thị, quần áo bảo vệ người điều khiển xe mô tô và thiết bị an toàn đặc biệt cho trẻ em đều được xem là cần thiết để bổ sung mức độ an toàn vốn có của hệ thống giao thông đường bộ. Việc sử dụng các thiết bị an toàn không chỉ

## TCVN ISO 39001:2014

phụ thuộc vào người sử dụng/người điều khiển phương tiện, phụ thuộc vào việc tuân thủ các quy tắc an toàn chính mà hiện vẫn được thực hiện qua sự thúc ép của lực lượng cảnh sát, mà còn phụ thuộc vào sự thúc đẩy của cơ chế quản lý và thiết bị hỗ trợ người điều khiển phương tiện (ví dụ như thiết bị cảnh báo cài dây đai an toàn).

- 4) Lựa chọn tốc độ lái xe an toàn, cũng như cân nhắc kiểu phương tiện giao thông, điều kiện thời tiết và tình trạng giao thông. Tốc độ lái xe không an toàn là vấn đề chủ yếu về an toàn giao thông đường bộ. Cùng với các giải pháp kỹ thuật và những biện pháp thúc đẩy mang tính cộng đồng kết hợp với lực lượng cảnh sát, người ta còn áp dụng nhiều giải pháp công nghệ để hỗ trợ người điều khiển phương tiện tuân thủ các quy định về hạn chế tốc độ đã được quy định, bao gồm camera giám sát tốc độ và hệ thống hỗ trợ lái xe, ví dụ như thiết bị hạn chế tốc độ và thiết bị giám sát lái xe trong xe. Tuy nhiên, việc xử lý thích ứng với thời tiết, tình trạng giao thông và nói chung là thực hiện theo đúng luật giao thông luôn được xem là những điều kiện tiên quyết.
- 5) Sức khỏe của người lái xe, đặc biệt là cân nhắc tới các yếu tố như tình trạng mệt mỏi, sự phân tâm, sử dụng đồ uống có cồn và chất gây nghiện. Một tỷ lệ lớn các vụ tai nạn giao thông đường bộ là hậu quả từ việc lái xe không an toàn đặc biệt có liên quan tới tình trạng mệt mỏi, phân tâm, sử dụng đồ có cồn và chất gây nghiện. Tại nhiều quốc gia, các yêu cầu về lập pháp và các yêu cầu khác tạo khuôn khổ hỗ trợ cho việc quản lý những vấn đề này. Hệ thống hỗ trợ lái xe, như thiết bị kiểm soát nồng độ cồn nhằm ngăn chặn lái xe với nồng độ cồn vượt quá mức cho phép được sử dụng ngày một tăng lên. Việc giám sát và kiểm tra việc sử dụng phương tiện vận tải thương mại và thời gian làm việc của người lái xe cũng là những công cụ quản lý hữu hiệu.
- 6) Hoạch định hành trình an toàn, bao gồm cân nhắc tới nhu cầu đi lại, số lượng và loại phương tiện giao thông, lựa chọn tuyến đường, phương tiện giao thông và lái xe.

Lên kế hoạch đi lại có tác động quan trọng tới an toàn giao thông đường bộ. Cân nhắc xem liệu việc đi lại có cần thiết hay không (ví dụ như sử dụng thiết bị liên lạc viễn thông có thể có hiệu quả tương đương), loại phương tiện giao thông nào (bộ hành, phương tiện giao thông cá nhân, phương tiện giao thông công cộng) là an toàn nhất và phù hợp nhất cho mỗi chuyến đi và tuyến đường nào là an toàn nhất và phù hợp nhất. Có thể tìm kiếm sự hỗ trợ từ những chương trình dành cho người tiêu dùng (như chương trình đánh giá đường bộ thường đánh giá một cách hệ thống mức độ an toàn của các loại đường khác nhau), hoặc từ những người chuyên lập kế hoạch đi lại.

- 7) Sự an toàn của các phương tiện giao thông, đặc biệt là cân nhắc đến các yếu tố như bảo vệ người ngồi trong xe và những người tham gia giao thông khác trên đường (những người dễ bị tổn thương cũng như những người khác sử dụng phương tiện giao thông), tránh và giảm nhẹ những vụ va chạm giao thông đường bộ, phương tiện có phù hợp giao thông trên đường công

cộng hay không, khả năng chở khách của phương tiện và đảm bảo tải trọng phù hợp trên và trong phương tiện giao thông.

Cải tiến thiết kế an toàn và thiết bị an toàn của phương tiện giao thông, bao gồm phát triển và ứng dụng những công nghệ an toàn mới (ví dụ như kiểm soát sự cân bằng bằng điện tử), đóng một vai trò quan trọng trong nỗ lực giảm thiểu những vụ tử vong và thương tật nặng do giao thông đường bộ. Các điều kiện cho phép phương tiện tham gia vào mạng lưới đường bộ đã được nêu rõ trong việc đăng kiểm phương tiện giao thông mang tính chế định và việc chứng nhận mang tính luật pháp, tuy nhiên những điều kiện này có thể được bổ sung bởi các yêu cầu mang tính nội bộ của tổ chức. Mọi tổ chức có thể cải tiến tình trạng an toàn qua việc lựa chọn cẩn thận loại phương tiện mà họ sử dụng. Sự khác nhau về độ an toàn ở mỗi kiểu và đời phương tiện là rất quan trọng đối với cả người ngồi trong xe hay ngoài xe và dù là loại xe tải trọng nhẹ hay tải trọng nặng. Nói chung, sự an toàn của phương tiện đều theo luật định và hầu hết các phương tiện giao thông đời mới đều có độ an toàn toàn theo luật định. Tổ chức có thể sử dụng các chương trình thử nghiệm bởi người tiêu dùng và bảng đánh giá tỷ lệ an toàn được công bố công khai đối với các kiểu và loại xe để làm căn cứ giúp họ đưa ra những quyết định về mức độ an toàn của nhóm phương tiện mà họ tìm kiếm.

8) Cấp phép thích hợp cho người lái/người điều khiển từng cấp phương tiện.

Người điều khiển phương tiện nói chung phải đáp ứng các chuẩn mực theo luật định để được phép tham gia hoặc không được phép tham gia mạng lưới đường bộ. Cùng với các tiêu chuẩn này, tổ chức có thể đòi hỏi bổ sung thêm các yêu cầu bằng các dạng giấy phép thích hợp, có yêu cầu cao hơn so với các tiêu chuẩn đối với hành vi của lái xe và của người điều khiển phương tiện, cùng với những yêu cầu an toàn bổ sung cho người điều khiển phương tiện. Tổ chức nên có những yêu cầu rõ ràng về việc ai có thể sử dụng loại phương tiện nào trên loại đường nào và nhấn mạnh tầm quan trọng của việc thực thi những yêu cầu này. Tình trạng sức khỏe, năng lực, và các tiêu chuẩn bằng cấp lái xe đều rất quan trọng.

9) Loại bỏ khỏi mạng lưới đường bộ những phương tiện không phù hợp và lái xe/người điều khiển phương tiện không đáp ứng chuẩn mực

Hệ thống xử phạt theo luật định đã đặt ra những điều kiện quy định đối với các lái xe không đáp ứng chuẩn mực trong trường hợp vi phạm nặng các quy tắc quan trọng về an toàn. Những yêu cầu mang tính luật pháp cũng bao hàm cả điều kiện loại bỏ phương tiện. Các tổ chức có thể đặt thêm những yêu cầu, ví dụ như cơ chế kiểm định đội xe, giới hạn niên hạn sử dụng phương tiện cũng như giám sát các hồ sơ của lái xe để họ luôn đảm bảo sức khỏe khi lái xe.

