

Bảng tổng hợp ý kiến góp ý của các đơn vị

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
PHẦN 1. Ý KIẾN GÓP Ý DỰ THẢO THÔNG TƯ THEO CÔNG VĂN SỐ 4660/CHK-KHCNMT NGÀY 8/10/2025 CỦA CỤC HKVN GỬI CÁC ĐƠN VỊ, DOANH NGHIỆP CUNG ỨNG NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG				
I. Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÔNG TY CP NHIÊN LIỆU BAY PETROLIMEX (Văn bản số 634/PA-KT ngày 24/10/2025)				
1	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 1	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.	1. Nhiên liệu hàng không: là nhiên liệu dùng cho động cơ tàu bay để tạo động lực, đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật về nhiên liệu hàng không. 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.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Hiện định nghĩa của TT04 vẫn phù hợp, không cần điều chỉnh
2	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 2	2. Thành phần phối trộn tổng hợp SBC (Synthetic Blended Component) là sản phẩm tổng hợp được sản xuất và chứng nhận theo tiêu chuẩn ASTM D7566.	2. Thành phần phối trộn tổng hợp SBC (Synthetic Blended Component - Neat SAF) là sản phẩm hydrocacbon tổng hợp được sản xuất và chứng nhận theo yêu cầu tại các Phụ lục của tiêu chuẩn ASTM D7566, có thể được sử dụng để pha trộn vào nhiên liệu máy bay phản lực thông thường để tạo nhiên liệu hàng không dạng bán tổng hợp.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Nội dung góp ý tương đồng với nội dung dự thảo thông tư. Tuy nhiên nội dung dự thảo đang viết ngắn gọn, súc tích hơn.
3	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 3	3. Nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (Semi Synthetic Jet Fuel - SSJF) là nhiên liệu phản lực chứa SBC và các thành phần nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường được xác định bởi tiêu chuẩn kỹ thuật nhiên liệu phản lực quốc tế.	3. Nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (Semi Synthetic Jet Fuel - SSJF) là nhiên liệu phản lực chứa SBC và các thành phần nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường được xác định bởi tiêu chuẩn kỹ thuật nhiên liệu phản lực chứa thành phần tổng hợp quốc tế.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Nội dung góp ý tương đồng với nội dung dự thảo thông tư. Tuy nhiên nội dung dự thảo đang viết ngắn gọn, súc tích hơn.

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
4	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 5	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 làm ba loại: kho nhà máy lọc dầu, kho đầu nguồn, kho trung chuyển và kho sân bay. b) Kho đầu nguồn, kho trung chuyển: là nơi 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.	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 làm ba loại: kho nhà máy lọc dầu, kho đầu nguồn, kho trung chuyển và kho sân bay. b) Kho đầu nguồn: là nơi 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 được thiết kế để tiếp nhận nhiên liệu bằng đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt, đường bộ hoặc đường ống.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Hiện nay một số đơn vị đang có kho trung chuyển để lưu trữ nhiên liệu.
5	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 6	6. Thiết bị lọc nhiên liệu hàng không a) Thiết bị lọc, tách b) Thiết bị lọc chống bụi bẩn (Dirt Defence Filters - DDF) kết hợp với cảm biến nước (Electric water Sensor – EWS): Là thiết bị lọc được thiết kế để loại bỏ các phần tử rắn ra khỏi nhiên liệu kết hợp thiết bị cảm biến nước điện tử có khả năng định lượng được nước tự do trong hệ thống dòng chảy.	6. Thiết bị lọc nhiên liệu hàng không a) Thiết bị lọc, tách (FWS) b) Thiết bị lọc chống bụi bẩn (Dirt Defence Filters - DDF) kết hợp với cảm biến nước (Electric water Sensor – EWS): Là thiết bị lọc được thiết kế để loại bỏ các tạp chất rắn ra khỏi nhiên liệu kết hợp thiết bị cảm biến nước điện tử có khả năng định lượng được nước tự do trong hệ thống dòng chảy.	Tiếp thu, chỉnh sửa
6	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 7	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; 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	a) Xe tra nạp: là xe cơ giới (xe tải chuyên dùng) hoặc xe máy chuyên dùng...; 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 đường ống ngầm đến tàu bay, còn được gọi là xe truyền tiếp nhiên liệu tự hành, xe kéo truyền tiếp liệu.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Ô tô chuyên dùng là các loại ô tô có kết cấu và trang bị để thực hiện 1 số chức năng, công dụng đặc biệt khác được nêu tại PL 5, TT53/2024 của bộ GTVT. Ngoài đường ống, hệ thống ngầm còn bao gồm các hệ thống thiết bị khác:

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
		truyền tiếp nhiên liệu tự hành, xe kéo truyền tiếp liệu.		Buồng van, hệ thống chống sốc áp, truyền tín hiệu, điểm xả,...
7	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 8	8. Bộ điều khiển cầm tay: là thiết bị điều khiển bằng tay, dùng để khởi động dòng chảy của sản phẩm và tự động ngắt dòng nếu bộ điều khiển cầm tay được nhả ra. Thiết bị này có thể được trang bị một tính năng ngắt quãng được nhả ra trong khoảng thời gian đều đặn để ngăn ngừa bộ điều khiển cầm tay làm ngừng tra nạp.	8. Bộ điều khiển cầm tay: là thiết bị điều khiển bằng tay, dùng để khởi động dòng chảy của sản phẩm và tự động ngắt dòng nếu bộ điều khiển cầm tay được nhả ra. Thiết bị này có thể được trang bị một tính năng ngắt định kỳ yêu cầu người vận hành thao tác để bơm nhiên liệu.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Nội dung góp ý tương đồng với nội dung dự thảo thông tư. Tuy nhiên nội dung dự thảo đang viết ngắn gọn, súc tích hơn.
8	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 9	a) Thiết bị dừng khẩn cấp trên xe tra nạp: là thiết bị để dừng khẩn cấp động cơ xe tra nạp khi được kích hoạt. Thiết bị dừng khẩn cấp được đặt tại vị trí dễ quan sát, dễ tiếp cận từ cả hai phía của xe và trên sàn công tác;	Đề xuất xem xét, nghiên cứu lại về định nghĩa này do hiện tại trên xe tra nạp có 02 nút dừng với 02 mục đích khác nhau, bao gồm: - Nút dừng khẩn cấp bơm (ESB) - Nút dừng khẩn cấp động cơ (EK)	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Chỉ đề định nghĩa về thiết bị dừng khẩn cấp động cơ để phù hợp theo quy định TCCS:18 và JIG1
9	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 10	10. Khóa liên động: là thiết bị an toàn trên phương tiện tra nạp để ngăn phương tiện chuyển động.	10. Khóa liên động: là thiết bị an toàn trên phương tiện tra nạp để ngăn ngừa phương tiện di chuyển khi các ống tra nạp và các thiết bị khác chưa được cất giữ đúng vị trí, giảm năng khi hạ tối đa.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Hiện định nghĩa của TT04 vẫn phù hợp, không cần điều chỉnh
10	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 11	11. 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.	11. 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 ngầm sân đỗ để tra nạp số lượng lớn nhiên liệu cho tàu bay.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Hiện định nghĩa của TT04 vẫn phù hợp, không cần điều chỉnh

