

Note	English Version 2017	Vietnamese Version 2017	Vietnamese Version 2016
Bổ sung	10.007 SPECIFIC APPROVALS	10.007 PHÊ CHUẨN ĐẶC BIỆT	
	<i>(a) The pilot-in-command shall not conduct operations for which a specific approval is required by this Schedule unless such approval has been issued by the CAAV.</i>	<i>(a) Người chỉ huy tàu bay chỉ được thực hiện các chuyến bay với các loại hình khai thác đặc biệt khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn.</i>	
	<i>(b) Specific approvals issued by the CAAV shall follow a specific layout and contain at least the information required to clearly indicate the approval that is granted, any applicable limitation(s) and, if applicable, the expiration date.</i>	<i>(b) Các phê chuẩn đặc biệt được cấp bởi Cục Hàng không Việt Nam theo một định dạng cụ thể và chứa đựng tối thiểu các thông tin để chỉ rõ loại hình khai thác đặc biệt được phê chuẩn, các giới hạn áp dụng, thời gian hết hiệu lực (nếu có);</i>	
Sửa đổi, bổ sung Khoản a	10.017 AIRWORTHINESS CERTIFICATE OPERATIONAL RESTRICTIONS:	10.017 GIỚI HẠN ĐỐI VỚI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY.	10.017 CÁC GIỚI HẠN ĐỐI VỚI GIẤY CHỨNG NHẬN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

(a) No person may operate an aircraft except—	(a) Tổ chức, cá nhân được chỉ được khai thác tàu bay với các điều kiện:	(a) Không ai được khai thác tàu bay trừ khi được cho phép trong Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc tài liệu liên quan do quốc gia đăng ký cấp.
<i>(1) As provided in the terms of the airworthiness certificate or equivalent document issued by the State of Registry;</i>	<i>(1) Tuân thủ các quy định trong các điều khoản của Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay hoặc trong tài liệu tương đương do quốc gia đăng ký cấp;</i>	
<i>(2) Within the approved operating limitations contained in its flight manual; and</i>	<i>(2) Trong các giới hạn khai thác được phê chuẩn trong Tài liệu hướng dẫn bay của tàu bay; và</i>	
<i>(3) Within the mass limitations imposed by compliance with the applicable noise certificate, unless otherwise authorised in exceptional circumstances for a certain aerodrome or a runway where there is no noise disturbance problem, by the competent authority of the State in which the aerodrome is situated.</i>	<i>(3) Trong các giới hạn trọng tải áp dụng trong Giấy chứng nhận tiếng ồn. Đối với các sân bay, đường băng không bị ảnh hưởng bởi sự nhiễu loạn tiếng ồn, Quốc gia tại nơi có sân bay hoặc đường băng đó có thể cho phép khai thác với giới hạn trọng tải khác với giới hạn quy định trong giấy chứng nhận tiếng ồn của tàu bay.</i>	
(b) No person may operate an	(b) Không ai được khai thác tàu bay	(b) Không ai được khai thác tàu bay với

	aircraft with a Special Certificate of Airworthiness except as provided in the limitations issued with that certificate.	với Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt trừ khi Giấy chứng nhận này được cấp cùng với các giới hạn cần thiết.	Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đặc biệt trừ khi Giấy chứng nhận này được cấp cùng với các giới hạn cần thiết.
Sửa đổi, bổ sung khoản b	10.025 CIVIL AIRCRAFT FLIGHT MANUAL, MARKING & PLACARD REQUIREMENTS	10.025 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TÀU BAY DÂN DỤNG, CÁC YÊU CẦU VỀ DẤU HIỆU VÀ TÍN HIỆU	10.025 TÀI LIỆU HƯỚNG DẪN BAY TÀU BAY DÂN DỤNG, CÁC YÊU CẦU VỀ DẤU HIỆU VÀ TÍN HIỆU
	(a) No person may operate a civil aircraft unless there is available in the aircraft—	(a) Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay dân dụng khi trên tàu bay có:	(a) Không ai được khai thác tàu bay dân dụng trừ khi trên tàu bay có:
	(1) A current, appropriate Approved Flight Manual; or	(1) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM), tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM) hiện hành đã được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc	(1) Tài liệu hướng dẫn bay (AFM), tài liệu hướng dẫn bay trực thăng (RFM) hiện hành đã được Cục HKVN phê chuẩn; hoặc
	(2) An AOM approved by the CAAV for the AOC holder; or	(2) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay đã được Cục HKVN phê chuẩn cho người có AOC.	(2) Tài liệu hướng dẫn khai thác tàu bay đã được Cục HKVN phê chuẩn cho người có AOC.
	(3) If no appropriate Approved Flight Manual exists, approved manual material, markings and	(3) Tài liệu hướng dẫn, các dấu hiệu và đánh dấu, hoặc kết hợp các phương pháp này để cung cấp cho PIC các giới hạn cần thiết phục vụ khai thác an toàn	(3) Nếu không có AFM hoặc RFM, phải có tài liệu hướng dẫn, các dấu hiệu và đánh dấu, hoặc kết hợp các phương pháp này để cung cấp cho PIC các giới

	placards, or any combination thereof which provide the PIC with the necessary limitations for safe operation.	nếu trong trường hợp không có AFM hoặc RFM.	hạn cần thiết phục vụ khai thác an toàn.
	<i>(b) Placards, listings, instrument markings or combination thereof, containing those operating limitations prescribed by the State of Registry for visual presentation shall be displayed in the aircraft.</i>	<i>(b) Các thông tin nói trên được thể hiện trên tàu bay dưới dạng bảng hiệu, danh mục kiểm tra hoặc kết hợp các biện pháp này với nhau, trong đó phải chứa đựng các giới hạn khai thác đã được Quốc gia đăng ký tàu bay phê chuẩn để dễ nhận biết.</i>	(b) Các thông tin nói trên có thể để trên tàu bay dưới dạng bảng hiệu, danh mục kiểm tra hoặc kết hợp các biện pháp này với nhau, trong đó chứa đựng các giới hạn khai thác đã được Cục HKVN phê chuẩn để nhận biết đối với quốc gia đăng ký tàu bay.
	(c) Each person operating a civil aircraft shall cause the AFM or RFM to be updated by implementing changes made mandatory by the State of Registry.	(c) Người khai thác tàu bay dân dụng phải cập nhật AFM hoặc RFM, phải thực hiện các thay đổi bắt buộc của quốc gia đăng ký.	(c) Người khai thác tàu bay dân dụng phải cập nhật AFM hoặc RFM, phải thực hiện các thay đổi bắt buộc của quốc gia đăng ký.
Sửa đổi, bổ sung khoản a, b	10.165 REPORTING OF WEATHER & HAZARDOUS CONDITIONS	<u>10.165 BÁO CÁO THỜI TIẾT VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN NGUY HIỂM</u>	10.165 BÁO CÁO THỜI TIẾT VÀ CÁC ĐIỀU KIỆN NGUY HIỂM

Bổ sung khoản c, d	(a) The flight crews should record and report on routine meteorological observation during departure and en-route and climb-out phases of the flight and special and other non-routine observations during any phase of the flight.	<i><u>(a) Tổ lái phải ghi chép và báo cáo các quan sát khí tượng thường lệ trong khi khởi hành, trên đường bay, trong giai đoạn lấy độ cao và các quan sát đặc biệt và bất thường khác trong bất kì giai đoạn nào của chuyến bay.</u></i>	(a) Khi làm báo cáo về điều kiện khí tượng trong chuyến bay, người lái phải tuân thủ các phương thức ghi chép và báo cáo những điều quan sát được một cách hợp lý.
	(b) When making a meteorological report in flight, a pilot should follow the procedures for recording and reporting such observations in a consistent manner.	<i><u>(b) Khi làm báo cáo về điều kiện khí tượng trong chuyến bay, người lái phải tuân thủ các phương thức ghi chép và báo cáo những điều quan sát được một cách hợp lý.</u></i>	(b) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho cơ quan ATC ngay lập tức và đầy đủ các chi tiết liên quan đến an toàn của tàu bay khác, các điều kiện nguy hiểm gặp phải trong khi bay, bao gồm cả các điều kiện thời tiết nguy hiểm.
	(c) The PIC shall report to the appropriate ATC facility, without delay and with enough detail to be pertinent to the safety of other aircraft, any	<i><u>(c) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp ngay lập tức và đầy đủ các chi tiết liên quan đến an toàn của tàu bay khác, các điều kiện nguy hiểm gặp phải trong khi bay, bao</u></i>	

