

Số: /2017/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2017

THÔNG TƯ

Quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam

Căn cứ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam ngày 29 tháng 6 năm 2006 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của luật Hàng không dân dụng Việt Nam Năm 2014;

Căn cứ Luật Phòng cháy và chữa cháy ngày 29 tháng 6 năm 2001 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy ngày 22 tháng 11 năm 2013;

Căn cứ Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa ngày 21 tháng 11 năm 2007;

Căn cứ Luật Bảo vệ môi trường ngày 23 tháng 6 năm 2014;

Căn cứ Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa;

Căn cứ Nghị định số 13/2011/NĐ-CP ngày 11 tháng 02 năm 2011 của Chính phủ quy định về an toàn công trình dầu khí trên đất liền;

Căn cứ Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh xăng dầu;

Căn cứ Nghị định số 46/2012/CP-NĐ ngày 22/5/2012 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 35/2003/NĐ-CP ngày 04 tháng 4 năm 2003 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy và Nghị định số 130/2006/NĐ-CP ngày 08 tháng 11 năm 2006 của Chính phủ quy định về chế độ bảo hiểm cháy, nổ bắt buộc;

Căn cứ Nghị định số 102/2015/NĐ-CP ngày 20 tháng 10 năm 2015 của Chính phủ quy định về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay;

Căn cứ Nghị định số 03/2009/NĐ-CP ngày 09 tháng 01 năm 2009 của Chính phủ quy định về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ;

Căn cứ Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ quy định 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;

Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;

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

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam,

Chương I **QUY ĐỊNH CHUNG**

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng

1. Thông tư này quy định về quản lý chất lượng, an toàn và vận hành nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không tại Việt Nam.

Điều 2. Giải thích từ ngữ, chữ viết tắt

1. Nhiên liệu hàng không (Aviation Fuel): là nhiên liệu dùng cho tàu bay có động cơ tuốc bin phản lực, tuốc bin cánh quạt (gọi tắt là nhiên liệu phản lực- Jet fuel) và tàu bay sử dụng xăng máy bay (Avgas- Aviation gasoline) .

2. Kho nhiên liệu hàng không (Aviation Fuel Storage): 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.

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.

b) Kho đầu nguồn, kho trung chuyển (Pre-airfield terminals): 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. Nếu kho đầu nguồn, kho trung chuyển được thiết kế để tiếp nhận nhiều chủng loại sản phẩm dầu mỏ thì đối với nhiên liệu hàng không phải được tiếp nhận, bảo quản và cấp phát độc lập với các loại sản phẩm khác. Kho chứa nhiên liệu hàng không của các nhà máy lọc dầu tại Việt Nam được coi như kho đầu nguồn.

c) Kho sân bay (Airport Depot): 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. Kho sân bay được thiết kế và xây dựng phù hợp với quy hoạch của từng sân bay, thuận tiện cho công tác tra nạp nhiên liệu hàng không, bảo đảm an toàn cho hoạt động của các hãng hàng không và sân bay. Kho sân bay có thể được thiết kế để tiếp nhận nhiên liệu hàng không bằng đường bộ, đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt hoặc đường ống.

3. Thiết bị lọc:

a) Thiết bị lọc, tách (Filter/ Separator): Là thiết bị lọc có hai giai đoạn lọc và tách nước, nhiên liệu đi qua lọc để loại bỏ tạp chất và nước. Giai đoạn đầu tiên (kết tụ) loại bỏ tạp chất và kết tụ nước, giai đoạn thứ hai (phân tách) ngăn

chặn những giọt nước còn sót lại trong nhiên liệu mà chưa được lắng xuống để xả từ rôn thiết bị lọc. Được tuân thủ bởi tiêu chuẩn kỹ thuật EI 1581 và EI 1582 tương tự.

b) Thiết bị lọc hấp thụ (Filter monitor): Là thiết bị lọc có chứa các lõi lọc hấp thụ nước, sẽ liên tục loại bỏ tạp chất và nước tự do từ nhiên liệu hàng không. Với việc bảo dưỡng thích hợp, lọc hấp thụ sẽ ngắt dòng chính xác nếu mức nước tự do hoặc các tạp chất trong hệ thống nhiên liệu là không thể chấp nhận được. Được tuân thủ bởi tiêu chuẩn kỹ thuật EI1583, phiên bản hiện hành.

c) Thiết bị lọc tinh (Microfilter): là thiết bị được thiết kế để loại bỏ các tạp chất thể rắn ra khỏi nhiên liệu. Kích thước mắt lưới lọc tối đa cho phép là 10micron.

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

a) Xe tra nạp (Fueller): là xe ô tô chuyên dụng, lắp xi téc chở nhiên liệu 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 khi cần thiết;

b) Xe truyền tiếp nhiên liệu (Dispenser): là phương tiện di động được lắp hệ thống công nghệ thích hợp để tra nạp nhiên liệu cho tàu bay từ hệ thống tra nạp ngầm;

c) Cabin tra nạp (Fuelling cabinet): là thiết bị tra nạp đặt cố định trên mặt đất có lắp ống tra nạp, các đồng hồ đo lưu lượng và thiết bị phụ trợ.

d) Thiết bị tra nạp đường ống ngầm (Hydrant servicer): là thiết bị di động được sử dụng để vận chuyển nhiên liệu phản lực từ hệ thống ngầm đến tàu bay. Còn được gọi là xe truyền tiếp nhiên liệu (Hydrant dispenser), xe đường ống (Hydrant car).

5. Hệ thống đường ống tra nạp ngầm (Hydrant system): Là hệ thống cho phép nhiên liệu hàng không được bơm trực tiếp từ kho sân bay đến sân đỗ để tra nạp số lượng lớn nhiên liệu cho tàu bay.

6. Phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không: là phương tiện có khả năng di chuyển, vận chuyển nhiên liệu hàng không, bao gồm các loại phương tiện như tàu, xà lan (vận chuyển bằng đường biển hoặc bằng đường thủy nội địa), ô tô xi téc, xi téc đường sắt, hệ thống đường ống đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không.

7. Tổ chức kiểm tra chung (Joint Inspection Group): Được thành lập trong những năm 1970 để điều phối việc kiểm tra tại các vị trí liên doanh, ban đầu có 08 thành viên (gồm ENI, Kuwait Petroleum, BP, Shell, Chevron, Statoil, ExxonMobil, Total). Hiện có 81 tổ chức thành viên trên toàn cầu. Tổ chức này đã biên soạn bộ tài liệu tiêu chuẩn JIG1,2,4 và kết hợp với EI xây dựng tài liệu EI/JIG1530 nhằm mục đích cung cấp một tiêu chuẩn chung cho thiết bị, kiểm

soát chất lượng và quy trình tra nạp nhiên liệu, các tài liệu này đã được IATA chấp nhận và cho phép sử dụng.

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

9. Các loại chứng nhận chất lượng bao gồm:

a) Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu (Refinery Certificate of Quality): là chứng nhận gốc phản ánh chất lượng của nhiên liệu hàng không. Chứng nhận này do phòng thử nghiệm nhà máy lọc dầu (hoặc do một phòng thử nghiệm độc lập khác đại diện cho nhà máy lọc dầu) cấp cho lô nhiên liệu hàng không khi xuất khỏi nhà máy, trong đó thể hiện kết quả thử nghiệm của toàn bộ các chỉ tiêu chất lượng theo TCVN 6426 về nhiên liệu phản lực, hoặc theo AFQRJOS của JIG, phiên bản hiện hành. Khi nhiên liệu được công bố phù hợp với tiêu chuẩn DEF STAN 91-091, chứng nhận chất lượng tại nhà máy lọc dầu 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 và thành phần nhiên liệu tổng hợp. Khi chứng nhận chất lượng do phòng thử nghiệm độc lập cấp, nhà máy sản xuất lô nhiên liệu phải chịu hoàn toàn trách nhiệm về các kết quả thử nghiệm và giấy chứng nhận này. Trong chứng nhận chất lượng phải thể hiện giới hạn chấp nhận của các chỉ tiêu phân tích và công bố sự phù hợp với Tiêu chuẩn chất lượng áp dụng (tên tiêu chuẩn, phiên bản hiện hành và các thay đổi, bổ sung (nếu có)). Thời hạn hiệu lực của Chứng nhận chất lượng nhà máy lọc dầu là 180 ngày, hoặc 12 tháng trong trường hợp sản phẩm được tồn chứa trong các bồn chứa hình trụ.

