

Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2026

THUYẾT MINH ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG

**Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không (thay
thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018)**

1. Về tên gọi của Thông tư

Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

2. Căn cứ pháp lý

a) Các quy định pháp lý của Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam

- Luật Hàng không dân dụng số 130/2025/QH15;
- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 và Luật sửa đổi 15 Luật trong lĩnh vực Nông nghiệp và Môi trường năm 2025;
- Luật Điều ước quốc tế số 108/2016/QH13;
- Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15;
- Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;
- Căn cứ Nghị định số/2026/NĐ-CP ngày tháng năm 2026 của Chính phủ về tàu bay và khai thác tàu bay;
- Quyết định số 2835/QĐ-TTg ngày 31/12/2025 về Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản hướng dẫn các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10 do Thủ tướng Chính phủ ban hành;
- Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng ;
- Quyết định số 2835/QĐ-TTg ngày 31/12/2025 của Thủ tướng Chính phủ về Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản hướng dẫn các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10 do Thủ tướng Chính phủ ban hành;
- Quyết định số 2419/QĐ-BXD ngày 26/12/2025 của của Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt Danh mục nhiệm vụ xây dựng văn bản quy phạm pháp luật thuộc thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Xây dựng năm 2026;
- Quyết định số 64/QĐ-BXD ngày 16/01/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về Ban hành Danh mục và phân công đơn vị soạn thảo, đơn vị tham mưu trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết thi hành các Luật được

Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10 do Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành;

- Quyết định số/QĐ-BXD ngày .../05/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về bổ sung Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2026;

- Quyết định số 563/QĐ-CHK ngày 27/3/2026 của Cục trưởng Cục Hàng không Việt Nam (Cục HKVN) ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2026 của Cục HKVN.

b) Quy định pháp lý của Tổ chức Hàng không quốc tế (ICAO)

Việc thiết lập và vận hành hệ thống bảo đảm an toàn nhiên liệu hàng không được xây dựng trên nguyên tắc phân tầng từ khung pháp lý quốc tế đến các quy trình tác nghiệp thực tế, cụ thể như sau:

b.1. Hệ thống pháp lý nền tảng

Hệ thống các Phụ ước (Annexes) kèm theo Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế (Công ước Chicago) do Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) ban hành là bộ tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành (SARPs) mang tính pháp lý cao nhất, định hình nền tảng cho mọi hoạt động hàng không dân dụng trên toàn cầu. Trong đó, việc thực thi an toàn được vận hành dựa trên sự phối hợp đồng bộ của các văn bản cốt lõi sau:

Annex 19 (Safety Management): Là văn bản nền tảng quy định về việc thiết lập Chương trình An toàn Quốc gia (SSP) và Hệ thống Quản lý An toàn (SMS). Annex 19 đóng vai trò là "kim chỉ nam" về phương thức quản trị, yêu cầu tất cả các đơn vị cung cấp dịch vụ hàng không phải chủ động nhận diện mối nguy và quản lý rủi ro một cách hệ thống, bao gồm dịch vụ cung ứng và tra nạp nhiên liệu cũng được đặt trong khuôn khổ của hệ thống SMS. Việc bảo đảm nhiên liệu không được thực hiện cảm tính mà phải nằm trong quy trình quản lý rủi ro (Risk Management) và báo cáo an toàn. Điều này có nghĩa là an toàn nhiên liệu không chỉ dừng lại ở việc kiểm tra kỹ thuật mà phải bao gồm nhận diện mối nguy (Hazard Identification) và quản lý rủi ro (Risk Management) xuyên suốt chuỗi cung ứng.

Annex 6 (Operation of Aircraft): Tập trung vào các tiêu chuẩn vận hành thực tế, quy định trách nhiệm của Người khai thác tàu bay trong việc đảm bảo mỗi chuyến bay được chuẩn bị kỹ lưỡng, từ cấu hình kỹ thuật đến việc tính toán và kiểm soát nguồn nhiên liệu, dầu bôi trơn nhằm mục tiêu hoàn thành chuyến bay an toàn tuyệt đối. Nó quy định trách nhiệm của Người khai thác tàu bay (Operator) phải đảm bảo tàu bay chỉ được cất cánh khi có đủ nhiên liệu sạch và an toàn. Mục 4.3.6 là căn cứ pháp lý cao nhất để hãng bay từ chối nhận nhiên liệu nếu nghi ngờ chất lượng.

