

Số: /2026/TT-BXD

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

THÔNG TƯ

Hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không

Căn cứ Nghị định số/2026/NĐ-CP ngày tháng năm 2026 của Chính phủ về tàu bay và khai thác tàu bay;

Căn cứ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;

Theo đề nghị của Vụ trưởng Vụ Khoa học - Công nghệ và Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam;

Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Thông tư này quy định về yêu cầu bảo đảm an toàn kỹ thuật đối với nhiên liệu hàng không, hệ thống kho nhiên liệu hàng không, hệ thống tra nạp nhiên liệu hàng không ngầm, phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không, phương tiện tra nạp, hút nhiên liệu hàng không, công tác vận hành hệ thống nhiên liệu hàng không đảm bảo an toàn chất lượng trong cung ứng nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân liên quan đến việc bảo đảm an toàn kỹ thuật trong hoạt động sản xuất, cung ứng và sử dụng nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt

1. Nhiên liệu hàng không: là nhiên liệu dùng cho tàu bay sử dụng lực đẩy của động cơ và cánh quạt. Nhiên liệu hàng không gồm nhiên liệu phản lực dùng cho tàu bay có động cơ tuốc bin phản lực, tuốc bin cánh quạt và xăng tàu bay sử

dụng cho tàu bay có động cơ đốt trong.

2. Thành phần hydrocacbon tổng hợp là một trong các loại sau:

a) Thành phần phối trộn tổng hợp SBC (*Synthetic Blending Component*): là sản phẩm tổng hợp được sản xuất và chứng nhận phù hợp với các Phụ lục (*Annexes*) của tiêu chuẩn ASTM D7566, được phép phối trộn vào nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường.

b) Thành phần hydrocacbon tổng hợp qua quá trình đồng xử lý (*co-processing*) nguồn nguyên liệu phi truyền thống với nguồn nguyên liệu hydrocacbon truyền thống, đáp ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655.

3. Nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (*Semi Synthetic Jet Fuel - SSJF*) là nhiên liệu phản lực chứa thành phần hydrocacbon tổng hợp và các thành phần nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường được xác định bởi tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế về nhiên liệu phản lực.

4. Sản xuất nhiên liệu hàng không bền vững (*SAF*) là hoạt động sản xuất Nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (*Semi Synthetic Jet Fuel - SSJF*) theo một trong hai công nghệ dưới đây, trong đó thành phần hydrocacbon tổng hợp của hai công nghệ này phải được chứng nhận theo các tiêu chí bền vững về cacbon và môi trường theo ICAO hoặc EU:

a) Công nghệ pha chế SAF: Phối trộn SBC với nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường. Sản phẩm đầu ra phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết đối với nhiên liệu tuốc tin hàng không có chứa thành phần Hydrocacbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566.

b) Công nghệ đồng xử lý (*co-processing*) nguồn nguyên liệu phi truyền thống với nguồn nguyên liệu hydrocacbon truyền thống. Sản phẩm đầu ra đáp ứng trực tiếp các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655.

5. Kho nhiên liệu hàng không: là nơi tiếp nhận, bảo quản, cấp phát nhiên liệu hàng không. Theo chức năng, kho nhiên liệu hàng không được phân loại như sau: kho nhà máy lọc dầu, kho đầu nguồn, kho trung chuyển và kho sân bay.

a) Kho nhà máy lọc dầu: là nơi sản xuất, tiếp nhận, tồn chứa, pha chế, cấp phát nhiên liệu hàng không thành phẩm để cung cấp nguồn hàng cho kho đầu nguồn, kho trung chuyển hoặc kho sân bay;

b) Kho đầu nguồn, kho trung chuyển: là nơi pha chế (*SAF*), tiếp nhận, bảo quản, cấp phát nhiên liệu hàng không để cung cấp nguồn hàng cho kho sân bay. Phụ thuộc vào vị trí địa lý, kho đầu nguồn, kho trung chuyển được thiết kế để

tiếp nhận nhiên liệu bằng đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt, đường bộ hoặc đường ống.

c) Kho sân bay: là nơi tiếp nhận, bảo quản nhiên liệu hàng không để trực tiếp tra nạp cho tàu bay của các hãng hàng không hoạt động tại sân bay.

6. Phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không: là các phương tiện di động hoặc phương tiện cố định được sử dụng để chuyển nhiên liệu hàng không đến tàu bay. Phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không bao gồm:

a) Xe tra nạp: là xe ô tô chuyên dụng, lắp xi téc chở nhiên liệu hàng không và được lắp đặt hệ thống công nghệ thích hợp, để tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay hoặc hút nhiên liệu hàng không từ tàu bay;

b) Ca bin tra nạp: là thiết bị tra nạp đặt cố định trên mặt đất có lắp ống tra nạp, các đồng hồ đo lưu lượng và thiết bị phụ trợ;

c) Thiết bị tra nạp đường ống ngầm: là thiết bị di động được sử dụng để vận chuyển nhiên liệu hàng không từ hệ thống ngầm đến tàu bay, còn được gọi là xe truyền tiếp nhiên liệu tự hành, xe kéo truyền tiếp nhiên liệu.

7. Hệ thống tra nạp ngầm: là hệ thống cho phép nhiên liệu hàng không được bơm trực tiếp từ kho sân bay qua đường ống công nghệ, xe truyền tiếp liệu đến sân đỗ để tra nạp số lượng lớn nhiên liệu cho tàu bay.

8. Phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không: là các loại phương tiện vận tải, đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không như tàu, xà lan, ô tô xi téc, xi téc đường sắt, hệ thống đường ống.

9. Tổ chức kiểm tra chung (JIG - Joint Inspection Group): là tổ chức quốc tế gồm các công ty cung ứng nhiên liệu hàng không, các tổ chức khác liên quan khác, được thành lập nhằm mục đích đưa ra tiêu chuẩn chung liên quan đến trang thiết bị kho bãi, phương tiện tra nạp và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không.

10. Bộ tiêu chuẩn JIG do Tổ chức kiểm tra chung (JIG) ban hành, bao gồm: EI/JIG 1530, JIG 1, JIG 2, JIG 4 và các thông báo (bulletin, TID) của tổ chức JIG.

11. Yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung (AFQRJOS): là các yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung do Tổ chức kiểm tra chung (JIG) xây dựng dựa trên các yêu cầu nghiêm ngặt của hai tiêu chuẩn gồm British Ministry of Defence Standard DEF STAN 91-091 và ASTM Standard Specification D1655.

12. Mẫu nhiên liệu hàng không: là phần nhiên liệu hàng không lấy được từ

một vị trí hoặc nhiều vị trí trong vật chứa, đại diện cho nhiên liệu hàng không tại vị trí đó hoặc cho toàn bộ nhiên liệu trong vật chứa.

13. Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không: là doanh nghiệp có giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp trong các lĩnh vực sản xuất, kinh doanh xăng dầu, xuất nhập khẩu nhiên liệu hàng không và được cấp giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay.

14. Chữ viết tắt

- a) ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.
- b) EU (European Union): Liên minh châu Âu.
- c) AFQRJOS (Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems): yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung.
- d) ASTM (American Society for Testing and Materials): Hiệp hội thử nghiệm và vật liệu Hoa Kỳ.
- đ) JIG (Joint Inspection Group): Tổ chức kiểm tra chung.
- e) SMSM (Safety management system manual): Tài liệu hệ thống quản lý an toàn.
- g) TID (Technical Information Document): Tài liệu thông tin kỹ thuật.
- h) ERP (Emergency Response Plan): Kế hoạch ứng phó khẩn nguy.

Chương II

CÁC YÊU CẦU KỸ THUẬT ĐỐI VỚI NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG

Điều 4. Tiêu chuẩn kỹ thuật của nhiên liệu hàng không

1. Nhiên liệu phản lực tuốc bin hàng không, nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết theo tiêu chuẩn DEF STAND 91-091 hoặc ASTM D1655.

2. Xăng tàu bay phải đáp ứng yêu cầu về chất lượng theo tiêu chuẩn DEF STAND 91-090 hoặc ASTM D 910.

3. Nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết đối với nhiên liệu tuốc bin hàng không có chứa thành phần Hydrocarbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566 tại điểm pha chế.

4. Các thành phần phối trộn tổng hợp SBC phải đáp ứng yêu cầu các Phụ lục (*Annexes*) của tiêu chuẩn ASTM D7566.

Điều 5. Các yêu cầu về bảo đảm chất lượng nhiên liệu hàng không

Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải tuân thủ theo bộ tiêu chuẩn JIG và tiêu chuẩn EI 1533 đối với các yêu cầu sau đây:

1. Yêu cầu lấy mẫu và thử nghiệm, bao gồm:
 - a) Lấy mẫu kiểm tra, thử nghiệm chất lượng nhiên liệu hàng không.
 - b) Hoạt động phòng thử nghiệm.

Đối với Phòng thử nghiệm thuộc tổ chức cung cấp dịch vụ thử nghiệm chất lượng sản phẩm, hàng hóa phải được Bộ Khoa học và Công nghệ cấp giấy chứng nhận đăng ký hoạt động thử nghiệm chất lượng sản phẩm, hàng hóa theo quy định của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ đánh giá sự phù hợp.

- c) Hồ sơ thử nghiệm nhiên liệu hàng không.

2. Yêu cầu kỹ thuật kho nhiên liệu hàng không và hệ thống nạp qua đường ống ngầm.

3. Yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không.

4. Yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không.

5. Yêu cầu kiểm soát chất lượng nhiên liệu trong sản xuất, tiếp nhận, bảo quản, cấp phát và tra nạp/hút nhiên liệu hàng không cho tàu bay.

Điều 6. Yêu cầu kỹ thuật và bảo đảm chất lượng đối với các loại nhiên liệu hàng không khác

Đối với các loại nhiên liệu hàng không khác bao gồm Jet B, TS-1, Chinese Fuel No.3 phải đáp ứng yêu cầu tiêu chuẩn kỹ thuật và các yêu cầu bảo đảm chất lượng của các nước sản xuất.

Chương III

CÁC YÊU CẦU AN TOÀN KHI TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG CHO TÀU BAY

Mục 1

TRA NẠP NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG CHO TÀU BAY

Điều 7. Trách nhiệm của các bên liên quan đến tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay

1. Trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không
 - a) Phải quy định luồng, tuyến và thứ tự tiếp cận phục vụ tàu bay của trang thiết

bị mất đất.

b) Phải xây dựng phương án đảm bảo an toàn tra nạp trong trường hợp tràn nhiên liệu, cháy, nổ khi tra nạp; đảm bảo cơ sở vật chất, phương tiện, nhân sự phục vụ cứu hỏa và xử lý, khắc phục sự cố liên quan đến công tác tra nạp.

c) Công ty tra nạp nhiên liệu hàng không phối hợp với người khai thác tàu bay để xây dựng vị trí, phương án tra nạp nhiên liệu hàng không lên tàu bay, thứ tự hoạt động, hướng tiếp cận và các quy định khác nhằm đảm bảo công tác an toàn tra nạp nhiên liệu hàng không tại cảng hàng không.