b) Chứng nhận phân tích (Certificate of Analysis): là chứng nhận chất lượng do phòng thử nghiệm cấp cho lô hàng, trong đó phản ánh kết quả kiểm tra toàn bộ các chỉ tiêu chất lượng theo TCVN 6426 về nhiên liệu phản lực, hoặc theo AFQRJOS của JIG, phiên bản hiện hành. Chứng nhận này không có thông tin chi tiết về loại và hàm lượng phụ gia, hoặc phần trăm các thành phần không qua quá trình hydro hóa, các thành phần qua quá trình hydro hóa và các thành phần qua quá trình tổng hợp đã cho vào nhiên liệu trước đó, nhưng phải thể hiện được các thông tin liên quan đến việc nhận dạng nhà máy lọc dầu và khả năng truy tìm nguồn gốc của sản phẩm. Các thông tin phải được thể hiện trên Chứng nhận phân tích gồm: ngày tháng cấp chứng nhận và chữ ký của người có thẩm quyền, tiêu chuẩn áp dụng (số phiên bản và số sửa đổi); phòng thử nghiệm cấp giấy chứng nhận (tên, điện thoại, fax và địa chỉ email); các thông tin nhận dạng sản phẩm (số lô hoặc số nhận dạng; số bể; số lượng nhiên liệu trong lô); các hạng mục đã thử nghiệm bao gồm giới hạn của tiêu chuẩn.

c) Chứng nhận kiểm tra lại (Recertification Test Certificate): là Chứng

nhận phản ánh kết quả kiểm tra lại những chỉ tiêu chất lượng dễ biến đổi trong quá trình vận chuyển, giao nhận, bảo quản. Nhiên liệu được phép nhập hoặc xuất khi: Kết quả của các chỉ tiêu chất lượng kiểm tra lại nằm trong mức giới hạn quy định của tiêu chuẩn áp dụng và thay đổi của một số chỉ tiêu trong giới hạn chênh lệch được chấp nhận. **Các chỉ tiêu phân tích tối thiểu và giới hạn thay đổi cho phép được quy định tại tài liệu EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.** Các thông tin phải được thể hiện trên chứng nhận kiểm tra lại, bao gồm: ngày tháng cấp chứng nhận và chữ ký của người có thẩm quyền, tiêu chuẩn áp dụng (số phiên bản và số sửa đổi); phòng thử nghiệm cấp giấy chứng nhận (tên, số điện thoại, fax và địa chỉ e-mail); các thông tin nhận dạng sản phẩm (số lô hoặc số nhận dạng; số bể; số lượng của từng lô tạo nên lô mới); các hạng mục đã thử nghiệm bao gồm giới hạn của tiêu chuẩn.

d) Chứng nhận Kiểm tra định kỳ (Periodic Test Certificate): là Chứng nhận phản ánh kết quả kiểm tra những chỉ tiêu chất lượng dễ biến đổi trong quá trình bảo quản nhiên liệu với thời gian từ 06 tháng trở lên, nhiên liệu đáp ứng yêu cầu tiêu chuẩn khi các chỉ tiêu được kiểm tra nằm trong mức giới hạn quy định của tiêu chuẩn áp dụng, thay đổi một số chỉ tiêu trong giới hạn cho phép. **Các chỉ tiêu phân tích tối thiểu và giới hạn thay đổi cho phép được quy định tại tài liệu EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.** Chứng nhận này phải được ghi rõ ngày lập và có chữ ký của người có trách nhiệm.

10. Chứng nhận xuất hàng (Release Certificate): là chứng nhận xác nhận sự phù hợp của nhiên liệu phản lực theo TCVN 6426 hoặc theo AFQRJOS của JIG. Chứng nhận này được sử dụng trong vận chuyển nhiên liệu hàng không và nội dung 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 °C) của nhiên liệu chứa trong bể nơi xuất hàng; khối 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 chống tĩnh điện 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.

11. Mẫu thuyền trưởng: là mẫu đại diện cho lô hàng vận chuyển do nơi xếp hàng hóa xuống phương tiện vận chuyển lấy, gửi theo phương tiện vận chuyển nhiên liệu chuyển đến nơi nhận để kiểm tra, đối chứng chất lượng khi cần thiết; mẫu thuyền trưởng có dung tích tối thiểu 3lít (1Gal).

12. Kiểm tra ngoại quan (Apperance check): là kiểm tra tại hiện trường để **đề xác nhận tính chấp nhận được của nhiên liệu: nhiên liệu trong, sáng, nhìn không có tạp chất và nước không hòa tan ở nhiệt độ môi trường tại thời điểm lấy mẫu.**

13. Kiểm tra trực quan (Visual Check): là kiểm tra ngoại quan cộng với việc sử dụng thiết bị thử nước bằng hóa chất để khẳng định nhiên liệu không có

nước.

14. Kiểm tra đối chứng (Control Check): là kiểm tra ngoại quan cộng với xác định khối lượng riêng.

15. Kiểm tra màng lọc: là phương pháp thử nghiệm theo ASTM D2276/ IP 216 hoặc ASTM D5452, phiên bản hiện hành, để xác định độ sạch và đánh giá mức độ nhiễm bẩn của nhiên liệu sau khi qua thiết bị lọc. Ghi lại màu ở mức khô và mức ướt. Lọc màng kép 0,8 μ m (đã được xác định khối lượng hay có khối lượng phù hợp) được dùng để phân tích khối lượng. Các phép so màu thường được thực hiện với một màng đơn, còn màng lọc kép (chưa xác định khối lượng) có thể được sử dụng trong những tình huống cụ thể. Lượng nhiên liệu chảy qua các màng này trong cả quá trình xác định màu và khối lượng phải là 3,78 đến 5 lít.

16. Khu vực tra nạp an toàn: Là những vùng với bán kính ít nhất là 3 mét (10 feet), hoặc được quy định bởi các luật định của địa phương, tính từ các vị trí nạp và lỗ thông hơi trên tàu bay, các hố nạp ngầm, xe tra nạp và các ống mềm đang sử dụng.

17. Nhà cung ứng nhiên liệu hàng không (Aviation Fuel Supplier): Là doanh nghiệp có giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu, được phép kinh doanh xuất nhập khẩu nhiên liệu hàng không.

18. Bộ điều khiển cầm tay (Deadman control): là thiết bị điều khiển cầm tay để nhân viên tra nạp bắt đầu bơm, dừng bơm hoặc hút nhiên liệu cho tàu bay.

19. Nút bấm dừng khẩn cấp (ESB): là nút bấm để dừng bơm hệ thống đường ống khi được kích hoạt. Nút bấm dừng khẩn cấp phải đặt gần vị trí tàu bay đỗ và phải được nhận dạng rõ ràng để dễ thấy và dễ tiếp cận.

20. Khóa liên động (Interlock): là thiết bị an toàn trên phương tiện tra nạp để ngăn phương tiện chuyển động.

21. Mẫu nhiên liệu: là phần nhiên liệu lấy được từ một vị trí hoặc nhiều vị trí trong vật chứa, là đại diện cho nhiên liệu tại vị trí đó hoặc cho toàn bộ nhiên liệu trong vật chứa.

22. Nước tự do (Free water): là các giọt nước rất nhỏ gây ra sự vẩn đục do trọng lực có thể lắng xuống và hình thành một lớp nước tại đáy của vật chứa.

23. Nước hòa tan (dissolved water): Là nước ở trạng thái hòa tan trong dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ.

24. Dây giạt bảo hiểm (Lanyard): Dây cáp được gắn đến hố van trong quá trình vận hành tra nạp và có thể được sử dụng để đóng hố van trong trường hợp khẩn cấp.

25. Điểm xả (Low point): Vị trí xả trong một đường ống dẫn, ở đó một lượng đáng kể tạp chất/ nước sẽ tích lũy nếu ở vị trí đó không được xả thường

xuyên.

26. Sân bay nhỏ (thực hiện theo tài liệu JIG 4): Là các sân bay đáp ứng các yêu cầu sau:

a) Nhiên liệu hàng không được cung cấp đến sân bay bằng đường bộ hay đường sắt; và

b) Phương tiện tra nạp có tốc độ dòng chảy tối đa 1.000 lít / phút cho mỗi ống tra nạp; và

c) Tổng số hoạt động tra nạp mỗi năm là ít hơn 10.000 lần và lượng tra nạp nhỏ hơn 10 triệu lít, và

d) Nếu sử dụng tra nạp ngầm, đường kính 150 mm (6") hoặc nhỏ hơn.

Tại các sân bay không có phương tiện tra nạp di động, việc tra nạp được thực hiện từ các bộ tra nạp cố định, các giới hạn nêu ra trong mục (c) không áp dụng.

27. Chuyên dụng : Được dành riêng để vận chuyển, bảo quản, tra nạp chỉ một loại sản phẩm. Đối với bể chứa, tàu biển, xi téc xe, các hầm hàng và toa xe đường sắt, chuyên dụng có nghĩa là ít nhất hai chuyến hàng trước đó đã chứa sản phẩm cùng loại như được xếp hàng/ được tồn chứa và qui trình thay đổi sản phẩm đã được tuân thủ.

28. Rủi ro - Khả năng và mức độ mà một vụ việc có khả năng gây ra thiệt hại cho người, nhà máy hoặc thiết bị, và môi trường.

29. Sự cố (Incident): Trường hợp, liên quan đến hoạt động của tàu bay, các ảnh hưởng của sự cố có thể tác động đến an toàn của khai thác.

30. Tai nạn: Một sự cố xảy ra khi khai thác một tàu bay từ khi một người lên tàu bay với mục đích thực hiện chuyến bay cho đến khi người này rời khỏi tàu bay. Trong đó, người bị thương rất nghiêm trọng, tàu bay này bị hư hỏng cấu trúc, hoặc tàu bay bị mất tích hoặc hoàn toàn không thể tiếp cận được.