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
11	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 12	12. 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.	12. Phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không: là các loại ô tô tải chuyên dùng	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo TT01/2024 của BKHCN, K1, Đ3, PTVT chuyên dùng là PTVT (bao gồm các loại xe, TB di chuyển được, có gắn động cơ hoặc không gắn động cơ), có kết cấu đặc thù hoặc được hoán cải, trang bị TB để thực hiện 1 số chức năng nhất định ngoài chức năng vận tải thông thường) Sửa thành: 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 và hệ thống đường ống.
12	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 13	13. Tổ chức kiểm tra chung (JIG - Joint Inspection Group): là tổ chức của các đơn vị cung ứng xăng dầu quốc tế. Tổ chức này được thành lập nhằm mục đích đưa ra tiêu chuẩn chung liên quan đến trang thiết bị kho bể, phương tiện tra nạp và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không.	13. Tổ chức kiểm tra chung (JIG - Joint Inspection Group): là tổ chức quốc tế gồm các công ty cung ứng nhiên liệu hàng không, có nhiệm vụ thiết lập và duy trì các tiêu chuẩn chung về kiểm soát chất lượng, trang thiết bị kho và phương tiện tiếp nhiên liệu cho ngành hàng không. JIG đặt ra các tiêu chuẩn để đảm bảo an toàn và chất lượng cho nhiên liệu máy bay được vận chuyển và lưu trữ tại các sân bay.	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên bổ sung như sau: 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 bể, phương tiện tra nạp và KSCL NLHK.

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
13	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 15	15. Chứng nhận xuất hàng: là chứng nhận xác nhận sự phù hợp của nhiên liệu hàng không theo yêu cầu kỹ thuật, chứng nhận này được sử dụng trong vận chuyển nhiên liệu hàng không và bao gồm tối thiểu các thông tin sau: ngày tháng và thời điểm xếp hàng hoặc vận chuyển; loại nhiên liệu; số lô và khối lượng riêng tại 15 0C của nhiên liệu chứa trong bể nơi xuất hàng; lượng lô hàng xuất, vận chuyển; số phiếu Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu hoặc Chứng nhận phân tích hoặc Chứng nhận kiểm tra lại; kết luận lô hàng đáp ứng hoàn toàn yêu cầu về ngoại quan và độ dẫn điện (trong trường hợp có sử dụng phụ gia phân tán điện tĩnh SDA) theo tiêu chuẩn chất lượng áp dụng; xác nhận không có "nước tự do". Chứng nhận xuất hàng phải luôn ghi rõ ngày lập và có chữ ký của người có trách nhiệm.	15. Chứng nhận xuất hàng: là chứng nhận xác nhận sự tuân thủ với tiêu chuẩn nhiên liệu liên quan và các yêu cầu của danh mục kiểm tra JIG AFQRJOS (nếu áp dụng), chứng nhận này được sử dụng trong vận chuyển nhiên liệu hàng không và bao gồm tối thiểu các thông tin sau: ngày tháng và thời điểm xếp hàng hoặc vận chuyển; loại nhiên liệu; số lô và khối lượng riêng tại 15 0C của nhiên liệu chứa trong bể nơi xuất hàng; lượng lô hàng xuất, vận chuyển; số phiếu Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu hoặc Chứng nhận phân tích hoặc Chứng nhận kiểm tra lại; kết luận lô hàng đáp ứng hoàn toàn yêu cầu về ngoại quan và độ dẫn điện (trong trường hợp có sử dụng phụ gia phân tán điện tĩnh SDA) theo tiêu chuẩn chất lượng áp dụng; xác nhận không có "nước tự do". Chứng nhận xuất hàng phải luôn ghi rõ ngày lập và có chữ ký của người có trách nhiệm.	Tiếp thu, chỉnh sửa
14	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 19	19. Kiểm tra trực quan: bao gồm kiểm tra ngoại quan cộng với việc sử dụng thiết bị thử nước bằng hóa chất để xác định tình trạng nước tự do.	19. Kiểm tra trực quan: bao gồm kiểm tra ngoại quan cộng với việc sử dụng phương pháp thử nước bằng hóa chất để xác định tình trạng nước tự do.	Tiếp thu, chỉnh sửa
15	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 26	26. Dây giạt bảo hiểm: là dây cáp được gắn đến van hồ nạp của hệ thống tra nạp ngầm trong quá trình vận hành tra nạp nhiên liệu cho tàu bay để trong trường hợp khẩn cấp, nhân viên tra nạp sẽ giạt dây cáp đóng van của hồ nạp nhằm chặn dòng chảy của nhiên liệu từ hệ thống tra nạp ngầm.	26. Dây giạt khẩn cấp: là dây cáp được gắn đến van hồ nạp của hệ thống tra nạp ngầm trong quá trình vận hành tra nạp nhiên liệu cho tàu bay để trong trường hợp khẩn cấp, nhân viên tra nạp sẽ giạt dây cáp đóng van của hồ nạp nhằm chặn dòng chảy của nhiên liệu từ hệ thống tra nạp ngầm.	Tiếp thu, chỉnh sửa
16	Điều 3: Giải thích từ ngữ,	27. Điểm xả: là các điểm được chủ định đặt tại các vị trí thấp nhất trên hệ thống đường ống dẫn hoặc vật chứa, ở đó một	27. Điểm xả: là các điểm được chủ định đặt tại các vị trí thấp nhất trên hệ thống đường ống dẫn hoặc vật	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
	chữ viết tắt Khoản 27	lượng đáng kể tạp chất, nước sẽ tích lũy nếu ở vị trí đó không được xả thường xuyên.	chứa để thực hiện xả định kỳ ngăn việc tích tụ nước và cặn.	
17	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt Khoản 28	28. Van kiểm tra trước: là thiết bị được sử dụng để kiểm tra hoạt động của hệ thống kiểm soát mức nhiên liệu trên xe tra nạp.	28. Van kiểm tra trước: là thiết bị được sử dụng để kiểm tra hoạt động của hệ thống kiểm soát chống tràn trên xe tra nạp.	Tiếp thu, chỉnh sửa
18	Điều 3: Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt		Chứng nhận về tính bền vững (Proof of Sustainability - PoS): Một tài liệu giao hàng do nhà sản xuất/cung cấp được chứng nhận theo một chương trình chứng nhận có liên quan cấp, chẳng hạn như thông qua Chương trình chứng nhận bền vững được Corsia chấp thuận hoặc chương trình chứng nhận bền vững RED của Liên minh Châu Âu, bao gồm không giới hạn ở chứng nhận bền vững và carbon quốc tế (ISCC) và Hội nghị bàn tròn về vật liệu sinh học bền vững (RSB) cho mỗi lần cung cấp vật liệu có tính bền vững. Tài liệu cung cấp bao gồm các thông tin có liên quan về vật liệu bền vững được giao.	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên cần sửa đổi lại định nghĩa ngắn gọn súc tích, phù hợp. Chứng nhận bền vững là một tài liệu do nhà cung cấp ban hành cho lô hàng khi bàn giao, chứng minh vật liệu của lô hàng có tính bền vững.
19	Điều 4. Tiêu chuẩn kỹ thuật của nhiên liệu hàng không	3. Các thành phần pha trộn tổng hợp SBC phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết theo tiêu chuẩn ASTM D7566.	3. Nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các yêu cầu tại Bảng 1 tiêu chuẩn TCVN 14414 (ASTM7566) tại điểm sản xuất. 4. Các thành phần pha trộn tổng hợp SBC phải đáp ứng các yêu cầu tại các Phụ lục theo tiêu chuẩn TCVN 14414 (ASTM D7566).	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên sử lại: 3. Nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết đối với nhiên liệu tuốc tin hàng không có chứa thành phần Hydrocaben tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566 tại điểm sản xuất. 4. Các thành phần tổng hợp SBC phải đáp ứng các yêu cầu tại các Phụ lục của Tiêu chuẩn ASTM 7566