2. Trách nhiệm của nhân viên tra nạp

a) Phải nắm vững quy trình tra nạp, sử dụng các trang thiết bị tra nạp và các yêu cầu về an toàn khi tra nạp nhiên liệu hàng không lên tàu bay.

b) Phải nắm vững các quy định về hướng tiếp cận, tốc độ tiếp cận tàu bay; đảm bảo sự phối hợp với nhân viên điều khiển phương tiện tra nạp trong quá trình tiếp cận tra nạp và thoát ly khỏi tàu bay; đảm bảo sự phối hợp chặt chẽ với nhân viên kỹ thuật trong quá trình tra nạp lên tàu bay, hút nhiên liệu hàng không khỏi tàu bay.

c) Phải có kiến thức về an toàn phòng cháy chữa cháy. Phải có kiến thức xử lý rò rỉ, tràn nhiên liệu trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.

3. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tra nạp

a) Phải di chuyển trên sân đỗ với tốc độ: không quá 05 km/h trong khu vực an toàn cho tàu bay ở mặt đất; không quá 35 km/h ngoài khu vực an toàn cho tàu bay ở mặt đất và tuân theo quy định tại tài liệu khai thác sân bay của người khai thác cảng hàng không đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

b) Phải tiếp cận tàu bay theo hướng tiến với góc tiếp cận, bảo đảm không va chạm với tàu bay khi bị hỏng phanh. Trường hợp phải lùi xe để tiếp cận tàu bay, phải có người hướng dẫn lùi xe cho đến khi dừng hẳn; xe tra nạp kiểu sơ-mi rơ-moóc, xe tra nạp kéo theo rơ-moóc xi téc không được lùi để tiếp cận tàu bay; phải kiểm tra phanh xe khi rời khỏi vị trí chờ đỗ và khi tiếp cận vị trí đỗ tàu bay (cách 15 m từ vị trí tàu bay đỗ).

c) Không được sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển xe và đang thực hiện tra nạp.

d) Khi xe đỗ tại vị trí tra nạp, người lái xe không được rời khỏi buồng lái khi chưa sử dụng phanh dừng đỗ.

4. Trách nhiệm của nhân viên kỹ thuật tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay

a) Phải thông báo cho nhân viên tra nạp biết nếu các cánh tà trước hoặc cánh tà

sau được mở khi tra nạp đã bắt đầu.

b) Nếu các cánh tà trước và sau vẫn mở, phải hỗ trợ khi phương tiện tra nạp vào vị trí tra nạp và khi di chuyển ra khỏi tàu bay.

5. Trách nhiệm của Người khai thác tàu bay: Xây dựng phương án phối hợp với Người khai thác cảng hàng không và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ liên quan trong các trường hợp đặc biệt quy định tại Điều 11 của thông tư này.

Điều 8. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay

1. Vị trí của phương tiện tra nạp trên sân đỗ

a) Vị trí tra nạp nhiên liệu hàng không cánh trái tàu bay theo hướng nhìn từ đuôi tàu bay được ưu tiên sử dụng;

b) Chỉ được tiếp cận tàu bay khi tàu bay đã dừng hẳn, đã đóng chèn, động cơ chính đã tắt và đèn nháy cảnh báo đã tắt, trừ trường hợp tàu bay phải có phương tiện hỗ trợ mới tắt được động cơ.

c) Vị trí của phương tiện tra nạp không được cản trở lối vào cửa ca bin và cửa hầm hàng. Phương tiện tra nạp không hướng thẳng vào động cơ tàu bay và không được ảnh hưởng đến các hoạt động của phương tiện khác hoạt động trên sân đỗ.

d) Phương tiện tra nạp phải đỗ đúng vị trí của sơ đồ phục vụ chuẩn của trang thiết bị mặt đất; tránh khả năng va chạm với bất kỳ bộ phận nào của tàu bay hoặc các phương tiện phục vụ mặt đất khác trong khi di chuyển vào (ra) vị trí tra nạp nhiên liệu; các ống mềm của xe tra nạp và các ống mềm của xe truyền tiếp nhiên liệu phải được sắp xếp gọn gàng để giảm thiểu nguy cơ va chạm với các phương tiện vận chuyển hành lý hoặc với các phương tiện phục vụ cho tàu bay khác; phương tiện tra nạp đảm bảo không bị các thiết bị khác cản trở để trong trường hợp khẩn cấp có thể nhanh chóng di chuyển ra xa tàu bay.