	hazardous flight conditions encountered en route, including those associated with—	<i>gồm cả các điều kiện sau:</i>	
	(1) Meteorological conditions;	<i>(1) Điều kiện thời tiết;</i>	
	(2) Volcanic activity; and	<i>(2) Các hoạt động núi lửa;</i>	
	(3) Any other report prescribed by the CAAV.	<i>(3) Bất kỳ báo cáo khác được quy định bởi Cục HKVN.</i>	
	(d) The pilot-in-command shall report the runway braking action special air-report (AIREP) when the runway braking action encountered is not as good as reported.	<i>(d) Người chỉ huy tàu bay phải báo cáo các biểu hiện ảnh hưởng tới hiệu suất của hệ thống phanh tàu bay (AIREP) do tình trạng của bề mặt đường cất hạ cánh.</i>	
Bổ sung	10.256 TIME CAPABILITY OF CARGO COMPARTMENT FIRE SUPPRESSION	10.256 KHOẢNG THỜI GIAN NGĂN NGỪA, CÔ LẬP, DẬP CHÁY TRONG BUỒNG HÀNG	
	(a) No person may plan a diversion time to an aerodrome	<i>(a) Tổ chức, cá nhân không được phép lập kế hoạch bay với khoảng thời gian chuyển hướng tới sân bay có thể hạ</i>	

	where a safe landing could be made that exceeds the published cargo compartment fire suppression time capability of the aeroplane (when one is identified in the relevant aeroplane documentation) minus an operational safety margin of 15 minutes.	<i>cánh an toàn trên đường bay lớn hơn khoảng thời gian ngăn ngừa, cô lập, dập cháy trong buồng hàng của tàu bay được công bố (trong tài liệu của nhà sản xuất tàu bay) trừ đi biên độ khai thác an toàn 15 phút.</i>	
Sửa đổi, bổ sung	10.267 IFR FUEL REQUIREMENTS: GENERAL AVIATION PISTON-ENGINED AEROPLANES	<u>10.267 QUY ĐỊNH VỀ NHIÊN LIỆU ĐỐI VỚI CHUYẾN BAY IFR ĐỐI VỚI TÀU BAY ĐỘNG CƠ PISTON TRONG KHAI THÁC HÀNG KHÔNG CHUNG</u>	10.267 YÊU CẦU VỀ NHIÊN LIỆU CHO CHUYẾN BAY THEO QUY TẮC BAY BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI MÁY BAY ĐỘNG CƠ PISTON HÀNG KHÔNG CHUNG
	<i>No destination alternate required or to isolated aerodrome</i> (a) No person may commence a flight under IFR in general aviation piston-engined aeroplane unless there is enough fuel supply (considering weather	<u>Trong trường hợp không yêu cầu sân bay dự bị hoặc tới sân bay biệt lập</u> a. Chỉ được thực hiện chuyến bay theo IFR trong khai thác hàng không chung với máy bay động cơ piston khi tàu bay được cung cấp đủ nhiên liệu (có tính đến các báo cáo và dự báo thời tiết và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch) để:	a. Chỉ được thực hiện chuyến bay theo IFR trong khai thác hàng không chung với máy bay động cơ piston khi tàu bay được cung cấp đủ nhiên liệu (có tính đến các báo cáo và dự báo thời tiết và các trường hợp xảy ra ngoài kế hoạch) để:

reports and forecasts and contingencies), to—		
(1) Fly to the aerodrome of intended landing;	<i><u>(1) Bay tới sân bay dự định hạ cánh;</u></i>	1. Bay đến điểm dự định hạ cánh đầu tiên và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị;
(2) Execute an instrument approach; and	<i><u>(2) Thực hiện tiếp cận bằng thiết bị; và</u></i>	2. Bay từ sân bay dự định hạ cánh đến sân bay dự bị, nếu yêu cầu;
(3) After that, have a final reserve fuel for at least 45 minutes at normal cruising altitude.	<i><u>(3) Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng.</u></i>	3. 45 phút bay bằng;
		4. Đối với các chuyến bay quốc tế: 15% thời gian bay theo kế hoạch hoặc hai giờ bay, chọn giá trị thấp hơn.”
<i>Destination alternate required</i> (b) No person may commence a flight under IFR in general aviation piston-engined aeroplane unless there is enough fuel supply (considering weather reports and forecasts and	<i><u>Trong trường hợp yêu cầu sân bay dự bị</u></i> <i><u>(b) Tổ chức, cá nhân được phép thực hiện chuyến bay IFR bằng tàu bay động cơ Piston trong khai thác hàng không chung khi có đủ nhiên liệu (có tính đến các dự báo thời tiết và các</u></i>	

	contingencies), to—	<i>trường hợp bất thường) để:</i>	
	(1) Fly to the aerodrome of intended landing and execute an instrument approach; and	<i>(1) Bay tới sân bay dự định hạ cánh và thực hiện tiếp cận bằng thiết bị; và</i>	
	(2) Then to an alternate aerodrome, and	<i>(2) Sau đó bay tới sân bay dự bị; và</i>	
	(3) After that, have a final reserve fuel for at least 45 minutes at normal cruising altitude.	<i>(3) Sau đó, có đủ nhiên liệu dự phòng cuối cùng cho ít nhất 45 phút bay bằng.</i>	
Sửa đổi khoản a, bổ sung khoản b, c, d	10.343 AERODROME OPERATING MINIMA	<u>10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU KHAI THÁC SÂN BAY</u>	10.343 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ
	a) The Operator shall establish aerodrome operating minima in accordance with criteria specified by the State of Registry, for each aerodrome to be used in operations. (b) No person may operate an	<i>(a) Người khai thác tàu bay phải thiết lập tiêu chuẩn tối thiểu khai thác sân bay phù hợp với các tiêu chuẩn được quy định bởi Quốc gia đăng ký tàu bay đối với từng sân bay khai thác.</i> <i>(b) Tổ chức, cá nhân không được phép khai thác tàu bay (hoặc Trực thăng)</i>	(a) Không ai được khai thác đến hoặc đi từ một sân bay sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn mà quốc gia nơi có sân bay thiết lập cho sân bay đó, trừ khi quốc gia đó phê chuẩn cụ thể cho loại hình khai thác này.

<p>aircraft to or from an aerodrome (or heliport) using an operating minima lower than those established by the State in which the aerodrome is located, except with specific approval of that State's civil aviation authority.</p>	<p><u>đến và đi từ một sân bay sử dụng tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu được Quốc gia nơi có sân bay công bố, trừ khi nhà chức trách hàng không của Quốc gia đó có phê chuẩn riêng biệt.</u></p>	
<p>(c) The operating minima for 2D instrument approach operations using instrument approach procedures shall be determined by establishing a minimum descent altitude (MDA) or minimum descent height (MDH), minimum visibility and, if necessary, cloud conditions.</p>	<p><i>(c) Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu đối với sân bay có quy trình tiếp cận bằng thiết bị 2D phải được xác định trên cơ sở thiết lập Độ cao giảm thấp tối thiểu (MDA) hoặc tiêu chuẩn Chiều cao giảm thấp tối thiểu (MDH), tiêu chuẩn tầm nhìn tối thiểu và các điều kiện về mây (nếu cần thiết).</i></p>	
<p>(d) The operating minima for 3D instrument approach operations using instrument approach procedures shall be determined by establishing a decision altitude (DA) or decision height (DH) and the minimum</p>	<p><i>(d) Tiêu chuẩn khai thác tối thiểu đối với sân bay sử dụng phương thức tiếp cận bằng thiết bị 3D phải được xác định dựa trên việc thiết lập Độ cao quyết định (DA) hoặc Chiều cao quyết định (DH) và tầm nhìn tối thiểu hoặc Tầm nhìn đường cất hạ cánh (RVR).</i></p>	