31. Sự cố tránh được, sự cố nhỏ: là những tình huống mà trong những hoàn cảnh khác nhau, có thể gây ra chấn thương hoặc tổn thất.

32. Sự cố kéo dài: là sự cố gây trở ngại cho ca làm việc tiếp theo.

33. Chữ viết tắt:

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;

b) API (American Petroleum Institute): Viện Dầu mỏ Hoa Kỳ;

c) APU (Auxiliary Power Units): Động cơ phụ của tàu bay;

d) ASTM (American Society for Testing and Materials): Hiệp hội thử nghiệm và vật liệu Hoa Kỳ;

đ) DIEGME (Diethylene Glycol Mono Methyl Ether): Chất làm ức chế đóng

bảng trong nhiên liệu;

e) EI (Energy Institute): Viện Năng lượng;

g) ESB (Emergency Stop Button): Nút bấm dừng khẩn cấp;

h) FAME (Fatty Acid Methyl Ester): Axít béo Methyl Ester;

i) FSII (Fuel system Icing Inhibitor): Chất ức chế đóng băng hệ thống nhiên liệu;

k) GPU (Ground Power Units): Xe cấp điện;

l) IATA (International Air Transport Association): Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế;

m) ICAO (International Civil Aviation Organization): Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế;

n) IP (Institute Petroleum): Viện Dầu mỏ Anh;

o) ISO (International Organization for Standardization): Tổ chức Tiêu chuẩn hóa quốc tế;

p) IEC (International Electrotechnical Commission): Ủy ban kỹ thuật điện quốc tế;

q) JIG (Joint Inspection Group): Tổ chức kiểm tra chung;

r) JFTOT (Jet Fuel Thermal Oxidation Test): Phép thử ô xy hóa nhiệt nhiên liệu phản lực

s) LIA (Lubricity improver additive) : Phụ gia cải thiện tính bôi trơn;

t) MSEP (Micro Separation): Trị số tách nước;

u) SDA (Static dissipater additive): Phụ gia phân tán điện tĩnh;

v) MDA (Metal deactivator additive): Phụ gia khử hoạt tính kim loại.

Chương II

CÁC YÊU CẦU KỸ THUẬT

Mục 1

Yêu cầu kỹ thuật đối với nhiên liệu hàng không

Điều 3. Tiêu chuẩn kỹ thuật của nhiên liệu hàng không

1. Nhiên liệu phản lực tuốc bin hàng không Jet A-1 phải đáp ứng các phiên bản hiện hành của TCVN 6426 và các yêu cầu chi tiết của danh mục AFQRJOS của tài liệu JIG đối với nhiên liệu hàng không. Khi các yêu cầu chất lượng của tài liệu JIG (AFQRJOS) có thay đổi mà TCVN 6426 chưa cập nhật kịp thì phải áp dụng các thay đổi của JIG (AFQRJOS) để kiểm soát chất lượng nhiên liệu Jet A-1.

2. Xăng tàu bay (Avgas - 100 và 100LL) phải đáp ứng yêu cầu về chất lượng theo phiên bản hiện hành của Def Stan 91-091 (Anh) và ASTM D 910 (Mỹ).

Điều 4. Lấy mẫu kiểm tra chất lượng nhiên liệu hàng không

1. Tổ chức/ Phòng thử nghiệm lấy mẫu để kiểm tra chất lượng phải đáp ứng tiêu chuẩn ISO/IEC 17025, áp dụng các quy trình và thiết bị lấy mẫu phù hợp để bảo đảm mẫu lấy được là đại diện cho sản phẩm trong vật chứa, các nhân viên lấy mẫu phải được đào tạo chuyên môn phù hợp.

2. Việc lấy mẫu để kiểm tra chất lượng phải áp dụng các yêu cầu quy định tại TCVN 6777 hoặc ASTM D4057, phiên bản hiện hành. Dụng cụ lấy mẫu và bình chứa mẫu, tuân thủ theo phương pháp thử tương ứng và ASTM D4306.

Điều 5. Thử nghiệm mẫu nhiên liệu hàng không và kiểm tra tại hiện trường

1. Phương pháp thử nghiệm phải được tiến hành theo các phương pháp thử đưa ra trong danh mục kiểm tra AFQRJOS, phiên bản hiện hành.

2. Phương pháp thử nghiệm phải tương ứng quy định trong tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm (các phương pháp thử ASTM, IP, TCVN hoặc phương pháp quy định tại tiêu chuẩn chất lượng của từng loại nhiên liệu) quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Phép thử và lượng mẫu thử: Các phép thử và lượng mẫu để thử nghiệm cấp giấy chứng nhận chất lượng phải đáp ứng các quy định tại JIG 1, JIG 2, EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành và các tiêu chuẩn quốc tế tương đương được quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Kiểm tra vi sinh và hàm lượng FAME nhiên liệu hàng không

a) Kiểm tra vi sinh vật phát triển trong nhiên liệu hàng không: Phải tuân thủ theo tiêu chuẩn trong JIG 1, JIG 2, phiên bản hiện hành và đánh giá mức chấp nhận và khắc phục theo thông cáo của các vật liệu thử nghiệm vi sinh đã được IATA phê chuẩn.

b) Kiểm tra hàm lượng FAME trong nhiên liệu phản lực: Phải kiểm soát chặt chẽ FAME nhiễm bẩn vào nhiên liệu hàng không trong cả chuỗi cung ứng, phải có các quy trình đảm bảo chất lượng để tăng kiểm soát, giảm rủi ro. Trong trường hợp không thể kiểm soát bằng quy trình phải thử nghiệm theo JIG – Bulletin mới nhất về giới hạn FAME cho phép. Phải thử nghiệm hàm lượng FAME bằng phương pháp đã được phê duyệt theo tiêu chuẩn quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Kiểm tra tại ngoại trường: Bao gồm Kiểm tra ngoại quan; Kiểm tra trực quan; Kiểm tra đối chứng; Kiểm tra màng lọc và Kiểm tra độ dẫn điện và nhiệt độ. Các chỉ tiêu chất lượng, và lượng mẫu phải được thực hiện và đánh giá phù hợp theo quy định tại tiêu chuẩn JIG 1, JIG 2, EI/JIG 1530 và các tiêu chuẩn thử nghiệm quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 6. Yêu cầu đối với phòng thử nghiệm

1. Kiểm tra chất lượng nhiên liệu hàng không do phòng thử nghiệm của **nhà máy sản xuất**, đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu thực hiện hoặc do phòng thử nghiệm của bên thứ ba thực hiện theo chỉ định của các bên liên quan. Các phòng thử nghiệm trên lãnh thổ Việt Nam phải là phòng thử nghiệm đã được Văn phòng công nhận chất lượng thuộc Bộ Khoa học và Công nghệ công nhận phù hợp tiêu chuẩn ISO/IEC 17025 và đã đăng ký lĩnh vực hoạt động thử nghiệm tương ứng theo quy định pháp luật về chất lượng sản phẩm, hàng hóa.

2. Nhân viên kỹ thuật kiểm tra chất lượng nhiên liệu hàng không phải được đào tạo về chuyên môn, có chứng chỉ nghiệp vụ, sử dụng thành thạo các thiết bị thử nghiệm.

3. Thiết bị kiểm tra chất lượng nhiên liệu phải đáp ứng các yêu cầu sau: đúng quy định của phương pháp thử đối với từng chỉ tiêu, làm việc ổn định, được kiểm định hoặc hiệu chuẩn theo quy định của nhà nước và khuyến cáo của nhà sản xuất hoặc quy trình sử dụng của phòng thử nghiệm; có lý lịch theo dõi quá trình sử dụng gồm các nội dung chính sau: tên thiết bị, nước, hãng sản xuất, ngày đưa vào sử dụng, kiểm định hoặc hiệu chuẩn định kỳ, lý lịch hỏng hóc, sửa chữa (nếu có).

4. Yêu cầu về hồ sơ thử nghiệm:

a) Căn cứ kết quả thử nghiệm của từng phép thử, phòng thử nghiệm cấp chứng nhận chất lượng cho mẫu thử.

b) Phòng thử nghiệm phải lưu giữ hồ sơ của quan trắc gốc, có sổ ghi chép kết quả thử nghiệm đối với từng phép thử của một mẫu thử với các nội dung chính sau: ngày, giờ thử nghiệm, mẫu số, đơn vị gửi mẫu (hoặc vị trí lấy mẫu) chỉ tiêu kiểm tra, mức quy định của tiêu chuẩn, kết quả thử nghiệm, đánh giá (đạt, không đạt), chữ ký của người thực hiện và giám định viên. Khi trong hồ sơ có sai lỗi, phải gạch lên sai lỗi đó và ghi giá trị đúng bên cạnh, không được tẩy xóa làm khó đọc hoặc xóa bỏ. Tất cả những thay đổi trong hồ sơ phải được chính người sửa chữa ký xác nhận hoặc viết tắt tên.