đ) Phương tiện tra nạp phải đỗ ngoài luồng khí xả của động cơ tàu bay và luồng khí xả APU hay các khu vực nguy hiểm khác với bán kính tối thiểu 03 m;

e) Trong trường hợp tàu bay phải sử dụng nguồn điện cấp điện ngoài (GPU), GPU phải dừng đỗ ở khoảng cách tối thiểu 06 m so với phương tiện tra nạp nằm ngoài van thở vị trí van thở của tàu bay.

g) Khi phương tiện tra nạp đỗ dưới cánh tàu bay, người điều khiển phương tiện phải tính đến khả năng tàu bay bị lún do tăng tải trọng của nhiên liệu hàng không, hàng hóa, hành khách để đề phòng cánh tàu bay, nắp cửa nạp nhiên liệu hoặc các bộ phận khác va chạm vào phương tiện tra nạp.

h) Khi thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay, trong trường hợp tàu bay thả cánh tà (trước và sau), người điều khiển phương tiện tra nạp phải xem xét khoảng cách giữa phương tiện tra nạp và các cánh tà đang được thả, đảm bảo có người cảnh giới khi tiếp cận và rời khỏi vị trí tra nạp.

2. Liên kết truyền tĩnh điện và nối đất giữa phương tiện tra nạp và tàu bay

a) Tàu bay, các phương tiện tra nạp và ống mềm nạp trên cánh phải cân bằng tĩnh điện với nhau trong quá trình nạp nhiên liệu để đảm bảo không có sự chênh lệch điện thế giữa các phương tiện.

b) Việc truyền tĩnh điện giữa phương tiện tra nạp và tàu bay phải được thực hiện trước khi lắp ống tra nạp hay mở nắp cửa nạp nhiên liệu của tàu bay. Duy trì kết nối cho đến khi tắt cả các ống tra nạp đã được tháo ra hoặc nắp cửa nạp nhiên liệu tàu bay đã được đóng lại.

c) Không được nối đất phương tiện tra nạp khi thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay.

3. Các trường hợp không được tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay

a) Đang có giông bão, bão từ, sấm chớp uy hiếp an toàn tra nạp. Không thực hiện công tác tra nạp bằng sàn công tác khi tốc độ gió vượt quá 75 km/h (20m/s).

b) Có nhiên liệu hàng không rò, tràn ra khu vực tra nạp, trên tàu bay, trên xe tra nạp, hệ thống đường ống dẫn nhiên liệu hoặc các đầu nối bị rò chảy nhiên liệu.

c) Không có lối thoát nhanh cho phương tiện tra nạp khi có sự cố khẩn cấp.

d) Các phương tiện tra nạp không đáp ứng yêu cầu kỹ thuật quy định tại Điều 5 Thông tư này. Đầu nối với cực ắc quy hoặc dây tiếp mát, ắc quy của xe tra nạp vặn không chặt; xe tra nạp và tàu bay không tiếp mát.

đ) Tàu bay đang trong quá trình bảo dưỡng cánh tà.

e) Chỉ thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay trong xưởng sửa chữa/bảo dưỡng (Hangar) khi được phép của nhà chức trách hàng không.

4. Các quy định để đảm bảo an toàn trong và sau khi tra nạp

a) Khi tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay, nhân viên tra nạp phải ở vị trí có thể quan sát rõ bảng điều khiển xe tra nạp và cửa nạp nhiên liệu tàu bay; sử dụng bộ điều khiển cầm tay để tra nạp nhiên liệu hàng không; quan sát, kiểm tra rò rỉ nhiên liệu; chênh lệch áp suất trên bầu lọc và các thông số kỹ thuật khác

b) Tạm dừng tra nạp trong trường hợp có phương tiện dừng, đỗ tại vị trí van

thở dưới cánh tay tàu bay cho tới khi phương tiện đã di chuyển khỏi vị trí này.

c) Phải dừng ngay tra nạp khi có rò rỉ nhiên liệu hoặc chênh lệch áp suất trên bầu lọc tăng hoặc giảm quá 34,5 Kpa (5 psi) so với giá trị đo gần nhất ở điều kiện dòng chảy tương đương.

d) Trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không, không được làm các công việc bảo dưỡng tàu bay có nguy cơ ảnh hưởng đến an toàn tra nạp nhiên liệu tàu bay.

đ) Không sử dụng điện thoại di động trong khu vực tra nạp an toàn.

e) Không được làm tràn nhiên liệu hàng không khi đang tra nạp. Nếu nhiên liệu hàng không bị tràn, nhân viên tra nạp phải dừng tra nạp và tiến hành lau sạch nhiên liệu hàng không bị tràn bằng bộ dụng cụ thấm dầu trên xe tra nạp. Nếu nhiên liệu hàng không bị tràn với diện tích hơn 04 m² phải đề nghị nhân viên cứu hỏa đến làm sạch.

g) Khi đang tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay, không được thực hiện các hành vi bật, tắt nguồn điện tàu bay hoặc sử dụng các thiết bị sinh ra tia lửa điện; thông điện để kiểm tra thiết bị và hệ thống tàu bay; sưởi ấm động cơ; dùng nguồn sáng hở để kiểm tra quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.

h) Khi đang tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay, các phương tiện hoạt động trên khu bay trong bán kính 15 m từ tàu bay không được khởi động động cơ.

i) Không hút thuốc trong khu vực tra nạp.

k) Duy trì liên kết truyền tĩnh điện giữa tàu bay và xe tra nạp trong suốt quá trình tra nạp và sau khi kết thúc tra nạp, phải ngắt các kết nối giữa xe tra nạp và tàu bay.

l) Sau khi hoàn thành việc tra nạp: trước khi rời khỏi tàu bay, nhân viên tra nạp phải kiểm tra xung quanh phương tiện tra nạp và các nắp cửa nạp nhiên liệu của tàu bay lần cuối (đi bộ xung quanh phương tiện “360°”) để đảm bảo các nắp cửa nạp nhiên liệu của tàu bay đã được đóng chắc chắn, phương tiện tra nạp nhiên liệu đã được ngắt hoàn toàn với tàu bay và tất cả các chi tiết của phương tiện đã được xếp gọn.

m) Người điều khiển phương tiện tra nạp và nhân viên tra nạp phải phối hợp chặt chẽ khi điều khiển phương tiện rời khỏi tàu bay theo quy trình quy định.

