

Số: /QĐ-CHK

Hà Nội, ngày tháng 6 năm 2021

**QUYẾT ĐỊNH**

**Ban hành Quy định về vận chuyển hàng hoá trên khoang khách**

**CỤC TRƯỞNG CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM**

*Căn cứ Luật hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29/06/2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật hàng không dân dụng Việt Nam ngày 21/11/2014;*

*Căn cứ Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/3/2016, Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30/6/2017, Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11/12/2018 và Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn hàng không dân dụng lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay;*

*Căn cứ Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;*

*Căn cứ Quyết định số 1055/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2019 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Quyết định số 2606/QĐ-BGTVT ngày 07/9/2017 của Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng không Việt Nam;*

*Căn cứ Hướng dẫn vận chuyển hàng hoá trên khoang khách của Nhà chức trách An toàn Hàng không Châu Âu (EASA, Guidelines Issue 5.1, 18/12/2020);*

*Căn cứ Miễn trừ số 18561A của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA, Exemption No. 18561A, 10/07/2020)*

*Xét đề nghị của Trưởng phòng Tiêu chuẩn an toàn bay.*

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành **Quy định về vận chuyển hàng hoá trên khoang khách** (Nội dung Quy định ở Phụ lục 1 đính kèm).

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực sau 30 ngày kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 594A/QĐ-CHK ngày 13/4/2020.

**Điều 3.** Trưởng phòng Tiêu chuẩn an toàn bay và các tổ chức, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Như điều 3;
- Cục trưởng (để báo cáo);
- Lưu: VT, TCATB (ndh09b).

**KT. CỤC TRƯỞNG  
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

**Võ Huy Cường**

**Phụ lục 1. Các quy định về vận chuyển hàng hoá trên khoang khách**  
(Ban hành kèm theo Quyết định số /CHK-TCATB ngày /6/2021)

**I. Mục đích, phạm vi áp dụng**

1) Với bối cảnh hiện tại, dịch bệnh Covid-19 vẫn chưa được dập tắt, nhu cầu di chuyển của hành khách bằng đường hàng không sụt giảm đáng kể, nhu cầu vận chuyển hàng hoá là các nhu yếu phẩm y tế tăng vọt, đồng thời việc đứt gãy các chuỗi cung ứng nguyên vật liệu cũng làm cho nhu cầu vận chuyển hàng hoá bằng đường hàng không tăng vọt.

2) Các hãng hàng không của Việt Nam chưa khai thác tàu bay chở hàng chuyên dụng (freighter) nên khả năng cung ứng thị trường vận chuyển hàng hoá không đáp ứng nhu cầu.

3) Việc vận chuyển hàng hoá trên khoang khách được coi là phê chuẩn khai thác của Cục Hàng không Việt Nam theo đề nghị của trong giai đoạn dịch bệnh Covid-19 bùng phát, dẫn đến giảm nhu cầu vận chuyển hành khách và tăng nhu cầu vận chuyển hàng hoá.

4) Quy định này được ban hành để hướng dẫn các hãng hàng không áp dụng khi vận chuyển hàng hoá trên khoang khách trong cả hai trường hợp: hàng hoá để trên ghế hoặc tháo một phần/toàn bộ ghế để chất xếp hàng hoá.

5) Quy định này áp dụng cho cả hai loại tàu bay thân rộng và thân hẹp, nếu không có chỉ dẫn khác ở từng mục;

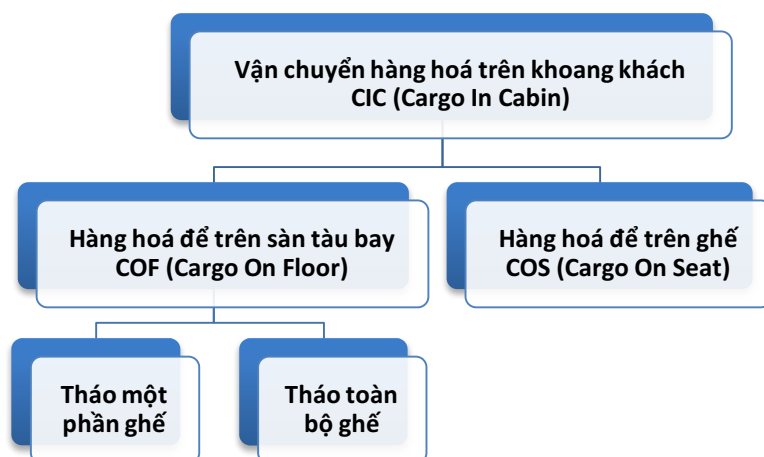
6) Hãng hàng không chỉ được vận chuyển hàng hoá trên khoang khách nếu được phê chuẩn vận chuyển hàng hoá.