	visibility or RVR.		
Sửa đổi, bổ sung khoản a và d	10.363 REQUIRED SPECIAL AIRSPACE APPROVALS (PBN, MNPS, RVSM, PBC)	<u>10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ (PBN, MNPS, RVSM, PBC)</u>	10.363 KHAI THÁC TRONG VÙNG TRỜI CÓ QUY ĐỊNH VỀ RNP, MNPS HOẶC RVSM
	(a) No person may operate in airspace or on routes for where PBN (RNP), MNPS, RVSM or PBC (RCP) performance specifications have been prescribed without a written approval issued by the CAAV indicating—	<i>a. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác trong vùng trời hoặc trên đường bay có quy định về PBN (RNP), MNPS, RVSM hoặc PBC (RCP) khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bằng văn bản, bao gồm:</i> 	a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác trong vùng trời hoặc trên đường bay có quy định về PBN (RNP), MNPS, RVSM hoặc RCP khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn bằng văn bản, bao gồm:
	(1) The navigation and communications capability of the aircraft satisfies the requirements specified for such operations;		1. Khả năng dẫn đường, thông tin liên lạc của tàu bay đáp ứng yêu cầu cho từng loại hình khai thác;
	(2) The operator has instituted appropriate procedures in respect of continued airworthiness (maintenance and		2. Người khai thác tàu bay phải thiết lập các quy trình phù hợp đảm bảo duy trì đủ điều kiện bay (theo chương trình bảo

repair) practices and program; and		duỡng, sửa chữa);
(3) The operator has instituted appropriate flight crew procedures for operations in the authorised airspace.	<i>3. Người khai thác tàu bay phải thiết lập phương thức phù hợp cho tổ lái khai thác trong vùng trời được cấp phép;</i>	3. Người khai thác tàu bay phải thiết lập phương thức phù hợp cho tổ lái khai thác trong vùng trời RVSM;
(4) The approval is valid globally only when any operating procedures specific to a given region are stated in the operations manual or appropriate crew guidance.	4. Phê chuẩn chỉ có hiệu lực khi các phương thức khai thác cụ thể cho từng khu vực khai thác được nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn tổ bay.	4. Phê chuẩn có hiệu lực toàn cầu khi các phương thức khai thác cho từng vùng được nêu rõ trong tài liệu hướng dẫn khai thác hoặc tài liệu hướng dẫn tổ bay.
Refer to Appendix 1 to 10.363 for additional requirements prescribed for Performance-Based Navigation.	<i>5. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác PBN được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 10.363.</i>	
Refer to Appendix 2 to 10.363 for additional requirements prescribed for Performance-	<i>6. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác PBC được quy định cụ thể tại Phụ lục 2 của</i>	

Based Communications.	<i>Điều 10.363.</i>	
Refer to Appendix 3 to 10.363 for expanded requirements prescribed for RVSM operations.	<i>7. Các tổ chức, cá nhân phải tuân thủ các quy định phê chuẩn khai thác RVSM được quy định cụ thể tại Phụ lục 3 của Điều 10.363.</i>	
(b) No person may operate an aircraft in airspace or on routes requiring a special authorisation by the CAAV, except in accordance with the conditions of the procedures and restrictions required for this airspace.		b. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay trong vùng trời hoặc trên tuyến đường bay đòi hỏi phê chuẩn đặc biệt của Cục Hàng không Việt Nam khi tuân thủ các điều kiện, phương thức và các giới hạn theo yêu cầu của vùng trời đó.
(c) The operator and pilots involved shall provide an incident report in the form and manner prescribed by the CAAV within 10 days of any deviation		c. Người khai thác tàu bay và người lái tàu bay phải cung cấp báo cáo sự cố theo mẫu và cách thức theo quy định trong 10 ngày đối với các sai lệch so với đặc tính quy định cho các tuyến đường

	from the performance specifications of a route or airspace.		bay, vùng trời khai thác.
	(d) The operator shall make application for one or more of these operational approvals in the form and manner prescribed by the CAAV and complete the prescribed certification process 30 days prior to the intended operation.	<i>d. Người khai thác tàu bay phải nộp Đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hay nhiều loại hình khai thác nêu trên theo Mẫu và cách thức được quy định bởi Cục HKVN và phải hoàn thành hồ sơ phê chuẩn trước ngày dự định khai thác 30 ngày.</i>	d. Người khai thác tàu bay đề nghị phê chuẩn một hoặc nhiều năng định trên cần hoàn thiện yêu cầu cấp giấy chứng nhận nêu trong Chương B Phần 12 Bộ QCATHK.
Sửa đổi, bổ sung	10.364 ADDITIONAL OPERATIONAL CERTIFICATION APPROVALS	<u>10.364 QUY ĐỊNH VỀ PHÊ CHUẨN NĂNG ĐỊNH KHAI THÁC BỔ SUNG</u>	10.364 THIẾT BỊ HIỂN THỊ TĂNG TẦM NHÌN
	(a) Operators shall make application to the CAAV and complete the certification process for the following approvals prior to operational use—	<i>a. Người khai thác phải nộp đơn đề nghị phê chuẩn về Cục HKVN và phải hoàn thành các quá trình phê chuẩn sau đây trước khi thực hiện khai thác tàu bay:</i>	a. Tổ chức, cá nhân được phép khai thác tàu bay có trang bị HUD hoặc thiết bị hiển thị tương đương, EVS, SVS, CVS hoặc NVIS khi được Cục Hàng không Việt Nam phê chuẩn cách thức cài đặt và quy trình vận hành để:

(1) Automatic Landing Systems;	<u>1. Các hệ thống hạ cánh tự động;</u>	1. Thực hiện hạ độ cao, cất cánh trong điều kiện thời tiết thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu VFR;
(2) HUD (or equivalent) EVS, SVS, CVS, or any combination of these systems into a hybrid system;	<u>2. HUD (hoặc hệ thống tương đương), EVS, SVS, CVS hoặc bất kì hệ thống nào được thiết lập tích hợp bởi các hệ thống này;</u>	2. Thực hiện tiếp cận bằng thiết bị trong điều kiện thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng thiết bị CAT I.
(3) PBN variations, including RNP-APCH;	<u>3. Các biến thể của khai thác PBN bao gồm cả RNP-APCH;</u>	3. Giảm bớt hoặc tuân thủ yêu cầu về tầm nhìn;
(4) ADS-C, including CPDLC;	<u>4. ADS-C bao gồm CPDLC;</u>	4. Hỗ trợ thêm cho các trang thiết bị mặt đất;
(5) ADS-B-IN and -OUT;	<u>5. ADS-B-IN và OUT;</u>	5. Thực hiện khai thác ban đêm tới địa điểm khác sân bay, sân bay trực thăng;
(6) Performance-Based Surveillance (PBS);	<u>6. Giám sát dựa trên tính năng (PBS);</u>	6. Tăng hiệu quả khai thác khi áp dụng các quy định này.
(7) Electronic Flight Bag (EFB); and	<u>7. Tài liệu điện tử trên tàu bay (EFB);</u>	
(8) Other critical approvals identified by the CAAV or by	<u>8. Các phê chuẩn khai thác trọng yếu khác quy định bởi Cục HKVN hoặc</u>	

	evolving international standards.	<i>bởi các tiêu chuẩn của ICAO.</i>	
	Refer to Appendix 1 to 10.364 for requirements regarding PBS approvals.	<i>9. Các yêu cầu phê chuẩn PBS được quy định cụ thể tại Phụ lục 1 của Điều 10.364.</i>	
	Refer to Appendix 2 to 10.364 for requirements regarding EFB approvals.	<i>10. Các yêu cầu phê chuẩn EFB được quy định cụ thể tại Phụ lục 2 của Điều 10.364.</i>	
	(b) Unless the installation and procedures are approved by the CAAV, no person may operate an aircraft using an automatic landing systems, HUD or equivalent displays, EVS, SVS, CVS, or NVIS to—	<i><u>b. Tổ chức, cá nhân chỉ được phép khai thác tàu bay sử dụng Hệ thống hạ cánh tự động, HUD hoặc các Hệ thống tương tự HUD, EVS, SVS, CVS hoặc NVIS để thực hiện các công việc sau đây khi được Cục HKVN phê chuẩn lắp đặt thiết bị và quy trình sử dụng:</u></i>	b. Việc phê chuẩn khai thác khi tàu bay được lắp đặt, sử dụng thiết bị HUD hoặc EVS, SVS, CVS làm tăng sự tin cậy trong khai thác. Các phê chuẩn này không được ảnh hưởng đến kiểu, loại hình khai thác tiếp cận bằng thiết bị.
	(1) Conduct descent or take-off in weather conditions below VFR minimums;	<i><u>1. Thực hiện giảm độ cao hoặc cất cánh trong điều kiện thời tiết dưới tiêu chuẩn tối thiểu VFR;</u></i>	
	(2) Conduct Instrument approach operations below	<i><u>2. Thực hiện việc tiếp cận bằng thiết bị dưới tiêu chuẩn tối thiểu tiếp cận bằng</u></i>	