Điều 7. Các loại phụ gia

1. Quy định chung

a) Phụ gia phải là loại được chấp nhận trong các tiêu chuẩn kỹ thuật về nhiên liệu và trong các tiêu chuẩn kỹ thuật của nhà sản xuất tàu bay và động cơ. Khi tiếp nhận nhiên liệu, phải có tài liệu chứng minh chủng loại phụ gia sử dụng.

b) Phụ gia phải được bảo quản và kiểm soát theo khuyến cáo của nhà sản xuất.

c) 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. Chất lượng của các loại phụ gia này phải đáp ứng tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.

2. Tiêu chuẩn và hàm lượng pha phụ gia chống tĩnh điện

a) Đối với nhà máy lọc dầu, lượng phụ gia pha vào phải được ghi lại trên giấy chứng nhận chất lượng của nhà máy. Đối với phụ gia pha vào khi làm lại lô hàng ở nơi cung ứng, lượng thêm vào phải được ghi lại trên giấy chứng nhận phân tích. Khi phụ gia được thêm vào trước khi xuất hàng, lượng pha vào sẽ được ghi lại trên chứng nhận xuất hàng.

b) Pha phụ gia chống tĩnh điện tại kho nhiên liệu hàng không (bao gồm kho đầu nguồn, kho sân bay): Kho nhiên liệu phải xây dựng quy trình và đủ năng lực kiểm soát được chất lượng nhiên liệu, đảm bảo an toàn trong quá trình pha phụ gia theo quy định tại JIG 1, JIG 2 và EI 1530, phiên bản hiện hành.

c) Tại sân bay, không được pha trực tiếp phụ gia chống tĩnh điện vào nhiên liệu chứa trong xi téc xe tra nạp để tra nạp cho tàu bay.

Mục 2

Yêu cầu kỹ thuật kho nhiên liệu hàng không

Điều 8. Thiết kế, xây dựng, cải tạo kho nhiên liệu hàng không

1. Kho nhiên liệu hàng không, bể chứa, trạm tiếp nạp, hệ thống đường ống khi thiết kế, xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, sửa chữa phải được áp dụng theo tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành hoặc tiêu chuẩn quốc tế tương đương quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. Trong trường hợp hệ thống bể chứa được làm từ vật liệu thép không rỉ, không bắt buộc phải tráng phủ vật liệu chống rỉ (epoxy).

2. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa công trình, lắp đặt thiết bị của cơ sở cung cấp dịch vụ hàng không tại cảng hàng không, sân bay mà có kế hoạch ngừng cung cấp dịch vụ tại đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay, nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa trên 24 giờ phải được Cục Hàng không Việt Nam chấp thuận.

3. Kho nhiên liệu hàng không phải đảm bảo tiếp nhận hết lượng hàng theo kế hoạch đã định và cấp phát liên tục, phục vụ kịp thời nhu cầu kinh doanh, đảm bảo an toàn chất lượng nhiên liệu theo nguyên tắc: bể đang cấp phát phải độc lập hoàn toàn với các bể đang ổn định, chờ cấp phát và bể đang tiếp nhận hoặc chờ tiếp nhận.

4. Kho nhiên liệu hàng không phải có trạm xử lý các chất thải, phải có hệ thống thu gom, xử lý dầu thải, dầu tràn, nước có khả năng nhiễm dầu và phải được xử lý theo quy định về bảo vệ môi trường và phòng chống cháy nổ.

Điều 9. Bể chứa, bể xả đáy, bể chứa nhiên liệu hàng không tái sử dụng

1. Bể chứa nhiên liệu hàng không

a) Bể phải được thiết kế theo tiêu chuẩn quốc gia và quốc tế về thiết kế bể chứa nhiên liệu hàng không tại phụ lục I thông tư này. **Các bể chứa phải được ghi nổi bật, rõ ràng thông tin bể theo tiêu chuẩn EI 1542.**

b) Các yêu cầu về bể chứa để kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không tại kho đầu nguồn và kho trung chuyển: Phải đáp ứng theo tiêu chuẩn EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành và tiêu chuẩn quốc tế tương đương quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. **Trường hợp có sự sai khác giữa tiêu chuẩn quốc tế tương đương với EI/JIG 1530 thì cần phải áp dụng các yêu cầu đưa ra trong EI/JIG 1530.**

c) Các yêu cầu về bể chứa để kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không tại kho sân bay: Phải đáp ứng theo tiêu chuẩn JIG 2 phiên bản hiện hành và tiêu chuẩn quốc tế tương đương quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này. **Trường hợp có sự sai khác giữa tiêu chuẩn quốc tế tương đương so với JIG 2 thì cần phải áp dụng các yêu cầu đưa ra trong JIG 2.**

d) Đối với các bể mới, bể sau khi sửa chữa lớn, trước khi đưa vào sử dụng phải ngâm, thử nghiệm theo quy trình quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

e) Kiểm tra, vệ sinh bể chứa: **Bể chứa nhiên liệu hàng không phải được kiểm tra bên trong và vệ sinh theo các quy định tại tài liệu EI/JIG 1530 và JIG 2 phiên bản hiện hành.**

2. Bể xả đáy:

a) **Đối với kho sân bay, thiết kế, lắp đặt, vệ sinh, bảo dưỡng bể phải đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế, lắp đặt và các qui định trong tiêu chuẩn JIG 2 và EI 1540, phiên bản hiện hành.**

b) **Đối với kho đầu nguồn/ trung chuyển, thiết kế, lắp đặt, vệ sinh, bảo dưỡng bể phải đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế, lắp đặt và các qui định trong tiêu chuẩn EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.**

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 (slop) thì không cần trang bị bể này.

3. Bể chứa nhiên liệu hàng không dự định tái sử dụng

a) Thiết kế, lắp đặt bể: Bể chứa nhiên liệu hàng không dự định tái sử dụng phải đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế, lắp đặt theo qui định trong JIG 2, **EI 1540 (hoặc EI/JIG 1530), phiên bản hiện hành, bể phải ghi rõ “bể chứa nhiên liệu hàng không dự định tái sử dụng và phải làm vệ sinh theo định kỳ.**

b) Nhiên liệu dự định tái sử dụng từ bể thu hồi được bơm vào hệ thống tồn chứa để sử dụng làm nhiên liệu hàng không sau khi đã tiến hành Kiểm tra ngoại quan và trực quan, kết quả phải đáp ứng theo tiêu chuẩn.

Điều 10. Hệ thống công nghệ kho nhiên liệu hàng không

1. Kho nhiên liệu hàng không phải có sơ đồ bố trí vị trí bể chứa, trạm tiếp nhận, trạm cấp phát, hệ thống đường ống cung cấp nhiên liệu, ký hiệu nhận biết các van. Sơ đồ này phải được đặt tại những nơi dễ quan sát.

2. Đường ống công nghệ trong kho

a) Đường ống công nghệ trong kho phải được thiết kế theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về thiết kế kho nhiên liệu hàng không quy định tại JIG 2 và EI 1540 hoặc EI/ JIG 1530, phiên bản hiện hành. Tất cả các đường ống phải được đánh dấu tên sản phẩm và mã màu theo EI 1542, phiên bản hiện hành và có các mũi tên chỉ hướng dòng chảy.

b) Đối với kho nhiên liệu hàng không (trung chuyển, sân bay) đều phải có hệ thống đường ống nhập, xuất riêng biệt và phải lắp đặt thiết bị lọc nhập và xuất.

3. Khu vực tiếp nhận, cấp phát nhiên liệu: Khu vực tiếp nhận nhiên liệu từ xe ô tô xi téc vào kho; khu cấp phát nhiên liệu cho xe xi téc vận chuyển, xe tra nạp phải được thiết kế phù hợp với thiết kế được quy định tại EI/JIG 1530 và JIG 2, phiên bản hiện hành.

4. Trạm bơm nhiên liệu

a) Trạm bơm nhiên liệu phải được thiết kế phù hợp với thiết kế kho xăng dầu. Mỗi chủng loại nhiên liệu hàng không phải có một hoặc một nhóm máy bơm nhập, máy bơm xuất độc lập nhau và độc lập với các máy bơm nhiên liệu khác. Số lượng máy bơm nhập và xuất phải được tính toán theo nhu cầu nhập, xuất cụ thể của từng kho và phải có máy bơm dự phòng

b) Động cơ điện của máy bơm, hệ thống điện trong nhà bơm, trong kho phải đáp ứng theo quy định đối với kho xăng dầu.

Điều 11. Thiết bị lọc nhiên liệu

1. Lắp đặt thiết bị lọc tại các kho

a) Đối với hệ thống kho nhà máy lọc dầu: phải lắp bộ lọc xuất cho hệ thống xuất sản phẩm bằng đường bộ, đối với hệ thống xuất bằng đường thủy thì tùy điều kiện thực tế mà nhà máy có thể xem xét việc lắp đặt thiết bị lọc này.

b) Đối với kho nhiên liệu đầu nguồn, kho trung chuyển, kho sân bay: trên hệ thống công nghệ xuất nhập của kho phải có thiết bị lọc nhiên liệu, được lắp đặt, thiết kế, kiểm tra, bảo dưỡng và thay thế lõi lọc theo tiêu chuẩn quy định tại EI/JIG 1530 và JIG 2 phiên bản hiện hành.

