

Bảng so sánh dự thảo Thông tư hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không và Thông tư 04/2018/TT-BGTVT ngày 23 tháng 01 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

STT	Nội dung	Thông tư 04/2018/TT-BGTVT	Văn bản mới (dự thảo)	Nội dung thay đổi
1	Cơ quan ban hành	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Xây dựng	Theo Nghị định 33/2025/NĐ-CP của Chính phủ
	Tên tiêu đề của Thông tư	Quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không	Hướng dẫn về bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không	Theo khoản 4 Điều 70 dự thảo Nghị định về Tàu bay và khai thác tàu bay trình Chính phủ
	Căn cứ pháp lý	Luật HKDDVN 2006, sửa đổi 2014; Nghị định 12/2017/NĐ-CP của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT	Luật HKDDVN 2025; Nghị định 33/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng Luật Ban hành VBQPPL 2025	Luật HKDDVN 2025; Nghị định 33/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng Luật Ban hành VBQPPL 2025
	Điều 1: Phạm vi điều chỉnh	Thông tư này quy định về yêu cầu 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 và công tác vận hành hệ thống nhiên liệu hàng không đảm bảo an toàn chất lượng trong cung ứng nhiên liệu hàng không dân dụng tại Việt Nam.	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.	Bổ sung cụm từ “bảo đảm an toàn”
	Điều 2. Đối tượng áp dụng	Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến việc bảo đảm kỹ thuật và vận hành hệ thống nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.	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	Sửa đổi đảm bảo tương thích với Annex 19 (Safety Management) : yêu cầu tất cả các đơn vị cung cấp dịch

			Nam.	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.
	Điều 3. Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt		<p>1. Thành phần hydrocarbon tổng hợp là một trong các loại sau:</p> <p>a) Thành phần phối trộn tổng hợp SBC (<i>Synthetic Blending Component</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, được phép phối trộn vào nhiên liệu phản lực có nguồn gốc thông thường. (BỒ SUNG)</p> <p>b) Thành phần hydrocarbon tổng hợp qua quá trình đồng xử lý (co-processing) nguồn nguyên liệu phi truyền thống với nguồn nguyên liệu hydrocarbon truyền thống, đáp</p>	<p>-Thêm các khái niệm mới liên quan đến nhiên liệu hàng không bền vững: thành phần hydrocarbon tổng hợp, SBC, SSJF, sản xuất nhiên liệu hàng không bền vững (SAF).</p> <p>-Thêm khái niệm về bộ tiêu chuẩn JIG.</p> <p>-Lược bỏ các khái niệm không còn xuất hiện trong dự thảo thông tư.</p> <p>-Sửa đổi bổ sung một số khoản để làm rõ nghĩa hoặc phù hợp với thực tế.</p>

		<p>ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655. (BỔ SUNG)</p> <p>2. Nhiên liệu phản lực bán tổng hợp (Semi Synthetic Jet Fuel - SSJF) là nhiên liệu phản lực chứa thành phần hydrocarbon 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. (BỔ SUNG)</p> <p>3. 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 hydrocarbon 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: Phôi 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 Hydrocarbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566. (BỔ SUNG)</p> <p>b) Công nghệ đồng xử lý (co-processing) nguồn nguyên liệu phi truyền thống với nguồn nguyên liệu hydrocarbon truyền thống. Sản phẩm đầu ra đáp ứng trực tiếp các yêu cầu của tiêu chuẩn DEF STAN 91-091 hoặc ASTM D1655. (BỔ SUNG)</p> <p>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</p>	<p>-Lược bỏ một số chữ viết tắt do không còn xuất hiện dự thảo thông tư.</p> <p>-Bổ sung một số chữ viết tắt xuất hiện trong dự thảo thông tư.</p>
--	--	---	--

		<p>chuyển và kho sân bay.</p> <p>a) Kho nhà máy lọc dầu: là nơi 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>10. 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 bãi, phương tiện tra nạp và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không.</p> <p>11. Yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng</p>	<p>kho sân bay.</p> <p>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;</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>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.</p> <p>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.</p> <p>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. - BỒ SUNG</p> <p>11. Yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không</p>	
--	--	---	---	--

		<p>không dùng cho hệ thống hoạt động chung: là các yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không dùng cho hệ thống hoạt động chung do tổ chức kiểm tra chung 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.</p> <p>20. Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp 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.</p>	<p>dùng cho hệ thống hoạt động chung: 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.</p> <p>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.</p> <p>14. Chữ viết tắt</p> <p>a) ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.</p> <p>b) EU (European Union): Liên minh châu Âu.</p> <p>g) TID (Technical Information Document): Tài liệu thông tin kỹ thuật.</p> <p>h) ERP (Emergency Response Plan): Kế hoạch ứng phó khẩn nguy.</p>	
6	Điều 4. Tiêu chuẩn kỹ thuật của nhiên liệu hàng không	<p>1. Nhiên liệu phản lực tuốc bin hàng không Jet A-1 phải đáp ứng các yêu cầu chi tiết tại danh mục AFQRJOS của tài liệu JIG.</p> <p>2. Xăng tàu bay (Avgas - 100 và 100LL)</p>	<p>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 STAN 91-091 hoặc ASTM D1655.</p> <p>2. Xăng tàu bay phải đáp ứng yêu cầu về chất</p>	<p>-AFQRJOS chỉ là checklist, do đó thay thế AFQRJOS bằng các tiêu chuẩn quốc tế tương đương.</p> <p>-Bổ sung nhiên liệu hàng không bền vững.</p>