Annex 14 – Sân bay (Aerodromes): Quy định các tiêu chuẩn về hạ tầng, thiết kế, kỹ thuật và quản lý vận hành tại các cảng hàng không. Đối với công tác nhiên liệu, Annex 14 xác lập các yêu cầu về hệ thống kho bãi, xe tra nạp và các biện pháp phòng chống cháy nổ tại khu vực bay.

Các quy định tại Annex 19, Annex 6 và Annex 14 có đối tượng áp dụng rộng khắp và bắt buộc đối với các chủ thể sau:

i. **Cơ quan quản lý Nhà nước (Nhà chức trách hàng không):** Có trách nhiệm nội luật hóa các tiêu chuẩn của ICAO vào hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quốc gia và thực hiện chức năng giám sát an toàn.

ii. **Người khai thác tàu bay (Các hãng hàng không):** Phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy trình khai thác bay, kế hoạch nhiên liệu và vận hành hệ thống SMS trong mọi hoạt động sản xuất kinh doanh.

iii. **Đơn vị khai thác Cảng hàng không và các Nhà cung cấp dịch vụ:** Bao gồm các đơn vị cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay (ATS), các tổ chức bảo dưỡng (AMO) và đặc biệt là các đơn vị cung ứng, tra nạp nhiên liệu hàng không.

Việc tuân thủ và áp dụng đồng bộ các phụ ước này không chỉ là nghĩa vụ pháp lý quốc tế mà còn là điều kiện tiên quyết để xây dựng một môi trường hàng không an toàn, tin cậy và phát triển bền vững.

b.2. Hướng dẫn triển khai chuyên biệt về bảo đảm an toàn nhiên liệu hàng không

Do các Phụ ước (Annex) mang tính chất tiêu chuẩn chung, ICAO Doc 9977 - Hướng dẫn về Cung ứng, Kiểm soát Chất lượng và Bảo dưỡng Nhiên liệu phản lực Hàng không Dân dụng (Doc 9977 - *Manual on Supply, Quality Control and Maintenance of Civil Aviation Jet Fuel*) đóng vai trò là tài liệu trung gian, cụ thể hóa các yêu cầu về SMS của Annex 19, Annex 6, Annex 14 vào đặc thù ngành nhiên liệu. Doc 9977 cung cấp khung hướng dẫn để các quốc gia và đơn vị cung cấp dịch vụ thiết lập quy trình kiểm soát chất lượng từ nhà máy lọc dầu, hệ thống đường ống, kho bãi sân bay cho đến khi tiếp cận hòng nạp của tàu bay, đảm bảo sự nhất quán với tiêu chuẩn quốc tế của ICAO.

b.3. Quy trình thực thi và Tiêu chuẩn kỹ thuật

Để cụ thể hóa các yêu cầu tại Doc 9977 và đáp ứng hạ tầng kỹ thuật nêu tại Annex 14, Bộ tiêu chuẩn JIG (Joint Inspection Group) được áp dụng như một "Cẩm nang quy trình tác nghiệp chi tiết". JIG cung cấp các bước thực hành tốt nhất (Best Practices) về kiểm tra, bảo dưỡng và vận hành thiết bị tra nạp. Đồng thời, các chỉ số lý hóa của nhiên liệu phải tuyệt đối tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế như ASTM D1655 hoặc DEF STAN. Đây là thước đo cuối cùng để xác định nhiên liệu "sạch và khô" (clear and bright), đảm bảo không gây ra các hỏng hóc về động cơ hoặc đe dọa an toàn bay.

Mối quan hệ biện chứng giữa các Annex và Doc 9977, các tiêu chuẩn kỹ thuật được trình bày trong Bảng 1 và Bảng 2.