5. Tra nạp nhiên liệu hàng không dưới cánh tàu bay bằng xe tra nạp: ngoài các quy định tại Điều 7 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1 về vị trí đỗ của phương tiện tra nạp nhiên liệu dưới cánh tàu bay; khi tiếp cận và

khi tàu bay đủ tải trọng phải xác định khoảng cách an toàn về chiều cao để tránh va chạm giữa phương tiện tra nạp và tàu bay.

6. Tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay bằng xe tra nạp: ngoài các quy định tại Điều 7 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1 đối với nhân viên tra nạp về sử dụng cò tra nạp; quy trình nối và lắp các họng tra nạp vào cửa nhập thùng nhiên liệu tàu bay để đảm bảo an toàn.

7. Tra nạp nhiên liệu hàng không dưới cánh tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu: ngoài các quy định nêu tại Điều 7 của Thông tư này, nhân viên tra nạp phải tuân thủ các quy định tại JIG 1 về kiểm tra chủng loại nhiên liệu hàng không được ký hiệu tại hố van và xe truyền tiếp nhiên liệu trước khi nối ống; kết nối giữa van ngàm với xe truyền tiếp nhiên liệu; nối dây truyền tĩnh điện với tàu bay; lấy mẫu và kiểm tra mẫu nhiên liệu hàng không.

8. Tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu

a) Không được nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngàm qua các xe truyền tiếp nhiên liệu do có thể gây rò, tràn do áp suất cao, trừ trường hợp được quy định tại Điểm b, Khoản này.

b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngàm khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế phù hợp với yêu cầu của JIG 1.

Điều 9. Hút nhiên liệu hàng không từ thùng chứa nhiên liệu tàu bay

1. Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải có các trang thiết bị cần thiết để sử dụng kịp thời trong trường hợp các hãng hàng không yêu cầu hút nhiên liệu hàng không từ tàu bay.

2. Việc hút nhiên liệu hàng không từ tàu bay được tiến hành sau khi đã có thỏa thuận bằng văn bản (hợp đồng hoặc thư điện tử) giữa công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không và hãng hàng không có yêu cầu hút nhiên liệu. Việc hút nhiên liệu hàng không từ tàu bay phải đảm bảo an toàn.

Mục 2

TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG TRONG CÁC TRƯỜNG HỢP ĐẶC BIỆT

Điều 10. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho các chuyến bay chuyên cơ

1. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay chuyên cơ của Việt Nam thực hiện theo quy định của pháp luật về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ.

2. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay chuyên cơ nước ngoài tại các sân bay Việt Nam: thực hiện theo yêu cầu của đại diện nước có chuyên cơ và theo quy định của pháp luật về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ.

Điều 11. Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không trong các trường hợp đặc biệt

1. Các trường hợp đặc biệt

a) Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không khi hành khách đang lên, xuống hoặc ở trên tàu bay.

b) Tra nạp khi động cơ phụ của tàu bay (APU) đang hoạt động.

c) Tra nạp khi xe cung cấp điện (GPU) cho tàu bay đang hoạt động.

d) Tra nạp khi một động cơ tàu bay đang hoạt động.

đ) Tra nạp khi hệ thống điều hòa không khí trên tàu bay đang hoạt động.

e) Tra nạp nhiên liệu hàng không trong nhà để tàu bay.

g) Tra nạp nhiên liệu hàng không khi bảo dưỡng bánh/càng tàu bay.

h) Tra nạp nhiên liệu hàng không khi hệ thống ngắt khẩn cấp của hệ thống tra nạp ngầm không hoạt động.

2. Việc tra nạp nhiên liệu hàng không trong các trường hợp được quy định tại khoản 1 của Điều này phải tuân thủ chặt chẽ các quy định, quy trình tại tài liệu JIG 1.

Điều 12. Tra nạp nhiên liệu hàng không khi tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp

1. Người khai thác cảng hàng không phải xây dựng kế hoạch tổ chức phục vụ tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, trong đó có phục vụ tra nạp nhiên liệu hàng không theo yêu cầu trong trường hợp tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp; kế hoạch này được điều chỉnh, bổ sung hàng năm và thông báo bằng văn bản đến các công ty cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không tại sân bay.

2. Trường hợp thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, phải thực hiện theo Phương án khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp đã được Nhà chức trách ANHK phê duyệt.

3. Công ty cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải tham gia huấn luyện kế hoạch tổ chức phục vụ tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp do cơ quan có thẩm quyền tổ chức.