		phải đáp ứng yêu cầu về chất lượng theo phiên bản hiện hành của hai tiêu chuẩn Def Stan 91-091 (Anh), ASTM D 910 (Mỹ).	<p>lượng theo tiêu chuẩn DEF STAN 91-090 hoặc ASTM D 910.</p> <p>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 Hydrocarbon tổng hợp của Tiêu chuẩn ASTM 7566 tại điểm pha chế - BỔ SUNG</p> <p>4. Các thành phần phối trộn tổng hợp SBC phải đáp ứng yêu cầu các Phụ lục (Annexes) của tiêu chuẩn ASTM D7566 - BỔ SUNG.</p>	
7	Từ Điều 5 đến Điều 30		<p>Điều 5. Các yêu cầu về bảo đảm chất lượng nhiên liệu hàng không</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yêu cầu lấy mẫu và thử nghiệm, bao gồm: <ol style="list-style-type: none"> a) Lấy mẫu kiểm tra, thử nghiệm chất lượng nhiên liệu hàng không. b) Hoạt động phòng thử nghiệm. <p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> c) Hồ sơ thử nghiệm nhiên liệu hàng không. 	<p>Các nội dung quy định từ Điều 5 đến Điều 30 tại Thông tư 04/2028/TT-BGTVT được trích dẫn một phần hoặc đầy đủ một số nội dung trong bộ tài liệu JIG. Do vậy, để đảm bảo an toàn và bảo đảm chất lượng nhiên liệu hàng không, thì yêu cầu cần phải tuân thủ đầy đủ quy định của bộ tiêu chuẩn JIG. Do đó, dự thảo Thông tư chỉ quy định các hoạt động sẽ phải tuân thủ bộ tiêu chuẩn JIG để bảo đảm tính toàn diện và đáp ứng thể thức văn bản pháp lý.</p>

			<p>2. Yêu cầu kỹ thuật kho nhiên liệu hàng không và hệ thống nạp qua đường ống ngầm.</p> <p>3. Yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không.</p> <p>4. Yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>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.</p>	
			<p>Điều 6. Yêu cầu kỹ thuật và bảo đảm chất lượng đối với các loại nhiên liệu hàng không khác</p> <p>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.</p>	Bổ sung nội dung mới về yêu cầu kỹ thuật và bảo đảm chất lượng đối với các loại nhiên liệu hàng không khác theo đề xuất của Hãng hàng không.
	Điều 31 – Điều 36	<p>Chương IV</p> <p>CÁC YÊU CẦU AN TOÀN VÀ KIỂM SOÁT CHẤT LƯỢNG KHI TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG CHO TÀU BAY</p> <p>Mục 1</p> <p>Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p> <p>Điều 31. Trách nhiệm của các bên liên quan đến tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p>	<p>Chương III</p> <p>CÁC YÊU CẦU AN TOÀN KHI TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG CHO TÀU BAY</p> <p>Mục 1</p> <p>TRA NẠP NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG CHO TÀU BAY</p> <p>Điều 7. Trách nhiệm của các bên liên quan đến tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p>	-Chương này loại bỏ các nội dung liên quan đến kiểm soát chất lượng trong khi tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không cho tàu bay (do đã được quy định ở Điều 5) và chỉ quy định các yêu cầu về an toàn khi tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không cho tàu bay, trong đó có điều chỉnh, bổ sung một số nội dung.

		<p>1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay</p> <p>a) Phải quy định luồng, tuyến và thứ tự tiếp cận phục vụ tàu bay của trang thiết bị mặt đất.</p> <p>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.</p> <p>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, sân bay.</p> <p>2. Trách nhiệm của nhân viên tra nạp</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) Phải có kiến thức về an toàn phòng</p>	<p>1. Trách nhiệm của Người khai thác cảng hàng không</p> <p>a) Phải quy định luồng, tuyến và thứ tự tiếp cận phục vụ tàu bay của trang thiết bị mặt đất.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Trách nhiệm của nhân viên tra nạp</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) Phải có kiến thức về an toàn phòng cháy</p>	
--	--	---	--	--