Category I instrument approach minimums;	<u>thiết bị CAT I.</u>	
(3) Reduce or satisfy visibility requirements;	<u>3. Giảm hoặc đáp ứng các quy định về tầm nhìn</u>	
(4) Compensate for required ground facilities;	<u>4. Bổ trợ cho các trang thiết bị mặt đất</u>	
(5) Conduct night operations to a site other than an aerodrome or heliport; or	<u>5. Thực hiện khai thác ban đêm tới các địa điểm không phải là sân bay hoặc bãi đỗ trực thăng; hoặc</u>	
(6) Gain any other operational benefit related to these Regulations.	<u>6. Để đạt được các lợi ích khai thác khác quy định trong Bộ quy chế an toàn hàng không.</u>	
Refer to Appendix 3 to 10.364 for expanded requirements for these approvals.	<u>c. Các quy định để phê chuẩn khai thác các loại hình trong Khoản b điều này được quy định cụ thể tại Phụ lục 3 của Điều 10.364.</u>	
(c) In consideration of the approval of operational credit(s) for operations with aircraft equipped with a HUD or	<u>d. Trong quá trình xem xét phê chuẩn khai thác tin cậy (khai thác với tiêu chuẩn thấp hơn tiêu chuẩn quy định) các loại hình khai thác đối với tàu bay</u>	c. Người khai thác tàu bay đề nghị phê chuẩn một hoặc nhiều năng định trên cần hoàn thiện yêu cầu cấp chứng chỉ nêu trong Chương B Phần 12 Bộ QCATHK

	equivalent displays, EVS, SVS or CVS, these approvals shall not affect the classification of the instrument approach procedure..	<u>có lắp đặt HUD hoặc các Hệ thống tương đương, EVS, SVS hoặc CVS. Các phê chuẩn này không được ảnh hưởng tới việc phân loại phương thức tiếp cận bằng thiết bị.</u>	
	(d) The operator shall make application for one or more of these operational approvals in the form and manner prescribed by the CAAV 30 days prior to the intended operation and complete the prescribed certification process prior to operational use.	<u>e. Người khai thác tàu bay phải làm đơn đề nghị phê chuẩn đối với một hoặc nhiều loại hình khai thác nêu trong điều này theo mẫu và cách thức quy định bởi Cục HKVN, trình Cục HKVN 30 ngày trước ngày dự định khai thác và hoàn thành quá trình phê chuẩn trước khi áp dụng.</u>	
Bổ sung	10.372 AEROPLANE OPERATING PROCEDURES FOR LANDING PERFORMANCE	10.372 QUY TRÌNH KHAI THÁC TÀU BAY ĐỐI VỚI TÍNH NĂNG HẠ CÁNH	
	(a) The PIC shall not continue an approach to land below 300	<u>a. Người chỉ huy tàu bay không được tiếp tục tiếp cận hạ cánh xuống thấp</u>	

	m (1 000 ft) above aerodrome elevation unless satisfied that, with the runway surface condition information available, the aeroplane performance information indicates that a safe landing can be made.	<i>hơn 300 m (1000ft) so với mức cao sân bay trừ khi trước đó đã được cung cấp thông tin về điều kiện bề mặt đường cất hạ cánh, thông tin về tính năng tàu bay thể hiện rằng tàu bay có thể hạ cánh an toàn.</i>	
Bổ sung	10.379 CONTINUATION OF FLIGHT	10.379 TIẾP TỤC CHUYỂN BAY	
	(a) No person may continue a flight towards the aerodrome of intended landing, unless the latest available information indicates that at the expected time of arrival, a landing can be effected at that aerodrome, or at least one alternate aerodrome, in compliances with the operating minima applicable to that flight.	<i>a. Chỉ được phép tiếp tục bay tới sân bay dự định hạ cánh khi thông tin thời tiết nhận được lần cuối cùng chỉ ra rằng tại thời điểm tàu bay dự kiến bay đến thì việc hạ cánh tại sân bay đó có thể thực hiện được hoặc phải có tối thiểu một sân bay dự bị có tiêu chuẩn khai thác tối thiểu phù hợp.</i>	
Sửa đổi khoản a, bãi bỏ khoản b	10.380 CONTINUATION OF FLIGHT: COMMERCIAL AIR TRANSPORT	<u>10.380 TIẾP TỤC CHUYỂN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI</u>	10.380 TIẾP TỤC CHUYỂN BAY: VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯƠNG MẠI
	(a) No PIC may allow a flight to continue toward any aerodrome of intended landing where	<i><u>a. Chỉ được phép tiếp tục chuyển bay tới sân bay dự bị hạ cánh mà tại đó hoạt động vận tải hàng không thương</u></i>	(a) Người chỉ huy tàu bay không được tiếp tục chuyển bay về sân bay dự định đến trừ khi các thông tin mới nhất có

	commercial air transport operations have been restricted or suspended, unless—	<u>mai bị cấm hoặc đình chỉ khi:</u>	được cho biết thời tiết vào thời điểm đến dự kiến tại sân bay đến hoặc sân bay dự bị cho phép tiếp cận và hạ cánh phù hợp với tiêu chuẩn khai thác tối thiểu trong năng định khai thác.
	(1) In the opinion of the PIC, the conditions that are a hazard to safe operations may reasonably be expected to be corrected by the estimated time of arrival; or	<u>1. Người chỉ huy tàu bay đánh giá thấy các yếu tố, điều kiện gây mất an toàn cho chuyến bay có thể chắc chắn được khắc phục trước thời điểm tàu bay dự định bay đến, hoặc</u>	
	(2) There is no safer procedure.	<u>2. Không có phương thức khai thác nào an toàn hơn.</u>	
			(b) Người chỉ huy tàu bay không được cho phép tiếp tục chuyến bay về sân bay hạ cánh dự định nơi việc khai thác vận tải hàng không thương mại bị giới hạn hoặc đình chỉ, trừ khi:
			(1) Theo quan điểm của người chỉ huy tàu bay, các điều kiện có thể gây rủi ro không đảm bảo khai thác an toàn có cơ sở để tin chắc rằng sẽ được khắc phục trước thời điểm tàu bay đến; hoặc
			(2) Không có phương thức an toàn hơn.

Bổ sung Khoản d, đổi tên các khoản d-m của Điều này thành e – n	10.397 COMMUNICATIONS & COMMUNICATIONS FAILURE	10.397 LIÊN LẠC VÀ MẤT LIÊN LẠC	10.397 LIÊN LẠC
	<p><i>Listening Watch</i></p> <p>(a) Each person operating an aircraft on a controlled flight under VFR or IFR shall maintain a continuous air-ground voice communication watch on the appropriate communication channel or, and establish two-way communication as necessary with, the appropriate ATS unit, except as may be prescribed by the appropriate ATS authority in respect of aircraft forming part of aerodrome traffic at a controlled aerodrome.</p>		<p>a. Người khai thác chuyến bay có kiểm soát theo IFR hoặc VFR phải liên tục duy trì liên lạc thoại không địa trên kênh liên lạc phù hợp và thiết lập liên lạc hai chiều với cơ quan ATS phù hợp khi cần thiết, trừ khi có quy định của cơ quan ATS liên quan đến điều hành tại các sân bay.</p>
	<p><i>SELCAL or similar automatic signalling devices may be used to satisfy the requirement to maintain a continuous listening watch.</i></p>		<p>b. SELCAL hoặc thiết bị tín hiệu tự động tương tự có thể được sử dụng để đáp ứng yêu cầu duy trì việc nghe liên tục.</p>

<p><i>The requirement for an aircraft to maintain air-ground voice communication watch remains in effect after CPDLC has been established.</i></p>		<p>c. Tàu bay phải duy trì liên lạc thoại không địa sau khi thiết lập thông tin liên lạc với người lái bằng truyền cơ sở dữ liệu được thiết lập.</p>
<p>Communications Failure: General</p> <p>(b) If a communication failure precludes compliance with paragraph (a), the pilot shall comply with the voice communication failure procedures of Annex 10, Volume II, and with such of the following procedures as are appropriate.</p>	<p>d. Trong trường hợp việc mất liên lạc gây ra việc không tuân thủ các quy định tại Khoản a, b, c của điều này, người lái tàu bay phải tuân thủ các phương thức liên lạc thoại quy định tại Phụ ước 10, Quyển 2 của ICAO và các phương thức phù hợp quy định tại điều này.</p>	<p>d. Trong trường hợp mất liên lạc, người lái tàu bay phải cố gắng thiết lập liên lạc bằng tất cả các biện pháp khác với đài kiểm soát không lưu thích hợp.</p>
<p>(c) In event of communications failure, the pilot shall attempt to establish communications with the appropriate air traffic control unit using all other available means.</p>		
<p>(d) In addition, the pilot shall, when forming part of the</p>		<p>e. Trong trường hợp thực hiện điều hành</p>