Bảng 1. Mối quan hệ biện chứng giữa các Annex và Doc 9977, các tiêu chuẩn kỹ thuật

Cấp độ	Căn cứ	Vai trò
Pháp lý cao nhất	Annex 19, Annex 6 và Annex 14	Xác lập nghĩa vụ quản lý rủi ro và trách nhiệm an toàn cuối cùng.
Hướng dẫn hệ thống	ICAO Doc 9977	Cầu nối áp dụng SMS vào quy trình kỹ thuật nhiên liệu hàng không.

Thực thi kỹ thuật	JIG (1, 2, 4), EI/JIG 1530 và EI 1533	Quy trình tác nghiệp chi tiết (vận hành, kiểm tra, lấy mẫu).
Chỉ số chất lượng	DEF STAN/ASTM/AFQRJOS	Tiêu chuẩn hóa học đảm bảo nhiên liệu phù hợp với động cơ.

Bảng 2. Mối quan hệ về nội dung quy định trong Annex với nội dung quy định kỹ thuật trong Doc 9977, JIG và các Tiêu chuẩn kỹ thuật liên quan

Lĩnh vực quản lý	Quy định khung (ICAO Annexes)	Tài liệu hướng dẫn (ICAO Doc)	Tiêu chuẩn thực thi (Industry Standards)	Nội dung phối hợp thực hiện
Quản lý An toàn (Safety Management)	Annex 19 (Chương 4, Mục 4.1): Bắt buộc thiết lập hệ thống SMS cho các đơn vị cung ứng dịch vụ.	Doc 9977: Hướng dẫn cụ thể cách áp dụng 4 thành phần SMS vào chuỗi cung ứng nhiên liệu.	JIG 1/2/4, EI/JIG 1530 và EI 1533: Cụ thể hóa việc quản lý rủi ro thông qua các quy trình kiểm tra và báo cáo sự cố tại hiện trường.	Nhận diện mối nguy (như nhiễm bẩn, cháy nổ) và thiết lập hàng rào ngăn ngừa rủi ro hệ thống.
Khai thác & Trách nhiệm (Operations)	Annex 6 (Mục 4.3.6): Trách nhiệm của hãng bay về định lượng và định tính nhiên liệu trước chuyến bay.	Doc 9977: Cung cấp tiêu chuẩn để hãng bay đánh giá năng lực nhà cung cấp nhiên liệu.	JIG 1 (Aviation Fuel Supply): Tiêu chuẩn vận hành và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không đối khi tra nạp cho tàu bay.	Đảm bảo đúng chủng loại nhiên liệu, đủ số lượng và đã qua kiểm soát chất lượng trước khi tra nạp cho tàu bay.
Cơ sở hạ tầng (Infrastructure)	Annex 14 (Chương 5 & 8): Quy định về thiết kế sân bay, khoảng cách an toàn và phòng cháy chữa cháy.	Doc 9977: Quy định về yêu cầu kỹ thuật cho hệ thống kho bãi, đường ống và xe tra nạp (hydrant/refueller).	JIG 2 (Storage & Distribution): Tiêu chuẩn vận hành và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không đối với kho sân bay và hệ thống tra nạp ngầm.	Đảm bảo hạ tầng kho bãi không gây ô nhiễm thứ cấp và hạn chế tối đa nguy cơ cháy nổ.
Chất lượng nhiên liệu (Quality Control)	Annex 6 & 14 (Tiêu chuẩn chung về đảm bảo an toàn thiết bị và vận hành).	Doc 9977: Quy định về chuỗi hồ sơ chất lượng.	ASTM D1655 / DEF STAN 91-091: Các ngưỡng hóa lý.	Kiểm soát chỉ số hóa lý để bảo vệ động cơ tàu bay.

Do đó, việc viện dẫn và nội luật hóa các nội dung phù hợp với điều kiện của Việt Nam theo Doc 9977 và các tiêu chuẩn thực hành quốc tế như JIG và ASTM D1655 / DEF STAN 91-091 phù hợp với **quy định tại điểm r khoản 1 Điều 99 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025**.

3. Sự cần thiết ban hành Thông tư

Ngày 23 tháng 01 năm 2018, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT quy định chi tiết về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không, trong đó đã thể chế hóa các quy định về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không được Tổ chức quốc tế ICAO, IATA khuyến cáo áp dụng. Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã góp phần quản lý hiệu quả hoạt động bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không trong thời gian qua.