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
20	Điều 6. Thử nghiệm mẫu nhiên liệu hàng không và kiểm tra tại hiện trường. Khoản 1	1. Phương pháp thử nghiệm phải được tiến hành theo các phương pháp thử đưa tại các tiêu chuẩn, cụ thể nhiên liệu hàng không tuân thủ theo Def Stand 91-091 hoặc ASTM D1655; xăng tàu bay tuân thủ theo Def Stan 91-090 hoặc ASTM D910.	1. Phương pháp thử nghiệm phải được tiến hành theo các phương pháp thử đưa tại các tiêu chuẩn, cụ thể nhiên liệu hàng không tuân thủ theo Def Stand 91-091 hoặc ASTM D1655, ASTM D7566 (<i>đối với nhiên liệu chứa thành phần tổng hợp</i>); xăng tàu bay tuân thủ theo Def Stan 91-090 hoặc ASTM D910.	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên sửa lại 1. Phương pháp thử nghiệm phải được tiến hành theo các phương pháp thử đưa tại các tiêu chuẩn, cụ thể nhiên liệu hàng không tuân thủ theo Def Stand 91-091 hoặc ASTM D1655 hoặc ASTM D7566; xăng tàu bay tuân thủ theo Def Stan 91-090 hoặc ASTM D910.
21	Điều 6. Thử nghiệm mẫu nhiên liệu hàng không và kiểm tra tại hiện trường. Khoản 4, điểm a	a) Kiểm tra vi sinh vật phát triển trong nhiên liệu hàng không: phải tuân thủ theo tiêu chuẩn trong JIG 1, JIG 2, EI/JIG 1530, đánh giá mức chấp nhận và khắc phục theo thông cáo của các vật liệu thử nghiệm vi sinh đã được IATA phê chuẩn;	a) Kiểm tra vi sinh vật phát triển trong nhiên liệu hàng không: phải tuân thủ theo tiêu chuẩn trong JIG 1, JIG 2, EI/JIG 1530, sử dụng dụng cụ kiểm tra được khuyến nghị (xem danh sách khuyến nghị của IATA).	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên sửa lại a) Kiểm tra vi sinh vật phát triển trong nhiên liệu hàng không: phải tuân thủ theo tiêu chuẩn trong JIG 1, JIG 2, EI/JIG 1530, sử dụng dụng cụ kiểm tra được khuyến nghị bởi IATA và đánh giá mức chấp nhận, khắc phục theo thông cáo của các vật liệu thử nghiệm vi sinh đã được IATA phê chuẩn và hướng dẫn của JIG.
22	Điều 8. Yêu cầu về hồ sơ thử nghiệm nhiên liệu hàng không. Khoản 3, điểm a	a) Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu: được phát hành khi toàn bộ các thử nghiệm được thực hiện tại nhà máy lọc dầu, có nội dung phản ánh các yêu cầu tiêu chuẩn áp dụng cho sản phẩm được thử nghiệm, ngày thử, phương pháp thử và các kết quả thử nghiệm. Chứng nhận này phải thể hiện: thành phần nhiên liệu (% thể tích) của các cấu tử không qua quá trình hydro hóa, qua quá trình hydro hóa nhẹ, qua quá trình hydro hóa khắc nghiệt; thành phần nhiên liệu tổng hợp (nếu có); chi tiết về việc bổ sung các chất phụ gia, bao gồm	a) Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu: được phát hành khi toàn bộ các thử nghiệm được thực hiện tại nhà máy lọc dầu, có nội dung phản ánh các yêu cầu tiêu chuẩn áp dụng cho sản phẩm được thử nghiệm, ngày thử, phương pháp thử và các kết quả thử nghiệm. Chứng nhận này phải thể hiện: thành phần nhiên liệu (% thể tích) của các cấu tử không qua quá trình hydro hóa, qua quá trình hydro hóa khắc nghiệt; thành phần nhiên liệu tổng hợp (nếu có); chi tiết về việc bổ sung các chất phụ gia, bao gồm cả chủng loại và số lượng của phụ gia theo danh mục của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091/ASTM D1655 hoặc AFQRJOS. Trong chứng nhận chất lượng phải thể hiện giới hạn được chấp	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
		cả chủng loại và số lượng của phụ gia theo danh mục của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc AFQRJOS. Trong chứng nhận chất lượng phải thể hiện giới hạn được chấp nhận của các chỉ tiêu thử nghiệm và công bố sự phù hợp với Tiêu chuẩn chất lượng áp dụng. Thời hạn hiệu lực của Chứng nhận chất lượng nhà máy lọc dầu không quá 180 ngày hoặc 12 tháng trong trường hợp sản phẩm được tồn chứa trong các thùng phuy tiêu chuẩn đáp ứng các yêu cầu tồn chứa và bảo quản nhiên liệu hàng không;	nhận của các chỉ tiêu thử nghiệm và công bố sự phù hợp với Tiêu chuẩn chất lượng áp dụng. Thời hạn hiệu lực của Chứng nhận chất lượng nhà máy lọc dầu không quá 180 ngày hoặc 12 tháng trong trường hợp sản phẩm được tồn chứa trong các thùng phuy tiêu chuẩn đáp ứng các yêu cầu tồn chứa và bảo quản nhiên liệu hàng không;	
			a) Chứng nhận chất lượng (CoQ) xác nhận rằng nhiên liệu đáp ứng tất cả khía cạnh của tiêu chuẩn nhiên liệu được sử dụng để xuất xưởng nhiên liệu tại điểm sản xuất (bao gồm cả các yếu tố bổ sung được nêu chi tiết trong tiêu chuẩn nhiên liệu liên quan đối với các nhiên liệu có chứa thành phần tổng hợp). Điều này bao gồm vật liệu sản xuất, loại và nồng độ của các phụ gia, cũng như kết quả thử nghiệm các đặc tính bắt buộc theo tiêu chuẩn nhiên liệu đang được áp dụng và thông thường cả thành phần cấu tử. Một CoQ có thể được phát hành từ Nhà máy lọc dầu (trong trường hợp này có thể được gọi là "Giấy chứng nhận chất lượng nhà máy lọc dầu" (RCQ)) hoặc từ kho trung gian sản xuất hỗn hợp nhiên liệu hàng không tổng hợp (SAF) và phát hành giấy chứng nhận chất lượng của mình. Các giấy chứng nhận chất lượng luôn phải có ngày và chữ ký của người có thẩm quyền, đồng thời phải nêu rõ rằng nhiên liệu đáp ứng tất cả các khía cạnh của tiêu chuẩn xuất xưởng.	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
24	Điều 9. Phụ gia sử dụng trong nhiên liệu hàng không. Khoản 1	1. Các loại phụ gia được sử dụng trong nhiên liệu phản lực gồm: phụ gia chống ô xy hóa; phụ gia phân tán điện tĩnh (SDA); phụ gia khử hoạt tính kim loại (MDA); phụ gia cải thiện tính bôi trơn (LIA); phụ gia ức chế đóng băng hệ thống nhiên liệu (FSII); phụ gia chống vi sinh trong nhiên liệu hàng không, các phụ gia nhuộm màu xăng hàng không Avgas. Chất lượng của các loại phụ gia này phải đáp ứng tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530.	1. Các loại phụ gia được sử dụng trong nhiên liệu phản lực gồm: phụ gia chống ô xy hóa; phụ gia phân tán điện tĩnh (SDA); phụ gia khử hoạt tính kim loại (MDA); phụ gia cải thiện tính bôi trơn (LIA); phụ gia ức chế đóng băng hệ thống nhiên liệu (FSII); phụ gia chống vi sinh trong nhiên liệu hàng không, các phụ gia nhuộm màu xăng hàng không Avgas. Chất lượng của các loại phụ gia này phải đáp ứng tiêu chuẩn quy định tại TCVN 6424 phiên bản hiện hành hoặc các tiêu chuẩn quốc tế (Def Stand 91-091, EI/JIG 1530).	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên sửa đổi như sau: Chất lượng của các loại phụ gia này phải đáp ứng tiêu chuẩn quy định tại tiêu chuẩn quốc tế Def Stand 91-091/ASTM D1655 và EI/JIG 1530.
25	Điều 10. Yêu cầu đối với nhiên liệu hàng không bền vững	1. Việc sản xuất thành phần tổng hợp SBC, phối trộn với nhiên liệu có nguồn gốc hóa thạch để tạo thành nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các quy định của ICAO hoặc EU hoặc Chính phủ Việt Nam. 3. Phải ban hành chứng nhận bền vững cho lô hàng nhiên liệu hàng không bền vững cung cấp cho khách hàng.	1. Việc sản xuất thành phần tổng hợp SBC, phối trộn với nhiên liệu có nguồn gốc hóa thạch để tạo thành nhiên liệu hàng chứa thành phần tổng hợp phải đáp ứng các quy định theo tiêu chuẩn TCVN14414, các tiêu chuẩn quốc tế đối với nhiên liệu hàng không chứa thành phần tổng hợp. 3. Đơn vị được cấp chứng nhận hệ thống phát triển bền vững theo tiêu chuẩn ISCC hoặc RSB hoặc tương đương phải cấp chứng nhận bền vững (PoS) cho lô hàng nhiên liệu hàng không bền vững khi cung cấp cho khách hàng.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Tuy nhiên sửa lại 3. Các đơn vị sản xuất, phối trộn, cung ứng nhiên liệu hàng không bền vững phải cung cấp cho khách hàng chứng nhận bền vững của lô hàng
26	Điều 11. Thiết kế, xây dựng, cải tạo kho nhiên liệu hàng không. Khoản 1	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Xây dựng	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
27	Điều 12. Bể chứa, bể xả đáy, bể chứa nhiên liệu hàng không tái sử dụng. Khoản 2	c) Trong trường hợp nhà máy có trang bị hệ thống xả thải, đảm bảo lượng sản phẩm đáy được xả trực tiếp, hoàn toàn vào hệ thống đường ống xả thì không cần trang bị bể này.	c) Trong trường hợp nhà máy có trang bị hệ thống xả thải, đảm bảo lượng sản phẩm đáy được xả trực tiếp, hoàn toàn vào hệ thống đường ống xả thì cần nhắc không trang bị bể này tuy nhiên cần đảm bảo về nguyên tắc hoạt động và quy trình thực hiện tương tự như việc sử dụng bể xả đáy (Lượng xả tối thiểu, vị trí lấy mẫu kiểm tra chất lượng...) theo yêu cầu của EI/JIG 1530.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo c) Đối với nhà máy có trang bị hệ thống xả thải đảm bảo lượng sản phẩm đáy được xả trực tiếp, hoàn toàn vào hệ thống đường ống xả thì không cần trang bị bể xả đáy. Trường hợp nhà máy có trang bị bể xả đáy thì phải đáp ứng quy định của tiêu chuẩn EI/JIG1530.
28	Điều 12. Bể chứa, bể xả đáy, bể chứa nhiên liệu hàng không tái sử dụng. Khoản 3	Bể chứa nhiên liệu hàng không dự định tái sử dụng	Cần làm rõ định nghĩa về bể chứa nhiên liệu hàng không dự định tái sử dụng, bể này có phải là bể thu hồi hay là một bể có chức năng khác.	Tiếp thu, chỉnh sửa
29	Điều 13. Hệ thống công nghệ kho nhiên liệu hàng không. Khoản 4		Đề xuất bổ sung: Hệ thống bơm phải được: - Bố trí lắp đặt trong một khu vực dễ chống tràn kín mà tại đó nên được trang bị hệ thống cảnh báo phù hợp, ví dụ hệ thống phát hiện và cảnh báo hydrocacbon lỏng... hoặc - Bố trí lắp đặt trong một khu vực có cơ chế thoát nước tự do phù hợp để chống tràn nhiên liệu, có khả năng cô lập được thiết bị bơm và tại đó nên được trang bị hệ thống cảnh báo phù hợp	Tiếp thu, chỉnh sửa
30	Điều 14. Thiết bị lọc nhiên liệu hàng không. Khoản 1, điểm a, b	a) Đối với hệ thống kho nhà máy lọc dầu: phải lắp bộ lọc xuất cho hệ thống xuất nhiên liệu hàng không bằng đường bộ theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530, đối với hệ thống xuất bằng đường thủy thì tùy điều kiện thực tế nhà máy có thể xem xét việc lắp đặt thiết bị lọc này; b) Đối với kho nhiên liệu hàng không đầu	a) Đối với hệ thống kho nhà máy lọc dầu: phải lắp bộ lọc xuất cho hệ thống xuất nhiên liệu hàng không bằng đường bộ theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530 khi cấp hàng trực tiếp đến kho sân bay, đối với hệ thống xuất bằng đường thủy thì tùy điều kiện thực tế nhà máy có thể xem xét việc lắp đặt thiết bị lọc này; b) Đối với kho nhiên liệu hàng không đầu nguồn cấp	Tiếp thu ý kiến Đồng bổ sung nội dung "Khi cấp hàng trực tiếp kho sân bay" đối với kho nhà máy lọc dầu, kho đầu nguồn, kho trung chuyển phải lắp lọc theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
		nguồn, trung chuyển: phải lắp đặt thiết bị lọc xuất theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530.	trực tiếp cho kho sân bay: phải lắp đặt thiết bị lọc xuất theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530.	
34	Điều 26. Quy định chung đối với nhiên liệu hàng không trong cấp phát và vận chuyển. Khoản 3	3. Phải kiểm tra và xả sạch nước, tạp chất ở đáy bể chứa.	3. Phải kiểm tra và xả sạch nước, tạp chất ở đáy bể chứa và thực hiện kiểm tra chỉ tiêu độ dẫn điện tại hiện trường đối với mẫu đáy nhiên liệu trong bể chứa.	Tiếp thu, chỉnh sửa
35	Điều 26. Quy định chung đối với nhiên liệu hàng không trong cấp phát và vận chuyển. Khoản 6	6. Nếu độ dẫn điện của Jet A-1 thấp hơn mức cho phép, phải pha thêm phụ gia phân tán điện tĩnh trong quá trình bơm chuyển sản phẩm tại kho đầu nguồn.	6. Nếu độ dẫn điện của Jet A-1 thấp hơn mức cho phép, phải cân đối thực hiện pha thêm phụ gia phân tán điện tĩnh trong quá trình bơm chuyển sản phẩm tại kho đầu nguồn. Việc pha phụ gia để cải thiện chỉ tiêu độ dẫn điện không được phép ảnh hưởng đến các chỉ tiêu còn lại trong nhiên liệu.	Tiếp thu ý kiến Tuy nhiên sửa lại Trường hợp phải pha phụ gia phân tán điện tĩnh thì phải tuân thủ quy định của EI/JIG 1530 và JIG 2.
36	Điều 27. Cấp phát nhiên liệu hàng không vào tàu dầu, xà lan vận chuyển. Khoản 3	a) Đại diện kho cấp hàng cùng đại diện tàu niêm phong hệ thống công nghệ, nắp các hầm hàng của tàu. Kho cấp hàng lập hóa đơn xuất hàng; lập hồ sơ chất lượng gửi theo phương tiện vận chuyển bao gồm: Chứng nhận kiểm tra lại (hoặc kiểm tra định kỳ) còn hiệu lực sử dụng, Chứng nhận xuất hàng (hoặc kiểm tra định kỳ) còn hiệu lực sử dụng, Chứng nhận xuất hàng;	a) Đại diện kho cấp hàng cùng đại diện tàu niêm phong hệ thống công nghệ, nắp các hầm hàng của tàu. Kho cấp hàng lập hóa đơn xuất hàng; lập hồ sơ chất lượng gửi theo phương tiện vận chuyển bao gồm: Chứng nhận kiểm tra lại (hoặc kiểm tra định kỳ) còn hiệu lực sử dụng, Chứng nhận xuất hàng của bể chứa và chứng nhận xuất hàng cho phương tiện đường thủy;	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
37	Điều 28. Cấp phát nhiên liệu hàng không cho xi téc ô tô, xi téc đường sắt. Khoản 3	c) Tại kho cấp hàng phải chuẩn bị và gửi theo phương tiện hoặc gửi kho tiếp nhận gồm Chứng nhận chất lượng gần nhất của lô hàng còn hiệu lực và Chứng nhận xuất hàng. Trường hợp chuyển bể, phải cung cấp theo xitec cả 02 chứng nhận xuất hàng.	c) Tại kho cấp hàng phải chuẩn bị và gửi theo phương tiện hoặc gửi kho tiếp nhận gồm Chứng nhận chất lượng gần nhất của lô hàng còn hiệu lực và Chứng nhận xuất hàng cho bể chứa và chứng nhận xuất hàng cho phương tiện đường bộ. Trường hợp chuyển bể, phải cung cấp theo xitec cả 02 chứng nhận xuất hàng cho bể chứa.	Tiếp thu, chỉnh sửa
38	Điều 33. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay. Khoản 1, điểm e		e) Trong trường hợp tàu bay phải sử dụng nguồn cấp điện ngoài (GPU), GPU phải dừng ở khoảng cách tối thiểu 6m so với phương tiện tra nạp và nằm ngoài vị trí van thở của tàu bay.	Tiếp thu, chỉnh sửa
39	Điều 33. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay. Khoản 5, điểm b		b) Tạm dừng tra nạp trong trường hợp có phương tiện dừng, đỗ tại vị trí van thở dưới cánh tàu bay cho tới khi phương tiện đã di chuyển khỏi vị trí này;	Tiếp thu, chỉnh sửa
40	Điều 33. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay. Khoản 7	7. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bằng xe tra nạp trên cánh tàu bay: ngoài các quy định tại Điều 33 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 trên cánh cho tàu bay bằng phương tiện tra nạp: ngoài các quy định tại Điều 33 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1 về xác nhận chủng loại nhiên liệu, 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	Tiếp thu, chỉnh sửa
41	Điều 33. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay. Khoản 9, Điểm b	b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngầm khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế để có thể nạp nhiên liệu hàng không từ trên cánh tàu bay và xe không lắp bộ phận giải phóng xe khẩn cấp.	b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngầm khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế để có thể nạp nhiên liệu hàng không từ trên cánh tàu bay và xe không lắp bộ phận cường bức thiết bị ngắt cảm tay.	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo Tuy nhiên sửa lại b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngầm khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế phù hợp theo yêu cầu tiêu chuẩn JIG 1