<p>aerodrome traffic at a controlled aerodrome, shall keep a watch for such instructions as may be issued by visual signals</p>		<p>không lưu tại sân bay có kiểm soát, người lái phải duy trì theo dõi những chỉ dẫn của hệ thống tín hiệu bằng mắt được phê chuẩn.</p>
<p><i>Communications Failure: Visual Meteorological Conditions</i></p> <p>(e) If in visual meteorological conditions, the PIC shall</p>		<p>g. Trong trường hợp sử dụng điều kiện khí tượng bằng mắt, người chỉ huy tàu bay phải:</p>
<p>(1) Continue to fly in visual meteorological conditions; land at the nearest suitable aerodrome; and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic services unit; or</p>		<p>Tiếp tục thực hiện chuyến bay trong điều kiện khí tượng bằng mắt, hạ cánh xuống sân bay gần nhất, báo cáo hạ cánh nhanh chóng cho đơn vị kiểm soát không lưu thích hợp;</p>
<p>(2) If considered advisable, complete an IFR flight in accordance with paragraph (f)</p>		<p>2. Thực hiện chuyến bay bằng IFR nếu điều kiện cho phép theo quy định tại khoản g. 1.</p>
<p><i>Communications Failure: Instrument Meteorological</i></p>		<p>h. Trong điều kiện khí tượng bay bằng thiết bị hoặc khi người lái thực hiện chuyến bay sử dụng IFR cho rằng việc</p>

<p>Conditions</p> <p>(f) If in instrument meteorological conditions or when the pilot of an IFR flight considers it inadvisable to complete the flight in VMC, the PIC shall</p>		<p>thực hiện chuyển bay sử dụng VMC là không khả thi, PIC phải:</p>
<p>(1) Unless otherwise prescribed on the basis of regional air navigation agreement, in airspace where radar is not used in the provision of air traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 20 minutes following the aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;</p>		<p>1. Phải duy trì vận tốc và mực bay đã thiết lập trước đó hoặc độ cao bay tối thiểu trong trường hợp bay cao hơn trong khoảng thời gian 20 phút kể từ khi tàu bay mất khả năng thông báo vị trí tại các điểm thông báo bắt buộc, sau đó điều chỉnh vận tốc và mực bay tương ứng với kế hoạch bay hiện thời trừ khi có quy định khác trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường theo khu vực, trong không phận không sử dụng rada kiểm soát không lưu;</p>
<p>(2) In airspace where radar is used in the provision of air</p>		<p>2. Phải duy trì vận tốc và mực bay đã thiết lập trước đó hoặc độ cao bay tối thiểu trong trường hợp bay cao hơn</p>

<p>traffic control, maintain the last assigned speed and level, or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes following—</p>		<p>trong khoảng thời gian 07 phút từ một trong các thời điểm sau trong vùng trời có sử dụng ra-đa kiểm soát không lưu, người điều khiển tày bay:</p>
<p>(i) The time the last assigned level or minimum flight altitude is reached; or</p>		<p>i. Đạt mực bay, độ cao bay tối thiểu được thiết lập lần cuối;</p>
<p>(ii) The time the transponder is set to Code 7600; or</p>		<p>ii. Thiết bị hỏi đáp được cài đặt code 7600;</p>
<p>(iii) The aircraft's failure to report its position over a compulsory reporting point; whichever is later, and thereafter adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;</p>		<p>iii. Tàu bay mất khả năng thông báo vị trí tại các điểm thông báo bắt buộc, chọn trường hợp muộn hơn và sau đó điều chỉnh vận tốc và mực bay theo kế hoạch bay đã triển khai.</p>
<p>(g) When being radar vectored or having been directed by ATC to proceed offset using area navigation (RNAV) without a specified limit, rejoin the current flight plan route no later than the</p>		<p>i. Khi được dẫn đường bởi ra-đa hoặc đơn vị ATC có sử dụng tính năng dẫn đường theo khu vực (RNAV), tái thiết lập đường bay theo kế hoạch bay đã định ngay khi tới thời điểm thông báo, có tính toán giới hạn độ cao bay tối</p>

<p>next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;</p>		<p>thiếu;</p>
<p>(h) Proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid or fix serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with (i) below, hold over this aid or fix until commencement of descent;</p>		<p>k. Thực hiện chuyển bay theo kế hoạch bay đã định tới đài dẫn đường hoặc đài điểm của sân bay hạ cánh. Khi cần giảm độ cao theo quy định nêu tại khoản l Điều này tàu bay phải tiếp tục sử dụng đài dẫn đường và đài điểm cho đến khi thực hiện giảm độ cao;</p>
<p>(i) Commence descent from the navigation aid or fix specified in (h) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged; or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan; estimated time of arrival specified in (h) or the last acknowledged expected approach time, whichever is</p>		<p>l. Bắt đầu giảm độ cao từ các đài dẫn đường và đài điểm tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận dự kiến trước đó. Trong trường hợp không nhận biết được thời gian tiếp cận dự kiến, tàu bay phải giảm độ cao tại thời điểm gần nhất với thời gian hạ cánh được ghi trong kế hoạch bay đã định được nêu tại khoản k Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết tiếp cận dự kiến trước đó, chọn thời điểm nào muộn hơn;</p>

	later; and		
	(j) Complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid or fix; and	<i>m. Thực hiện phương thức tiếp cận thông thường bằng thiết bị khi sử dụng thiết bị dẫn đường phụ trợ, và</i>	m. Thực hiện phương thức tiếp cận thông thường bằng thiết bị khi sử dụng thiết bị dẫn đường phụ trợ và tiếp tục hạ cánh trong vòng 30 phút sau thời điểm dự kiến hạ cánh nêu tại khoản 1 Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận, chọn thời điểm nào muộn hơn.
	(k) Land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified in e) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.	<i>n. Tiếp tục hạ cánh (nếu có thể) trong vòng 30 phút sau thời điểm dự kiến hạ cánh nêu tại khoản 1 Điều này hoặc tại thời điểm nhận biết thời gian tiếp cận, chọn thời điểm nào muộn hơn.</i>	
	10.403 DEVIATIONS FROM PLANNED FLIGHT	<u>10.403 SAI LỆCH SO VỚI KẾ HOẠCH BAY</u>	10.403 THAY ĐỔI DO THIẾU THẬN TRỌNG
	(a) A PIC shall take the following action in the event that a controlled flight deviates from its current flight plan—	<i><u>a. Người chỉ huy tàu bay phải thực hiện các hành động sau đây trong trường hợp một chuyến bay có kiểm soát bị sai lệch so với kế hoạch bay hiện tại:</u></i>	(a) Người chỉ huy tàu bay phải áp dụng các biện pháp sau đây trong trường hợp chuyến bay có kiểm soát do thiếu thận trọng đã thực hiện sai lệch so với kế hoạch bay hiện hành:
	(1) Deviation from track. If the	<i><u>1. Nếu tàu bay lệch ra khỏi vệt bay,</u></i>	1. Sai lệch vệt bay: Nếu tàu bay lệch ra