	<p>cháy chữa cháy. Phải có kiến thức xử lý rò rỉ, tràn nhiên liệu trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>3. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tra nạp</p> <p>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 30 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.</p> <p>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).</p> <p>c) Không được sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển xe và đang thực hiện tra nạp.</p> <p>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.</p> <p>4. Trách nhiệm của nhân viên kỹ thuật tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay</p> <p>a) Phải thông báo cho nhân viên tra</p>	<p>chữa cháy. Phải có kiến thức xử lý rò rỉ, tràn nhiên liệu trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>3. Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tra nạp</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>c) Không được sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển xe và đang thực hiện tra nạp.</p> <p>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.</p> <p>4. Trách nhiệm của nhân viên kỹ thuật tàu bay hoặc người chỉ huy tàu bay</p> <p>a) Phải thông báo cho nhân viên tra nạp biết</p>	
--	---	---	--

	<p>nap biết nếu các cánh tà trước hoặc cánh tà sau được mở khi tra nạp đã bắt đầu.</p> <p>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.</p> <p>Điều 32. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p> <p>1. Vị trí của phương tiện tra nạp trên sân đỗ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Phương tiện tra nạp phải đỗ đúng vị trí của sơ đồ phục vụ chuẩn của trang thiết bị</p>	<p>nếu các cánh tà trước hoặc cánh tà sau được mở khi tra nạp đã bắt đầu.</p> <p>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.</p> <p>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 (BỒ SUNG).</p> <p>Điều 8. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p> <p>1. Vị trí của phương tiện tra nạp trên sân đỗ</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	---	---	--

	<p>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 va chạm với các phương tiện phục vụ cho tàu bay khác gây hư hỏng; phương tiện tra nạp không bị các thiết bị khác cản trở để trong trường hợp khẩn cấp nhanh chóng di chuyển ra xa tàu bay.</p> <p>đ) Phương tiện tra nạp phải đỗ với bán kính tối thiểu 03 m ngoài luồng khí xả của động cơ tàu bay và luồng khí xả APU hay các khu vực nguy hiểm khác.</p> <p>e) 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 tải trọng của nhiên liệu hàng không, hàng hóa, hành khách tăng để đề phòng cánh tàu bay, nắp cửa nạp nhiên liệu hoặc các bộ phận khác va chạm vào phương tiện tra nạp.</p> <p>g) 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.</p>	<p>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.</p> <p>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;</p> <p>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.(BỔ SUNG)</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--

	<p>2. Liên kết truyền tĩnh điện và nối đất giữa phương tiện tra nạp và tàu bay</p> <p>a) Tàu bay, các phương tiện tra nạp và ống mềm nạp trên cánh phải thông điện với nhau trong quá trình nạp nhiên liệu để đảm bảo không có sự chênh lệch điện thế giữa các phương tiện.</p> <p>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 tất cả các ống tra nạp đã được tháo ra hoặc nắp cửa nạp nhiên liệu tàu bay đã được đóng lại.</p> <p>c) Không được tiếp đất phương tiện tra nạp khi thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay.</p> <p>3. Các trường hợp không được tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p> <p>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 40 hải lý (74 km/h).</p> <p>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.</p> <p>c) Không có lối thoát nhanh cho phương tiện tra nạp khi có sự cố khẩn cấp.</p> <p>d) Các phương tiện tra nạp không đáp</p>	<p>rời khỏi vị trí tra nạp.</p> <p>2. Liên kết truyền tĩnh điện và nối đất giữa phương tiện tra nạp và tàu bay</p> <p>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.</p> <p>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 tất cả các ống tra nạp đã được tháo ra hoặc nắp cửa nạp nhiên liệu tàu bay đã được đóng lại.</p> <p>c) Không được nối đất phương tiện tra nạp khi thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay.</p> <p>3. Các trường hợp không được tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>c) Không có lối thoát nhanh cho phương tiện tra nạp khi có sự cố khẩn cấp.</p> <p>d) Các phương tiện tra nạp không đáp ứng</p>	
--	--	---	--

	<p>ứng yêu cầu kỹ thuật quy định tại Điều 17, Điều 18, Điều 19 Thông tư này. Đầu nối với cực ắc quy hoặc dây tiếp mát, ắc quy của xe tra nạp vẫn không chặt; xe tra nạp và tàu bay không tiếp mát.</p> <p>đ) Tàu bay đang trong quá trình bảo dưỡng cánh tà.</p> <p>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.</p> <p>4. Quy định kiểm tra chất lượng nhiên liệu hàng không trước khi tra nạp</p> <p>a) Nhiên liệu hàng không tra nạp lên tàu bay phải đảm bảo không có nước, tạp chất, đúng chủng loại, đạt tiêu chuẩn chất lượng theo các yêu cầu của AFQRJOS, tài liệu JIG và phải có các Chứng nhận xác định chất lượng nhiên liệu còn hiệu lực.</p> <p>b) Thực hiện lấy mẫu kiểm tra chất lượng trên sân đỗ, xả tạp chất và nước đối với phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không theo quy định của tài liệu JIG 1. Trường hợp hãng hàng không yêu cầu lấy mẫu, nhân viên tra nạp phải làm rõ với đại diện hãng hàng không về lý do kiểm tra mẫu; phương pháp kiểm tra mẫu mà hãng hàng không sẽ tiến hành; lấy 02 mẫu (niêm phong, dán nhãn) một mẫu gửi cho hãng hàng không, mẫu còn lại được lưu tại công ty tra nạp.</p> <p>5. Các quy định để đảm bảo an toàn trong và sau khi tra nạp</p> <p>a) Khi tra nạp nhiên liệu hàng không</p>	<p>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 vẫn không chặt; xe tra nạp và tàu bay không tiếp mát.</p> <p>đ) Tàu bay đang trong quá trình bảo dưỡng cánh tà.</p> <p>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.</p> <p>Bỏ khoản 4 cũ.</p> <p>4. Các quy định để đảm bảo an toàn trong và sau khi tra nạp</p> <p>a) Khi tra nạp nhiên liệu hàng không cho</p>	
--	---	---	--