7) Hướng dẫn này không áp dụng cho tàu bay chở khách kết hợp với chở hàng hoá trên khoang khách.

8) Hãng hàng không nước ngoài khai thác vận chuyển hàng hoá trên khoang khách trên lãnh thổ Việt Nam phải chứng minh tuân thủ quy định này với Cục Hàng không Việt Nam.

9) Quy định này không áp dụng với hàng hoá chất xếp trong hầm hàng (cargo hold).

10) Sơ đồ phân loại:



## **II. Thuật ngữ và từ viết tắt**

AOC: Người khai thác tàu bay, Hãng hàng không (Air Operator Certificate Holder)

CIC: vận chuyển hàng hoá trên khoang khách (Cargo In Cabin)

COF: hàng hoá để trên sàn tàu bay (bao gồm cả hàng hoá xếp trên mâm (pallet) được gắn cố định trên sàn tàu bay) đã tháo ghế một phần hoặc toàn bộ (Cargo On Floor)

COS: hàng hoá để trên ghế (Cargo On Seat)

CO: nhân viên giám sát khoang khách (Cabin Occupant)

ECS: hệ thống điều hoà không khí tàu bay (Environmental Control System)

EEL: sơ đồ thiết bị khẩn nguy (Emergency Equipment Layout)

ETSO: phê chuẩn tiêu chuẩn kỹ thuật của EASA – Nhà chức trách An toàn Hàng không Châu Âu (European Technical Standard Order)

IFE: hệ thống giải trí trên chuyến bay (In-Flight Entertainment)

MEL: danh mục thiết bị tối thiểu (Minimum Equipment List)

PBE: thiết bị thở cá nhân (Portable Breathing Equipment)

POCA: bình oxy xách tay (Portable Oxygen Cylinder Assembly)

PSU: thiết bị dịch vụ hành khách (Passenger Service Unit)

SAA: tàu bay thân hẹp (Single-Aisle Aircraft or Narrow-Body Aircraft)

SRA: đánh giá rủi ro (Safety Risk Assessment)

TAA: tàu bay thân rộng (Twin-Aisle Aircraft or Wide-Body Aircraft)

TC: Giấy chứng nhận phê chuẩn loại tàu bay (Type Certificate)

TSO: phê chuẩn tiêu chuẩn kỹ thuật của FAA – Cục Hàng không Liên bang Mỹ (Technical Standard Order)

## **III. Nội dung**

### **III.a Yêu cầu chung với AOC:**

1) Phương án vận chuyển CIC với từng tàu bay cụ thể phải được AOC xây dựng chi tiết và được Cục HKVN phê chuẩn trước khi áp dụng.

2) AOC phải đánh giá rủi ro (SRA) khi xây dựng phương án CIC để nhận diện các mối nguy hiểm liên quan đến việc vận hành chuyến bay chở hàng bằng cách sử dụng cấu hình cabin đã được phê duyệt chỉ để chuyên chở hành khách.

3) AOC phải thiết lập quy trình tính toán cân bằng, trọng tâm, trọng tải tàu bay khi khai thác CIC, quy trình chất xếp và dỡ hàng hoá; và huấn luyện các quy trình này cho các nhân viên liên quan bao gồm cả tổ bay, nhân viên khai thác mặt đất và nhân viên kỹ thuật bảo dưỡng.

4) AOC phải xây dựng quy trình kiểm tra tàu bay và hàng hoá trước khi bay, khi cất cánh, trong khi bay, khi hạ cánh và sau khi bay.

5) AOC phải thiết lập các quy trình để ứng phó với các tình huống khẩn nguy trong cabin khi vận chuyển CIC. Các quy trình hiện có cần được xem xét lại và điều chỉnh nếu cần thiết.

6) AOC phải huấn luyện quy trình cho tổ bay về CIC, nhấn mạnh những yêu cầu an toàn nghiêm ngặt hơn khi thực hiện chuyến bay CIC và những điểm khác biệt về cấu hình tàu bay cũng như quy trình khai thác bình thường và khẩn nguy.

7) Các loại hàng hoá không được vận chuyển CIC gồm có:

(a) Hàng nguy hiểm, bao gồm cả hàng nguy hiểm trong hàng bưu chính;

(b) Pin, ắc quy (kể cả pin lắp bên trong hoặc được đóng gói cùng với thiết bị);

(c) Hàng hóa có tính chất đâm thủng, dày đặc, cứng hoặc xuyên thấu, hoặc hàng hóa có các cạnh hoặc góc sắc nhọn, chẳng hạn như thanh, ống, dầm, xà bằng kim loại có nguy cơ trở thành vật đâm xuyên trong quá trình bay;

(d) Động vật sống, trừ thủy hải sản không kèm theo các chất bảo quản thuộc danh mục hàng nguy hiểm.