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
42	Phụ lục các văn bản quy phạm pháp luật, các tiêu chuẩn áp dụng Nội dung số 5	Các chỉ tiêu chất lượng xăng tàu bay Tiêu chuẩn áp dụng: AFQRJOS - JIG phiên bản hiện hành	Def Stand 91-091 ASTM D910	Tiếp thu, chỉnh sửa
43	Phụ lục các văn bản quy phạm pháp luật, các tiêu chuẩn áp dụng Nội dung số 41	Ống cao su (Ống mềm) JIG 1, 2, EI 1529 (nhóm 2) ISO 1825 loại C phiên bản hiện hành	Ống cao su (ống mềm) Bổ sung: EN13765	Tiếp thu, chỉnh sửa
II. Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÔNG TY TNHH MTV NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG VIỆT NAM (Văn bản số 1946/NLHK-KT ngày 21/10/2025)				
1	Chương I, Điều 3, Khoản 9 a)	a) Thiết bị dừng khẩn cấp trên xe tra nạp: là thiết bị để dừng bơm hệ thống nhiên liệu hàng không trên xe tra nạp khi được kích hoạt.	a) Thiết bị dừng khẩn cấp trên xe tra nạp: là thiết bị để dừng khẩn cấp động cơ xe tra nạp khi được kích hoạt.	Tiếp thu, chỉnh sửa
2	Chương I, Điều 3, Khoản 17	... mẫu thuyền trưởng có dung tích tối thiểu 03 lít (01 Gal).	...mẫu thuyền trưởng có dung tích tối thiểu 01 Gal (khoảng 3,785 lít).	Tiếp thu, chỉnh sửa
3	Chương II, Mục 1, Điều 4, khoản 2		Đề nghị bỏ tiêu chuẩn ASTM D7549	Tiếp thu, chỉnh sửa
	Điều 9 khoản 1		Bổ sung thêm các phụ gia nhuộm màu xăng Avgas	Tiếp thu, chỉnh sửa
5	Chương II, Mục 1, Điều 9, Khoản 3 c)	c) Đối với kho sân bay: không được trực tiếp pha phụ gia phân tán điện tĩnh tại kho sân bay. Việc điều chỉnh độ dẫn điện phải tuân thủ theo quy định tại JIG 1, JIG 2.	c) Đối với kho sân bay: Hạn chế pha phụ gia trực tiếp tại kho sân bay. Trường hợp cần thiết pha, phải tuân theo các quy định tại tài liệu JIG 2	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
6	Chương IV, Mục 1, Điều 33, Khoản 2 a)	a) Tàu bay, các phương tiện tra nạp và ống mềm nạp trên cánh phải thông điện với nhau...	a) Tàu bay, các phương tiện tra nạp và ống mềm nạp trên cánh phải cân bằng tĩnh điện với nhau...	Tiếp thu, chỉnh sửa
7	Chương IV, Mục 1, Điều 33, Khoản 3 a)	...tốc độ gió vượt quá 74 km/h;	...tốc độ gió vượt quá 75 km/h (20m/s);	Tiếp thu, chỉnh sửa
8	Chương IV, Mục 1, Điều 33, Khoản 5	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, không được dùng vật để chèn mở bộ điều khiển cầm tay; quan sát, kiểm tra rò rỉ nhiên liệu; chênh lệch áp suất trên bầu lọc và các thông số kỹ thuật khác;	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;	Tiếp thu, chỉnh sửa
9	Chương IV, Mục 2, Điều 38, Khoản 3	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 xúc rửa sạch sẽ ít nhất 03 lần bằng sản phẩm sẽ được lấy; đặc biệt đối với trường hợp kiểm tra MSEP. Mẫu được lấy từ phương tiện tra nạp và bể chứa tùy theo tình huống thực tế.	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 xúc rửa sạch sẽ 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.	Tiếp thu, chỉnh sửa
10	Chương V, Mục 1, Điều 40, Khoản 3	a) Kho nhiên liệu hàng không phải được cơ quan quản lý nhà nước về phòng cháy chữa cháy cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện an toàn về phòng cháy chữa cháy.	a) Kho nhiên liệu hàng không phải được cơ quan quản lý nhà nước về phòng cháy chữa cháy thẩm duyệt, thẩm định thiết kế về phòng cháy chữa cháy.	Tiếp thu ý kiến Sửa thành Kho nhiên liệu hàng không phải tuân thủ quy định của pháp luật về phòng cháy chữa cháy
11	Chương V, Mục 1, Điều 41, Khoản 4	4. Quy chế an ninh của công ty cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không phải được Cục Hàng không Việt Nam phê duyệt theo quy định...	4. Quy chế an ninh của công ty cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không phải được Cục Quản lý xuất nhập cảnh – Bộ Công an phê duyệt theo quy định...	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
12	Phụ lục Hồ sơ, giám sát, thử nghiệm nhiên liệu hàng không trong suốt quá trình vận chuyển từ nhà máy đến sân bay STT 13		API 1543 phiên bản hiện hành EI 1530 phiên bản hiện hành	Tiếp thu, chỉnh sửa
13	Phụ lục Hút nhiên liệu từ thùng chứa nhiên liệu của tàu bay STT 14	JIG 1, JIG 4 phiên bản hiện hành; Bulletin về hút nhiên liệu tàu bay phiên bản hiện hành	JIG 1, JIG 4 phiên bản hiện hành;	Tiếp thu, chỉnh sửa
14	Phụ lục Hệ thống kiểm soát áp suất và các van điều khiển deadman STT 20	Phụ lục A15, JIG 1 phiên bản hiện hành	Phụ lục A9, JIG 1 phiên bản hiện hành	Tiếp thu ý kiến Sửa thành JIG 1 phiên bản hiện hành do phụ lục có thể thay đổi theo phiên bản JIG
15	Phụ lục Kiểm tra bảo dưỡng thiết bị lọc STT 28		Phụ lục A5. JIG 1, 2; 4; EI/JIG 1530; EI 1550 phiên bản hiện hành	Tiếp thu ý kiến Sửa thành JIG 1, 2, 4; EI/JIG 1530; EI1550 phiên bản hiện hành do phụ lục có thể thay đổi theo phiên bản
3. Ý KIẾN GÓP Ý CỦA TỔNG CÔNG TY HÀNG KHÔNG VIỆT NAM (Văn bản số 1877/TCTHK-QLVT ngày 21/10/2025)				
1	Điều 3, mục 31	a) AFQRJOS (Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems): yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung;	a) AFQRJOS (Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems): Danh mục các yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung;	Đề nghị giữ nguyên như dự thảo <u>Lý do:</u> Hiện định nghĩa của TT04 vẫn phù hợp, không cần điều chỉnh