2. Thiết bị lọc tinh (microfilter) phải đáp ứng tiêu chuẩn EI 1595, phiên bản hiện hành. Thân bầu lọc nhiên liệu phải đáp ứng tiêu chuẩn EI 1596, phiên bản hiện hành. Các bầu lọc khi thay đổi phiên bản phải có chứng nhận tương tự theo tiêu chuẩn EI 1582, phiên bản hiện hành.

3. Đối với kho sân bay nhỏ theo định nghĩa tại điều 2, khoản 26 của thông

tư này (JIG 4, phiên bản hiện hành), có thể sử dụng một lọc cho cả tiếp nhận và cấp phát cho xe tra nạp: Thiết bị lọc này phải đáp ứng tiêu chuẩn EI 1581, phiên bản hiện hành, người sử dụng phải có biện pháp tăng cường công tác kiểm tra đảm bảo chất lượng.

Mục 3

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

Điều 12. Phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không bằng đường bộ và đường sắt

1. Phải đáp ứng theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hiện hành về phương tiện vận chuyển xăng dầu bằng đường bộ và bằng đường sắt, đồng thời phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không quy định tại tiêu chuẩn EI/JIG 1530, JIG 2 phiên bản hiện hành và các tiêu chuẩn quốc tế tương đương khác tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Phải thực hiện việc kiểm tra và làm sạch bên trong xi téc trong các trường hợp sau: Khi thay đổi chủng loại nhiên liệu vận chuyển, theo định kỳ, khi phát hiện nhiễm bẩn trong quá trình vận chuyển hoặc sau khi xe xi téc được sửa chữa theo quy định tại EI/JIG 1530, JIG 2 phiên bản hiện hành và các quy trình tương đương khác trong Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Đối với các phương tiện vận chuyển mới, trước khi đưa phương tiện vào hoạt động, xi téc và hệ thống công nghệ của phương tiện phải được ngâm, thử nghiệm theo quy trình quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 13. Tàu, xà lan vận chuyển nhiên liệu hàng không bằng đường biển, đường thủy nội địa

1. Tàu, xà lan vận chuyển nhiên liệu hàng không phải đáp ứng yêu cầu quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Sửa đổi 1: 2013 QCVN 21: 2010/BGTVT Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép ban hành kèm theo Thông tư số 05/2013/TT-BGTVT ngày 02 tháng 5 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, các quy định về phương tiện vận tải chất lỏng đường biển, đường thủy nội địa, đồng thời phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của tài liệu [EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành](#) đối với phương tiện vận chuyển nhiên liệu hàng không.

2. Người vận chuyển phải làm sạch và phải kiểm tra các hầm chứa nhiên liệu theo quy định tại tài liệu EI HM 50 và [EI/ JIG 1530](#), phiên bản hiện hành trước khi vận chuyển nhiên liệu hàng không. Hầm chứa nhiên liệu hàng không phải đảm bảo sạch và khô không làm ảnh hưởng đến chất lượng nhiên liệu.

Điều 14. Đường ống vận chuyển nhiên liệu hàng không

1. Thiết kế, xây dựng, thử nghiệm và đưa đường ống vào vận hành phải phù hợp tiêu chuẩn quốc tế được quy định tại phụ lục I của thông tư này.

2. Đường ống vận chuyển nhiên liệu hàng không tới kho đầu nguồn, kho trung chuyển: Cho phép tiếp nhận từ đường ống vận chuyển đa sản phẩm. Người vận hành đường ống phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định trong EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành về các sản phẩm được bơm, không được bơm, pha phụ gia, thực hiện lấy mẫu và kiểm tra mẫu trong đường ống vận chuyển đa sản phẩm.

2. Đường ống vận chuyển nhiên liệu tới kho sân bay: Phải là đường ống độc lập, riêng biệt và chỉ dành riêng cho nhiên liệu hàng không. Trên tuyến ống phải lắp hệ thống van, đồng hồ áp suất thủy lực và các thiết bị phụ trợ thích hợp để đáp ứng trong quá trình vận hành và xử lý sự cố xảy ra khi đang bơm chuyển nhiên liệu.

3. Khi sử dụng hình thức bơm ép nước tuyến ống trước và sau khi bơm nhiên liệu, kho tiếp nhận phải có đủ hệ thống bể lắng, bể phân ly để tách nước và phải đáp ứng về bể chứa, sức chứa để tách, lọc nhiên liệu sau khi tiếp nhận, không làm ảnh hưởng đến chất lượng nhiên liệu hàng không.

4. Đơn vị quản lý hệ thống ống dẫn phải có văn bản hướng dẫn vận hành, bảo dưỡng hệ thống và phải có các biện pháp phòng cháy chữa cháy.

Mục 4

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

Điều 15. Yêu cầu chung đối với phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không

1. Yêu cầu về thiết kế, kỹ thuật và lắp đặt phải phù hợp theo quy định tại JIG 1 và EI 1540, phiên bản hiện hành và các tiêu chuẩn quốc tế tương đương khác được quy định trong phụ lục I của thông tư này.

2. Thiết bị lọc: Tất cả các phương tiện tra nạp phải được lắp đặt các thiết bị lọc. Các yêu cầu về kiểm tra, bảo dưỡng thiết bị lọc, thay lõi lọc được áp dụng theo quy định tại JIG 1 và EI 1540, phiên bản hiện hành.

a) Đối với nhiên liệu phản lực: Sử dụng thiết bị lọc hấp thụ (filter monitor) hoặc thiết bị lọc, tách (filter/ separator).

b) Đối với xăng tàu bay (Avgas): Sử dụng thiết bị lọc tinh (microfilter), thiết bị lọc hấp thụ (filter monitor) hoặc thiết bị lọc, tách (filter/ separator).

3. Các trang thiết bị trên phương tiện tra nạp: Phải được thiết kế, lắp đặt, kiểm tra phù hợp theo tiêu chuẩn tại JIG 1 và EI 1540 phiên bản hiện hành.

Điều 16. Xe tra nạp nhiên liệu

1. Yêu cầu về thiết kế, kỹ thuật và lắp đặt phải phù hợp theo quy định tại JIG 1 và EI 1540, phiên bản hiện hành và các tiêu chuẩn quốc tế tương đương khác được quy định trong phụ lục I của thông tư này

2. Tất cả các xe tra nạp nhiên liệu hàng không phải nạp nhiên liệu vào xi téc từ đáy bằng họng nạp kín. Xe tra nạp sử dụng hệ thống nạp đáy phải có hệ thống tự động chống tràn nhiên liệu theo mức đặt trước, kết hợp với bộ phận kiểm tra trước (pre-check).

3. Tên nhiên liệu phải được niêm yết hai bên thành xe, tại bảng điều khiển và các điểm nạp nhiên liệu. Các biển báo như: “Cấm hút thuốc”, “Cấm sử dụng điện thoại di động”, “Ngắt khẩn cấp”, “Số hotline”, “Cấm lửa” và “Tên công ty” phải được niêm yết cố định trên xe.

4. Kiểm tra, vệ sinh xi téc: Phải tuân thủ theo quy định tại JIG 1 và EI 1540, phiên bản hiện hành.

5. Đối với xe tra nạp mới, xe tra nạp sau khi sửa chữa bảo dưỡng, trước khi đưa xe tra nạp vào hoạt động thì xi téc và hệ thống công nghệ của xe phải được ngâm, thử nghiệm theo quy trình quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

Điều 17. Xe truyền tiếp nhiên liệu

1. Tại nơi có nhiều chủng loại nhiên liệu được cấp phát qua hệ thống tra nạp bằng đường ống, tất cả các ống nhập và hồ van phải có đầu nối ống tương ứng.

2. Các dây giạt của van tại hồ van cấp phát phải được chế tạo từ vật liệu chịu lửa có đủ độ bền (ví dụ có lưới thép bên trong). Các dây này phải có màu sắc dễ nhận biết. Chú ý về màu sắc của thiết bị khẩn cấp phải khác biệt với màu của dây tĩnh điện trên xe.

3. Xe truyền tiếp nhiên liệu và hồ van cấp phát không được có sự liên kết về điện. Nếu có các dây giạt được gắn vào tang cuộn đặt trên xe, các tang cuộn này phải được cách điện với xe. Cách điện của tang cuộn phải được kiểm tra hàng tuần bằng đồng hồ đo điện trở.

Chương III

CÁC YÊU CẦU KIỂM SOÁT CHẤT LƯỢNG NHIÊN LIỆU TRONG VẬN HÀNH

Mục 1

Yêu cầu khi tiếp nhận, bảo quản nhiên liệu hàng không

Điều 18. Quy định chung khi tiếp nhận và sau khi tiếp nhận nhiên liệu hàng không

1. Kho nhiên liệu hàng không phải được chuẩn bị đủ sức chứa, hệ thống công nghệ, các trang thiết bị phục vụ tiếp nhận (dụng cụ lấy mẫu, kiểm tra chất lượng, số lượng, thông tin) đúng yêu cầu kỹ thuật và đủ nhân lực để tiếp nhận nhiên liệu vận chuyển đến, bảo đảm số lượng, chất lượng và đáp ứng về thời gian cho phép đối với từng chuyến hàng.