Chương IV
CÁC YÊU CẦU VỀ
XỬ LÝ SỰ CỐ LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ CUNG CẤP NHIÊN LIỆU
HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG

Mục 1
XỬ LÝ TRONG TRƯỜNG HỢP
XẢY RA SỰ CỐ, TAI NẠN CHO TÀU BAY

Điều 13. Xử lý trong trường hợp xảy ra sự cố, tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu hàng không có thể là nguyên nhân

1. Sự cố gây hư hỏng tàu bay trong quá trình tra nạp nhiên liệu

a) Tất cả các sự cố gây ra hư hỏng hoặc phát sinh rò rỉ tại hòng nạp nhiên liệu của tàu bay phải thông báo tới đại diện hãng hàng không trong thời gian sớm nhất.

b) Sự cố ảnh hưởng đến các hoạt động: chất lượng nhiên liệu, tắt máy khẩn cấp, nhầm lẫn loại nhiên liệu; tàu bay bị hỏng do va chạm với phương tiện tra nạp hoặc một phần của trang thiết bị trên xe tra nạp là nguyên nhân gây hư hỏng tàu bay.

2. Xử lý trong trường hợp xảy ra tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu hàng không có thể là nguyên nhân:

a) Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không dừng thực hiện tra nạp cho đến khi nguyên nhân đã được làm rõ.

b) Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải niêm phong bể chứa nhiên liệu hàng không vừa tra nạp, xe tra nạp hoặc hệ thống công nghệ cấp phát cho tàu bay gặp tai nạn đến khi nguyên nhân tai nạn được làm rõ; chuẩn bị đầy đủ các dụng cụ lấy mẫu, bình đựng mẫu nhiên liệu hàng không; niêm phong và giao nộp tất cả các mẫu nhiên liệu hàng không trên xe vừa tra nạp cho cơ quan có thẩm quyền; phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để làm rõ nguyên nhân tai nạn.

c) Người quản lý phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không phải phối hợp cung cấp thông tin về tai nạn tàu bay cho cơ quan chủ quản (nếu có), khách hàng có liên quan (hãng hàng không), các cơ quan có thẩm quyền theo các thông tin sau: tên và địa danh sân bay; ngày tháng và thời gian xảy ra sự cố, tai nạn; hãng hàng không có tàu bay bị tai nạn, sự cố; loại tàu bay, số đăng ký tàu bay; số hiệu chuyến bay; chi tiết về tai nạn, sự cố: mô tả tóm tắt, rõ ràng; số người bị tai nạn,

chấn thương; chi tiết về nhiên liệu hàng không trên tàu bay trước và sau khi xảy ra sự cố hoặc tai nạn.

d) Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải lấy mẫu, niêm phong và ghi nhãn tại bể, xe tra nạp có liên quan dưới sự chứng kiến của đại diện hãng hàng không và/hoặc nhà chức trách địa phương. Dán nhãn cho mỗi vật chứa và có các thông tin sau: tên của đại diện hãng hàng không; chữ ký của đại diện hãng hàng không; hãng hàng không có liên quan; ngày và vị trí mẫu được lấy; loại sản phẩm; số phương tiện hoặc bể chứa và điểm lấy mẫu (lọc hoặc đường ống bể chứa).

3. Tiến hành lấy mẫu khi nhiên liệu hàng không là nguyên nhân gây ra tai nạn tàu bay.

Lấy 04 mẫu nhiên liệu hàng không (2,5 lít/01 mẫu), từ đầu ra sau bầu lọc của phương tiện tra nạp. Vật chứa mẫu phải được súc rửa cẩn thận ít nhất 03 lần bằng sản phẩm sẽ được lấy. Mẫu được lấy từ phương tiện tra nạp và bể chứa tùy theo tình huống thực tế.

4. Cung cấp dịch vụ lại:

Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không được tiếp tục cung cấp dịch vụ sau sự cố, tai nạn của tàu bay khi được sự cho phép của cơ quan có thẩm quyền.

Điều 14. Báo cáo và điều tra các loại sự cố và tai nạn

1. Phân cấp sự cố và tai nạn:

a) Sự cố gây ảnh hưởng đến khả năng cung cấp dịch vụ: Là các sự cố gây ảnh hưởng đến khả năng cung cấp dịch vụ liên tục, tính toàn vẹn của cơ sở hạ tầng liên quan đến dịch vụ cung ứng nhiên liệu hàng không tại cảng hàng không sân bay như hư hỏng trang thiết bị chính yếu gây ra gián đoạn cung cấp dịch vụ có thời gian khắc phục, phục hồi lớn hơn 24h.

b) Sự cố không gây ảnh hưởng khả năng cung cấp dịch vụ bao gồm:

Sự cố ảnh hưởng đến môi trường: lớn hơn 20 lít nhiên liệu tràn ra môi trường (nước và đất), lớn hơn 150 lít nhiên liệu tràn từ vật chứa (nhưng chưa ảnh hưởng đến môi trường nước và đất), tàu bay bị tràn nhiên liệu, nước thải chảy ra môi trường hoặc hơi nhiên liệu bay vào môi trường trên mức giới hạn quy định của Tiêu chuẩn quốc gia hoặc Tiêu chuẩn cơ sở có liên quan đang còn hiệu lực thi hành.

Sự cố ảnh hưởng đến an toàn và sức khỏe: gây tử vong hoặc thương tích

người lao động làm ảnh hưởng công việc.

Các sự cố tránh được, sự cố nhỏ, rủi ro.