Tuy nhiên, hiện nay Luật Bảo vệ môi trường 2020, Luật hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 ban hành ngày 10/12/2025 (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2026) và phiên bản cập nhật của các tiêu chuẩn quốc tế bao gồm JIG, EI, DEF STAN, ASTM, ... đặc biệt *JIG 1 phiên bản 13 (2021), JIG 2 phiên bản 13 (2021) và EI 1533 phiên bản 2 (2025) (bổ sung yêu cầu đảm bảo chất lượng nhiên liệu SAF)* ban hành đã làm cho nhiều nội dung của Thông tư 04/2018 không còn phù hợp, cụ thể:

3.1. Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2022, được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Thanh tra số 11/2022/QH15 ngày 14 tháng 11 năm 2022 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2023 (Luật BVMT)

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 quy định các hình thức và thủ tục môi trường gồm: Đánh giá sơ bộ tác động môi trường; Đánh giá tác động môi trường (ĐTM); Giấy phép môi trường (GPMT); Đăng ký môi trường.

Như vậy, Luật BVMT bỏ hình thức “Kế hoạch bảo vệ môi trường”. Do đó, khoản 1 Điều 43 của Thông tư 04/2018/TT-BGTVT không còn hiệu lực.

3.2. Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 có hiệu lực từ ngày 01/7/2026

a) Quản lý an ninh hàng không Việt Nam

Điều 101 quy định nhiệm vụ và quyền hạn của Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam như sau:

“Điều 101. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam

1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Công an, chịu trách nhiệm xây dựng, phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; thực hiện cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không và chứng nhận đào tạo, chứng chỉ năng lực, giấy phép liên quan đến an ninh hàng không.

2. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các Bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai thác

cảng hàng không và tàu bay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia thông qua cơ chế Ủy ban quốc gia về an ninh hàng không và tạo thuận lợi hàng không.

3. Tổ chức đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không tại các cảng hàng không nước ngoài có khai thác chuyến bay đến Việt Nam; xem xét, quyết định tạm dừng khai thác các chuyến bay, tạm đình chỉ các hãng hàng không khai thác chuyến bay từ nước ngoài đến Việt Nam không tuân thủ hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không.”.

Do đó, khi Luật Hàng không Việt Nam năm 2025 có hiệu lực, thì nội dung quy định tại “Điều 40. An ninh”, “Điều 41. Các trường hợp khẩn cấp” và những nội dung liên quan đến quy định về khẩn cấp/khẩn nguy của Thông tư 04/2018/TT-BGTVT sẽ vi phạm về quyền hạn và trách nhiệm của Bộ Xây dựng được giao trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.

b) Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF)

Khoản 3 Điều 9 quy định “3. Ban hành kế hoạch thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam về giảm phát thải và bù trừ các-bon trong hàng không quốc tế và **nhiên liệu hàng không bền vững** theo quy định của pháp luật.”.

Bên cạnh đó, nhằm giảm thiểu lượng khí CO₂ phát thải từ hoạt động của ngành hàng không, Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) đặt mục tiêu giữ mức phát thải CO₂ ổn định cho giai đoạn sau năm 2020 ở mức 85% so với năm 2019 (trước đại dịch Covid-19, khoảng 1,0 tỷ tấn), giảm 5% vào năm 2030, giảm mạnh trong các năm tiếp theo và đạt mức phát thải ròng về “0” vào năm 2050 theo Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu. Một loạt các giải pháp đã được ICAO đưa ra nhằm đạt mục tiêu đã đề ra, trong đó, xác định cải tiến công nghệ, quy trình vận hành máy bay và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) là các giải pháp ưu tiên, ICAO yêu cầu các hãng hàng không thành viên thực hiện các giải pháp giảm phát thải CO₂ bắt buộc từ 2027. Nhiên liệu SAF đáp ứng các tiêu chí bền vững của ICAO được công nhận trong *Cơ chế bù đắp và giảm phát thải carbon trong hàng không quốc tế (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA)* để giảm nghĩa vụ bù trừ phát thải các-bon của người khai thác tàu bay.