10) Ứng phó sau tai nạn và sơ cứu ban đầu, chuẩn bị sẵn sàng cho tình huống khẩn cấp và phục hồi và chăm sóc sức khỏe sau tai nạn

## **TCVN ISO 39001:2014**

Bảo hiểm, có sự chuẩn bị sẵn sàng cho việc báo động, chăm sóc ban đầu và việc đào tạo các lái xe điều khiển phương tiện giao thông thương mại và phương tiện giao thông công cộng, mức độ sẵn có và chất lượng của các dịch vụ cứu hộ và ứng phó khẩn cấp, cũng như phục hồi, chăm sóc sức khỏe sau tai nạn đều là các phần của chuỗi biện pháp ứng phó sau tai nạn, chúng có ảnh hưởng quan trọng tới tỷ lệ tử vong và tàn tật sau tai nạn giao thông đường bộ.

### **A.6.4 Mục tiêu an toàn giao thông đường bộ và hoạch định để đạt được mục tiêu**

Bất kể trong bối cảnh nào, tổ chức đều phải chú trọng vào các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ để vận hành hệ thống quản lý, tích hợp hệ thống nhằm đạt mục đích đã nêu. Việc cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ là một quá trình liên tục và việc kiểm tra đo lường, phân định trách nhiệm đối với các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ là những yếu tố đảm bảo thực hiện những cải tiến này.

Các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ được tổ chức đặt ra cần cụ thể và có thể đo được khi có thể và cần tính đến năng lực quản lý an toàn giao thông đường bộ để đạt được chúng. Một mô hình thực hành tốt liên quan tới tổ chức tư nhân và nhà nước cần phải bao gồm chỉ tiêu tổng thể để giảm chi phí do những vụ tai nạn giao thông đường bộ, thông qua việc giảm số lượng tử vong và thương tật nặng (kết quả cuối cùng).

Những kết quả cuối cùng này sẽ đạt được nhờ sự can thiệp dựa trên những yếu tố ảnh hưởng đến kết quả trung gian về an toàn, mà những yếu tố đó có những chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ riêng của nó (ví dụ như mức độ có đeo dây an toàn). Việc truyền tải những sự can thiệp này (đối với các đầu ra, như lắp đặt thiết bị giám sát cồn) sẽ có các chỉ tiêu và cách kiểm tra an toàn giao thông đường bộ riêng của chúng.

Việc xây dựng và sử dụng một hoặc nhiều chương trình hoặc kế hoạch hành động đóng vai trò quan trọng đối với thực hiện thành công hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ. Đối với những vấn đề phức tạp, thì có thể cần nhiều kế hoạch mang tính chính thống. Để thực hiện tốt, tổ chức phải kiểm tra các nguồn lực (tài chính, nhân lực, cơ sở hạ tầng) cần có để thực hiện các chương trình và cách thức phân bổ chúng, cơ chế phối hợp cần có, chương trình sẽ được thúc đẩy, theo dõi và đánh giá như thế nào và cần nhắc xem xét nhu cầu xây dựng và chuyển giao tri thức. Tùy theo mức độ phức tạp của chương trình, tổ chức nên phân công trách nhiệm, quyền hạn và ngày hoàn thành đối với từng nhiệm vụ riêng biệt để đảm bảo rằng mục tiêu an toàn giao thông đường bộ có thể được hoàn thành trong khung thời gian tổng thể. Cần thường xuyên thực hiện việc xem xét, điều chỉnh (các) chương trình. Đây có thể là một phần của hoạt động xem xét của lãnh đạo, hoặc thường xuyên hơn.

### **A.7 Hỗ trợ**

Một chuỗi các chức năng quản lý được yêu cầu để thực hiện có hiệu lực và duy trì thành công của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ.

### **A.7.1 Điều phối**

Một hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ thành công thường dựa trên sự phối hợp bình đẳng (ngang hàng) theo chức năng giữa các bộ phận khác nhau của tổ chức (cho dù ở những nơi khác nhau, hoặc có những chức năng khác nhau) và các bên liên quan (dù là tổ chức công hay tư nhân), và sự điều phối mang tính chỉ đạo trong từng bộ phận của tổ chức. Xác định được bối cảnh của tổ chức và, đặc biệt là, những nhu cầu và mong muốn của các bên liên quan, là điểm khởi đầu quan trọng để thiết lập xem những hoạt động nào cần được phối hợp với nhau để nhằm cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ.

### **A.7.2 Nguồn lực**

Để thực hiện tốt, tổ chức đảm bảo rằng nguồn lực cũng như cơ sở hạ tầng của tổ chức là thích hợp và sẵn có để đảm bảo hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ được thiết lập, thực hiện và duy trì.

Những ví dụ về cơ sở hạ tầng của tổ chức bao gồm các tòa nhà, phương tiện giao thông và các đường dây liên lạc. Các quy trình, chẳng hạn như quy trình phân tích chi phí- lợi ích, có thể được dùng để hướng dẫn phân bổ nguồn lực cho các chương trình an toàn.

### **A.7.3 Năng lực**

Việc nhận thức, tri thức, hiểu biết và năng lực có thể có được hoặc cải tiến thông qua đào tạo, giáo dục, kinh nghiệm làm việc, kinh nghiệm từ các dự án, hoặc tuyển dụng nhân viên lành nghề. Điều quan trọng là phải chỉ định được một người hay thiết lập được một quá trình mà người hoặc quá trình đó có thể thường xuyên thúc đẩy việc tính toán những biện pháp thực hành, kỹ thuật an toàn, cách tiếp cận mới có thể cải tiến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ. Thường xuyên cập nhật kiến thức về vấn đề này trong tổ chức sẽ cho phép tổ chức xem xét cân nhắc các thực tế thay đổi trong bối cảnh cam kết và cách tiếp cận tổng thể đối với an toàn giao thông đường bộ của mình.

### **A.7.4 Nhận thức**

Xem hướng dẫn ở phần A.7.3 nêu trên.

### **A.7.5 Trao đổi thông tin**

Trao đổi thông tin về các yêu cầu của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ là cần thiết cho việc thực hiện hệ thống một cách hiệu lực. Trong nội bộ, điều này có thể đạt được thông qua những cuộc họp nhóm thường xuyên, bản tin hoặc mạng nội bộ. Mọi người có thể tham gia việc này qua hoạt động tư vấn về những giải pháp cải tiến khả thi và trong việc lựa chọn hình thức kiểm soát thích hợp bao gồm cả việc thảo luận về những ưu và nhược điểm của các giải pháp lựa chọn để kiểm soát những mối nguy hại cụ thể hay cách ngăn chặn những hành vi không an toàn.

Trao đổi thông tin với bên ngoài có thể bao gồm đối thoại với các bên liên quan và cân nhắc xem xét các vấn đề liên quan an toàn giao thông đường bộ có liên quan của họ. Mục đích của việc trao đổi thông tin này là khuyến khích trao đổi mở về thông tin và quan điểm, để các tổ chức và các bên liên

## **TCVN ISO 39001:2014**

quan của họ có thể chia sẻ trách nhiệm để cải tiến an toàn giao thông đường bộ tại những trường hợp thích hợp.

Để đạt được các kết quả an toàn giao thông đường bộ như mong muốn, cần chia sẻ trách nhiệm và thúc đẩy thực hành mang tính chất điển hình tốt, bao gồm cả biện pháp hỗ trợ và thúc đẩy cả bên trong và bên ngoài việc giảm thiểu tử vong và các trường hợp thương tật nặng, việc lập các mục tiêu, chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ và những kế hoạch để đạt được chúng. Các tổ chức có thể cân nhắc xem xét họ sẽ thúc đẩy hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ mà họ đặt ra như thế nào và làm thế nào để tiếp tục thúc đẩy những cam kết của ban lãnh đạo cao nhất đối với hệ thống đó.

### **A.7.6 Thông tin dạng văn bản**

Không đưa ra hướng dẫn.

## **A.8 Vận hành**

### **A.8.1 Hoạch định và kiểm soát vận hành**

Không đưa ra hướng dẫn.

### **A.8.2 Chuẩn bị sẵn sàng và ứng phó tình huống khẩn cấp**

Không đưa ra hướng dẫn.

## **A.9 Đánh giá kết quả thực hiện**

### **A.9.1 Theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá**

Khi các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ của tổ chức được xác định, cần phải có và triển khai các hệ thống theo dõi để thông tin cho tổ chức về những đóng góp đã được chỉ ra của tổ chức trong việc cải tiến an toàn giao thông đường bộ.