2. Báo cáo và điều tra các sự cố, tai nạn

a) Báo cáo ban đầu: đối với các sự cố nêu tại Điểm a, Khoản 1 của Điều này, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải báo cáo ngay tới Người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không về tai nạn hoặc sự cố và các báo cáo đó phải được gửi đi trong vòng 24 giờ bằng thư điện tử hoặc các hình thức truyền thông tin khác.

b) Báo cáo sơ bộ: trong vòng 7 ngày, doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu phải điều tra tổng thể tìm hiểu các nguyên nhân trực tiếp và gián tiếp gây ra tai nạn và có Báo cáo sơ bộ. Báo cáo sơ bộ cần nêu các chi tiết về những phát hiện điều tra ban đầu và chỉ ra những nguyên nhân ban đầu và dự kiến các hành động khắc phục và phòng ngừa. Báo cáo bằng văn bản được gửi tới Người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không.

c) Báo cáo điều tra cuối cùng: được công bố để cho thấy rằng các hành động khắc phục đã được thực hiện. Báo cáo bằng văn bản được gửi tới Người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không.

3. Đối với các sự cố tránh được, các sự cố nhỏ và rủi ro xảy ra trong phạm vi cảng hàng không sân bay

a) Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải điều tra tức thời và báo cáo được gửi tới Người khai thác cảng hàng không, Cảng vụ hàng không trong vòng 24 giờ thông qua thư điện tử hoặc các hình thức phù hợp. Báo cáo chính thức bằng văn bản phải được hoàn thành trong vòng 48 giờ sau khi xảy ra sự cố.

b) Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải thiết lập một hệ thống bảo đảm cho người lao động có thể báo ngay những sự cố tránh được và những rủi ro.

c) Việc điều tra phải được thực hiện bởi người được đào tạo, có kinh nghiệm thực tế phù hợp. Phải có quy trình điều tra để xác định được các nguyên nhân gốc rễ của các sự cố và các sự cố tránh được.

4. Đối với các sự cố tránh được, các sự cố nhỏ và rủi ro xảy ra không nằm trong phạm vi cảng hàng không sân bay, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ có trách nhiệm thực hiện điều tra, quản lý, kiểm soát theo các yêu cầu của tài liệu SMS của doanh nghiệp.

5. Đối với trường hợp gặp sự cố uy hiếp an toàn: doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải báo ngay cho đại diện hãng hàng không bằng văn bản, trong đó trình bày chi tiết số hiệu tàu bay và số chuyến bay, mọi hỏng hóc với tàu bay xảy ra trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.

Mục 2

XỬ LÝ SỰ CỐ CÁC TRƯỜNG HỢP KHẨN NGUY LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ CUNG ỨNG NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG

Điều 15. Các trường hợp khẩn nguy

1. Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải xây dựng Kế hoạch ứng phó khẩn nguy (ERP) để đảm bảo có sẵn các hệ thống và nguồn lực ứng phó với các tình huống khẩn cấp, bảo vệ an toàn và sức khỏe của con người, bảo vệ môi trường.

2. Kế hoạch ứng phó khẩn nguy phải xây dựng dựa trên tính chất và quy mô của các tình huống có thể xác định được, các phương án ứng phó phải thiết lập tùy theo các kịch bản có thể xảy ra. Trong trường hợp các phương án đã được xây dựng tại các tài liệu khác theo các yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, Kế hoạch ứng phó khẩn nguy phải tham chiếu tới các tài liệu này. Tài liệu này phải được soát xét hàng năm.

3. Kế hoạch ứng phó khẩn nguy gồm các tình huống sau:

- a) Thiết bị bị hỏng ảnh hưởng đến khả năng cung cấp dịch vụ liên tục.
- b) Mất điện.
- c) Tràn nhiên liệu.
- d) Tai nạn gây chấn thương nghiêm trọng cho nhân viên, người điều hành hoặc người thứ ba.
- đ) Hư hỏng nghiêm trọng cơ sở hạ tầng.
- e) Những hoạt động khủng bố, ném bom, bạo loạn.
- f) Các vấn đề liên quan đến chất lượng nhiên liệu.
- g) Các sự cố, tai nạn tàu bay mà nguyên nhân có thể do nhiên liệu.
- h) Hỏa hoạn.
- i) Các tình huống y tế diện rộng như dịch bệnh.

Mục 3

KIỂM SOÁT RỦI RO, QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Điều 16. Kiểm soát, đánh giá rủi ro

1. Người quản lý của kho và của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không phải xác định được các mối nguy hiểm có khả năng gây tổn hại hoặc thiệt hại cho người, tài sản, môi trường hoặc uy tín và đánh giá rủi ro một cách có hệ thống. Đánh giá rủi ro phải được thực hiện bởi người có thẩm quyền sử dụng các phương pháp hoặc công cụ thích hợp và phải được xem xét theo chu kỳ được xác định.

2. Để kiểm soát các rủi ro, người lao động phải được kiểm soát, giám sát khi vào hệ thống làm việc liên quan đến công việc như bảo dưỡng, sửa chữa, kiểm tra, thử nghiệm, xây dựng, tháo dỡ, điều chỉnh, sửa đổi, làm sạch... Các mối nguy hiểm sau đây được xem xét:

- a) Vào hố van tra nạp ngầm, bể chứa và không gian hạn chế độc hại khác.
- b) Công việc liên quan đến gia công nóng - công việc mà ở đó nhiệt được sử dụng hoặc tạo ra (như hàn, ngọn lửa cắt, mài...) hoặc có thể tạo ra tia lửa hoặc các nguồn bắt lửa khác.
- c) Làm việc ở trên cao.
- d) Làm việc trên các thiết bị điện có điện áp cao hoặc công việc khác về thiết bị điện mà có thể dẫn đến nguy hiểm.
- đ) Cắn cắn và nâng.
- e) Thiết bị công nghệ thăm dò.