	<p>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.</p> <p>b) 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.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) Không sử dụng điện thoại di động trong khu vực tra nạp an toàn.</p> <p>đ) 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.</p> <p>e) 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</p>	<p>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</p> <p>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. (BỒ SUNG)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>đ) Không sử dụng điện thoại di động trong khu vực tra nạp an toàn.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	---	--

	<p>kiểm tra quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>g) 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.</p> <p>h) Không hút thuốc trong khu vực tra nạp.</p> <p>i) 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 “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.</p> <p>k) 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.</p> <p>l) 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.</p> <p>6. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bằng xe tra nạp dưới cánh tàu bay: ngoài các quy định tại Điều 31 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1 phiên bản hiện hành về vị trí đỗ của phương tiện tra nạp nhiên liệu dưới cánh tàu bay; xác định khoảng cách an toàn về chiều cao để tránh va</p>	<p>thiết bị và hệ thống tàu bay; sưởi ấm động cơ; dùng nguồn sáng hờ để kiểm tra quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>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.</p> <p>i) Không hút thuốc trong khu vực tra nạp.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--

	<p>chạm giữa phương tiện tra nạp và tàu bay khi tiếp cận và khi tàu bay đủ tải trọng.</p> <p>7. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bằng xe tra nạp trên cánh tàu bay: ngoài các quy định tại Điều 31 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.</p> <p>8. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu dưới cánh tàu bay: ngoài các quy định nêu tại Điều 31 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 ngậm với xe truyền tiếp nhiên liệu; nối dây truyền tĩnh điện với tàu bay; lấy mẫu và kiểm tra mẫu nhiên liệu hàng không.</p> <p>9. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu trên cánh tàu bay</p> <p>a) Không được nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngậm 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.</p> <p>b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngậm khi xe truyền tiếp nhiên liệu</p>	<p>an toàn về chiều cao để tránh va chạm giữa phương tiện tra nạp và tàu bay.</p> <p>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.</p> <p>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 ngậm với xe truyền tiếp nhiên liệu; nối dây truyền tĩnh điện với tàu bay; lấy mẫu và kiểm tra mẫu nhiên liệu hàng không.</p> <p>8. Tra nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu</p> <p>a) Không được nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngậm 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.</p> <p>b) Chỉ tra nạp nhiên liệu hàng không trên</p>	
--	---	--	--

	<p>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.</p> <p>c) Mọi quá trình nạp nhiên liệu hàng không trên cánh tàu bay từ xe truyền tiếp nhiên liệu phải được 02 nhân viên thực hiện theo quy trình, trong đó 01 người phải giữ bằng bộ điều khiển cầm tay và dây giạt của hố van trong suốt quá trình nạp.</p> <p>Điều 33. Hút nhiên liệu hàng không từ thùng chứa nhiên liệu tàu bay</p> <p>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 để điều chỉnh trọng tải hoặc bảo dưỡng tàu bay hoặc các nguyên nhân khác.</p> <p>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 Fax 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; chất lượng nhiên liệu hàng không phải được kiểm soát theo hướng dẫn của tài liệu JIG1 hoặc các tài liệu quốc tế tương đương tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.</p> <p>Mục 2</p> <p>Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không</p>	<p>cánh tàu bay từ hệ thống tra nạp bằng đường ống ngầm khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế phù hợp với yêu cầu của JIG 1.</p> <p>Bỏ tiểu khoản c này.</p> <p>Điều 9. Hút nhiên liệu hàng không từ thùng chứa nhiên liệu tàu bay</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Mục 2</p> <p>TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG TRONG CÁC TRƯỜNG</p>	
--	--	--	--

