

Note	English Version 2017	Vietnamese Version 2017	Vietnamese Version 2016
Bổ sung khoản b	<b>12.050 CONTINUING VALIDATION OF THE CERTIFICATION BASIS REQUIRED</b>	<b>12.050 TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU</b>	<b>12.050 TIẾP TỤC GIA HẠN HIỆU LỰC GIẤY CHỨNG NHẬN GỐC THEO YÊU CẦU</b>
	(a) The AOC holder shall be subject to a continuing system of surveillance administered by the CAAV to validate the original certification basis.		(a) Người có AOC phải tuân thủ hệ thống giám sát do Cục HKVN quản lý để gia hạn Giấy chứng nhận gốc.
	<i>(b) The continued validity of an air operator certificate shall depend upon the operator maintaining the requirements for original issuance of the certificate under the supervision of the CAAV.</i>	<i>(b) Thời hạn hiệu lực liên tục của giấy chứng nhận của Người khai thác tàu bay phụ thuộc vào việc duy trì các yêu cầu khi cấp bản gốc của giấy chứng nhận đó dưới sự giám sát của Cục Hàng không VN.</i>	
Sửa đổi, bổ sung khoản a, d.	<b>12.075 SAFETY MANAGEMENT SYSTEM</b>	<b>12.075 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN</b>	<b>12.075 HỆ THỐNG QUẢN LÝ AN TOÀN</b>
	<i>(a) The AOC holder shall have a safety management system acceptable to the CAAV which implements requirements and framework specified in Subpart I of Part 1.</i>	<i>a. Người có AOC phải thiết lập một Hệ thống quản lý an toàn tuân thủ theo các quy định tại Chương I của Phần I và được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.</i>	(a) Người có AOC phải thiết lập hệ thống quản lý an toàn, hệ thống này phải được Cục HKVN chấp thuận và tối thiểu phải bao gồm các nội dung sau:

			(1) Nhận dạng các mối đe dọa đối với an toàn;
			(2) Đảm bảo thực hiện các biện pháp khắc phục cần thiết để duy trì mức an toàn chấp nhận;
			(3) Đảm bảo liên tục theo dõi và thường xuyên đánh giá mức an toàn đạt được; và
			(4) Đặt ra mục tiêu cải tiến liên tục mức an toàn tổng thể.
	(b) The AOC holder's safety management system shall clearly define lines of safety accountability throughout the operator's organisation, including a direct accountability for safety on the part of senior management.		(b) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải xác định một cách rõ ràng giới hạn trách nhiệm an toàn trong toàn bộ tổ chức của Người khai thác, bao gồm cả trách nhiệm an toàn của một bộ phận của lãnh đạo liên quan.
	(c) The AOC holder's safety management system shall include accident prevention responsibilities that include—		(c) Hệ thống quản lý an toàn của người có AOC phải bao gồm các trách nhiệm phòng ngừa tai nạn với các nội dung sau:
	(1) Administration of a methodology		(1) Quản lý phương pháp báo cáo, cả báo cáo có hoặc không có danh

<p>for reporting, both anonymous or identifiable, and correction of possible safety issues and providing feedback to the operations personnel.</p>		<p>tính, và khắc phục các vấn đề liên quan đến an toàn xảy ra và gửi phản hồi đến nhân viên khai thác;</p>
<p>(2) Evaluation of adverse trends or patterns within the industry and the AOC holder;</p>		<p>(2) Đánh giá xu hướng hoặc mô hình bất lợi trong ngành hàng không và của người có AOC;</p>
<p>(3) Conduct of safety briefings; and</p>		<p>(3) Thực hiện giảng bình vì mục đích đảm bảo an toàn; và</p>
<p>(4) Issuance of Operations Bulletins regarding safety and standardisation matters.</p>		<p>(4) Phát hành các bản tin an toàn và tiêu chuẩn hóa.</p>
<p><u>(d) The AOC holder shall establish and maintain a flight data analysis program as a part of its safety management system if it operates aeroplanes with a certificated take-off mass in excess of 20,000 kg or helicopters in excess of 7000 kg and/or more than 9 passengers when fitted with a flight data recorder.</u></p>	<p><u>(d) Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 20.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách được lắp đặt thiết bị ghi thông số bay phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu</u></p>	<p>(d) Người có AOC khai thác các tàu bay có trọng lượng cất cánh được phê chuẩn lớn hơn 27.000 kg hoặc trực thăng có trọng lượng cất cánh được cấp Giấy chứng nhận lớn hơn 7.000 kg hoặc chở trên 09 hành khách được lắp đặt thiết bị ghi thông số bay phải thiết lập và duy trì chương trình phân tích dữ liệu bay như là một phần của hệ thống quản lý an toàn với các yêu</p>