3. Người quản lý của kho và của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không đánh giá rủi ro an ninh theo các quy trình hoạt động và kế hoạch quản lý an ninh đã được xây dựng. Hệ thống kiểm soát, đánh giá rủi ro phải có tại chỗ để tiếp nhận được thông báo các thay đổi về mức độ đe dọa đến an ninh (từ quốc gia, địa phương, nhà chức trách hàng không, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không).

Điều 17. Quản lý sự thay đổi

Các mối nguy hiểm tiềm ẩn đối với con người, tài sản, môi trường và uy tín phải được người quản lý của kho và của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không đánh giá và có các hành động phù hợp để quản lý các mối nguy hiểm. Những thay đổi của các hạng mục sau đây phải được đánh giá về các mối

nguy hiểm tiềm ẩn:

1. Nhà máy và các kho chứa.
2. Trang thiết bị.
3. Phần cứng hoặc phần mềm.
4. Các quá trình hoạt động.
5. Các quy trình hoạt động.
6. Thiết kế và xây dựng.
7. Các quy trình bảo dưỡng.
8. Thành phần hoặc tính chất của vật liệu.
9. Cơ cấu tổ chức và trách nhiệm thực hiện.
10. Các yêu cầu đào tạo cán bộ, năng lực cán bộ.
11. Các yêu cầu pháp lý và quy định.

Điều 18. Bảo vệ môi trường

Doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không có trách nhiệm tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường, ứng phó sự cố môi trường và các quy định pháp luật liên quan trong quá trình đầu tư, xây dựng và vận hành hệ thống nhiên liệu hàng không.

Chương V

NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG BỀN VỮNG (SAF)

Điều 19. Nguyên tắc sử dụng SAF

1. Việc sử dụng SAF phải bảo đảm không làm suy giảm các đặc tính an toàn bay của nhiên liệu phản lực, không gây ảnh hưởng bất lợi đến hệ thống tồn chứa, vận chuyển, cấp phát và tra nạp nhiên liệu hàng không, đồng thời tuân thủ đầy đủ các tiêu chuẩn kỹ thuật nhiên liệu hàng không hiện hành.

2. SAF chỉ được phép sử dụng khi đã được sản xuất, kiểm tra và chứng nhận phù hợp với tiêu chuẩn nhiên liệu phản lực hàng không theo quy định tại Điều 4 Thông tư này.

Điều 20. Yêu cầu đối với hoạt động sản xuất và cung ứng SAF

1. Hoạt động sản xuất SAF phải được thực hiện tại kho nhà máy lọc dầu hoặc kho đầu nguồn hoặc kho trung chuyển có đủ điều kiện an toàn kỹ thuật; không được thực hiện tại kho sân bay.

2. Hệ thống sản xuất SAF phải sử dụng thiết bị chuyên dụng và bảo đảm kiểm soát chính xác tỷ lệ phối trộn và chất lượng nhiên liệu sau phối trộn.

3. Thành phần SBC phải đáp ứng các yêu cầu đảm bảo chất lượng của tiêu chuẩn EI 1533 trong quá trình sản xuất, bảo quản, vận chuyển và pha chế.

4. Khi pha chế một lô SAF, chỉ được sử dụng một loại SBC theo từng công nghệ đã được phê duyệt.

5. Hệ thống kho, đường ống và phương tiện tra nạp được phép sử dụng chung cho nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường và SAF.

6. Các tổ chức tham gia hoạt động sản xuất, cung ứng SAF phải có chứng nhận hệ thống phát triển bền vững theo tiêu chuẩn ISCC, RSB hoặc các tiêu chuẩn khác được ICAO, EU công nhận.

Điều 21. Truy xuất nguồn gốc và chứng nhận đối với SAF

1. SAF sử dụng tại Việt Nam phải có đầy đủ hồ sơ truy xuất nguồn gốc chất lượng và tính bền vững.

2. Các tổ chức sản xuất, cung ứng SAF có trách nhiệm lưu giữ đầy đủ hồ sơ theo quy định tại các tiêu chuẩn liên quan và cung cấp thông tin khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu.

Chương VI

HIỆU LỰC THI HÀNH VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 22. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng 07 năm 2026, thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23 tháng 01 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

2. Các văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật được dẫn chiếu, áp dụng tại Thông tư này có sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế thì áp dụng văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế đó.

Điều 23. Tổ chức thực hiện

1. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm kiểm tra, giám sát hoạt động bảo đảm an toàn kỹ thuật nhiên liệu hàng không của các doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu hàng không; báo cáo kịp thời Bộ Xây dựng những vấn đề phát sinh, vướng mắc trong quá trình thực hiện.

2. Chánh văn phòng Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục hàng không Việt

Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này./.

Nơi nhận:

- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;
- Cơ quan thuộc Chính phủ;
- UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Cục kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng TTĐT Chính phủ;
- Bộ Xây dựng: Bộ trưởng; các Thứ trưởng;
- Cổng TTĐT Bộ Xây dựng;
- Lưu: VT, KHCN, MT&VLXD (b)

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Anh Tuấn