		<p>trong các trường hợp đặc biệt</p> <p>Điều 34. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho các chuyến bay chuyên cơ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Điều 35. Tra nạp nhiên liệu hàng không trong các trường hợp đặc biệt</p> <p>1. Các trường hợp tra nạp nhiên liệu đặc biệt</p> <p>a) Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không khi hành khách đang lên, xuống hoặc ở trên tàu bay.</p> <p>b) Tra nạp khi động cơ phụ của tàu bay (APU) đang hoạt động.</p> <p>c) Tra nạp khi xe cung cấp điện (GPU) cho tàu bay đang hoạt động.</p> <p>d) Tra nạp khi một động cơ tàu bay đang hoạt động.</p> <p>đ) Tra nạp khi hệ thống điều hòa không khí trên tàu bay đang hoạt động.</p> <p>e) Tra nạp nhiên liệu hàng không trong</p>	<p>HỢP ĐẶC BIỆT</p> <p>Điều 10. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho các chuyến bay chuyên cơ</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Điều 11. Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không trong các trường hợp đặc biệt</p> <p>1. Các trường hợp đặc biệt</p> <p>a) Tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không khi hành khách đang lên, xuống hoặc ở trên tàu bay.</p> <p>b) Tra nạp khi động cơ phụ của tàu bay (APU) đang hoạt động.</p> <p>c) Tra nạp khi xe cung cấp điện (GPU) cho tàu bay đang hoạt động.</p> <p>d) Tra nạp khi một động cơ tàu bay đang hoạt động.</p> <p>đ) Tra nạp khi hệ thống điều hòa không khí trên tàu bay đang hoạt động.</p> <p>e) Tra nạp nhiên liệu hàng không trong nhà để tàu bay.</p> <p>g) Tra nạp nhiên liệu hàng không khi bảo</p>	
--	--	---	--	--

		<p>nhà để tàu bay.</p> <p>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 hoặc các tài liệu quốc tế tương ứng tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.</p> <p>Điều 36. Tra nạp nhiên liệu hàng không khi tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp</p> <p>1. Người khai thác cảng hàng không, sân bay 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 nhiên liệu hàng không, cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không tại sân bay.</p> <p>2. Trường hợp thực hiện tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, phải thực hiện theo đúng quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành về phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.</p> <p>3. Chỉ huy trưởng điều hành phối hợp các lực lượng trực tiếp thực hiện phương án đối phó với hành vi tàu bay bị can thiệp bất</p>	<p>duỡng bánh/càng tàu bay.</p> <p>h) Tra nạp nhiên liệu hàng không khi hệ thống ngắt khẩn cấp của hệ thống tra nạp ngừng không hoạt động.</p> <p>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.</p> <p>Điều 12. Tra nạp nhiên liệu hàng không khi tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bỏ khoản 3 cũ</p>	
--	--	---	--	--

		<p>hợp pháp tại hiện trường có các trách nhiệm sau:</p> <p>a) Thống nhất với hãng hàng không để chỉ định công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay, có thể huy động lực lượng quân đội làm nhiệm vụ tra nạp.</p> <p>b) Xác định tổ chức chịu trách nhiệm chỉ cho việc tra nạp nhiên liệu hàng không: chi phí nhiên liệu hàng không, chi phí phục vụ tra nạp, đền bù thiệt hại nếu xảy ra.</p> <p>c) Thông báo bằng văn bản cho công ty cung ứng dịch vụ được chỉ định tra nạp nhiên liệu hàng không về kế hoạch thực hiện.</p> <p>d) Xây dựng phương án bảo đảm an toàn tính mạng cho những người phục vụ tra nạp, hành khách và tổ lái tàu bay. Thông báo cho đối tượng can thiệp bất hợp pháp về số lượng nhiên liệu hàng không, phương tiện, nhân viên và trang phục để nhận biết, thời gian thực hiện tra nạp.</p> <p>đ) Cử người có kinh nghiệm xử lý tình huống điều hành hoạt động tra nạp; các nhân viên phục vụ, giám sát quá trình tra nạp phải chấp hành chỉ đạo của người điều hành hoạt động tra nạp.</p> <p>4. Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải xây dựng “Quy trình tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp” và hàng năm phải tiến hành huấn luyện quy trình này cho nhân viên tra nạp nhiên liệu hàng không. Khi nhận được</p>		
--	--	--	--	--

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 Cảng Hàng không tổ chức.