Tuy nhiên, trong Thông tư 04/2018/TT-BGTVT chưa có quy định bảo đảm kỹ thuật cho nhiên liệu SAF. Do đó, để tạo cơ sở pháp lý phục vụ công tác quản lý và thúc đẩy phát triển và sử dụng nhiên liệu SAF trong hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam thì yêu cầu phải bổ sung quy định bảo đảm kỹ thuật đồng bộ với các loại nhiên liệu hàng không truyền thống khác.

3.3. Thay đổi hệ thống tiêu chuẩn quốc tế

Các phiên bản cập nhật của các tiêu chuẩn quốc tế bao gồm JIG, EI, DEF STAN, ASTM, ... đặc biệt JIG 1 phiên bản 13 (2021), JIG 2 phiên bản 13 (2021) và EI 1533 phiên bản 2 (2025) (bổ sung yêu cầu đảm bảo chất lượng nhiên liệu SAF) đã được ban hành, cụ thể:

- Về công tác bảo đảm chất lượng nhiên liệu: JIG phiên bản 13 đã bổ sung và chuẩn hóa các yêu cầu kỹ thuật theo hướng chặt chẽ, đồng bộ trên toàn bộ chuỗi cung ứng, bao gồm các quy định về lấy mẫu, thử nghiệm, kiểm tra trực quan, thử nghiệm màng lọc, kiểm soát tạp chất, nước tự do, vi sinh và truy xuất nguồn gốc sản phẩm nhằm nâng cao độ tin cậy và khả năng phát hiện sớm nguy cơ suy giảm chất lượng nhiên liệu.

Đặc biệt, tiêu chuẩn JIG phiên bản 13 đưa ra các yêu cầu mới mang tính bắt buộc đối với hệ thống thiết bị và công nghệ, theo hướng tăng cường tự động hóa và kiểm soát an toàn chủ động. Trong đó, việc áp dụng các thiết bị lọc thể hệ mới (như Dirt Defence Filter – DDF) kết hợp với hệ thống cảm biến phát hiện nước điện tử (Electronic Water Sensor – EWS), tích hợp với hệ thống điều khiển lập trình (PLC) và cơ chế dừng cấp nhiên liệu tự động (fail-safe) đã thay thế các công nghệ truyền thống, qua đó nâng cao khả năng kiểm soát chất lượng nhiên liệu theo thời gian thực và giảm thiểu rủi ro trong vận hành. Đồng thời, các yêu cầu về thiết kế, lắp đặt và vận hành đối với bể chứa, hệ thống đường ống, thiết bị lọc, phương tiện tra nạp và hệ thống tra nạp ngầm được siết chặt, bao gồm yêu cầu về phân tách sản phẩm, chống tràn, kiểm soát mức, vật liệu chế tạo, thiết bị giám sát và cảnh báo.

- Về nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) và nhiên liệu tổng hợp: TID 4 của JIG và EI 1533 của Viện năng lượng cũng cập nhật các yêu cầu kỹ thuật liên quan đến nhiên liệu SAF và nhiên liệu tổng hợp, bao gồm kiểm soát chất lượng, truy xuất nguồn gốc và khả năng tương thích với hệ thống hạ tầng, thiết bị hiện hữu.

Những thay đổi nêu trên cho thấy hệ thống tiêu chuẩn quốc tế đã được nâng cấp toàn diện, không chỉ về yêu cầu kỹ thuật đối với nhiên liệu mà còn đối với hệ thống thiết bị, công nghệ và phương thức quản lý chất lượng. Trong khi đó, Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT được xây dựng trên cơ sở các tiêu chuẩn trước đây, chưa cập nhật các yêu cầu mới về công nghệ, thiết bị, kiểm soát tự động và quản lý rủi ro. Do đó, việc sửa đổi, bổ sung Thông tư là cần thiết nhằm bảo đảm tính đồng bộ với tiêu chuẩn quốc tế hiện hành, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng nhiên liệu hàng không và bảo đảm an toàn khai thác bay trong bối cảnh mới.