(e) Vắc-xin sử dụng đá khô (CO<sub>2</sub>) để làm lạnh là ngoại lệ cần được phê chuẩn miễn trừ của Cục HKVN.

8) AOC phải thiết lập quy trình để phân loại tách riêng hàng hoá CIC và hàng hoá chất dưới hầm hàng để đảm bảo kiểm soát nghiêm ngặt hàng hoá CIC.

9) AOC phải thiết lập quy định số người cụ thể trên khoang khách: tuân thủ các yêu cầu sau:

(a) Không được vận chuyển hành khách trên chuyến bay chở hàng CIC;

(b) Số lượng CO cho tàu bay thân hẹp: tối thiểu 2 người;

(c) Số lượng CO cho tàu bay thân rộng: tối thiểu 3 người;

(d) Tối đa một (1) nhân viên của AOC có nhiệm vụ trên chuyến bay;

(e) Tối đa một (1) đại diện chủ hàng hoá trên chuyến bay;

(f) Tối đa một (1) nhân viên của Cục HKVN có nhiệm vụ trên chuyến bay

(g) Số lượng người tối đa trên khoang khách không được vượt quá số lượng thiết bị khẩn nguy cần thiết.

(h) AOC không được chở bất kỳ người nào ngoài các thành viên làm nhiệm vụ của chuyến bay theo quy định trên chuyến bay CIC.

10) Nhân viên giám sát khoang khách (CO) phải được huấn luyện phát hiện và thực hành dập cháy để có thể sớm phát hiện khói/lửa trong cabin và dập tắt bằng các thiết bị khẩn nguy hiện có.

11) AOC phải xây dựng quy định, chương trình kiểm tra giám sát đối với các chuyến bay vận chuyển CIC.

### III.b Yêu cầu với cấu hình tàu bay và phương án chất xếp

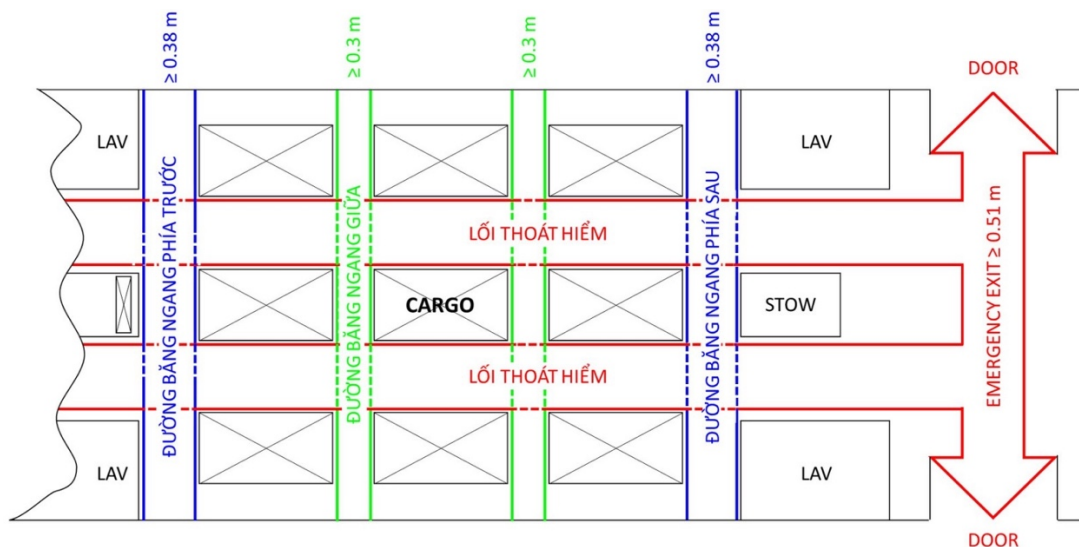
12) Các thiết bị khẩn nguy phải được bố trí ở vị trí phù hợp.

13) Hệ thống oxy trong PSU ở khu vực chất xếp hàng hoá phải được tháo (removed) hoặc vô hiệu (deactivated).

14) Hệ thống sử dụng điện hoặc tạo nhiệt trong khu vực chứa hàng như IFE, bếp (galley), .v.v. phải được tắt hoàn toàn, ngoại trừ galley số 1 được phép bật hạn chế các thiết bị phục vụ cho tổ bay.