		<p>thông báo về tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, công ty cung ứng dịch vụ tra nạp phải tiến hành các bước sau:</p> <p>a) Triển khai thực hiện phương án khẩn nguy đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp, chịu sự chỉ huy của chỉ huy trưởng điều hành phối hợp các lực lượng trực tiếp thực hiện phương án đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại hiện trường;</p> <p>b) Cử người có kinh nghiệm phụ trách giám sát việc tra nạp và lựa chọn những người có kinh nghiệm làm nhiệm vụ tra nạp cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp. Trường hợp người giám sát và nhân viên tra nạp không sử dụng thành thạo hệ thống nhiên liệu của tàu bay, phải cử nhân viên kỹ thuật tàu bay thành thạo công việc tham gia phục vụ tra nạp nhiên liệu hàng không.</p> <p>c) Chuẩn bị đủ số lượng nhiên liệu hàng không, phương tiện làm nhiệm vụ tra nạp cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp.</p> <p>d) Báo cáo bằng văn bản cho chỉ huy trưởng điều hành phối hợp các lực lượng trực tiếp thực hiện phương án đối phó với hành vi tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp tại hiện trường về số lượng nhiên liệu hàng không, phương tiện và nhân sự tham gia tra nạp; báo cáo cấp trên quản lý trực tiếp về quyết định phục vụ tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, về phương án giải quyết vụ việc và kế hoạch thực hiện tra nạp.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>đ) Trước khi đưa phương tiện đi tra nạp cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, công ty cung ứng dịch vụ tra nạp phải lấy hai mẫu nhiên liệu hàng không trên phương tiện tra nạp tại kho nhiên liệu (02 lít / 01 mẫu), không được lấy tại tàu bay. Niêm phong mẫu, lưu tại công ty cung ứng dịch vụ tra nạp và tại hãng hàng không.</p> <p>5. Thông tin về tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp</p> <p>Nhân viên phục vụ tra nạp nhiên liệu hàng không cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp không được cung cấp thông tin cho các phương tiện truyền thông trong và sau khi giải quyết xong vụ việc trừ khi có sự chấp thuận của người có thẩm quyền.</p>	Bỏ khoản 5 này.	
	Điều 37 – Điều 45		<p>Điều 37 thuộc Chương IV. Các yêu cầu an toàn và kiểm soát chất lượng khi tra nạp hoặc hút nhiên liệu hàng không cho tàu bay và các Điều 41 – 45 thuộc Chương V. Các yêu cầu về huấn luyện, đào tạo, an toàn, an ninh trong kho nhiên liệu hàng không được gộp lại thành chương mới (Chương IV) gồm các Điều từ Điều 13 đến Điều 18 và có chỉnh sửa lại nội dung như sau:</p> <p>Chương IV. Các yêu cầu về xử lý sự cố liên quan đến dịch vụ cung cấp nhiên liệu hàng không.</p> <p style="text-align: center;">Mục 1</p> <p style="text-align: center;">XỬ LÝ TRONG TRƯỜNG HỢP</p> <p style="text-align: center;">XẢY RA SỰ CỐ, TAI NẠN CHO TÀU BAY</p>	<p>Các nội dung từ Điều 37 đến Điều 45 được chỉnh sửa, bổ sung để phù hợp với quy định của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 và Luật Bảo vệ môi trường năm 2020.</p> <p>Bỏ Điều 38 đến Điều 40 vì liên quan đến quy định an ninh hàng không.</p>

	<p>Điều 37. Xử lý trong trường hợp xảy ra sự cố, tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu hàng không có thể là nguyên nhân</p> <p>1. Sự cố trong quá trình tra nạp: mọi hư hỏng của tàu bay xảy ra trong quá trình tra nạp phải được báo cáo ngay lập tức cho đại diện của hãng hàng không. Nếu người vận hành tra nạp gây ra các hỏng hóc hoặc rò chảy hòng nạp nhiên liệu của tàu bay trong quá trình tra nạp nhiên liệu hàng không, đại diện hãng hàng không phải được thông báo bằng văn bản trong thời gian sớm nhất, nội dung phải đưa ra chi tiết về số hiệu tàu bay và số hiệu chuyến bay.</p> <p>2. Xử lý trong trường hợp xảy ra sự cố, tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu hàng không có thể là nguyên nhân:</p> <p>a) Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không dừng thực hiện tra nạp cho đến khi nguyên nhân đã được làm rõ.</p> <p>b) Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải niêm phong bể chứa loại nhiên liệu hàng không vừa tra nạp, xe tra nạp hoặc hệ thống công nghệ cấp phát cho tàu bay gặp sự cố, 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 Ủy ban điều tra sự cố về tai nạn tàu bay được thành lập theo</p>	<p>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</p> <p>1. Sự cố gây hư hỏng tàu bay trong quá trình tra nạp nhiên liệu</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Xử lý trong trường hợp xảy ra tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu hàng không có thể là nguyên nhân:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	---	--	--

	<p>quyết định của Chính phủ; phối hợp với Ủy ban điều tra sự cố được thành lập theo quyết định của Chính phủ điều tra để làm rõ nguyên nhân tai nạn;</p> <p>c) Người quản lý phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không phải thông báo ngay về sự cố, tai nạn tàu bay cho cơ quan chủ quản (nếu có), khách hàng có liên quan (hãng hàng không), người khai thác cảng hàng không, sân bay và Cảng vụ hàng không 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;</p> <p>d) Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải lấy mẫu, niêm phong và ghi nhãn tại bể, xe tra nạp có liên quan. 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)</p> <p>3. Tiến hành lấy mẫu khi nhiên liệu hàng không là nguyên nhân gây ra sự cố, tai nạn tàu bay</p> <p>a) 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</p>	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>3. Tiến hành lấy mẫu khi nhiên liệu hàng không là nguyên nhân gây ra tai nạn tàu bay.</p> <p>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.</p>	<p>-Sửa đổi khoản 3: chỉnh sửa điểm a (bỏ nội dung “đặc biệt đối với trường hợp kiểm tra MSE” vì áp dụng cho tất cả các kiểm tra khác</p>
--	---	--	---