### **A.9.2 Điều tra tai nạn và sự cố giao thông đường bộ khác**

Điều tra các sự cố giao thông đường bộ là công cụ quan trọng để ngăn ngừa tái diễn các vụ việc và nhận biết các cơ hội để cải tiến. Nó cũng có thể được dùng để nâng cao nhận thức chung về an toàn giao thông đường bộ trong tổ chức.

Cần có chính sách và tiêu chí rõ ràng để nhận diện những sự cố giao thông đường bộ và phân loại chúng là nghiêm trọng và chúng cần được điều tra như thế nào sẽ đảm bảo được việc điều tra chặt chẽ và nhất quán. Nên có một quy trình nêu các chuẩn mực tăng dần để đảm bảo lãnh đạo cấp cao nhận thức được những sự cố nghiêm trọng.

### **A.9.3 Đánh giá nội bộ**

Thực hành tốt bao gồm việc đánh giá nội bộ định kỳ được thực hiện ít nhất mỗi năm một lần và bất kể khi nào hoàn cảnh của tổ chức có thay đổi. Những cuộc đánh giá này sẽ cho thấy mức độ mà tổ chức tuân thủ hệ thống quản lý của mình và tiêu chuẩn này.



#### **A.9.4 Xem xét của lãnh đạo**

Việc xem xét của lãnh đạo nhằm bao quát tất cả các yếu tố của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ và những mối liên kết của nó và cũng chỉ ra mức độ mà hệ thống và việc thực hiện hệ thống có hiệu lực trong việc cải tiến an toàn giao thông đường bộ. Khi thực hiện xem xét, quan trọng là lãnh đạo cao nhất phải có được cái nhìn và bối cảnh thông qua việc tới thăm hiện trường và thảo luận với các nhân viên hiện trường và các bên liên quan.

Việc xem xét này đòi hỏi phải đưa ra hành động giúp cải tiến việc thực hiện an toàn giao thông đường bộ trong tổ chức và phải được thực hiện ít nhất mỗi năm một lần, hoặc khi hoàn cảnh của tổ chức có thay đổi. Xem xét của lãnh đạo có thể bao gồm những thông tin đối sánh chuẩn với các tổ chức ngang hàng.

#### **A.10 Cải tiến**

Để hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có hiệu lực một cách liên tục, yêu cầu tổ chức có quy trình nhận diện những sự không phù hợp đã xảy ra và tiềm ẩn và phải có hành động khắc phục, phòng ngừa, ưu tiên phòng ngừa những vấn đề trước khi chúng xảy ra. Ví dụ về những vấn đề có thể làm gia tăng những sự không phù hợp trong mối quan hệ với việc thực hiện hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ bao gồm: thất bại của lãnh đạo cao nhất trong việc thực hiện cam kết, thất bại trong thiết lập mục tiêu an toàn giao thông đường bộ, thất bại trong xác định trách nhiệm, thất bại trong việc ủng hộ và thúc đẩy hệ thống, thất bại trong việc cung cấp đủ nguồn lực, thất bại trong việc đánh giá định kỳ việc tuân thủ hệ thống, thất bại trong lưu giữ ghi lại các sự cố giao thông đường bộ hoặc thực hiện các hành động khắc phục đúng thời hạn, hay thất bại trong lưu giữ tài liệu phù hợp. Liên quan tới kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, các ví dụ bao gồm: thất bại trong thực hiện các hoạt động đã được hoạch định, thất bại trong việc đạt được các mục tiêu và chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ, hoặc có một tỷ lệ cao trường hợp không nắm được các vụ tai nạn hay các sự cố khác liên quan tới giao thông đường bộ. Lý tưởng là, mỗi cá nhân có liên quan mật thiết nhất tới công việc được khuyến khích để nhận diện những sự không phù hợp và báo cáo các vấn đề thực tế hoặc tiềm ẩn.

#### **A.11 Bối cảnh khác nhau của tổ chức và các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ**

Loại hình và quy mô tổ chức khác nhau đáp ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn này sẽ lập thành văn bản và vận hành hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ khác nhau đáng kể về quy mô, phạm vi và độ phức tạp của tổ chức, trong khi vẫn duy trì cùng mục tiêu an toàn giao thông đường bộ dài hạn.

Bảng A.1 minh họa bối cảnh an toàn giao thông đường bộ khác nhau đối với một số loại hình tổ chức khác nhau và các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ có thể liên quan nhiều nhất. Nhận diện được bối cảnh và các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ là yếu tố quan trọng của tiêu chuẩn này. Những ví dụ dưới đây được đưa ra với mục đích gợi ý.

**Bảng A.1 — Bối cảnh an toàn giao thông đường bộ và các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện đối với các loại hình tổ chức khác nhau.**

<p>Một công ty taxi nhỏ vận chuyển người và hàng hóa</p>	<p>Hoạt động chính về vận chuyển người có ảnh hưởng trực tiếp đối với sự an toàn của các nhân viên, khách hàng và những người sử dụng đường bộ khác. Các bên quan tâm mà công ty cần tư vấn bao gồm cả khách hàng (ví dụ liên quan đến việc sử dụng dây an toàn), với các lái xe (liên quan đến tốc độ) và với những ai có liên quan đến việc mua xe cộ (liên quan đến việc chọn loại xe an toàn) hoặc việc bảo dưỡng (để đảm bảo tính an toàn được duy trì)</p> <p>Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ đối với công ty taxi có thể bao gồm việc lái xe bị tổn thương (như mệt mỏi, uống rượu hay dùng ma túy), vận tốc lái, việc lái xe và hành khách sử dụng dây an toàn, việc lựa chọn và bảo quản xe, lập kế hoạch chuyến đi. Các công cụ để giám sát có thể liên quan trạng thái phù hợp của dây an toàn, giấy phép lái xe.</p>
<p>Một nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển người và hàng hóa</p>	<p>Hoạt động của các loại xe cộ vận chuyển thương mại trên hệ thống giao thông đường bộ toàn thế giới đã làm cho số vụ tử vong đường bộ tăng cao khó lường. Vì lý do đó, những đơn vị cung cấp dịch vụ vận chuyển đường bộ phải có trách nhiệm an toàn giao thông đường bộ đối với các nhân viên của mình, với các bên thứ ba mà họ có mối quan hệ hợp đồng cũng như đối với cộng đồng rộng lớn mà trong đó họ có tác nghiệp. Họ cũng phải có trách nhiệm đối với các khách hàng của mình để đảm bảo an toàn vận chuyển với hàng hóa.</p> <p>Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ sẽ bao gồm việc lựa chọn lái xe, cách quản lý và động viên để họ có kỹ năng và hành vi ứng xử thích hợp, cụ thể là đối với việc kiểm soát tốc độ và sự phù hợp của lái xe. Việc lựa chọn và sử dụng phương tiện phù hợp nhất với công việc, được thiết kế và trang bị nhằm làm giảm rủi ro tai nạn giao thông đường bộ, rủi ro gây tử vong hay thương tật nặng cho người ngồi trên xe và những người sử dụng đường bộ khác, được kiểm tra và bảo dưỡng thích hợp để đảm bảo an toàn cho đường xá. Cần quản lý thích hợp tải trọng để đảm bảo không bị quá tải và an toàn cho hàng hóa. Hoạch định hành trình an toàn nhằm đảm bảo các lộ trình, tốc độ và thời gian làm việc thích hợp nhất. Phải tính đến những người sử dụng đường bộ khác trong mạng lưới đường bộ và tình huống có sự cố giao thông, sự chuẩn bị sẵn sàng cho tình huống khẩn cấp.</p>