15) Lối thoát hiểm phải đảm bảo chiều rộng tối thiểu 0,51m (20in) (xem Hình 1).

16) Với cấu hình tàu bay hai lối thoát hiểm, phải đảm bảo có ít nhất một lối băng ngang có chiều rộng tối thiểu 0,3m ở giữa khu vực chất hàng (xem Hình 1).



Hình 1. Yêu cầu chiều rộng các lối đi

17) Đường băng ngang trước và sau của mỗi khu vực chất hàng rộng ít nhất 0,38m (15in) (xem Hình 1)

18) Chiều cao của hàng hóa không được vượt quá 1,27m (50in) hoặc đỉnh lưng ghế dựng thẳng.

19) Khi vận chuyển COF, thể tích của mỗi khu vực xếp hàng hóa, dù trên mâm (pallet) hay trực tiếp trên sàn không được vượt quá  $3,54\text{m}^3 \pm 10\%$  ( $125\text{ft}^3 \pm 10\%$ ).

20) Hàng hoá phải cách các vách (sidewall) ít nhất 13cm (5 inch).

21) Khi vận chuyển COS, hàng hóa không được vượt quá 22,5kg (50lbs) trên một chỗ ngồi hoặc 50kg (110lbs) cho một kiện hàng chiếm 3 chỗ ngồi. Các ngoại lệ cần phải có ý kiến từ nhà sản xuất tàu bay, nhà sản xuất ghế phù hợp và được Cục HKVN chấp thuận.

22) Các kiện hàng hoá phải có độ cứng và được sắp xếp sao cho tiếp xúc với nhau để đảm bảo rằng, sau khi căng néo xong, các khối hàng hoá sẽ không bị lỏng ra hoặc/và dịch chuyển trọng tâm.

23) Phương án căng néo phải đảm bảo khối hàng hoá không bị xô dịch hoặc bung theo các trục dọc, ngang và đứng của máy bay trong mọi chế độ, tình huống hoạt động của tàu bay. Việc xây dựng phương án kỹ thuật phải đảm bảo chịu được các quá tải theo phương dọc (trước và sau), phương ngang (trái và phải), phương đứng (hướng lên và xuống) với hệ số quá tải 9G.

24) Các điểm buộc đôi (double stud tie down) để cài vào rãnh ghế (seat track) phải phù hợp với các yêu cầu của ISO-706-5M2 hoặc tương đương (ví dụ PN 44000-105, ...).

25) Có thể có nhiều móc nối trên cùng 1 điểm nối của dây chằng nhưng mỗi hướng chỉ được phép có 1 móc nối. Móc nối phải được nối trực tiếp vào vòng chốt trên khớp đôi chốt chặn.

26) Nếu sử dụng dây buộc, các dây buộc phải đối xứng nhất có thể về vị trí, chiều dài và hướng khi cùng buộc theo một hướng. Dây buộc phải được cột chặt càng gần hướng tải càng tốt.

27) Bằng cách tính toán AOC phải xác định được hệ số dư thừa trong căng néo để làm cơ sở cho việc xây dựng chính sách về thiết bị hỏng trong tài liệu MEL.

28) AOC phải xây dựng các tiêu chuẩn tối thiểu nhằm xác định tình trạng sử dụng được của các lưới và dây chằng hàng hoá.

29) Các vật tư như cụm lưới, chốt, dây néo, tăng-đơ... phải đáp ứng các tiêu chuẩn của Hãng không về căng néo buồng hàng và có đầy đủ giấy tờ chứng minh nguồn gốc xuất xứ và khả năng hoạt động.

30) Khối lượng và vị trí chính xác của hàng hóa trong khoang khách phải được phản ánh trong tài liệu về khối lượng và cân bằng.

31) Ở những vị trí không còn sử dụng làm lối thoát hiểm, cho phép chất xếp hàng hoá che khuất vạch đèn lối thoát hiểm (floor path marking).

32) Bình ôxy xách tay (POCA) và thiết bị thở cá nhân (PBE) phải được cung cấp cho mỗi CO và những người có nhiệm vụ trên tàu bay tham gia phát hiện cháy và chữa cháy trong cabin và phải được CO mang theo trong quá trình kiểm tra.

33) Đồ bảo hộ thích hợp (như găng tay chống cháy, ...) phải được cung cấp cho mỗi CO.

34) AOC phải thực hiện đánh giá dựa trên số lượng và chủng loại hàng vận chuyển để tính toán được số lượng và chủng loại bình cứu hoả lắp bổ sung.