Trong khi đó ICAO yêu cầu các quốc gia thành viên bảo đảm mức độ an toàn cao trong khai thác hàng không, trong đó nhiên liệu là yếu tố đầu vào quan trọng, cần được kiểm soát theo chuẩn quốc tế. Nên việc không tương thích tiêu chuẩn quốc tế hiện hành có thể dẫn đến hạn chế trong hợp tác quốc tế, ảnh hưởng đến hoạt động của các hãng hàng không Việt Nam và khả năng cung ứng dịch vụ cho các hãng hàng không nước ngoài. Vì vậy, sửa đổi Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT nhằm hài hòa với các quy định của các Tiêu chuẩn quốc tế hiện hành là điều kiện tiên quyết để bảo đảm hội nhập và phát triển bền vững của ngành hàng không Việt Nam.

3.4. Dự thảo Nghị định về Tàu bay và khai thác tàu bay trình Chính phủ

Hiện nay, trong dự thảo Nghị định về Tàu bay và khai thác tàu bay trình Chính phủ, tại khoản 4 Điều 70 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu, cụ thể như sau:

“Điều 70. Bảo vệ môi trường trong hoạt động khai thác tàu bay

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu, quản lý tiêu thụ nhiên liệu hàng không.”.

3.5. Kết luận

Căn cứ quy định Khoản 4 Điều 8¹, Điều 18² Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 và cơ sở thực tiễn thuyết minh tại nội dung mục 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 thì việc sửa đổi Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018 là đủ căn cứ pháp lý và cần thiết.

4. Mục đích, quan điểm xây dựng dự thảo Thông tư

Xây dựng Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không (thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018), để bổ sung, cập nhật một số quy định có tính chất mới, phức tạp, cụ thể:

- Cập nhật các khái niệm mới: Thành phần hydrocacbon tổng hợp, nhiên liệu phản lực bán tổng hợp, sản xuất nhiên liệu hàng không bền vững (SAF).

- Cập nhật tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế mới nhất: ASTM D1655, ASTM D7566, DEF STAN 91-091, Bộ tiêu chuẩn JIG và EI 1533.

- Cập nhật quy định về bảo vệ môi trường theo Luật BVMT.

- Bỏ các quy định chồng lấn với chức năng quản lý nhà nước của Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam theo Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15.

4.2. Quan điểm xây dựng dự thảo Thông tư

Bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, thống nhất và đồng bộ với hệ thống pháp luật hiện hành, đặc biệt là Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025, các quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, đo lường chất lượng, bảo vệ môi trường và an toàn cháy nổ.

Việc xây dựng Thông tư bảo đảm:

¹ “4. Ban hành văn bản quy phạm pháp luật thay thế văn bản quy phạm pháp luật hiện hành thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Thay đổi cơ bản chính sách, phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng;

b) Sửa đổi, bổ sung về nội dung quá một phần hai tổng số điều.”

² “Điều 18. Thông tư của Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ

Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành thông tư để quy định:

1. Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ;

2. Biện pháp thực hiện chức năng quản lý nhà nước của mình; phân cấp và thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp.”

(i) Kế thừa các quy định còn phù hợp của Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT, đồng thời sửa đổi, bổ sung các nội dung không còn phù hợp với thực tiễn;

(ii) Lấy yêu cầu bảo đảm an toàn bay, chất lượng nhiên liệu và phòng ngừa rủi ro làm nguyên tắc xuyên suốt trong xây dựng và tổ chức thực hiện quy định;

(iii) Tiếp cận, nội luật hóa và hài hòa với các tiêu chuẩn, thông lệ quốc tế tiên tiến (như JIG, ASTM), bảo đảm khả năng hội nhập và công nhận lẫn nhau trong lĩnh vực hàng không;

(iv) Bổ sung các quy định liên quan đến nhiên liệu hàng không bền vững (SAF), phù hợp với xu hướng chuyển dịch năng lượng và cam kết giảm phát thải và bảo đảm tính khả thi, không tạo thêm nghĩa vụ vượt quá yêu cầu quốc tế, qua đó khuyến khích phát triển SAF phù hợp với lộ trình giảm phát thải và năng lực của ngành hàng không Việt Nam;

(v) Quy định rõ phạm vi điều chỉnh theo hướng bao quát toàn bộ chuỗi cung ứng nhiên liệu hàng không, bảo đảm không chồng chéo với chức năng quản lý nhà nước của các bộ, ngành liên quan;

(vi) Đơn giản hóa thủ tục hành chính, bảo đảm tính minh bạch, khả thi, hiệu lực và hiệu quả trong tổ chức thực hiện.

5. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

5.1. 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.

5.2. 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.

6. Nội dung chính của Thông tư

Dự thảo Thông tư gồm 6 chương và 23 điều, cụ thể:

Chương I

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Điều 3. Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt

Chương II

CÁC YÊU CẦU KỸ THUẬT ĐỐI VỚI NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mục 3

KIỂM SOÁT RỦI RO, QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI

VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG

Điều 16. Kiểm soát, đánh giá rủi ro

Điều 17. Quản lý sự thay đổi

Điều 18. Bảo vệ môi trường

Chương V

NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG BỀN VỮNG (SAF)

Điều 19. Nguyên tắc sử dụng SAF

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

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

Chương VI

HIỆU LỰC THI HÀNH VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 22. Hiệu lực thi hành

Điều 23. Tổ chức thực hiện

7. Dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm thi hành

- Dự thảo Thông tư không làm phát sinh điều kiện bảo đảm thi hành mới mang tính bắt buộc, mà chủ yếu tối ưu hóa việc sử dụng các nguồn lực sẵn có, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và bảo đảm an toàn, chất lượng nhiên liệu hàng không, bởi vì:

(i) Các nội dung sửa đổi, bổ sung chủ yếu nhằm cập nhật, hoàn thiện yêu cầu kỹ thuật, quy trình quản lý chất lượng nhiên liệu hàng không trên cơ sở kế thừa hệ thống tổ chức, nhân lực, cơ sở vật chất và trang thiết bị hiện có của cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp trong ngành.

(ii) Đối với cơ quan quản lý nhà nước, việc triển khai thực hiện Thông tư được bảo đảm trong phạm vi nguồn lực hiện có, không yêu cầu tăng biên chế hoặc đầu tư mới.

- Thời gian trình ban hành: dự kiến thời gian trình Bộ trưởng ban hành trong tháng 6/2026.

8. Đánh giá thủ tục hành chính

Dự thảo Thông tư không làm phát sinh thủ tục hành chính mới. Các quy định trong dự thảo chủ yếu tập trung sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các yêu cầu kỹ thuật, quy trình bảo đảm chất lượng nhiên liệu hàng không theo hướng tiệm cận tiêu chuẩn quốc tế, không đặt ra thêm hồ sơ, trình tự, thủ tục phải thực hiện đối với tổ chức, cá nhân.

Đồng thời, dự thảo Thông tư thực hiện rà soát, đơn giản hóa, chuẩn hóa các biểu mẫu, yêu cầu báo cáo và phương thức quản lý theo hướng ứng dụng công nghệ thông tin, qua đó góp phần giảm chi phí tuân thủ và tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

9. Đánh giá tác động chính sách (tóm tắt)

Việc ban hành Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không (thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT) dự kiến có các tác động tích cực và thách thức như sau:

9.1. Tác động tích cực

(1) Bảo đảm an toàn bay

Dự thảo Thông tư tiếp cận quản lý theo toàn bộ chuỗi cung ứng nhiên liệu hàng không (từ tiếp nhận, lưu chứa, vận chuyển đến tra nạp), qua đó thiết lập cơ chế kiểm soát chất lượng đồng bộ, liên tục, làm giảm thiểu nguy cơ nhiễm bẩn, lẫn nước, tạp chất hoặc sai lệch tiêu chuẩn nhiên liệu và tăng cường khả năng phát hiện sớm và xử lý rủi ro kỹ thuật.

Ngoài ra, việc dự thảo Thông tư bổ sung các yêu cầu về kiểm tra chất lượng định kỳ và đột xuất, tiêu chuẩn hóa quy trình vận hành, hệ thống quản lý chất lượng nhiên liệu (FQMS), sẽ góp phần nâng cao mức độ an toàn khai thác tàu bay, phù hợp với yêu cầu của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025.