Bảng A.1 — tiếp theo

<p>Vận chuyển người và hàng hóa</p> <p>Một tổ chức bán hàng và marketing đa quốc gia</p>	<p>Điều hành hoạt động tại các công ty vận tải là hoạt động có tính rủi ro cao nhất trong các công ty đa quốc gia trải dài theo các khu vực hoặc mang tính toàn cầu. Nhân viên bán hàng, dịch vụ và các lái xe khác có thể phải dùng từ 40 % đến 60 % thời gian của họ để thực hiện các hoạt động của công ty trên các phương tiện của chính công ty, phương tiện được thuê, mượn hoặc các loại phương tiện khác. Vì vậy, các công ty có bổn phận đảm bảo sức khỏe và sự an toàn cho các nhân viên và cộng đồng trong các khu vực mà họ hoạt động.</p> <p>Các yếu tố chính ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ sẽ bao gồm: Hiểu biết những rủi ro liên quan an toàn trong đội xe của họ, ví dụ rủi ro gây tử vong và bị thương, hình thức kiểm soát thích hợp cho phép các loại phương tiện hay lái xe được tham gia hay bị cấm tham gia mạng lưới đường bộ cụ thể; Các chính sách liên quan đến kiểm soát tốc độ, uống rượu, sử dụng dây an toàn, mũ bảo hiểm, thể trạng sức khỏe và sự sao nhãng của lái xe, việc lựa chọn, bảo quản xe. Lập kế hoạch chuyến đi, việc quản lý an toàn giao thông đường bộ đối với các nhà thầu phụ, các nhà phân phối cũng như hợp tác mang tính trách nhiệm xã hội thông qua việc tham gia ủng hộ và hỗ trợ an toàn giao thông đường bộ của các tổ chức tự lập về an toàn đường bộ cộng đồng.</p>
<p>Phát sinh nhu cầu giao thông – ví dụ một trường học</p>	<p>An toàn giao thông đường bộ không phải là những hoạt động chính của một trường học, tuy nhiên hàng ngày có rất nhiều chuyến xe đến và đi mà những người sử dụng thường không có ý thức xét theo cả mức độ trưởng thành và khả năng bị tai nạn. Bị thương do giao thông đường bộ thường là nguyên nhân chính dẫn đến tử vong của trẻ em tuổi học đường. Các bên liên quan đối với trường học bao gồm các cán bộ nhân viên, sinh viên, các bậc phụ huynh, những người thực hiện việc chuyên chở, người lập kế hoạch hoặc phụ trách giao thông địa phương (những người cần được xét phải thuộc vào các chương trình cải tiến tình trạng an toàn giao thông).</p> <p>Các yếu tố chính ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ đối với một trường học sẽ bao gồm những mô hình khác nhau về cách vận chuyển đi và đến trường, các tuyến xe của trường, lập kế hoạch chuyến đi an toàn cho các tuyến đó, quy định tuân thủ những ràng buộc thích hợp (như mũ bảo hiểm, dây an toàn), các công cụ hỗ trợ việc nhìn (quần áo có phản quang, ánh sáng.v.v).</p>

Bảng A.1 — *kết thúc*

<p>Phát sinh nhu cầu giao thông – ví dụ một siêu thị</p>	<p>Hoạt động chính là vận chuyển hàng hóa, bao gồm hàng hóa nguy hiểm (như nhiên liệu), việc vận chuyển hàng hóa tới nhà cho khách hàng hay các tới các siêu thị đều có ảnh hưởng đến an toàn đường bộ. Một siêu thị lớn phải xem những yếu tố an toàn như vậy gây ảnh hưởng đến nhân viên và khách hàng của mình và chính các nhân viên và khách hàng cũng gây ảnh hưởng đến siêu thị đó. Ở đây, các bên quan tâm là các bên liên quan việc lập kế hoạch và các tổ chức được ủy quyền, các công ty cung cấp hàng hóa.</p> <p>Với siêu thị lớn, phải đặc biệt cân nhắc ảnh hưởng do địa điểm của nó có thể gây ra đối với sự an toàn của khu vực lân cận, cân nhắc mọi yếu tố có thể đóng góp cho môi trường an toàn đối với khách hàng của nó cả trong khu vực siêu thị đó có bố trí bãi đỗ xe (nơi sử dụng lẫn lộn giữa khách bộ hành, trẻ em và các loại xe có động cơ lớn và bé), bố trí các khu vực đệm để bắt đầu đi vào hoặc tách khỏi tuyến giao thông đường bộ.</p> <p>Trường hợp này có một số yếu tố an toàn giao thông đường bộ liên quan như lập kế hoạch, thiết kế, điều hành và sử dụng an toàn cơ sở hạ tầng thuộc trách nhiệm của siêu thị, việc sử dụng trang bị an toàn cá nhân của các lái xe của siêu thị, kiểm soát tốc độ và chọn loại xe để chuyên chở.</p>
<p>Thiết kế và vận hành đường bộ - cơ quan quản lý đường bộ</p>	<p>Hoạt động chính để tạo ra mạng lưới đường bộ gây tác động trực tiếp đối với sự an toàn của tất cả những người sử dụng hệ thống này. Các bên quan tâm đối với một tổ chức có thẩm quyền về quản lý đường bộ địa phương bao gồm các đơn vị thực hiện việc thiết kế kỹ thuật và các dịch vụ khai thác, vận hành hệ thống này (những người có khả năng tạo ra các mức đòi hỏi về tính an toàn), những nhóm người sử dụng chính (những người phải chấp nhận các yêu cầu đối với việc sử dụng an toàn), các cơ quan thúc đẩy việc thực thi (những người phải thúc đẩy người sử dụng/phải xây dựng các tiêu chuẩn về xe cộ, thiết lập các ràng buộc đối với tính an toàn tất yếu vốn có của một mạng đường bộ).</p> <p>Các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ đối với một tổ chức có thẩm quyền quản lý đường bộ sẽ bao gồm tất cả các lĩnh vực công việc như lập kế hoạch, thiết kế, vận hành và sử dụng an toàn mạng đường bộ này. Những công việc này có thể bao gồm các yếu tố liên quan mức độ bảo vệ các vụ va quệt, các vụ xe đâm nhau hay các trường hợp người sử dụng dễ bị chấn thương, nêu các mức giới hạn tương ứng về tốc độ cũng như việc người sử dụng phải tuân thủ các quy định đó. Có thể tích hợp, lồng ghép các công cụ theo dõi vào việc phân tích tình trạng quản lý của mạng lưới rộng lớn và để thúc đẩy, hỗ trợ việc lập báo cáo.</p>

## Phụ lục B

(tham khảo)

### Hoạt động quốc tế liên quan đến khuôn khổ quản lý an toàn giao thông đường bộ

#### B.1 Khái quát

Tiêu chuẩn này thể hiện một bước có ý nghĩa trong những nỗ lực của thế giới để cải tiến an toàn giao thông đường bộ bằng việc nêu các thủ tục và các yêu cầu đã được khái quát hóa đối với mỗi loại hình tổ chức để họ xây dựng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ riêng của mình.

Hiểu biết về cách tiếp cận mang tính hệ thống về an toàn đối với an toàn giao thông đường bộ là nền tảng cho việc xây dựng thành công tiêu chuẩn này.

Cùng với việc chỉ rõ các cấu thành cơ bản của Hệ thống An toàn, Phụ lục này nêu các chỉ dẫn bổ sung cho tổ chức khi áp dụng hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ mà chúng gắn liền và nhất quán với những thực tiễn đã được xác định trong lĩnh vực này.

#### B.2 Cách tiếp cận Hệ thống An toàn đối với an toàn giao thông đường bộ

Tại thời điểm công bố tiêu chuẩn này, một số nước đang sử dụng phương pháp tiếp cận Hệ thống An toàn trong việc xây dựng và áp dụng các chương trình an toàn giao thông đường bộ. Thụy Điển đã xây dựng cách tiếp cận “Tầm nhìn Zero”; Hà Lan đã xây dựng cách tiếp cận “An toàn bền vững” còn New Zealand và một số cơ quan chế định luật pháp của Úc đã thiết lập các chương trình mang khẩu hiệu “Hệ thống An toàn”.