### **III.c Chuẩn bị tàu bay cho chuyến bay CIC**

35) Cơ trưởng (PIC) phải được cung cấp thông tin về nội dung của tất cả hàng hóa như cung cấp bản kê khai hàng hóa hoặc các tài liệu thích hợp khác.

36) Kiểm tra để đảm bảo hàng hóa được xếp và chằng néo đúng cách: cơ trưởng (PIC) phải thực hiện trước khi cất cánh, tổ bay phải thực hiện trước khi hạ cánh và bất cứ khi nào cơ trưởng yêu cầu.

37) Không chằng xếp hàng hoá vào các khoang có chứa nguồn oxy hoặc pin, ắc quy, buồng vệ sinh, tủ đã bị hỏng khóa, khu vực nghỉ của tổ bay.

38) Vị trí xếp hàng hóa phải đảm bảo không cản trở các lối thoát khẩn cấp.

39) Hàng hóa không được xếp làm cản trở việc tiếp cận các thiết bị khẩn nguy, bao gồm cả các chỉ dẫn (placard), đèn tín hiệu (light, sign) liên quan.

40) Hàng hoá không được chằng xếp làm ảnh hưởng đến lưu thông cân bằng áp suất tàu bay.

41) Khi vận chuyển COS, không sử dụng dây an toàn của ghế để chằng néo. Các dây đai (strap) được chằng vào khung chính của ghế (seat beam) hoặc chân ghế (seat leg).

42) Các thành viên làm nhiệm vụ của chuyến bay không được dùng chung hàng ghế với hàng hóa. Phải có sự phân tách rõ ràng giữa khu vực có thành viên làm nhiệm vụ trên cabin và khu vực chứa hàng hóa trong quá trình taxi, cất cánh và hạ cánh.

43) Bao bì hàng hóa phải có khả năng cân bằng áp suất trong suốt chuyến bay.

44) Chỉ sử dụng lưới bọc hàng hoá có phê chuẩn TSO/ETSO và phải tuân thủ giới hạn tải trọng của lưới. Phải đảm bảo dù hàng hoá bọc trong lưới có xô lệch cũng không ảnh hưởng đến lối thoát hiểm cũng như tiếp cận các thiết bị khẩn nguy.

45) Hệ thống điều hòa không khí (ECS) phải được thiết lập như sau: Quạt thông gió (gasper fan) tắt trong suốt chuyến bay;

46) Trong trường hợp xảy ra cháy trong cabin, cần đảm bảo rằng hệ thống thông gió được đặt ở lưu lượng thấp. Các quy trình hiện hành trong tài liệu FCOM về ứng phó khói và lửa (bao gồm chuyển hướng, đeo mặt nạ oxy, thiết lập thông tin liên lạc của phi hành đoàn, tắt tuần hoàn không khí, .v.v.) vẫn phải được tuân thủ.

47) Chằng hàng lên tàu bay theo trình tự sau: hầm hàng trước, cabin trước, cabin sau, hầm hàng sau. Dỡ hàng theo trình tự ngược lại.

### **IV. Tài liệu tham khảo:**

[1] **Cục HKVN**, *Quyết định số 594A/QĐ-CHK ngày 13/4/2020 ban hành Hướng dẫn thực hiện chuyên chở hàng hoá trên khoang khách khi thay đổi cấu hình ghế (A320F)*

[2] **EASA**, *Guidelines – Transport of Cargo in Passenger Compartment – Exemptions Under Article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139 (The Basic Regulation)*, Issue 5.1, Cologne, 18/12/2020

[3] **FAA**, *Exemption No. 18561A Carry cargo on passenger seats, Docket No. FAA-2020-0429-0003*, 10/07/2020

[4] **FAA**, *Safety Alert for Operators, SAFO 20008, Transporting Cargo on Transport-Category Airplanes Configured to Carry Passengers*, 15/4/2020

[5] **Airbus**, *Flight Operations Transmission, FOT-999.0028/20, ATA 03, 25, 26, 50 – Cargo Transportation in the Cabin, Rev.00*, 30/3/2020

[6] **Airbus**, *In-Service Information How to transport cargo in the aircraft cabin during COVID-19 outbreak?*, ISI No. 00.00.00370, 30/4/2021

[7] **Boeing**, *Multi Operator Message, MOM-MOM-20-0239-25B, Information - All Model Guidelines for Passenger Airplane Carriage of Humanitarian Aid and Cargo during the current COVID-19 crisis*, 23/12/2020

[8] **IATA**, *Guidance for the transport of cargo and mail on aircraft configured for the carriage of passengers*, Ed. 3, 04/5/2020