2. Kho nhiên liệu hàng không phải có đủ nhiên liệu dự trữ đảm bảo chất lượng để cung ứng khi có nhu cầu tra nạp cho đến khi nhiên liệu mới tiếp nhận đủ điều kiện cấp phát.

3. Nhiên liệu hàng không phải được tiếp nhận bằng:

a) Hệ thống công nghệ chuyên dụng cho một loại sản phẩm, không đọng nước và tạp chất, không rò rỉ nhiên liệu và nhiên liệu được bảo quản trong các bể chứa độc lập bể chứa nhiên liệu khác chủng loại.

b) Đối với nhiên liệu cùng chủng loại, hệ thống công nghệ tiếp nhận và cấp phát phải được ngăn cách độc lập nhau và độc lập với các bể chứa khi không tiếp nhận hoặc cấp phát. **Phải tách riêng giữa các loại nhiên liệu cùng loại đã thử nghiệm và chưa được thử nghiệm.**

c) Các bể chứa, máy bơm sử dụng để tiếp nhận nhiên liệu hàng không phải sạch, không đọng nước, tạp chất và nhiên liệu khác chủng loại.

4. Phải kiểm tra xác định số lượng, chất lượng nhiên liệu tồn lại trong từng bể chứa trước khi tiếp nhận bổ sung nhiên liệu mới. Chất lượng nhiên liệu tồn lại trong bể phải đảm bảo yêu cầu chất lượng nhiên liệu hàng không. Số lượng nhiên liệu tồn quy đổi về đơn vị thể tích (tại điều kiện nhiệt độ 15 °C) hoặc tính theo khối lượng (kg).

5. Tiếp nhận nhiên liệu vào từng bể đến mức chứa tối đa cho phép, không để rò, tràn nhiên liệu gây ô nhiễm môi trường và uy hiếp an toàn cháy nổ; đảm bảo không được lẫn nước, tạp chất hoặc nhiên liệu khác chủng loại vào nhiên liệu trong quá trình tiếp nhận.

6. Phải kiểm tra niêm phong, số lượng, chất lượng nhiên liệu trên phương tiện vận chuyển trước khi tiếp nhận. Chỉ tiếp nhận khi nhiên liệu bảo đảm chất lượng và không bị nhiễm bẩn, đồng thời phải kiểm tra phương tiện vận chuyển trước và sau khi tiếp nhận hết nhiên liệu, đảm bảo không để thất thoát nhiên liệu.

7. Đối với các kho sân bay chỉ tiếp nhận, bảo quản, cấp phát và tra nạp nhiên liệu hàng không Jet A-1, các bể chứa thường xuyên tiếp nhận nhiên liệu phải đảm bảo chất lượng và được vận chuyển bằng các phương tiện chuyên dụng. Sau mỗi lần tiếp nhận, phải thực hiện Kiểm tra chất lượng theo quy định của JIG 2.

8. Người quản lý đơn vị tiếp nhận phải chịu trách nhiệm về số lượng và chất lượng nhiên liệu nhập kho, hoàn tất các thủ tục để bảo quản và sẵn sàng cấp phát nhiên liệu từ các bể mới tiếp nhận.

9. Hồ sơ chất lượng nhiên liệu:

a) Nhiên liệu xuất trực tiếp từ kho nhà máy lọc dầu về kho tiếp nhận phải được nhà máy lọc dầu chứng nhận chất lượng đối với lô hàng (Giấy chứng nhận bản chính hoặc bản sao). Nếu hàng xuất từ 2 lô khác nhau, phải ghi rõ số lượng xuất của từng lô kèm theo chứng nhận chất lượng. Đối với hàng xuất từ 3 lô trở

lên, trong trường hợp từng lô hàng đưa vào các hầm hàng độc lập khác nhau trên tàu thì phải có chứng nhận chất lượng của nhà máy đối với từng lô. Nhà cung cấp phải có văn bản xác nhận vị trí và số niêm phong các hầm hàng trên tàu tương ứng với từng lô hàng khi xuất xuống tàu và chuyển cho người mua trước khi dỡ hàng. Trường hợp các lô này đưa vào cùng một hầm hàng, ngoài Chứng nhận chất lượng của nhà máy đối với từng lô, phải lập mẫu gộp theo tỷ lệ nhiên liệu của từng lô để Kiểm tra phân tích và gửi Chứng nhận kiểm tra phân tích theo phương tiện vận chuyển.

b) Nhiên liệu xuất không trực tiếp từ nhà máy lọc dầu: Phải có Chứng nhận chất lượng gốc của nhà máy lọc dầu (có giá trị hiệu lực chưa đến 180 ngày) và Chứng nhận kiểm tra phân tích của kho (nếu là hàng nhập khẩu), Chứng nhận kiểm tra lại (nếu là hàng nội địa) đối với lô hàng xuất. Đơn vị cung ứng (chủ lô hàng) hoặc kho xuất phải lưu giữ đủ hồ sơ chất lượng của từng lô hàng (hàng nhập khẩu hoặc hàng sản xuất trong nước). Trước khi xuất phải gửi cho kho nhận hàng hồ sơ chất lượng còn giá trị sử dụng bằng fax, e-mail.

10. Sau khi tiếp nhận nhiên liệu vào kho qua hệ thống công nghệ, phương tiện vận chuyển chuyên dụng hoặc không chuyên dụng, nhiên liệu trong bể chứa phải được để ổn định, được lấy mẫu để thực hiện kiểm tra chất lượng theo đúng quy định tại EI/JIG 1530 (đối với kho đầu nguồn và kho trung chuyển) và JIG 2 (đối với kho sân bay) phiên bản hiện hành.

Điều 19. Tiếp nhận nhiên liệu hàng không bằng đường thủy (nhập khẩu và vận chuyển nội địa)

1. Kho đầu nguồn phải hoàn tất việc chuẩn bị tiếp nhận trước khi tàu vận chuyển nhiên liệu cập cảng trả hàng theo thời gian thông báo của chủ hàng, chủ phương tiện vận chuyển hoặc đại lý hàng hải.

2. Chủ lô hàng nhập khẩu hoặc người được uỷ quyền phải hoàn tất thủ tục hải quan, thông báo cho tổ chức giám định để giám định số lượng, chất lượng nhiên liệu theo quy định của hợp đồng.

3. Người bán hàng phải lập và gửi theo tàu vận chuyển các loại chứng từ, hồ sơ xác nhận số lượng, chất lượng nhiên liệu vận chuyển như sau:

a) **Giấy chứng nhận** xuất hàng xác nhận chủng loại, số lượng nhiên liệu xuất xuống tàu, bao gồm cả số lượng trong từng hầm hàng. Nếu nhiên liệu xuất là của từ 2 lô khác nhau trở lên thì phải ghi rõ số lượng xuất xuống tàu của từng lô, bể chứa và xuất gộp theo từng lô, bể chứa, đảm bảo hạn chế đến mức thấp nhất lượng nhiên liệu bị lẫn của các lô, bể chứa.

b) Chứng nhận giám định số lượng nhiên liệu trên tàu của tổ chức giám định độc lập tại cảng xuống hàng.

c) Các chứng nhận chất lượng nhiên liệu theo quy định tại khoản 9 Điều 18 của Thông tư này.

d) Đối với tàu không chuyên dụng: **Sau khi kết thúc bom hàng**, chứng nhận

kiểm tra lại của mẫu gộp lấy từ các hầm hàng sau khi cấp đủ số lượng nhiên liệu xuống phương tiện. Kết quả kiểm tra lại phải được gửi đến kho tiếp nhận trước khi phương tiện vận chuyển đến trả hàng (có thể gửi kết quả kiểm tra lại qua fax hoặc e-mail).

đ) Xác nhận của chủ phương tiện về chủng loại nhiên liệu đã vận chuyển, biên bản làm sạch phương tiện (nếu có). Nội dung biên bản làm sạch phương tiện phải ghi rõ: chủng loại nhiên liệu đã vận chuyển, quy trình làm sạch, kết quả kiểm tra độ sạch, thời gian và xác nhận của người thực hiện, người kiểm tra và đại diện chủ phương tiện.

e) Mẫu thuyền trưởng: Lập mẫu thuyền trưởng, niêm phong có xác nhận của đại diện người bán, chủ phương tiện và tổ chức giám định độc lập; giao mẫu cho đơn vị giám định độc lập lưu mẫu. Thời gian lưu mẫu tối thiểu là 1 tháng (nếu có tranh chấp về chất lượng trong quá trình nhập tàu thì phải lưu mẫu đến khi tranh chấp được giải quyết xong). Chỉ xem xét mẫu thuyền trưởng khi có nghi vấn về chất lượng nhiên liệu tại cảng giao hàng.

4. Kiểm tra tàu, số lượng, hồ sơ chất lượng nhiên liệu trước khi tiếp nhận và kiểm tra tàu, số lượng, tính toán lượng nhiên liệu hao hụt sau khi tiếp nhận: Phải đáp ứng theo qui định tại khoản 6 điều 18 của thông tư này và tiêu chuẩn EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.