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
2	Điều 4. Tiêu chuẩn kỹ thuật của nhiên liệu hàng không		Tiêu chuẩn cho loại nhiên liệu của Nga: TS-1 và RT vì một số chuyến bay chuyên cơ bay về từ Nga có sử dụng loại nhiên liệu này	Tiếp thu, chỉnh sửa
3	Điều 33, Mục 3e	e) Chỉ thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay trong nhà để tàu bay khi được phép của nhà chức trách hàng không.	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.	Tiếp thu, chỉnh sửa
4	Toàn tài liệu		Thống nhất có hoặc không ghi "phiên bản hiện hành" sau các tiêu chuẩn/ tài liệu dẫn chiếu (có thể tham chiếu phụ lục	Tiếp thu, chỉnh sửa
4. Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÔNG TY TRỰC THĂNG MIỀN NAM (Văn bản số 1313/TTMN ngày 20/10/2025)				
1		Hoàn toàn nhất trí với các nội dung trong dự thảo Thông tư mới		
2	Điều 3 mục 1		Từ “nhiên liệu” bị sai	Tiếp thu, chỉnh sửa
3	Điều 6 mục 1		Từ “tiêu chuẩn” bị sai	Tiếp thu, chỉnh sửa
PHẦN 2. Ý KIẾN GÓP Ý CỦA THÀNH VIÊN TỔ SOẠN THẢO VÀ ĐẠI DIỆN CÁC DOANH NGHIỆP CUNG ỨNG NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG TẠI CUỘC HỌP TỔ SOẠN THẢO THÔNG TƯ NGÀY 06/02/2026 VÀ NGÀY 17/4/2026				
	Chương I, Điều 2		Thành phần phối trộn tổng hợp SBC (<i>Synthetic Blended Component</i> hay còn gọi là <i>Neat SAF</i>) là sản phẩm tổng hợp được sản xuất và chứng nhận phù hợp với các Phụ lục (<i>Annexes</i>) của tiêu chuẩn ASTM D7566.	Giữ nguyên nội dung như Dự thảo 2 do hiện đang tham chiếu đến định nghĩa tại tài liệu TID 4.
	Chương I, Điều 3, Khoản 2 và Khoản 3		Bổ sung định nghĩa về Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF)	Tiếp thu một phần. Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) đã được định nghĩa trong văn bản quy phạm pháp luật khác do đó không tách riêng và