Mặc dù có những chi tiết cụ thể khác nhau, các cách tiếp cận Hệ thống An toàn thường:

- a) có mục đích dài hạn là loại bỏ tử vong và thương tật nặng liên quan đến giao thông;
- b) nhằm xây dựng hệ thống giao thông đường bộ tốt hơn có thể hỗ trợ cho sai sót của con người. Điều này thường đạt được nhờ quản lý tốt hơn năng lượng va chạm để không có người sử dụng đường bộ riêng lẻ phải hứng chịu lực va chạm mạnh tới mức tử vong hay thương tật nặng;
- c) phối hợp nhiều chiến lược để quản lý tốt hơn lực va chạm, trong đó chiến lược chính là cải tiến mạng lưới đường bộ kết hợp với thiết lập các giới hạn tốc độ, giới hạn được thiết lập tương ứng với mức bảo của cơ sở hạ tầng đường bộ;
- d) dựa vào phân tích thế mạnh kinh tế để hiểu được quy mô của các vấn đề về thương tật và đầu tư trực tiếp vào các chương trình và địa điểm có lợi ích tiềm năng lớn nhất cho xã hội;
- e) tạo nền tảng bền vững thông qua sự lãnh đạo toàn diện, cơ cấu quản lý và trao đổi thông tin, phối hợp với tất cả cơ quan chính phủ chủ chốt và các với các tổ chức khác có vai trò xác định chức năng an toàn của hệ thống giao thông;

## TCVN ISO 39001:2014

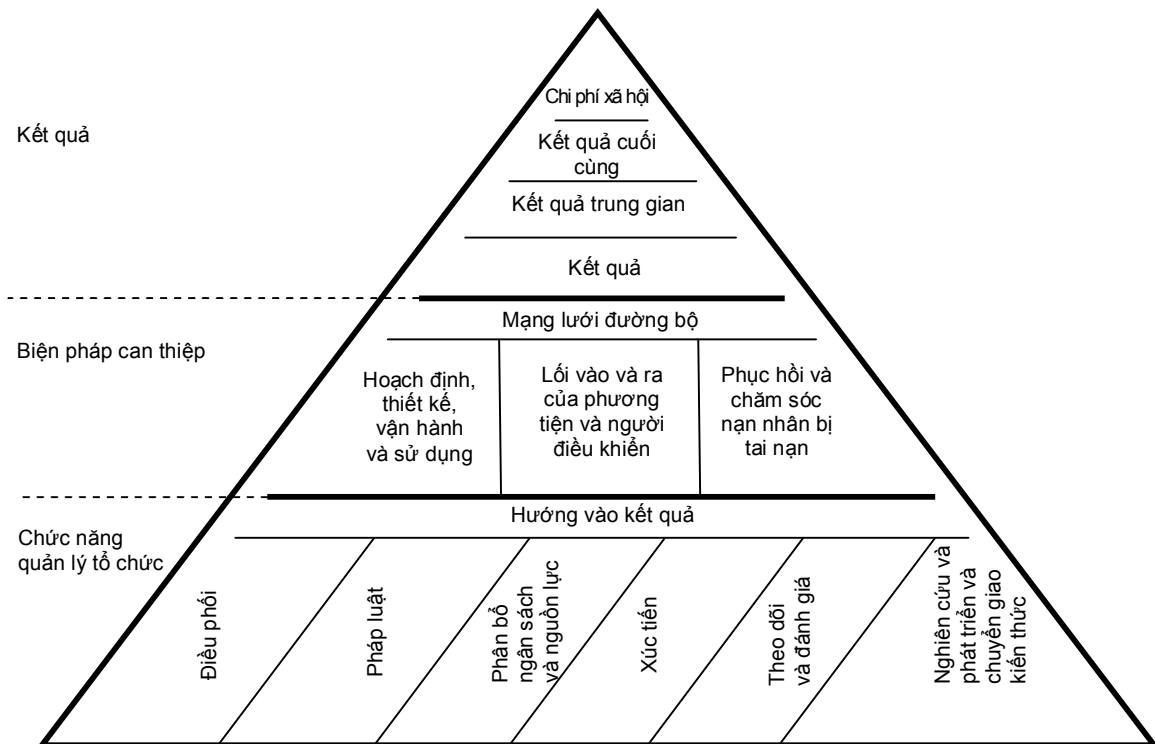
- f) cân nhắc để đưa ra quyết định quản lý về an toàn gắn liền với những quyết định mang tính xã hội rộng lớn để đạt được các chỉ tiêu kinh tế, chỉ tiêu về sức khỏe môi trường và nhân quyền và sáng tạo ra môi trường thương mại sao cho nó làm nảy sinh nhu cầu và lợi ích của việc cung cấp các sản phẩm và dịch vụ giao thông an toàn;
- g) Quảng bá những giá trị tinh thần đạo đức “chia sẻ trách nhiệm” về an toàn giao thông đường bộ với những cách thể hiện khác nhau về hệ thống an toàn giao thông đường bộ để chúng tạo nên cách nhìn chia sẻ trong cộng đồng, xã hội, trong các tổ chức mang tính cá nhân hay phi lợi nhuận liên quan việc thực hiện mong ước về an toàn và cách để có thể đạt được nó;

Những cách tiếp cận này liên quan đến mọi tổ chức xã hội và cá nhân mà chúng tạo nên những ảnh hưởng an toàn giao thông đường bộ thông qua những hoạt động liên quan tới giao thông của chúng và giúp ta xác định quy mô của các hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ có liên quan.

### B.3 Hoạt động quốc tế trong lĩnh vực quản lý an toàn giao thông đường bộ

Trên toàn thế giới, việc yếu kém của an toàn giao thông đường bộ là một gánh nặng cho xã hội. Liên hợp quốc (UN) đã thiết lập các bước rõ ràng trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ mà khởi xướng là Tổ chức Y tế Thế giới (WHO) và Ngân hàng thế giới (WB) trong năm 2004 đã nêu trong “ Báo cáo của thế giới ngăn chặn tình trạng thương tật do giao thông đường bộ” và báo cáo năm 2009 của WHO “Báo cáo toàn cầu về tình trạng an toàn đường bộ”; Tháng 3/2010 Đại hội đồng UN đã công bố giai đoạn 2011- 2020 là thập kỷ hành động an toàn giao thông đường bộ với mục đích là năm 2020 sẽ ổn định và sau đó giảm mức dự báo các tử vong do giao thông đường bộ trên toàn thế giới. Kế hoạch toàn cầu đối với kỷ nguyên hành động vì an toàn đường bộ được in và công bố năm 2011, xác định năm nội dung cơ bản (quản lý an toàn đường bộ, an toàn hơn cho các con đường và các phương tiện, an toàn hơn cho các loại xe, an toàn hơn cho người sử dụng đường bộ và việc ứng phó xử lý sau tai nạn) và đó là tiềm năng cho tiêu chuẩn này triển khai nội dung đầu trong các nội dung đó.

Năm 2008 tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế (OECD) và Diễn đàn giao thông quốc tế cho xuất bản “Hướng tới Không: những chỉ tiêu kỳ vọng về an toàn đường bộ và cách tiếp cận hệ thống về an toàn”. Báo cáo này nêu rõ tầm quan trọng của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ và viện dẫn đến hệ thống quản lý đã được lập thành văn bản pháp lý và hệ thống đó đã được triển khai, sau đó được tiếp tục xuất bản vào năm 2009 bởi Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu thuộc Ngân hàng thế giới (WBGRSF). Ấn phẩm của WBGRSF đã chỉ ra một cách nhìn toàn diện về thực tế thành công khi quản lý an toàn giao thông đường bộ mang tính chế định điều tiết bởi luật pháp để từ đó xây dựng cơ chế cho hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ (xem Hình B1). Hình này nêu một cách khách quan các cấu trúc và các đặc điểm văn hóa của tổ chức, thể hiện ba hạng mục liên quan tương tác, nhiều chức năng quản lý mang tính bắt buộc cụ thể cùng các tác động đan xen và các kết quả.