	<u>câu sau:</u>	câu sau:
<u>(1) A flight data analysis program shall be non-punitive and contain adequate safeguards to protect the source(s) of the data</u>	<u>1. Sử dụng Chương trình phân tích dữ liệu bay không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải có các biện pháp bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn.</u>	1. Chương trình phân tích dữ liệu bay phải là chương trình không mang mục đích để xử lý vi phạm và phải bảo vệ các nguồn dữ liệu an toàn.
<u>(2) An AOC holder may contract the operation of a flight analysis program to another party while retaining overall responsibility for the maintenance of such a program.</u>	<u>2. Trong trường hợp Người có AOC kí hợp đồng khai thác chương trình phân tích dữ liệu bay với bên khác vẫn phải đảm bảo toàn bộ trách nhiệm trong việc duy trì hoạt động của chương trình này.</u>	2. Trong trường hợp Người có AOC có hợp đồng vận hành chương trình phân tích dữ liệu bay với Bên thứ hai thì vẫn phải đảm bảo trách nhiệm tổng thể trong việc duy trì chương trình này.”
<u>(3) The aircraft operator shall report to the CAAV monthly on the fleet operation under issued AOC.</u>	<u>(3) Hàng tháng, Người khai thác phải báo cáo Cục HKVN về việc khai thác các đội bay theo AOC được cấp.</u>	
<u>(4) The records generated by the flight data program shall be restricted to uses identified in Section 7.090(h) and Appendix 1 to 7.090(h).</u>	<u>(4) Các dữ liệu được ghi bởi chương trình tham số bay phải được giới hạn mục đích sử dụng, tuân thủ theo Mục 7.090(h) và Phụ lục 1 của Điều 7.090(h).</u>	

	(e) An AOC holder shall, as part of its safety management system:		(e) Người khai thác tàu bay có AOC phải thực hiện các công việc sau như một phần hoạt động của Hệ thống quản lý an toàn:
	(1) Establish a flight safety documents system, for the use and guidance of operational and maintenance personnel, as part of its safety management system.		1. Thiết lập hệ thống tài liệu an toàn bay cho việc sử dụng, hướng dẫn trong khai thác, bảo dưỡng tàu bay.
	(2) Assess the level of rescue and fire fighting service (RFFS) protection available at any aerodrome intended to be specified in the operational flight plan in order to ensure that an acceptable level of protection is available for the aircraft intended to be used.		2. Đánh giá cấp độ dịch vụ khẩn nguy cứu hỏa (RFFS) tại các sân bay dự định khai thác được mô tả trong kế hoạch bay khai thác để đảm bảo phù hợp với tàu bay dự kiến khai thác sử dụng tại các sân bay đó.
Bổ sung khoản d, e, f	<b>12.197 FLIGHT SUPERVISION &amp; TRACKING SYSTEM</b>	<b>12.197 HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY</b>	<b>12.197 HỆ THỐNG THEO DÕI VÀ GIÁM SÁT BAY</b>
	(a) For operations of turbojet aircraft with a gross weight of more than 5,700 kg. on a published schedule, The AOC		(a) Đối với khai thác thường lệ tàu bay tuốc-bin phản lực có tổng khối lượng nhiều hơn 5700kg, người có

holder shall have an adequate system approved by the CAAV for proper supervision of the progress of the scheduled flights.		AOC phải có hệ thống được Cục HKVN phê chuẩn để giám sát đầy đủ tiến trình các chuyến bay theo lịch.
(b) The dispatch and monitoring system shall have enough dispatch centres, adequate for the operations to be conducted, located at points necessary to ensure adequate flight preparation, dispatch and in-flight contact with the scheduled flight operations.		(b) Đối với khai thác thường lệ tàu bay tuốc-bin phản lực có tổng khối lượng nhiều hơn 5700kg, người có AOC phải có hệ thống được Cục HKVN phê chuẩn để giám sát đầy đủ tiến trình các chuyến bay theo lịch.
(c) For scheduled operations, the AOC holder shall provide enough qualified personnel at each dispatch centre to ensure proper operational control of each flight.		(c) Đối với khai thác bay thường lệ, người có AOC phải có đủ nhân viên được đào tạo tại mỗi trung tâm điều phái để kiểm soát hoạt động của mỗi chuyến bay.
(d) The operator shall establish an aircraft tracking capability to track aeroplanes throughout its area of operations.	<i>d. Người khai thác tàu bay phải thiết lập một hệ thống theo dõi tàu bay để theo dõi các tàu bay trong toàn bộ vùng hoạt động của mình.</i>	
(e) The operator shall track the position of an aeroplane at least every 15 minutes for the portion(s) of the in-flight operation(s) that is planned in an	<i>e. Người khai thác tàu bay phải theo dõi vị trí của từng tàu bay tối thiểu 15 phút một lần đối với toàn bộ hoạt</i>	