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
				<p>định nghĩa khác về SAF trong thông tư này.</p> <p>Tuy nhiên có chỉnh sửa lại nội dung về SAF để tách biệt giữa yêu cầu về kỹ thuật và yêu cầu về tính bền vững (Bổ nội dung về SAF ở Khoản 3 và đưa vào khoản 4 mới).</p>
			Bổ sung định nghĩa liên quan đến quá trình đồng xử lý (co-processing)	Tiếp thu ý kiến. Xem nội dung chỉnh sửa tại Khoản 2, Khoản 3 và Khoản 4 (mới). Tài liệu tham khảo: TID 4 và EI 1533.
	Chương I, Điều 3		<p>Bổ sung định nghĩa về "Sản xuất SAF", "pha chế SAF" do trong thông tư có một số nội dung chỉ dành riêng cho "pha chế SAF", đồng thời thể hiện rõ SAF gồm yêu cầu về kỹ thuật và yêu cầu về tính bền vững.</p> <p>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:</p> <p>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 tước tin hàng không có chứa thành phần Hydrocacbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566.</p> <p>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</p>	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
			<p>trực tiếp các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655.</p> <p>Do bổ sung định nghĩa này nên 1 số điều khoản sau có thay đổi:</p> <p>-Chương I.Khoản 3.Điều 5 b) (Điều 4 cũ của Dự thảo 2):</p> <p>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.</p> <p>-Khoản 3. Điều 4: Nhiên liệu hàng không bền vững phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết đối với nhiên liệu tuốc tin hàng không có chứa thành phần Hydrocarbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566 tại điểm pha chế.</p> <p>-Chương IV.Điều 13. Khoản 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.</p> <p>-Chương IV.Điều 14.Yêu cầu kỹ thuật và chất lượng đối SAF sau khi pha chế</p>	
	Chương I, Điều 3, Khoản 9		<p>Xem xét bổ sung các tiêu chuẩn viện dẫn. bổ sung phụ lục tham chiếu các tiêu chuẩn như phiên bản trước, bổ sung 1533 cho quản lý chất lượng SAF.</p>	<p>Tiếp thu 1 phần.</p> <p>-Không cần thiết viện dẫn chi tiết đến các tiêu chuẩn được mention trong bộ tiêu chuẩn JIG.</p> <p>- EI 1533 sẽ được trong Điều 5 của Chương II.</p>