**Hình B.1 - Khuôn khổ hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ của Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu - Ngân hàng thế giới**

Khuôn khổ của WBGRSF xác định các chức năng quản lý mang tính bắt buộc mà những chức năng này phải được thực hiện như là một phần của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ thành công:

- hướng vào kết quả: tuyên bố về kỳ vọng của tổ chức đối với kết quả thực hiện và trách nhiệm giải trình về an toàn giao thông đường bộ dẫn dắt mọi hoạt động và các mối tương tác;
- điều phối: sự sắp xếp và bố trí một cách hài hòa các mối quan hệ đan xen cả trong nội bộ tổ chức và cả những mối liên hệ chức năng giữa các tổ chức có vai trò hoặc có quan tâm đến an toàn giao thông đường bộ;
- pháp luật: các quy định về, và/hoặc sự tuân thủ với luật pháp hay chính sách thường đề cập đến trách nhiệm giải trình của tổ chức, cũng như việc sử dụng đất, mạng lưới đường bộ, người sử dụng đường bộ, phương tiện giao thông, tiêu chuẩn và quy tắc chăm sóc y tế sau tai nạn.
- phân bổ ngân sách và nguồn lực: cung cấp tài chính cho các hoạt động và những sự can thiệp trên nền tảng bền vững, sử dụng đánh giá hợp lý và lập khuôn khổ phân bổ các nguồn lực;
- xúc tiến: thông tin một cách liên tục nhất quán về an toàn giao thông đường bộ là lợi ích cốt lõi của tổ chức, nhấn mạnh trách nhiệm chia sẻ trong xã hội về truyền tải những biện pháp can thiệp để đạt được những cải tiến mong muốn trong kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ;

## TCVN ISO 39001:2014

- f) theo dõi và đánh giá: đo lường một cách thường xuyên và hệ thống về các đầu ra và kết quả đạt được cũng như đánh giá những biện pháp can thiệp để đảm bảo rằng chúng mang lại kết quả an toàn giao thông đường bộ như dự kiến;
- g) nghiên cứu và chuyển giao kiến thức: sáng tạo, thiết lập điều lệ có hệ thống và liên tục, chuyển giao và ứng dụng kiến thức liên quan tới an toàn giao thông đường bộ.

Những chức năng này hỗ trợ truyền tải các biện pháp can thiệp và chúng thường chủ yếu tập trung vào những người thực hiện an toàn giao thông đường bộ. Bản chất chính xác của các biện pháp can thiệp được xác định, cụ thể hóa và áp dụng nhằm đạt được những kết quả dự kiến.

Các biện pháp can thiệp gắn liền các tiêu chuẩn và quy định thường biểu hiện trong những lĩnh vực sau:

- hoạch định an toàn, thiết kế, vận hành và sử dụng mạng lưới đường bộ;
- điều kiện nhập vào hoặc ra khỏi mạng lưới đường bộ của phương tiện và lái xe (ví dụ đăng ký và bằng lái xe);
- việc phục hồi chức năng và chăm sóc sức khỏe của những nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

Các biện pháp can thiệp cũng gắn liền với việc tuân thủ các tiêu chuẩn và quy định này, sử dụng kết hợp giữa giáo dục, bắt buộc tuân thủ thực thi và khuyến khích.

Hạng mục cuối cùng của khuôn khổ quản lý an toàn giao thông đường bộ theo quan điểm của WBGRSF là nhận biết, lập thành văn bản và đo các kết quả mong muốn cũng như việc thể hiện chúng dưới dạng những chỉ tiêu định lượng về an toàn giao thông đường bộ như:

- a) Kết quả cuối cùng bao gồm tầm nhìn dài hạn về an toàn của hệ thống giao thông đường bộ trong tương lai, cùng với những chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ trong ngắn và trung hạn, được thể hiện qua các hạng mục như việc giảm thiểu những chi phí xã hội, số lượng tử vong và thương tật nặng như mong muốn;
- b) Kết quả trung gian là những biện pháp can thiệp mà chúng được xem là để cải tiến kết quả đạt được cuối cùng về an toàn giao thông đường bộ, ví dụ như giảm tốc độ giao thông trung bình hoặc nâng cao tỷ lệ an toàn của các loại phương tiện và cung cấp những dữ liệu quản lý có ý nghĩa hơn;
- c) Kết quả thể hiện những thành tựu của tổ chức để tìm kiếm giải pháp cải tiến kết quả trung gian và kết quả cuối cùng, ví dụ như cải tiến số ki lô mét/dặm an toàn về mặt kỹ thuật, số các trường hợp mà lực lượng cảnh sát phải tác nghiệp hoặc việc hoàn thành các mốc nhiệm vụ cụ thể.

OECD khuyến nghị rằng hệ thống luật pháp có thể tạo ra khả năng xem xét việc quản lý an toàn đường bộ nhờ sử dụng cơ chế đánh giá và một loạt các hạng mục kiểm tra hiện hành đã được nêu và sử dụng bởi Ngân hàng Thế giới (OECD 2008, Ngân hàng thế giới 2009).



#### B.4 Mối quan hệ giữa tiêu chuẩn này và khuôn khổ quản lý toàn giao thông đường bộ của WBGRSF

Trong khi khuôn khổ của WBGRSF được xây dựng để hỗ trợ các quốc gia nâng cao kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ, thì các chức năng quản lý mang tính luật pháp được nêu ra trong đó, cũng như những biện pháp can thiệp và thành tựu về kết quả đạt được đều có khả năng vận dụng cho tất cả các tổ chức không phân biệt loại hình, mức độ phức tạp, là nhà nước hay tư nhân. Cơ chế này đặt ra những hạng mục chung của hệ thống quản lý toàn giao thông đường bộ và vì vậy cung cấp những tài liệu tham khảo có ích để hướng dẫn áp dụng tiêu chuẩn này. Cụ thể hơn nữa là, cơ chế ba mức độ theo quan điểm của WBGRSF liên quan tới những yêu cầu được nêu từ Điều 4 đến Điều 10 và mối quan hệ của nó với những hạng mục này được tổng hợp trong Bảng B.1.

**Bảng B.1 – Quan hệ giữa khuôn khổ quản lý của WBGRSF và tiêu chuẩn này**

<b>Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu - Ngân hàng thế giới</b>	<b>TCVN ISO 39001</b>
Chức năng quản lý tổ chức	Quản lý theo quan điểm của ISO nói chung thường đề cập tới tất cả các hoạt động được sử dụng để điều phối, định hướng và kiểm soát một tổ chức.
Hướng vào kết quả	<p>Điều 5 thiết lập các yêu cầu đối với lãnh đạo cao nhất của tổ chức nhằm chứng tỏ vai trò lãnh đạo và cam kết về an toàn giao thông đường bộ. Những yêu cầu này bao gồm đảm bảo khả năng tương thích của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ với định hướng chiến lược và các hoạt động của tổ chức, yêu cầu giảm thiểu số lượng tử vong và thương tật nặng được coi như là mục tiêu dài hạn và thực hiện các hoạt động cải tiến an toàn giao thông đường bộ.</p> <p>Điều 6 chỉ ra quá trình hoạch định để xem xét kết quả an toàn. 9.3 và 10.2 quy định việc xem xét của lãnh đạo theo hoạch định và việc cải tiến liên tục của tổ chức để đạt được những kết quả mong muốn.</p>