	oceanic area(s) or a remote area(s) under the following conditions:	<i>động khai thác bay trong khu vực biển hoặc khu vực hẻo lánh theo các điều kiện sau:</i>	
	<i>(1) the aeroplane has a maximum certificated take-off mass of over 27 000 kg and a seating capacity greater than 19; and</i>	<i>1. Tàu bay có trọng tải cất cánh tối đa lớn hơn 27 000 kg và có nhiều hơn 19 ghế; và</i>	
	<i>(2) where an ATS unit obtains aeroplane position information at greater than 15 minute intervals.</i>	<i>2. Ở nơi mà cơ quan ATS nhận thông tin vị trí tàu bay trong khoảng thời gian lớn hơn 15 phút.</i>	
	<i>Note: Access to ATS aeroplane position data meets aeroplane tracking requirements.</i>	<i>Chú ý: Cho phép cơ quan ATS tiếp nhận thông tin vị trí tàu bay phù hợp với các quy định về theo dõi tàu bay.</i>	
	<i>(f) The operator shall establish procedures, approved by the CAAV, for the retention of aircraft tracking data to determine to assist SAR in determining the last known position of the aircraft.</i>	<i>(f) Người khai thác tàu bay phải thiết lập quy trình được phê chuẩn bởi Cục HKVN để lưu giữ các dữ liệu theo dõi tàu bay để xác định vị trí đã biết của tàu bay khi cần thiết.</i>	
Sửa đổi, bổ	<b>12.213 AERODROME/HELIPORT</b>	<b>12.213 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU</b>	<b>12.213 TIÊU CHUẨN TỐI</b>

sung khoản d.	<b>OPERATING MINIMA</b>	<b>KHAI THÁC SÂN BAY, SÂN BAY TRỰC THĂNG</b>	<b>THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY, SÂN BAY TRỰC THĂNG</b>
	(a) The AOC holder shall establish the aerodrome operating minima for each aerodrome or heliport to be used for commercial air transport operations involving take-off, approach to landing and landing in accordance with a method of determination approved by the CAAV.		(a) Người có AOC phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay cho sân bay hoặc sân bay trực thăng sử dụng trong khai thác vận tải hàng không thương mại đối với cất cánh, tiếp cận hạ cánh và hạ cánh phù hợp với phương pháp đã được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.
	(b) Such minima shall not be lower than any that may be established for such aerodromes by the State of the Aerodrome, except when specifically approved by that State.		(b) Các tiêu chuẩn tối thiểu nói trên không được thấp hơn tiêu chuẩn do quốc gia nơi có sân bay thiết lập, trừ khi được quốc gia đó phê chuẩn.
	(c) The CAAV will approve the AOC holder's method for establishing the aerodrome/heliport operating minima which will apply to any particular operation provide that full account of the following factors is taken:		(c) Người có AOC phải có phương pháp xác định tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay và sân bay trực thăng được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn và phải tính đến các yếu tố sau:
	(1) Type, performance and handling characteristics of the aircraft;		1. Loại, tính năng và đặc điểm vận hành của tàu bay;
(2) Composition of the flight crew,		2. Thành phần, năng lực và kinh	



	their competence and experience;		những kinh nghiệm của tổ lái;
	(3) Dimensions and characteristics of the runways which may be selected for use;		3. Kích thước và đặc điểm của đường cất hạ cánh được chọn để sử dụng, cự ly công bố đối với trục thẳng;
	(4) Adequacy and performance of the available visual and non-visual ground aids		4. Tính đầy đủ và hoạt động của các thiết bị trợ giúp nhìn thấy và không nhìn thấy bằng mắt;
	(5) the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation, acquisition of visual references and/or control of the flight path during the approach, landing and the missed approach;		5. Các thiết bị dẫn đường và kiểm soát quỹ đạo bay trên tàu bay khi tiếp cận, hạ cánh và tiếp cận hụt;
	(6) Obstacles in the approach and missed approach areas and the obstacle clearance altitude/height for the instrument approach procedures;		6. Chương ngại vật trong khu vực tiếp cận, tiếp cận hụt và độ cao vượt chương ngại vật đối với phương thức tiếp cận bằng thiết bị;
	(7) Means used to determine and report meteorological conditions; and		7. Các phương tiện sử dụng để xác định và báo cáo điều kiện khí tượng;
	(8) Obstacles in the climb-out areas and necessary clearance margins.		8. Chương ngại vật trên khu vực

			lấy độ cao và giới hạn vượt chương ngại vật cần thiết.
	<p><i>(d) For helicopters: To ensure that an adequate margin of safety is observed in determining whether or not an approach and landing can be safely carried out at each alternate heliport or landing location, the operator shall specify appropriate incremental values for height of cloud base and visibility, acceptable to the CAAV, to be added to the operator's established heliport or landing location operating minima.</i></p>	<p><i>(d) Đối với trực thăng: Để đảm bảo các giới hạn an toàn luôn được chú ý trong việc xác định khả năng có thể thực hiện được việc tiếp cận, hạ cánh một cách an toàn tại các sân và bãi đáp trực thăng dự bị, Người khai thác phải xác định giá trị gia tăng thích hợp liên quan tới trần mây và tầm nhìn, giá trị này phải được Cục HKVN chấp thuận và được bổ sung vào giới hạn khai thác tại sân, bãi đáp trực thăng của Người khai thác.</i></p>	