	<p>rửa cẩn thận 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.</p> <p>b) Nếu chất lỏng thủy lực hoặc dầu được bổ sung, cần phải lấy 04 mẫu của chất lỏng thủy lực hoặc của dầu. Lượng mẫu như sau: dầu 02 lít/01 mẫu; chất lỏng thủy lực 01 lít/01 mẫu. Vật chứa mẫu làm từ thiếc được tráng phủ epoxy, phải được tráng rửa cẩn thận trước khi lấy mẫu.</p> <p>Điều 42. Báo cáo và điều tra các loại sự cố và tai nạn</p> <p>1. Các loại sự cố được xác định như sau:</p> <p>a) 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;</p> <p>b) 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</p>	<p>chứ không riêng MSEP) và bỏ điểm b.</p> <p>4. Cung cấp dịch vụ lại:</p> <p>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.(BỔ SUNG)</p> <p>Điều 14. Báo cáo và điều tra các loại sự cố và tai nạn</p> <p>1. Phân cấp sự cố và tai nạn:</p> <p>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.</p> <p>b) Sự cố không gây ảnh hưởng khả năng cung cấp dịch vụ bao gồm:</p> <p>- Sự cố ảnh hưởng đến môi trường: lớn hơn 20 lít nhiên liệu tràn ra môi trường (nước</p>
--	--	--

		<p>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.</p> <p>c) Sự cố ảnh hưởng đến an toàn và sức khỏe: gây tử vong hoặc thương tích người lao động làm ảnh hưởng công việc.</p> <p>2. Báo cáo và điều tra các sự cố, tai nạn</p> <p>a) Báo cáo ban đầu: đối với các sự cố và tai nạn liên quan đến con người, kho bãi và trang thiết bị nêu tại Khoản 1 của Điều này, người quản lý phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không phải báo cáo ngay bằng văn bản tới lãnh đạo công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không về tai nạn hoặc sự cố và các báo cáo đó phải được gửi đi trong vòng 24 giờ bằng fax hoặc thư điện tử.</p> <p>b) Báo cáo sơ bộ: phải điều tra tổng thể tìm hiểu các nguyên nhân trực tiếp và gián tiếp gây ra tai nạn. Báo cáo sơ bộ được yêu cầu trong vòng 07 ngày kể từ ngày xảy ra sự cố. 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. Báo cáo này bao gồm dự kiến các hành động khắc phục</p>	<p>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.</p> <p>- Sự cố ảnh hưởng đến an toàn và sức khỏe: gây tử vong hoặc thương tích người lao động làm ảnh hưởng công việc.</p> <p>- Các sự cố tránh được, sự cố nhỏ, rủi ro.</p> <p>2. Báo cáo và điều tra các sự cố, tai nạn</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	---	---	--

	<p>và phòng ngừa. Báo cáo bằng văn bản được gửi tới lãnh đạo công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không.</p> <p>c) Báo cáo tạm thời: phải được yêu cầu ít nhất 03 tháng cho đến khi hoàn thành việc điều tra sự cố. Báo cáo tạm thời phải nêu các nguyên nhân cơ bản của vụ việc và tình trạng hành động khắc phục. Báo cáo bằng văn bản được gửi tới lãnh đạo công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không.</p> <p>d) Báo cáo điều tra cuối cùng: phải 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, sân bay, Cảng vụ hàng không.</p> <p>đ) Trong trường hợp đơn vị có hệ thống SMSM thì sẽ thực hiện báo cáo, điều tra sự cố, tai nạn theo hệ thống SMSM quy định.</p> <p>3. Đối với các sự cố tránh được, các sự cố nhỏ và rủi ro</p> <p>a) Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp phải điều tra tức thời và báo cáo được gửi tới lãnh đạo công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không sau 24 giờ thông qua fax hoặc thư</p>	<p>cảng hàng không, Cảng vụ hàng không.</p> <p>Bỏ tiêu khoản c) cũ</p> <p>d) 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.</p> <p>Bỏ tiêu khoản đ) cũ</p> <p>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</p> <p>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</p>	
--	--	--	--

		<p>điện tử. Báo cáo phải được hoàn thành trong vòng 48 giờ sau khi xảy ra sự cố.</p> <p>b) Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp 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.</p> <p>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.</p> <p>4. Đối với trường hợp gặp sự cố uy hiếp an toàn: công ty cung ứng dịch vụ tra nạp 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.</p>	<p>khi xảy ra sự cố.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. (BỘ SUNG)</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Mục 2</p> <p style="text-align: center;">XỬ LÝ SỰ CỐ CÁC TRƯỜNG HỢP KHẨN NGUY</p> <p style="text-align: center;">LIÊN QUAN ĐẾN DỊCH VỤ CUNG ỨNG NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG</p>	
--	--	---	---	--