	aircraft is off track, the PIC shall adjust the heading of the aircraft forthwith to regain track as soon as practicable.	<u>người chỉ huy tàu bay phải điều chỉnh ngay lập tức hướng mũi để tàu bay quay trở lại vệt bay càng sớm càng tốt.</u>	khỏi vệt bay, người chỉ huy tàu bay phải điều chỉnh hướng mũi để lấy lại vệt bay càng sớm càng tốt
	(2) Deviation from ATC assigned Mach number/indicated airspeed: the appropriate air traffic services unit shall be informed immediately	<u>2. Nếu số Mach/IAS của tàu bay bị sai lệch so với tốc độ ATC chỉ định, tổ lái phải thông báo ngay lập tức cho đơn vị cung cấp dịch vụ kiểm soát không lưu phù hợp.</u>	2. Thay đổi tốc độ thực: Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp nếu tốc độ thực trung bình tại mực bay bằng giữa các điểm báo cáo khác với hoặc dự định sẽ khác với tốc độ nêu trong kế hoạch bay $\pm 5\%$ so với tốc độ thực;
	(3) Deviation from Mach number/true airspeed: if the sustained Mach number/true airspeed at cruising level varies by plus or minus Mach 0.02 or more, or plus or minus 19 km/h (10 kt) true airspeed or more from the current flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed.	<u>3. Nếu số Mach /TAS được duy trì ở mực bay bằng thay đổi bằng hoặc nhiều hơn ± 0.02 số Mach hay bằng hoặc nhiều hơn ± 19 km/h (10 kt) so với tốc độ TAS trong kế hoạch bay hiện tại, tổ lái phải thông báo ngay lập tức cho cơ quan không lưu phù hợp.</u>	3. Thay đổi thời gian dự định: Người chỉ huy tàu bay phải thông báo cho cơ quan ATC phù hợp và đưa ra thời gian sửa đổi càng sớm càng tốt nếu thời gian dự kiến đến điểm báo cáo, đến ranh giới vùng thông báo bay, hoặc đến sân bay dự định đến, chọn vị trí nào đến trước, sẽ vượt quá ba phút so với thời gian đã thông báo cho ATC, hoặc so với khoảng thời gian theo quy định của cơ quan ATC phù hợp, hoặc thời gian trên cơ sở thỏa thuận dẫn đường khu vực;
	(4) Change in time estimate: except where ADS-C is activated and serviceable in	<u>4. Trừ trường hợp tàu bay đã được kích hoạt ADS-C và hoạt động trong vùng trời có cung cấp dịch vụ ADS-C,</u>	4. Thỏa thuận sử dụng dịch vụ ADS: Ngoài ra, khi đã có thỏa thuận sử dụng dịch vụ ADS, cơ sở cung cấp dịch vụ

<p>airspace where ADS-C services are provided, if the time estimate for the next applicable reporting point, flight information region boundary or destination aerodrome, whichever comes first, changes in excess of 2 minutes from that previously notified to air traffic services, or such other period of time as is prescribed by the appropriate ATS authority or on the basis of regional air navigation agreements, the flight crew shall notify the appropriate air traffic services unit as soon as possible.</p>	<p><u><i>nếu thời gian ước tính tới điểm yêu cầu báo cáo tiếp theo, ranh giới vùng thông báo bay hoặc sân bay dự định đến, chọn vị trí nào tới trước, mà vượt quá 02 phút so với thời gian đã thông báo trước đó cho cơ quan không lưu hoặc so với khoảng thời gian quy định bởi nhà chức trách không lưu phù hợp hoặc khoảng thời gian quy định trong các văn bản thoả thuận dân đường khu vực, tổ lái phải thông báo cho cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu nhanh nhất có thể.</i></u></p>	<p>không lưu (ATSU) phải được tự động thông báo thông qua đường truyền dữ liệu khi có sự thay đổi xảy ra vượt quá giá trị ngưỡng quy định trong thoả thuận ADS.</p>
<p>(b) When ADS-C services are provided and ADS-C is activated, the air traffic services unit shall be informed automatically via data link whenever changes occur beyond the threshold values stipulated by the ADS event contract.</p>	<p><i>b. Khi dịch vụ ADS-C được cung cấp và tàu bay đã kích hoạt ADS-C, cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phải được thông báo tự động thông qua đường truyền liên kết dữ liệu khi có bất kỳ sự thay đổi nào xảy ra mà vượt ngưỡng quy định trong thoả thuận ADS.</i></p>	

	10.405 ATC CLEARANCE: INTENDED CHANGES	10.405 HUÂN LỆNH ATC: CÁC THAY ĐỔI DỰ ĐỊNH	10.405 HUÂN LỆNH ATC: CÁC THAY ĐỔI DỰ ĐỊNH
<i>Bổ sung Điểm 2 của khoản a và sửa đổi điểm 2 của khoản a thành điểm 3.</i>	(a) Requests for current flight plan changes shall include the following information—		a. Yêu cầu thay đổi kế hoạch bay phải có các thông tin sau đây:
	(1) Change of cruising level. Aircraft identification, requested new cruising level and cruising speed at this level, and revised time estimates, when applicable, at subsequent reporting points or flight information region boundaries.		1. Thay đổi mực bay bằng: Nhận dạng tàu bay, mực bay bằng mới theo yêu cầu và tốc độ bay bằng tại mực bay này, thời gian dự định sửa đổi tại ranh giới vùng thông báo bay tiếp theo, nếu áp dụng.
	(2) <i>Change of Mach number/true airspeed: aircraft identification; requested Mach number/true airspeed.</i>	<i>2. Thay đổi số Mach/TAS: Nhận dạng tàu bay, số Mach/TAS yêu cầu.</i>	
	(3) Change of route—		2. Thay đổi tuyến đường bay:
(i) Destination unchanged. Aircraft identification, flight rules; description of new route of flight including related flight plan data beginning with the			(i) Không thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay mới, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian

	position from which requested change of route is to commence; revised time estimates, and any other pertinent information.		dự định sửa đổi, và các thông tin cần thiết khác;
	(ii) Destination change. Aircraft identification; flight rules; description of revised route of flight to revised destination aerodrome including related flight plan data, beginning with the position from which requested change of route is to commence; revised time estimates; alternate aerodrome(s); any other pertinent information.		(ii) Thay đổi sân bay dự định đến: Nhận dạng tàu bay, quy tắc bay, miêu tả tuyến đường bay sửa đổi đến sân bay dự định đến sửa đổi, bao gồm các dữ liệu kế hoạch bay liên quan từ vị trí bắt đầu thay đổi tuyến đường bay, thời gian dự định sửa đổi; sân bay dự bị, và các thông tin cần thiết khác.
Sửa đổi khoản c	10.407 POSITION REPORTS	10.407 BÁO CÁO VỊ TRÍ	10.407 BÁO CÁO VỊ TRÍ
	(a) Each pilot of a controlled flight shall report to the appropriate ATC facility, as soon as possible, the time and level of passing each designated compulsory reporting point, together with any other required information, unless exempted from this requirement by the		a. Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát theo VFR hoặc IFR phải báo cáo cho cơ quan ATC phù hợp càng sớm càng tốt về thời gian và mực bay khi bay qua mỗi điểm báo cáo bắt buộc quy định, cùng với các thông tin khác theo yêu cầu, trừ khi được cơ quan ATC miễn trừ không yêu cầu phải thực hiện quy định này.

	appropriate ATC authority.		
	b) Each pilot of a controlled flight shall make position reports in relation to additional points or intervals when requested by the appropriate ATC unit.		b. Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát phải báo cáo các vị trí bổ sung hoặc các khoảng cách khi cơ quan ATC phù hợp yêu cầu.
	(c) In the absence of designated reporting points, pilot shall make position reports at intervals prescribed by the appropriate ATS authority or specified by the appropriate air traffic services unit.	<i>c. Trong trường hợp thiếu các điểm báo cáo chỉ định, tổ lái phải thực hiện báo cáo vị trí trong khoảng thời gian quy định bởi nhà chức trách ATC phù hợp hoặc quy định cụ thể bởi cơ quan cung cấp dịch vụ không lưu phù hợp.</i>	
	(d) Pilot of controlled flights providing position information to the appropriate air traffic services unit via data link communications shall only provide voice position reports when requested.		c. Người lái tàu bay trên chuyến bay có kiểm soát cung cấp thông tin về vị trí cho cơ quan ATC phù hợp thông qua đường truyền dữ liệu chỉ phải báo cáo vị trí bằng lời khi yêu cầu.
<i>(Chỉ bổ sung Khoản c)</i>	10.645 UNLAWFUL INTERFERENCE	10. 417 CAN THIỆP BẤT HỢP PHÁP	10.417 CAN THIỆP BẤT HỢP PHÁP
	A PIC shall, when and if		a. Để tạo điều kiện cho cơ quan cung