(2) Thúc đẩy hội nhập quốc tế

Dự thảo Thông tư đã cập nhật hài hòa các tiêu chuẩn quốc tế (JIG, ASTM), qua đó bảo đảm tính tương thích trong hoạt động khai thác quốc tế, tạo điều kiện để các hãng hàng không Việt Nam được công nhận tiêu chuẩn kỹ thuật tại thị trường quốc tế và hạn chế rủi ro bị từ chối dịch vụ hoặc kiểm tra bổ sung tại sân bay nước ngoài.

Đồng thời, việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế được thừa nhận như JIG giúp đồng bộ hóa hoạt động giữa các doanh nghiệp trong nước với chuỗi cung ứng toàn cầu, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu hàng không, tham gia cung cấp nhiên liệu hàng không cho các hãng bay quốc tế.

(3) Tạo điều kiện triển khai nhiên liệu hàng không bền vững (SAF)

Dự thảo Thông tư bổ sung quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật đối với SAF, kiểm soát chất lượng nhiên liệu pha trộn và điều kiện tiếp nhận, tồn trữ và tra nạp SAF, qua đó tạo hành lang pháp lý rõ ràng để doanh nghiệp triển khai nhiên liệu SAF, góp phần hỗ trợ thực hiện các cam kết giảm phát thải theo cơ chế CORSIA của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và thực hiện mục tiêu phát triển bền vững và chuyển dịch năng lượng trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam.

9.2. Tác động tiêu cực và thách thức

(1) Yêu cầu doanh nghiệp phải nâng cấp tiêu chuẩn kỹ thuật

Việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế cập nhật và quy định kỹ thuật chặt chẽ hơn dẫn đến doanh nghiệp phải rà soát, cập nhật toàn bộ quy trình vận hành, thực hiện nâng cấp hệ thống trang thiết bị (bồn chứa, hệ thống lọc, xe tra nạp...) (nếu chưa đáp ứng quy định mới) và thực hiện chuẩn hóa hệ thống kiểm soát chất lượng và hồ sơ kỹ thuật.

(2) Chi phí tuân thủ ban đầu tăng

Trong ngắn hạn, doanh nghiệp có thể phát sinh chi phí liên quan đến đầu tư nâng cấp thiết bị, công nghệ; đào tạo, huấn luyện nhân lực; xây dựng, hoàn thiện hệ thống quản lý chất lượng; kiểm định, thử nghiệm và chứng nhận kỹ thuật.

Tuy nhiên, mức tăng chi phí này được đánh giá là không mang tính đột biến, do các doanh nghiệp hiện nay đang thực hiện theo quy định của Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018.

Về dài hạn, chi phí này sẽ được bù đắp thông qua giảm rủi ro sự cố, tăng hiệu quả khai thác, nâng cao uy tín và khả năng tham gia thị trường quốc tế.

9.3. Đánh giá tổng thể

Tổng thể, chính sách ban hành Thông tư mới:

- Có tác động tích cực vượt trội so với chi phí tuân thủ;
- Không làm phát sinh thủ tục hành chính mới;
- Chủ yếu nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật và hiệu quả quản lý;

Các tác động tiêu cực được xem là không đáng kể, ngắn hạn và có thể kiểm soát được, trong khi lợi ích về lớn:

- Bảo đảm an toàn bay;
- Nâng cao khả năng hội nhập quốc tế;
- Góp phần bảo đảm an ninh năng lượng và phát triển bền vững;

9.4. Kết luận về tác động chính sách

Việc ban hành Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT là cần thiết, có tính khả thi cao, bảo đảm:

- Phù hợp với Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2025 và các quy định pháp luật khác;
- Đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế;
- Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và bảo đảm an toàn hàng không.

10. Kết luận

Việc ban hành Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT là cần thiết, cấp bách nhằm:

- Bảo đảm an toàn hàng không;
- Đồng bộ hệ thống pháp luật;
- Tiệm cận tiêu chuẩn quốc tế;
- Phục vụ phát triển bền vững ngành hàng không Việt Nam./.