Bảng B.1 – tiếp theo

Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu - Ngân hàng thế giới	TCVN ISO 39001
Điều phối	<p>4.1, 4.2 và 4.3 khuyến khích tổ chức kiểm tra bối cảnh nội bộ và bên ngoài tổ chức để xác định tác động của an toàn giao thông đường bộ và khu vực bị ảnh hưởng này. Họ thấy rằng việc thực hiện an toàn giao thông đường bộ phụ thuộc vào các hoạt động bên trong tổ chức và/ hoặc các mối quan hệ chức năng giữa các tổ chức và người sử dụng đường bộ.</p> <p>5.2 đặt ra trách nhiệm đối với ban lãnh đạo cao nhất để làm việc theo quan hệ phối hợp dạng cổ đông và phối hợp với các bên khác để phát triển một Hệ thống An toàn. 7.1 quy định các yêu cầu phối hợp để hỗ trợ tổ chức đạt được những kết quả an toàn giao thông đường bộ như mong muốn.</p>
Pháp luật	<p>Các quy định mang tính luật pháp thường gắn liền việc sử dụng đất, mạng lưới đường bộ, người sử dụng đường bộ, phương tiện giao thông và các tiêu chuẩn và quy định an toàn chăm sóc y tế hậu tai nạn cũng như việc tuân thủ thực hiện chúng.</p> <p>6.2 nêu ra một danh mục đầy đủ các yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ được tổ chức cân nhắc xem xét và một số các yếu tố ảnh hưởng đến cho kết quả thực hiện này được quản trị theo thể chế nhà nước thông qua văn bản luật pháp và chúng nên được nêu ra một cách tương ứng.</p>
Phân bổ ngân sách và nguồn lực	<p>7.2 yêu cầu tất cả các cấp quản lý của tổ chức đảm bảo nguồn lực luôn sẵn có và một cơ chế hợp lý để phân bổ chúng, nhằm thiết lập, thực thi, duy trì và cải tiến hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ cũng như các hoạt động có liên quan.</p>
Xúc tiến	<p>7.4, 7.5 và 7.6 yêu cầu về hoạt động thông tin và thúc đẩy các mục tiêu và những mong muốn kỳ vọng đối với kết quả thực hiện được về an toàn giao thông đường bộ tại các cấp chức năng khác nhau p khác nhau của tổ chức và mối quan hệ với người lao động trong một quá trình cải tiến liên tục. Tổ chức cũng được khuyến khích thông tin ra bên ngoài đối với các bên quan tâm về yêu cầu của họ về trọng tâm mang tính dài hạn đối với các kết quả an toàn giao thông đường bộ và các biện pháp trung hạn để đạt được chúng.</p>

Bảng B.1 – kết thúc

Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu - Ngân hàng thế giới	TCVN ISO 39001
Theo dõi và đánh giá	Những tiêu chuẩn hệ thống quản lý của ISO đặc biệt chú trọng vào việc theo dõi và đo lường kết quả như là một phần của chu trình PDCA. 9.1 yêu cầu tổ chức theo dõi và đánh giá những đặc điểm chính của các hoạt động của tổ chức mà chúng có tác động tới các kết quả an toàn giao thông đường bộ.
Nghiên cứu và phát triển và chuyển giao kiến thức	10.1 yêu cầu tổ chức chỉ ra những sự không phù hợp so với tiêu chuẩn này và tiến hành điều tra, phân tích và lập văn bản về những sự cố an toàn giao thông đường bộ để xác định những thiếu sót tiềm ẩn và xác định những cơ hội cho các hành động khắc phục và phòng ngừa
Biện pháp can thiệp	6.2 c) đảm bảo rằng tổ chức phải xác định một cách toàn diện, cụ thể những biện pháp an toàn giao thông trong hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ. 7.3 và 8.1 chú trọng tới năng lực của đội ngũ nhân viên trong tổ chức, chú trọng tới việc lập kế hoạch tác nghiệp và các hoạt động kiểm soát được yêu cầu để duy trì các biện pháp về an toàn giao thông đường bộ. 9.2 yêu cầu thiết lập các thủ tục đánh giá để đảm bảo tổ chức tuân thủ các biện pháp về an toàn giao thông đường bộ.
Kết quả	6.3 yêu cầu thiết lập các mục tiêu an toàn giao thông đường bộ liên quan tới các kết quả an toàn giao thông đường bộ như mong muốn. Các mục tiêu này cần bao gồm những chỉ tiêu an toàn giao thông đường bộ đối với về kết quả trung kỳ và cuối kỳ cũng như các đầu ra của tổ chức để đạt được chúng

**Phụ lục C**  
(tham khảo)

**Sự tương ứng giữa TCVN ISO 39001:2014, TCVN ISO 9001:2008 và  
TCVN ISO 14001:2010**

TCVN ISO 39001:2014		TCVN ISO 9001:2008		TCVN ISO 14001:2010	
	Lời giới thiệu	0.1	Khái quát		Lời giới thiệu
		0.2	Cách tiếp cận theo quá trình		
		0.3	Mối quan hệ với ISO 9004		
		0.4	Sự tương thích với các hệ thống quản lý khác		
1	Phạm vi áp dụng	1	Phạm vi áp dụng	1	Phạm vi áp dụng
		1.1	Khái quát		
		1.2	Áp dụng		
2	Tài liệu viện dẫn	2	Tài liệu viện dẫn	2	Tài liệu viện dẫn
3	Thuật ngữ và định nghĩa	3	Thuật ngữ và định nghĩa	3	Thuật ngữ và định nghĩa
4	Bối cảnh của tổ chức (Chỉ có tiêu đề)				
4.1	Hiểu về tổ chức và bối cảnh của tổ chức				
4.2	Hiểu nhu cầu và mong đợi của các bên quan tâm				
4.3	Xác định phạm vi của hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ				
4.4	Hệ thống quản lý an toàn giao thông đường bộ	4	Hệ thống quản lý (chỉ có tiêu đề)	4	Các yêu cầu hệ thống quản lý môi trường
5	Lãnh đạo (chỉ có tiêu đề)	5	Trách nhiệm lãnh đạo (chỉ có tiêu đề)		
5.1	Lãnh đạo và cam kết				
5.2	Chính sách	5.1	Cam kết của lãnh đạo	4.2 4.4.1	Chính sách môi trường Nguồn lực, vai trò, trách nhiệm và quyền

TCVN ISO 39001:2014		TCVN ISO 9001:2008		TCVN ISO 14001:2010	
				4.6	hạn Xem xét của lãnh đạo
		5.2	Hướng vào khách hàng	4.3.1 4.3.2	Khía cạnh môi trường Yêu cầu về luật pháp và các yêu cầu khác
5.3	Vai trò, trách nhiệm và quyền hạn trong tổ chức	5.3	Chính sách chất lượng		
		5.5	Trách nhiệm, quyền hạn và trao đổi thông tin (chỉ có tiêu đề)	4.2	Chính sách môi trường
		5.5.1	Trách nhiệm và quyền hạn	4.4.1	Nguồn lực, vai trò, trách nhiệm và quyền hạn
		5.5.2	Đại diện lãnh đạo		
6	Hoạch định (chỉ có tiêu đề)	5.4	Hoạch định (chỉ có tiêu đề)	4.3	Hoạch định (chỉ có tiêu đề)
6.1	Khái quát				
6.2	Hành động giải quyết rủi ro và cơ hội				
6.3	Yếu tố ảnh hưởng đến kết quả thực hiện an toàn giao thông đường bộ	5.4.1 5.4.2	Mục tiêu chất lượng Hoạch định hệ thống quản lý chất lượng	4.3.3	Mục tiêu, chỉ tiêu và chương trình
6.4	Mục tiêu an toàn giao thông đường bộ và hoạch định để đạt được mục tiêu				
7	Hỗ trợ (chỉ có tiêu đề)	7	Tạo sản phẩm	4.4	Thực hiện và điều hành
7.1	Điều phối				
7.2	Nguồn lực	6 6.1 6.3 6.4	Quản lý nguồn lực  Cung cấp nguồn lực Cơ sở hạ tầng Môi trường làm việc	4.4.1	Nguồn lực, vai trò, trách nhiệm và quyền hạn
7.3	Năng lực	6.2	Nguồn nhân lực (chỉ có tiêu đề)	4.4.2	Năng lực, đào tạo và nhận thức