<p>possible, notify the appropriate ATC facility when an aircraft is being subjected to unlawful interference, including—</p>		<p>cấp dịch vụ ATC đưa ra quyền ưu tiên đối với 01 tàu bay và giảm thiểu xung đột với các tàu bay khác, người lái phải thông báo, nếu có thể, cho cơ quan ATS phù hợp khi một tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, bao gồm các nội dung sau:</p>
<p>(a) (1) Any significant circumstances associated with the unlawful interference; and</p>		<p>1. Bất kỳ tình huống quan trọng nào liên quan đến hành động can thiệp bất hợp pháp;</p>
<p>(2) Any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft..</p>		<p>2. Bất kỳ sai lệch nào so với kế hoạch bay hiện hành do hoàn cảnh bắt buộc.</p>
<p>(b) If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable—</p>		<p>b. Nếu tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, người chỉ huy tàu bay phải thực hiện hạ cánh xuống sân bay gần nhất trong thời gian sớm nhất có thể hoặc xuống sân bay được chỉ định bởi nhà chức trách trừ các trường hợp bất khả kháng.</p>

	(1) At the nearest suitable aerodrome; or		
	(2) At a dedicated aerodrome assigned by the appropriate authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.		
	(c) Following an act of unlawful interference, the PIC shall submit the report required by Section 10.260 to the designated local authority.	<i>c. Người chỉ huy tàu bay phải đệ trình báo cáo theo quy định của Điều 10.260 tới Nhà chức trách hàng không địa phương chỉ định đối với các hành động can thiệp bất hợp pháp.</i>	
Bổ sung	10.714 IFR TAKE-OFF MINIMUMS: GENERAL AVIATION	10.469 TIÊU CHUẨN TỐI THIỂU CÁT CÁNH BẰNG THIẾT BỊ ĐỐI VỚI HÀNG KHÔNG CHUNG	
	(a) A flight to be conducted in accordance with the instrument flight rules shall not—	<i>a. Một chuyến bay không được thực hiện theo quy tắc bay bằng thiết bị khi:</i>	

	<p>(1) Take off from the departure aerodrome unless the meteorological conditions, at the time of use, are at or above the aerodrome operating minima for that operation; and</p>	<p><i>1. Cất cánh từ sân bay đi mà tại thời điểm cất cánh điều kiện thời tiết thấp hơn tiêu chuẩn tối thiểu của sân bay đó; và</i></p>	
	<p>(2) Take off or continue beyond the point of in-flight re-planning unless at the aerodrome of intended landing or at each alternate aerodrome to be selected in compliance with Section 10.245 and 10.255, current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the meteorological conditions will be, 1 hour before and after the ETA, at or above the aerodrome operating minima for that operation.</p>	<p><i>2. Cất cánh hoặc tiếp tục vượt qua điểm trên đường bay theo kế hoạch bay được lập lại khi báo cáo thời tiết hoặc báo cáo tích hợp bao gồm dự báo thời tiết cho thấy điều kiện thời tiết trước hoặc sau 1 giờ so với thời gian dự định đến sẽ thấp hơn tiêu chuẩn khai thác sân bay tại sân bay dự định hạ cánh hoặc tại sân bay dự bị được lựa chọn tuân thủ các quy định của Điều 10.245 và 10.247.</i></p>	
<p>Chỉ sửa đổi tên Điều</p>	<p>10.765 CONTINUING AN INSTRUMENT APPROACH</p>	<p>10.493 TIẾP TỤC TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ</p>	<p>10.493 THỰC HIỆN TIẾP CẬN BẰNG THIẾT BỊ</p>

(a) No pilot may continue below 300 m (1 000 ft) above the aerodrome elevation or into the final approach segment unless the reported visibility or controlling RVR is at or above the aerodrome operating minima for that procedure.		a. Người lái được phép tiếp tục bay thấp hơn độ cao 300m (1000 ft) tính từ mức cao sân bay hoặc thực hiện tiếp cận chót khi tầm nhìn được thông báo hoặc xác định được RVR bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của sân bay đã công bố theo phương thức tiếp cận đó.
(b) If after entering the final approach segment or after descending below 300 m (1,000 ft) above the aerodrome elevation, the reported visibility or controlling RVR falls below the specified minimum, the pilot may continue the approach to DA/H or MDA/H.		b. Nếu sau khi bắt đầu giai đoạn tiếp cận chót hoặc sau khi hạ độ cao thấp hơn 300m (1000 ft) tính từ mức cao của sân bay, tầm nhìn được thông báo hoặc xác định được RVR thấp hơn tiêu chuẩn khai thác tối thiểu sân bay, người lái có thể tiếp tục thực hiện tiếp cận tới DA/H hoặc MDA/H.
(c) In any case, no pilot may continue its approach-to-land at any aerodrome beyond a point at		c. Người lái không được tiếp tục tiếp cận để hạ cánh tại sân bay vào thời điểm mà tiêu chuẩn khai thác tối thiểu thấp hơn giới hạn cho phép

	which the limits of the operating minima specified for that aerodrome would be infringed.		
Bổ sung	APPENDIX 1 TO 10.363: PERFORMANCE-BASED NAVIGATION APPROVAL	PHỤ LỤC 1 ĐIỀU 10.363: PHÊ CHUẨN DẪN ĐƯỜNG DỰA TRÊN TÍNH NĂNG (PBN)	
	<i>(a) The CAAV shall, for operations where a navigation specification for PBN has been prescribed, ensure that the operator has established and documented—</i>	<i>a. Người khai thác tàu bay phải xây dựng các tài liệu sau khi áp dụng phương thức dẫn đường theo tính năng:</i>	
	<i>(1) Normal and abnormal procedures including contingency procedures;</i>	<i>1. Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai thác bình thường và điều kiện khai thác bất thường, kể cả tình huống khẩn cấp;</i>	
	<i>(2) Flight crew qualification and proficiency requirements in accordance with the appropriate navigation specifications;</i>	<i>2. Các yêu cầu về trình độ của người lái đáp ứng yêu cầu của phương thức dẫn đường theo tính năng;</i>	
	<i>(3) A training programme for</i>	<i>3. Chương trình huấn luyện cho các cá</i>	

	<i>relevant personnel consistent with the intended operations;</i>	<i>nhân có liên quan đến phương thức dự định khai thác;</i>	
	<i>(4) Appropriate maintenance procedures to ensure continued airworthiness in accordance with the appropriate navigation specifications'</i>	<i>4. Các quy trình bảo dưỡng tàu bay để đảm bảo tàu bay đủ điều kiện bay đáp ứng các quy định thực hiện phương thức dẫn đường theo tính năng;</i>	
	<i>(5) Additional requirements determined to be necessary for safety.</i>	<i>5. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.</i>	
	<i>(b) The CAAV shall issue a specific approval for operations based on PBN authorization required (AR) navigation specifications.</i>	<i>b. Cục Hàng không Việt Nam phải ban hành phê chuẩn đặc biệt đối với việc khai thác Phương thức dẫn đường theo tính năng có yêu cầu phê chuẩn (AR).</i>	
Bổ sung	APPENDIX 2 TO 10.363: PERFORMANCE-BASED COMMUNICATIONS APPROVAL	PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 10.363: PHÊ CHUẨN PHƯƠNG THỨC LIÊN LẠC DỰA TRÊN TÍNH NĂNG	
	<i>(a) The CAAV shall, for</i>	<i>a. Khi sử dụng phương thức liên</i>	

<p><i>operations where an RCP specification for PBC has been prescribed, ensure that the operator has established and documented—</i></p>	<p><i>lạc dựa trên tính năng, Người khai thác tàu bay phải xây dựng các tài liệu sau:</i></p>	
<p><i>(1) Normal and abnormal procedures, including contingency procedures;</i></p>	<p><i>1. Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai thác bình thường và điều kiện khai thác bất thường, kể cả tình huống khẩn cấp;</i></p>	
<p><i>(2) Flight crew qualification and proficiency requirements, in accordance with appropriate RCP specifications;</i></p>	<p><i>2. Các yêu cầu về trình độ của người lái đáp ứng yêu cầu của hình thức liên lạc dựa trên tính năng;</i></p>	
<p><i>(3) A training programme for relevant personnel consistent with the intended operations;</i></p>	<p><i>3. Chương trình huấn luyện cho các cá nhân có liên quan đến phương thức liên lạc dự định sử dụng;</i></p>	
<p><i>(4) Appropriate maintenance procedures to ensure continued airworthiness, in accordance with appropriate RCP specifications; and</i></p>	<p><i>4. Các quy trình bảo dưỡng tàu bay để đảm bảo tàu bay đủ điều kiện bay đáp ứng các quy định thực hiện phương thức liên lạc dự định sử dụng;</i></p>	
<p><i>(5) Additional requirements</i></p>	<p><i>5. Các yêu cầu khác liên quan đến an</i></p>	