		<p>Điều 41. Các trường hợp khẩn cấp</p> <p>1. Công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không, người quản lý của kho phải tính toán các trường hợp khẩn cấp có thể xảy ra và lập kế hoạch đối phó.</p> <p>2. Các trường hợp khẩn cấp cần phải được xem xét:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Thiết bị bị hỏng ảnh hưởng đến hoạt động của kho và tra nạp nhiên liệu cho tàu bay; 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) Những hoạt động khủng bố, ném 	<p>Điều 15. Các trường hợp khẩn nguy</p> <p>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.</p> <p>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. (BỔ SUNG).</p> <p>3. Kế hoạch ứng phó khẩn nguy gồm các tình huống sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	
--	--	--	---	--

	<p>bom, bạo loạn;</p> <p>e) Các vấn đề liên quan đến chất lượng nhiên liệu;</p> <p>g) Các sự cố, tai nạn tàu bay mà nguyên nhân có thể do nhiên liệu;</p> <p>h) Hoả hoạn.</p> <p>Điều 43. Bảo vệ môi trường</p> <p>Doanh nghiệp cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không có trách nhiệm:</p> <p>1. Lập báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc kế hoạch bảo vệ môi trường theo quy định của Chính phủ về quy hoạch bảo vệ môi trường, đánh giá môi trường chiến lược, đánh giá tác động môi trường và kế hoạch bảo vệ môi trường;</p> <p>2. Xây dựng kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu và tuân thủ Quy chế hoạt động ứng phó tràn dầu ban hành kèm theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>Điều 44. Kiểm soát, đánh giá rủi ro</p> <p>1. Người quản lý của kho và của công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải xác định được các mối nguy hiểm có khả năng gây tổn hại hoặc thiệt hại</p>	<p>f) Các vấn đề liên quan đến chất lượng nhiên liệu.</p> <p>g) Các sự cố, tai nạn tàu bay mà nguyên nhân có thể do nhiên liệu.</p> <p>h) Hỏa hoạn.</p> <p>i) Các tình huống y tế diện rộng như dịch bệnh.</p> <p>Mục 3</p> <p>KIỂM SOÁT RỦI RO, QUẢN LÝ SỰ THAY ĐỔI VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG</p> <p>Điều 18. Bảo vệ môi trường</p> <p>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.</p> <p>Điều 16. Kiểm soát, đánh giá rủi ro</p> <p>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</p>	
--	---	--	--

	<p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) Vào hố van tra nạp ngầm, bể chứa và không gian hạn chế độc hại khác;</p> <p>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;</p> <p>c) Làm việc ở trên cao;</p> <p>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;</p> <p>đ) Cản cầu và nâng;</p> <p>e) Thiết bị công nghệ thăm dò.</p> <p>3. Người quản lý của kho và của công ty cung ứng dịch vụ tra nạp 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</p>	<p>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.</p> <p>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:</p> <p>a) Vào hố van tra nạp ngầm, bể chứa và không gian hạn chế độc hại khác.</p> <p>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.</p> <p>c) Làm việc ở trên cao.</p> <p>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.</p> <p>đ) Cản cầu và nâng.</p> <p>e) Thiết bị công nghệ thăm dò.</p> <p>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</p>	
--	---	---	--

	<p>được thông báo các thay đổi về mức độ đe dọa đến an ninh (từ quốc gia, địa phương, nhà chức trách hàng không, công ty cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không).</p> <p>Điều 45. Quản lý sự thay đổi</p> <p>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 công ty cung ứng dịch vụ tra nạp 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>an ninh (từ quốc gia, địa phương, nhà chức trách hàng không, doanh nghiệp cung ứng dịch vụ nhiên liệu hàng không).</p> <p>Điều 17. Quản lý sự thay đổi</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	
--	---	--	--

			Bỏ các Điều 38 – 40	
8			Thêm mới chương IV. Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) từ Điều 19 đến Điều 21	Phù hợp với Khoản 3 Điều 9 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 và Cơ chế CORSIA của ICAO
	Điều 46	<p>Điều 46. Hiệu lực thi hành</p> <p>1. Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày 15 tháng 4 năm 2018, thay thế Thông tư số 38/2014/TT-BGTVT ngày 05 tháng 9 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.</p> <p>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.</p>	<p>Điều 22. Hiệu lực thi hành</p> <p>1. Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng ... 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.</p> <p>2. Trong trường hợp các văn bản dẫn chiếu tại Thông tư này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì thực hiện theo quy định tương ứng tại văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.</p>	
	Điều 47	<p>Điều 47. Tổ chức thực hiện</p> <p>1. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm triển khai thực hiện Thông tư này, báo cáo Bộ Giao thông vận tải những vấn đề phát sinh, vướng mắc trong quá trình thực hiện.</p> <p>2. Chánh văn phòng Bộ, Chánh thanh tra 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</p>	<p>Điều 23. Tổ chức thực hiện</p> <p>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</p> <p>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</p>	Phù hợp với nhiệm vụ Nhà chức trách hàng không Việt Nam quy định tại Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025

		nhiệm thi hành Thông tư này./.	này./.	
	Phụ lục		Bỏ.	Được tinh gọn trong Điều 5