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
	Chương I, Điều 3, Khoản 10		Bổ sung từ viết tắt "AFQRJOS"	Tiếp thu ý kiến
	Chương I, Điều 3, Khoản 13		Sửa đổi để phân biệt chứng nhận bền vững dành cho các nhà cung cấp. Thuật ngữ tuyên bố bền vững phù hợp hơn với SAF: "Tuyên bố bền vững (Sustainability Declaration/Proof of Sustainability) là tài liệu giao hàng do nhà cung cấp nhiên liệu hàng không bền vững đã được chứng nhận phát hành kèm theo từng lô hàng nhiên liệu bền vững, xác nhận đặc tính bền vững của lô hàng đó theo hệ thống chứng nhận được ICAO/EU công nhận"	Nội dung này không còn trong dự thảo do điều chỉnh lại nội dung Điều 16 dẫn đến không còn xuất hiện thuật ngữ "Chứng nhận bền vững" nữa.
	Chương I, Điều 3, Khoản 14		Bổ sung chữ viết tắt "ICAO", "EU", "TID", "ERP" do xuất hiện trong dự thảo thông tư 2.	Tiếp thu ý kiến
	Chương II, Điều 4, Khoản 1		Nhiên liệu phản lực tước bin hàng không	Tiếp thu ý kiến
	Chương II, Điều 4, Khoản 2		Sửa lại như sau: Xăng tàu bay phải đáp ứng yêu cầu về chất lượng theo hai tiêu chuẩn Def Stan 91-090 (Anh), ASTM D 910 (Mỹ).	Tiếp thu ý kiến. Tuy nhiên sửa thành "Xăng tàu bay phải đáp ứng yêu cầu về chất lượng theo tiêu chuẩn Def Stan 91-090 (Anh) hoặc ASTM D 910 (Mỹ)".
	Chương II, Điều 5, Khoản 1.b		Sửa lại như sau: Hoạt động phòng thử nghiệm và yêu cầu về trang thiết bị thử nghiệm	Tiếp thu 1 phần. Do hoạt động phòng thử nghiệm đã bao gồm các yêu cầu về trang thiết bị PTN (phương tiện đo lường PTN) do đó chỉnh sửa như sau: b) Hoạt động phòng thử nghiệm