5. Kiểm tra chất lượng nhiên liệu trên tàu dầu: trước khi tiếp nhận; trong quá trình tiếp nhận và kết thúc tiếp nhận: phải đáp ứng các qui định theo tiêu chuẩn tại EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành.

a) Khi thu hồi hết nhiên liệu trong hệ thống công nghệ bằng phương pháp bơm nước, phải dùng nước ngọt hoặc nước đềm thích hợp (pH trung tính), không dùng nước biển để đẩy nhiên liệu, phải kiểm soát chính xác thời điểm xuất hiện hỗn hợp nhiên liệu - nước tại khu bể chứa để chuyển, tiếp nhận vào bể phân ly;

b) Nhiên liệu trong các bể phân ly (nếu có) phải được để ổn định, xả tạp chất, nước và thực hiện kiểm tra ngoại quan. Nếu chất lượng phù hợp yêu cầu nhiên liệu hàng không thì bơm chuyển vào bể chứa nhiên liệu cùng chủng loại.

Điều 20. Tiếp nhận nhiên liệu hàng không vận chuyển bằng đường ống

1. Chuẩn bị tiếp nhận

a) Phải đáp ứng các quy định tại điều 18 thông tư này.

b) Kiểm tra chất lượng nhiên liệu vận chuyển đến qua hồ sơ.

2. Hồ sơ chất lượng nhiên liệu: đơn vị cung ứng, kho xuất nhiên liệu hàng không phải gửi trước cho kho nhiên liệu hàng không hồ sơ chất lượng lô hàng theo quy định tại khoản 9 Điều 18 của Thông tư này.

3. Kiểm soát chất lượng nhiên liệu: Trong quá trình tiếp nhận, kết thúc tiếp nhận: Kiểm soát chất lượng nhiên liệu phải tuân thủ theo qui định tại EI/JIG

1530, phiên bản hiện hành.

Điều 21. Tiếp nhận nhiên liệu hàng không từ xi téc đường sắt và từ xe ô tô xi téc vào kho sân bay

1. Chuẩn bị tiếp nhận nhiên liệu

a) Phải đáp ứng các quy định tại điều 18 thông tư này.

b) Kiểm tra số lượng, chất lượng nhiên liệu tồn trong bể trước khi tiếp nhận nhiên liệu mới.

2. Hồ sơ chất lượng nhiên liệu thực hiện theo quy định tại khoản 9 Điều 18 của Thông tư này và các quy định sau:

a) Chứng nhận kiểm tra lại và Chứng nhận xuất hàng của từng lô, bể chứa phải được lập cho cả đợt tiếp nhận.

b) Đối với xi téc đường sắt: Khi phương tiện vận chuyển không chuyên dụng thì phải có một bản sao của báo cáo chi tiết về việc làm sạch xi téc, về hàng hoá đã vận chuyển trước đây và sự thay đổi hàng hoá vận chuyển gần đây nhất và đã được kiểm tra trước khi tiếp nhận nhiên liệu

c) Đối với trường hợp xuất hàng cho xe ô tô xi téc vận chuyển chuyên dụng đến các kho sân bay địa phương đã đáp ứng đủ yêu cầu kỹ thuật được quy định tại Điều 9 của Thông tư này, không phải thực hiện kiểm tra chất lượng theo quy định Kiểm tra lại sau khi nhập nhiên liệu vào bể, thì kho xuất hàng phải gửi theo từng xe chứng nhận chất lượng gần nhất của lô hàng còn hiệu lực (Chứng nhận kiểm tra lại hoặc Chứng nhận chất lượng của nhà máy lọc dầu).

d) Đối với trường hợp xuất hàng cho ô tô xi téc vận chuyển chuyên dụng đến các kho sân bay địa phương chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu kỹ thuật được quy định tại Điều 9 của Thông tư này, hoặc khi kiểm tra chất lượng nhiên liệu trước khi tiếp nhận, nhiên liệu tiếp nhận có nghi ngờ về chất lượng, phải thực hiện kiểm tra chất lượng theo quy định Kiểm tra lại sau khi nhập nhiên liệu vào bể.

3. Kiểm soát chất lượng nhiên liệu trong xi téc đường sắt, xi téc xe ô tô trước khi tiếp nhận, sau khi tiếp nhận: Phải tuân thủ các qui định tại tài liệu EI/JIG 1530 và JIG 2, phiên bản hiện hành. Khi kiểm tra hồ sơ, chứng từ không hợp lệ kho sân bay có quyền từ chối nhận hàng.

Điều 22. Kiểm tra định kỳ trong bảo quản nhiên liệu hàng không

Tần suất kiểm tra, loại hình kiểm tra trong quá trình bảo quản phải đáp ứng theo quy định tại EI/JIG 1530 và JIG 2 phiên bản hiện hành.

Mục 2

Yêu cầu trong quá trình cấp phát và vận chuyển nhiên liệu hàng không

Điều 23. Quy định chung đối với nhiên liệu hàng không trong cấp phát và vận chuyển

1. Nhiên liệu hàng không chỉ được cấp phát cho phương tiện vận chuyển, tra nạp khi nhiên liệu hàng không đáp ứng đủ các yêu cầu sau:

a) Đúng chủng loại, chất lượng phù hợp tiêu chuẩn nhiên liệu hàng không, không bị nhiễm bẩn.

b) Nhiên liệu trong bể chứa có đủ thời gian ổn định tối thiểu theo quy định sau tiếp nhận.

c) Phải kiểm tra và xả sạch nước, tạp chất ở đáy bể chứa.

d) Mọi quá trình vận chuyển nhiên liệu hàng không phải kèm theo Chứng nhận xuất hàng.

đ) Bản sao Chứng nhận chất lượng của nhà sản xuất của lô hàng phải kèm theo quá trình giao nhận ban đầu từ kho đầu nguồn hoặc nhà máy, đồng thời phải có bản sao của Chứng nhận kiểm tra lại gần nhất còn hiệu lực sử dụng.

e) Nếu độ dẫn điện của Jet A-1 thấp hơn mức cho phép, phải pha thêm phụ gia chống tĩnh điện trong quá trình bơm chuyển sản phẩm.

2. Nguyên tắc cấp phát nhiên liệu

a) Nhiên liệu nhập kho trước cấp trước, nhập kho sau cấp sau.

b) Cấp phát trước những lô hàng, bể chứa có dự trữ chất lượng ít hơn; những lô, bể chứa có dự trữ chất lượng cao hơn, cấp sau.

c) Cấp theo quy định của hợp đồng ký kết giữa các bên liên quan.

d) Cấp hết nhiên liệu của từng lô, bể chứa; phải hạn chế đến mức thấp nhất số lượng nhiên liệu lẫn giữa hai lô, bể chứa.

e) Nhiên liệu hàng không phải được cấp phát qua thiết bị lọc đáp ứng theo quy định tại điều 11 của thông tư này. [Trừ trường hợp xuất bằng đường thủy từ kho Nhà máy lọc dầu.](#)

Điều 24. Cấp phát nhiên liệu hàng không vào tàu dầu, xà lan vận chuyển nội địa

1. Chủ phương tiện vận chuyển phải chịu trách nhiệm về độ sạch của phương tiện trước khi vận chuyển nhiên liệu hàng không và phải chịu trách nhiệm về số lượng và chất lượng sản phẩm trên phương tiện vận chuyển.

2. Trong quá trình cấp phát phải kiểm soát được chất lượng nhiên liệu theo đúng quy định của EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành.

3. Kết thúc cấp phát:

a) Phải xác định số lượng nhiên liệu trong từng hầm và trên phương tiện; lập hoá đơn xuất hàng; niêm phong các hầm 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.

b) Lập mẫu thuyền trưởng: Người phụ trách kho cấp hàng lập 3 mẫu và niêm phong có xác nhận của đại diện phương tiện vận chuyển, đại diện tổ chức giám định (nếu có) và đại diện kho giao hàng; một mẫu được lưu giữ tại kho giao hàng ít nhất một tháng từ khi phương tiện vận chuyển trả hàng xong tại kho trả hàng, chỉ kiểm tra mẫu này khi có nghi ngờ về chất lượng nhiên liệu trong vận chuyển; Mẫu thứ hai phải đưa cho Thuyền trưởng của tàu lưu giữ. Mẫu thứ ba được sử dụng để thử nghiệm chứng nhận kiểm tra lại để xác nhận chất lượng của các sản phẩm có mặt trên tàu.

Điều 25. Cấp phát nhiên liệu hàng không cho xi téc ô tô, xi téc đường sắt

1. Kiểm tra phương tiện tiếp nhận

a) Chủ phương tiện phải chịu trách nhiệm về độ sạch của phương tiện; Chứng nhận kiểm định dung tích xi téc, đăng ký và giấy phép lưu hành của phương tiện, các giấy tờ phải hợp lệ và còn hiệu lực

b) Kiểm tra tình trạng kỹ thuật, bảo đảm an toàn của phương tiện: xi téc không bị cải tạo làm thay đổi dung tích, không có các hầm phụ, vách ngăn gây nút khí, đường ống phụ có thể gây thất thoát nhiên liệu trong giao nhận; có đầy đủ phương tiện chữa cháy ban đầu và các thiết bị đảm bảo an toàn khác.