	<i>determined to be necessary for safety</i>	<i>toàn khi cần thiết.</i>	
	<i>(b) The CAAV shall ensure that, in respect of those aircraft mentioned in Section 6.052, adequate provisions exist for</i>	<i>b. Cục Hàng không Việt Nam phải đảm bảo có đầy đủ các quy định liên quan đến loại tàu bay được đề cập tại điều 6.052 nhằm:</i>	
	<i>(1) Receiving the reports of observed communication performance issued by monitoring programmes established in accordance with ICAO Annex 11, Chapter 3, 3.3.5.2; and</i>	<i>1. Nhận các báo cáo về tính năng liên lạc từ các chương trình giám sát được xây dựng phù hợp với yêu cầu của mục 3.3.5.2, chương 3 trong phụ lục 11 của ICAO;</i>	
	<i>(2) Taking immediate corrective action for individual aircraft, aircraft types or operators, identified in such reports as not complying with the RCP specification.</i>	<i>2. Thực hiện các hành động khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay, chủng loại tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay nếu có báo cáo về hiện tượng không tuân thủ phương thức liên lạc theo tính năng.</i>	
Bổ sung	APPENDIX 1 TO 10.364: PERFORMANCE-BASED	PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN PHƯƠNG THỨC GIÁM	

<i>SURVEILLANCE APPROVAL</i>	SÁT DỰA TRÊN TÍNH NĂNG	
<i>(a) The CAAV shall, for operations where an RSP specification for PBS has been prescribed, ensure that the operator has established and documented—</i>	<i>a. Khi sử dụng phương thức giám sát dựa trên tính năng, Cục hàng không Việt Nam phải đảm bảo Người khai thác tàu bay xây dựng các tài liệu sau:</i>	
<i>(1) Normal and abnormal procedures, including contingency procedures;</i>	<i>1. Các phương thức sử dụng trong điều kiện khai thác bình thường và điều kiện khai thác bất thường, kể cả tình huống khẩn cấp;</i>	
<i>(2) Flight crew qualification and proficiency requirements, in accordance with appropriate RSP specifications;</i>	<i>2. Các yêu cầu về trình độ của người lái đáp ứng yêu cầu của hình thức giám sát dựa trên tính năng;</i>	
<i>(3) A training programme for relevant personnel consistent with the intended operations;</i>	<i>3. Chương trình huấn luyện cho các cá nhân có liên quan đến phương thức giám sát dự định sử dụng;</i>	
<i>(4) Appropriate maintenance procedures to ensure continued airworthiness, in accordance with appropriate RSP specifications; and</i>	<i>4. Các chương trình bảo dưỡng đáp ứng yêu cầu khả phi tàu bay tương ứng với phương thức giám sát;</i>	
<i>(5) Additional requirements determined to be necessary for</i>	<i>5. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.</i>	

	<i>safety.</i>		
	<i>(b) The State of the Operator shall ensure that, in respect of those aircraft mentioned in Section 6.066, adequate provisions exist for—</i>	<i>b. Quốc gia Người khai thác tàu bay phải đảm bảo có đầy đủ các quy định liên quan đến loại tàu bay được đề cập tại điều 6.066 nhằm:</i>	
	<i>(1) Receiving the reports of observed surveillance performance issued by monitoring programmes established in accordance with ICAO Annex 11, Chapter 3, 3.3.5.2; and</i>	<i>1. Nhận các báo cáo về tính năng giám sát từ các chương trình giám sát được xây dựng phù hợp với yêu cầu của mục 3.3.5.2, chương 3 trong phụ ước 11 của ICAO;</i>	
	<i>(2) Taking immediate corrective action for individual aircraft, aircraft types or operators, identified in such reports as not complying with the RSP specification</i>	<i>2. Thực hiện các hành động khắc phục ngay lập tức đối với từng tàu bay, chủng loại tàu bay hoặc Người khai thác tàu bay nếu có báo cáo về hiện tượng không tuân thủ phương thức giám sát theo tính năng.</i>	
Bổ sung	APPENDIX 2 TO 10.364: APPROVAL OF ELECTRONIC FLIGHT BAGS	PHỤ LỤC 2 ĐIỀU 10.364: PHÊ CHUẨN SỬ DỤNG TÀI LIỆU ĐIỆN TỬ	
	<i>(a) In establishing operational criteria for the use of EFBs, the</i>	<i>a. Khi thiết lập các tiêu chuẩn cho việc sử dụng tài liệu điện tử, Quốc</i>	

<p><i>State of Registry shall ensure that—</i></p>	<p><i>gia đăng ký tàu bay phải đảm bảo:</i></p>	
<p><i>(1) The EFB equipment and its associated installation hardware, including interaction with aeroplane systems if applicable, meet the appropriate airworthiness certification requirements;</i></p>	<p><i>1. Tài liệu điện tử và việc lắp đặt các thiết bị liên quan khác bao gồm cả việc thiết lập giao tiếp với các hệ thống của máy bay (nếu có) phải đáp ứng các yêu cầu về khả năng của tàu bay;</i></p>	
<p><i>(2) The operator/owner has assessed the risks associated with the operations supported by the EFB function(s);</i></p>	<p><i>2. Người khai thác tàu bay phải thực hiện đánh giá rủi ro liên quan đến việc sử dụng các chức năng tài liệu điện tử;</i></p>	
<p><i>(3) The operator/owner has established requirements for redundancy of the information (if appropriate) contained in and displayed by the EFB function(s);</i></p>	<p><i>3. Người khai thác tàu bay phải thiết lập các hệ thống dự phòng nhằm đảm bảo có thể thay thế thông tin cung cấp bởi tài liệu điện tử;</i></p>	
<p><i>(4) The operator/owner has established and documented procedures for the management of the EFB function(s) including any databases it may use;</i></p>	<p><i>4. Người khai thác tàu bay phải xây dựng tài liệu phương thức quản lý các chức năng của tài liệu điện tử bao gồm cả nguồn dữ liệu sử dụng;</i></p>	
<p><i>(5) The operator/owner has established and documented the procedures for the use of, and</i></p>	<p><i>5. Người khai thác tàu bay phải xây dựng tài liệu phương thức sử dụng và huấn luyện tài liệu điện tử;</i></p>	

	<i>training requirements for, the EFB function(s); and</i>		
	<i>(6) Any additional requirements necessary for safety are completed.</i>	<i>6. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.</i>	
Bổ sung	APPENDIX 3 TO 10.364: APPROVAL OF AUTO LANDING, HUD, NVIS OR CVS SYSTEMS	Phụ lục 3 điều 10.364: Phê chuẩn sử dụng các hệ thống Hạ cánh tự động, HUD, NVIS hoặc CVS	
	<i>(a) In establishing operational criteria for the use of automatic landing systems, a HUD or equivalent displays, EVS, SVS or CVS, the State of Registry shall ensure that—</i>	<i>a. Khi thiết lập các tiêu chuẩn cho việc sử dụng các hệ thống Hạ cánh tự động, HUD, NVIS hoặc CVS, Quốc gia đăng ký tàu bay phải đảm bảo:</i>	
	<i>(1) The equipment meets the appropriate airworthiness certification requirements;</i>	<i>1. Các thiết bị phải đáp ứng các yêu cầu về khả năng phi hành;</i>	
	<i>(2) The operator/owner has carried out a safety risk assessment associated with the operations supported by the automatic landing systems, a HUD or equivalent displays, EVS, SVS or CVS;</i>	<i>2. Người khai thác tàu bay phải thực hiện đánh giá rủi ro liên quan đến việc khai thác hệ thống hạ cánh tự động, HUD hoặc hệ thống tương đương, EVS, SVS hoặc CVS sử dụng các chức năng tài liệu điện tử;</i>	
	<i>(3) The operator/owner has established and documented the</i>	<i>3. Người khai thác tàu bay phải xây dựng tài liệu phương thức sử dụng và</i>	

	<p><i>procedures for the use of, and training requirements for automatic landing systems, a HUD or equivalent displays, EVS, SVS or CVS, and</i></p>	<p><i>huấn luyện cho việc khai thác các hệ thống Hạ cánh tự động, HUD, NVIS hoặc CVS;</i></p>	
	<p><i>(4) Additional requirements determined to be necessary for safety are included.</i></p>	<p><i>4. Các yêu cầu khác liên quan đến an toàn khi cần thiết.</i></p>	