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
			Bổ sung yêu cầu đối với các Phòng thử nghiệm nội bộ của doanh nghiệp cung cấp nhiên liệu: Đối với phòng thử nghiệm thực hiện các thử nghiệm chất lượng nhiên liệu hàng không thuộc tổ chức cung cấp dịch vụ nhiên liệu phải có chứng nhận ISO 17025 được cấp bởi các tổ chức chứng nhận được Bộ Khoa học và Công nghệ công nhận	Không tiếp thu. Hiện nay bộ tiêu chuẩn JIG không bắt buộc các PTN phải theo tiêu chuẩn ISO 17025.
	Chương II, Điều 5, Khoản 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.	Bổ sung làm rõ. Xin ý kiến tổ biên soạn.
	Chương II, Điều 6		Đề xuất xem xét loại bỏ điều này do việc nhập khẩu nhiên liệu cần qua soát xét của nhiều cơ quan khác như: hải quan, bộ công thương, bộ khoa học công nghệ do không được quy định trong tiêu chuẩn quốc gia.	Không tiếp thu. Giữ lại Điều 6 theo Dự thảo 2, tuy nhiên chỉnh sửa nội dung lại nhằm bao quát hơn.
	Chương III, Mục 2, Điều 8 và Điều 9 (Hiện là Điều 14 và Điều 15 do dự thảo 3 có bổ sung thêm Điều về an toàn)		<ol style="list-style-type: none"> 1. Thay đổi wording mục 2 làm rõ chỉ liên quan đến dịch vụ cung cấp nhiên liệu; 2. Viết lại wording tại điều 8 để làm rõ mục tiêu xây dựng ERP theo Element 11 JIG HSSE. - mục 2 để làm tham chiếu khi xây dựng ERP có thể tham chiếu tới các kế hoạch, chương trình khác như chương trình an ninh, kế hoạch ứng phó tràn dầu, PCCC. ERP chỉ là tài liệu tổng hợp để sẵn sàng cho tình huống khẩn cấp. 3. Điều chỉnh điểm 1 điều 9: Phân cấp lại 2 loại sự cố gồm sự cố có ảnh hưởng dịch vụ cung cấp nhiên liệu (có thể ảnh hưởng dây chuyền) và sự cố không ảnh hưởng cung cấp dịch vụ. 4. Điều chỉnh điểm 2 điều 9: Đối với sự cố có ảnh hưởng cung cấp dịch vụ thì báo cáo tới người khai thác cảng, cảng vụ để phối hợp. Các sự cố nhỏ trong 	Tiếp thu, chỉnh sửa

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
			cảng thì báo cáo, điều tra - Các sự cố ngoài cảng thì xử lý theo SMS.	
	Chương III, Mục 2, Điều 10 (Hiện là Điều 16 do dự thảo 3 có bổ sung thêm Điều về an toàn)		<p>Đề nghị rà soát và điều chỉnh Điều 10 theo hướng quy định mang tính nguyên tắc, tránh liệt kê chi tiết các nghĩa vụ đã được điều chỉnh tại các văn bản pháp luật chuyên ngành khác.</p> <p>Đề xuất chỉnh sửa theo hướng: “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, phòng cháy chữa cháy, ứng phó sự cố môi trường và các quy định pháp luật có liên quan trong quá trình đầu tư, xây dựng và vận hành hệ thống nhiên liệu hàng không.”</p>	Tiếp thu ý kiến
	Chương IV, Điều 14 (dự thảo 2)		Bỏ do trùng lặp nội dung với Điều 4.	Tiếp thu ý kiến
	Chương IV, Điều 14, Khoản 3 (dự thảo 2)		Sau điểm sản xuất, SAF chỉ phải đáp ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655 nếu đáp ứng ASTM D7566 ở khâu sản xuất.	Bỏ Điều 14 do trùng lặp với Điều 4.
	Chương IV, Điều 15, Khoản 3 và 4 (Hiện là Điều 20 do dự thảo 3 có bổ sung thêm Điều về an toàn)		Gộp Khoản 3 và 4 và điều chỉnh như sau: Các yêu cầu về bảo đảm chất lượng đối với nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (SSJF) và thành phần phối trộn tổng hợp (SBC) phải đáp ứng yêu cầu của tiêu chuẩn EI1533.	<p>Tiếp thu 1 phần.</p> <p>Giữ nguyên khoản 3</p> <p>Điều chỉnh khoản 4 như sau: "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".</p> <p>Đối với yêu cầu về SSJF: Hiện trong chương này chỉ nhắc đến nhiên liệu</p>

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
				hàng không bền vững và yêu cầu về loại nhiên liệu này đã được thể hiện trong Điều 5 (Điều 5 có bổ sung thêm tiêu chuẩn EI 1533 trong lần soát sửa này).
			Khoản 4. Cần làm rõ là Jig và Ei Jig 1533 chỉ quy định là không phối trộn/ sản xuất hơn 2 loại SBC tại cùng 1 thời điểm. Do đó cần rà lại câu từ để phù hợp tránh gây nhầm lẫn	Tiếp thu ý kiến. Bổ sung định nghĩa về "Sản xuất SAF", "pha chế SAF" tại điều 3, đồng thời chỉnh sửa nội dung khoản này như sau nhằm tránh gây nhầm lẫn: "4.Khi pha chế một lô SAF, chỉ được sử dụng một loại SBC theo từng công nghệ đã được phê duyệt".
	Chương IV, Điều 16, Khoản 1 (Hiện là Điều 21 do dự thảo 3 có bổ sung thêm Điều về an toàn)		Làm rõ và tách biệt hồ sơ truy xuất nguồn gốc về chất lượng và hồ sơ truy xuất tính bền vững. Sửa đổi như sau: 1. SAF sử dụng tại Việt Nam phải có đầy đủ hồ sơ truy xuất nguồn gốc chất lượng và tính bền vững	Tiếp thu ý kiến
	Chương IV, Điều 16, Khoản 2 (Hiện là Điều 21 do dự thảo 3 có bổ sung thêm Điều về an toàn)		Bổ sung như sau: "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."	Tiếp thu ý kiến

STT		Nội dung Thông tư	Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	Ý KIẾN GIẢI TRÌNH
			Bổ sung: "SBC phải được đánh giá và phê duyệt theo ASTM D4054 và đáp ứng các Annex của ASTM D7566 trước khi sử dụng để phối trộn để phù hợp JIG TID-4 và EI 1533". Do ASTM D4054 là quy trình đánh giá và phê duyệt SBC với sự tham gia của OEM. ASTM D7566 chỉ quy định tiêu chuẩn kỹ thuật sau khi SBC đã được phê duyệt. Việc thiếu ASTM D4054 làm chưa đầy đủ chuỗi kiểm soát chất lượng.	Không tiếp thu. Theo TID 4, việc đánh giá một SBC có phù hợp với với nhiên liệu phản lực không được thực hiện theo ASTM D4054. Sau khi đánh giá và được phê duyệt là phù hợp với mục đích sử dụng thì SBC này sẽ được liệt kê trong ASTM D7566. Như vậy chỉ cần yêu cầu đáp ứng ASTM D7566 là đủ.
			Đưa lại các yêu cầu về an toàn trong khi tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không cho tàu bay. Do đó giữ lại nội dung các Điều 31, 32, 33, 35, 35, 36 của TT04 hiện hành, sửa lại số điều cho phù hợp với dự thảo mới (Điều 7 đến Điều 12), trong đó có điều chỉnh/bổ sung lại một số nội dung (xem nội dung bổ sung/sửa đổi trong bảng so sánh).	Do một số nội dung về an toàn trong TT29 đang dẫn chiếu đến TT04