**TCVN ISO 39001:2014**

<b>TCVN ISO 39001:2014</b>		<b>TCVN ISO 9001:2008</b>		<b>TCVN ISO 14001:2010</b>	
		6.2.1	Khái quát		
		6.2.2	Năng lực, đào tạo và nhận thức		
7.4	Nhận thức	6.2	Nguồn nhân lực (chỉ có tiêu đề)	4.4.2	Năng lực, đào tạo và nhận thức
		6.2.1	Khái quát		
		6.2.2	Năng lực, đào tạo và nhận thức		
7.5	Trao đổi thông tin	5.5.3	Trao đổi thông tin nội bộ	4.4.3	Trao đổi thông tin
		7.2.3	Trao đổi thông tin với khách hàng		
7.6	Thông tin dạng văn bản (chỉ có tiêu đề)	4.2	Yêu cầu về hệ thống tài liệu (chỉ có tiêu đề)		
7.6.1	Khái quát	4.2.1	Khái quát	4.4.4	Tài liệu
7.6.2	Xây dựng và cập nhật	4.2.2	Sổ tay chất lượng		
7.6.3	Kiểm soát thông tin dạng văn bản	4.2.3	Kiểm soát tài liệu	4.4.5	Kiểm soát tài liệu
		4.2.4	Kiểm soát hồ sơ	4.5.4	Kiểm soát hồ sơ
8	Vận hành (chỉ có tiêu đề)	7	Tạo sản phẩm (chỉ có tiêu đề)	4.4	Thực hiện và điều hành (chỉ có tiêu đề)
8.1	Hoạch định và kiểm soát vận hành	7.1	Hoạch định việc tạo sản phẩm	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.2	Các quá trình liên quan đến khách hàng		
		7.2.1	Xác định các yêu cầu liên quan đến sản phẩm	4.3.1	Khía cạnh môi trường
		7.2.2	Xem xét các yêu cầu liên quan đến sản phẩm	4.3.2	Yêu cầu về luật pháp và các yêu cầu khác
		7.3	Thiết kế và phát triển		
		7.3.1	Hoạch định thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.3.2	Đầu vào của thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.3.3	Đầu ra của thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.3.4	Xem xét thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.3.5	Kiểm tra xác nhận thiết	4.4.6	Kiểm soát điều hành

TCVN ISO 39001:2014		TCVN ISO 9001:2008		TCVN ISO 14001:2010	
		7.3.6	kế và phát triển Xác nhận giá trị sử dụng của thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.3.7	Kiểm soát thay đổi thiết kế và phát triển	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.4	Mua hàng		
		7.4.1	Quá trình mua hàng	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.4.2	Thông tin mua hàng	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.4.3	Kiểm tra xác nhận sản phẩm mua vào	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.5	Sản xuất và cung cấp dịch vụ		
		7.5.1	Kiểm soát sản xuất và cung cấp dịch vụ	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.5.2	Xác nhận giá trị sử dụng của các quá trình sản xuất và cung cấp dịch vụ	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.5.3	Nhận biết và xác định nguồn gốc		
		7.5.4	Tài sản của khách hàng		
		7.5.5	Bảo toàn sản phẩm	4.4.6	Kiểm soát điều hành
		7.6	Kiểm soát thiết bị theo dõi và đo lường	4.5.1	Theo dõi và đo lường
8.2	Chuẩn bị sẵn sàng và ứng phó với tình trạng khẩn cấp			4.4.7	Sự chuẩn bị sẵn sàng và đáp ứng với tình trạng khẩn cấp
9	Đánh giá kết quả thực hiện (chỉ có tiêu đề)	8	Theo dõi, phân tích và cải tiến (chỉ có tiêu đề)	4.5	Kiểm tra (chỉ có tiêu đề)
9.1	Theo dõi, đo lường, phân tích và đánh giá	8.1	Khái quát	4.5.1	Giám sát và đo lường
		8.2	Theo dõi và đo lường	4.5.2	Đánh giá sự tuân thủ
		8.2.1	Sự thoả mãn của khách hàng		
		8.2.3	Theo dõi và đo lường các quá trình		
		8.2.4	Theo dõi và đo lường		

**TCVN ISO 39001:2014**

<b>TCVN ISO 39001:2014</b>		<b>TCVN ISO 9001:2008</b>		<b>TCVN ISO 14001:2010</b>	
			sản phẩm		
9.2	Điều tra về tai nạn giao thông đường bộ và sự cố giao thông đường bộ khác				
9.3	Đánh giá nội bộ	8.2.2	Đánh giá nội bộ	4.5.5	Đánh giá nội bộ
9.4	Xem xét của lãnh đạo	5.1 5.6 5.6.1 5.6.2 5.6.3	Cam kết của lãnh đạo Xem xét của lãnh đạo (chỉ có tiêu đề) Khái quát Đầu vào của việc xem xét Đầu ra của việc xem xét	4.6	Xem xét của lãnh đạo
10	Cải tiến (chỉ có tiêu đề)	8.5	Cải tiến (chỉ có tiêu đề)		
10.1	Sự không phù hợp và hành động khắc phục	8.3 8.4 8.5.2 8.5.3	Kiểm soát sản phẩm không phù hợp Phân tích dữ liệu Hành động khắc phục Hành động phòng ngừa	4.5.3 4.5.1 4.5.3 4.5.3	Sự không phù hợp, hành động khắc phục và hành động phòng ngừa Giám sát và đo lường Sự không phù hợp, hành động khắc phục và hành động phòng ngừa Sự không phù hợp, hành động khắc phục và hành động phòng ngừa
10.2	Cải tiến liên tục	8.5.1	Cải tiến liên tục	4.2 4.3.3 4.6	Chính sách môi trường Mục tiêu, chỉ tiêu và chương trình Xem xét của lãnh đạo



## Thư mục tài liệu tham khảo

- [1] TCVN ISO 9000:2007 (ISO 9000:2005), *Hệ thống quản lý chất lượng – Cơ sở và từ vựng*
- [2] TCVN ISO 9001:2008 (ISO 9001:2008), *Hệ thống quản lý chất lượng – Các yêu cầu*
- [3] TCVN ISO 14001:2014 (ISO 14001:2004, Cor.1:2009), *Hệ thống quản lý môi trường – Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng*
- [4] ISO 14004:2004, *Environmental management systems – General guidelines on principles, systems and support techniques* (Hệ thống quản lý môi trường, hướng dẫn chung về nguyên tắc, hệ thống và các kỹ thuật hỗ trợ)
- [5] TCVN ISO 19011:2013 (ISO 19011:2011), *Hướng dẫn đánh giá hệ thống quản lý*
- [6] TCVN ISO/TS 16949 (ISO/TS 16949), *Hệ thống quản lý chất lượng – Yêu cầu cụ thể đối với việc áp dụng TCVN ISO 9001:2008 cho các tổ chức sản xuất ô tô và phụ tùng liên quan*
- [7] TCVN ISO 31000:2011 (ISO 31000:2009), *Quản lý rủi ro – Nguyên tắc và hướng dẫn*
- [8] OHSAS 18001:2007, *Occupational health and safety management systems – Requirements* (Hệ thống quản lý an toàn và sức khỏe nghề nghiệp – Các yêu cầu)
- [9] *World Report on Road Traffic Injury Prevention* by M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan and C. Mathers Geneva, World Health Organization, 2004. Available at: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/) (Báo cáo thế giới về phòng ngừa thương tật giao thông đường bộ của M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan và C. Mathers Geneva, Tổ chức Y tế thế giới, 2004. Có tại trang tin điện tử: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/))
- [10] *Global status report on road safety: time for action*. Geneva, World Health Organization, 2009. Available at: [WHO | Global status report on road safety 2009](http://www.who.int/world-press/2009/04/global-status-report-on-road-safety-2009) (Báo cáo về tình trạng an toàn giao thông toàn cầu: thời điểm hành động. Geneve, 2009, Tổ chức Y tế thế giới)
- [11] *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*. Paris, OECD and International Traffic Forum. 2008 (Tầm nhìn Không: Chỉ tiêu an toàn đường bộ và Phương pháp tiếp cận Hệ thống An toàn, Paris, 2008, OECD và Diễn đàn Giao thông quốc tế)
- [12] *Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects*. Tony Bliss, Jeanne Breen World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC. 2009 (Áp dụng các khuyến nghị của Báo cáo thế giới về Phòng ngừa thương tật giao thông đường bộ. Hướng dẫn các nước tiến hành xem xét năng lực quản lý an toàn đường bộ và Quy định về Cải cách cơ quan điều hành, Chiến lược đầu tư và Dự án Hệ thống an toàn. Tony Bliss, Jeanne Breen Cơ quan An toàn đường bộ toàn cầu của Ngân hàng Thế giới, Washington DC. 2009)