2. Cấp nhiên liệu vào xi téc ô tô, xi téc đường sắt

a) Đảm bảo an toàn: Phải duy trì dây truyền tĩnh điện giữa giàn cấp phát với phương tiện tiếp nhận trước và trong suốt quá trình nạp nhiên liệu vào phương tiện.

b) Cho phép nạp nhiên liệu vào xi téc qua hệ thống nạp kín và nạp hở (qua cổ xi téc), quá trình cấp phát phải đảm bảo an toàn, ổn định, đúng chất lượng, đủ số lượng theo đúng quy định trong tiêu chuẩn EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành.

c) Xả tạp chất, nước đáy xi téc: Phải thực hiện theo đúng các quy định về thời gian để phương tiện ổn định, loại hình kiểm tra tại EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành

3. Kết thúc cấp phát nhiên liệu

a) Kiểm tra chất lượng nhiên liệu: Phải thực hiện theo đúng quy định trong tiêu chuẩn EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành. Niêm phong tất cả các cửa của khoang chứa.

b) Kiểm tra, xác nhận số lượng nhiên liệu trên phương tiện giữa người giao, người nhận, niêm phong hàng hoá. Lập hóa đơn xuất hàng.

c) Hồ sơ chất lượng nhiên liệu: kho xuất 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 (Chứng nhận kiểm tra lại hoặc Chứng nhận chất lượng của nhà

máy lọc dầu) và Chứng nhận xuất hàng. Trường hợp chuyên bẻ, phải cung cấp theo xitec cả 2 chứng nhận xuất hàng.

d) Phải giải quyết xong mọi khiếu nại của người nhận hàng về số lượng, chất lượng nhiên liệu cấp phát trước khi cho phương tiện rời kho.

Điều 26. Cấp phát nhiên liệu hàng không cho xe tra nạp

1. Đảm bảo chất lượng nhiên liệu hàng không cấp phát cho xe tra nạp

a) Nhiên liệu phản lực cấp phát để tra nạp cho tàu bay phải đạt tiêu chuẩn chất lượng theo các phiên bản hiện hành tại TCVN 6426 và tài liệu JIG (AFQRJOS) quy định tại Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư này.

b) Nhiên liệu cấp phát để tra nạp cho tàu bay phải được kiểm tra chất lượng theo quy định Kiểm tra lại hoặc Kiểm tra định kỳ (nhiên liệu bảo quản dài ngày) còn hiệu lực sử dụng.

c) Xe tra nạp dừng hoạt động từ 4 giờ trở lên phải thực hiện xả tạp chất, nước đáy xi téc trước khi nạp bổ sung nhiên liệu vào xi téc.

d) Cấp phát nhiên liệu cho xe tra nạp phải qua thiết bị lọc theo quy định tại [Điều 11](#) của Thông tư này.

2. Cấp nhiên liệu vào xi téc, xe tra nạp

a) Đảm bảo an toàn: Phải duy trì nối dây truyền tĩnh điện giữa giàn cấp phát và xe tra nạp trước và trong suốt quá trình nạp nhiên liệu vào xe; chỉ được nạp nhiên liệu đến mức chứa tối đa cho phép của xi téc, không được để nhiên liệu vượt quá vạch mức hay tràn nhiên liệu.

b) Không cho phép cấp nhiên liệu vào xe tra qua hệ thống nạp hở (cửa nhập cổ xi téc xe tra nạp).

c) Chỉ cho phép cấp nhiên liệu vào xi téc qua hệ thống nạp kín: Hệ thống tự động dừng cấp phát, thiết bị bảo vệ đường ống công nghệ, van thở bảo vệ xi téc phải hoạt động ổn định, chính xác, không để tràn nhiên liệu hoặc hư hỏng đường ống do tăng áp suất dòng nhiên liệu khi ngừng nạp đột ngột.

c) Cấp nhiên liệu vào xe tra nạp tại sân bay qua hệ thống tra nạp đường ống ngầm: Phải có phương án đề phòng rò tràn nhiên liệu. Xe tra nạp có thể được lắp thiết bị ngắt chống tràn hai cấp. Nếu các xe tra nạp hiện có chỉ được trang bị hệ thống chống tràn một cấp thì cho phép nạp nhiên liệu vào xe qua hệ thống đường ống tra nạp ngầm khi có lượng kế loại có thể đặt trước lượng nhiên liệu xuất ra qua lưu lượng kế, đồng thời phải tính toán lại số lượng nhiên liệu cần nạp để cài đặt cho lượng kế.

d) Xả tạp chất, nước đáy xi téc: Phải thực hiện theo đúng các quy định về [thời gian để phương tiện ổn định, loại hình kiểm tra](#) tại tiêu chuẩn JIG1 hoặc EI1540 phiên bản hiện hành để nhiên liệu tra nạp vào tàu bay đạt tiêu chuẩn chất lượng.

Mục 3

Yêu cầu đối với hệ thống nạp qua đường ống ngầm

Điều 27. Các yêu cầu đối với hệ thống tra nạp ngầm để đảm bảo chất lượng nhiên liệu hàng không

Các yêu cầu về thiết kế, lắp đặt, kiểm tra, thử áp suất, vận hành và bảo dưỡng để đảm bảo chất lượng nhiên liệu hàng không khi tra nạp bằng hệ thống tra nạp ngầm, phải tuân thủ nghiêm ngặt các tiêu chuẩn kỹ thuật sau đây: EI 1540; EI 1560; JIG 1,2, phiên bản hiện hành và các tiêu chuẩn quốc tế tương đương tại phụ lục I của thông tư này.

Điều 28. Yêu cầu đối với hệ thống tra nạp ngầm mới, sửa chữa, cải tạo

Phải thực hiện nghiêm chỉnh các quy trình làm đầy, thử áp suất, ngâm, xả và thử nghiệm nhiên liệu đối với các hệ thống mới và đối với hệ thống hiện có được mở rộng hoặc bổ sung theo đúng các quy định tại JIG 2, EI 1560, phiên bản hiện hành.

Chương IV

CÁC YÊU CẦU AN TOÀN VÀ KIỂM SOÁT CHẤT LƯỢNG KHI TRA NẠP HOẶC HÚT NHIÊN LIỆU CHO TÀU BAY

Mục 1

Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay

Điều 29. Trách nhiệm của các bên liên quan đến tra nạp nhiên liệu cho tàu bay

1. Trách nhiệm của người khai thác cảng hàng không, sân bay:

a) Phải quy định luồng, tuyến và thứ tự tiếp cận phục vụ tàu bay của trang thiết bị mặt đất.

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

c) Phối hợp với người khai thác tàu bay, đơn vị tra nạp nhiên liệu để xây dựng vị trí, phương án tra nạp nhiên liệu 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 tại Cảng hàng không, sân bay.

2. Trách nhiệm đối với nhân viên tra nạp

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

b) Phải nắm vững các quy định về hướng tiếp cận, tốc độ tiếp cận tàu bay; phải 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 khỏi tàu bay.

c) Phải có kiến thức về an toàn cháy nổ, được đào tạo về phương án phòng, chống cháy nổ trong quá trình tra nạp nhiên liệu.

d) Phải có Giấy phép nhân viên điều khiển vận hành trang thiết bị hàng không tại khu vực hạn chế do Cục Hàng không Việt Nam cấp theo quy định tại Thông tư số 61/2011/TT-BGTVT.

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

a) Tốc độ di chuyển trên sân đỗ: không quá 5 km/h trong khu vực an toàn cho tàu bay ở mặt đất; không quá 35 km/h ngoài khu vực an toàn cho tàu bay ở mặt đất và tuân theo quy định tại tài liệu khai thác sân bay của người khai thác cảng hàng không đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

b) Hướng di chuyển khi tiếp cận tàu bay: Phải tiếp cận 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 15m từ vị trí tàu bay đỗ).

c) Không được sử dụng điện thoại di động khi đang điều khiển xe.

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

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

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

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

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

d) Phương tiện tra nạp phải đỗ đúng vị trí của sơ đồ phục vụ chuẩn của trang thiết bị mặt đất; có khoảng cách nhất định với tàu bay và các phương tiện phục vụ mặt đất khác để tránh va chạm có thể xảy ra; không bị các thiết bị khác cản trở để trong trường hợp khẩn cấp nhanh chóng di chuyển ra xa tàu bay.

đ) Phương tiện tra nạp phải đỗ ngoài luồng khí xả của động cơ tàu bay với bán kính tối thiểu 3 m và luồng khí xả APU hay các khu vực nguy hiểm khác.

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 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.

g) Khi thực hiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay, trong trường hợp tàu bay thả cánh tà (trước và sau), người điều khiển phương tiện tra nạp phải đảm bảo khoảng cách an toàn 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. Trong trường hợp cần thiết, Hãng hàng không phải có người hỗ trợ công ty tra nạp đảm bảo an toàn khai thác;

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

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

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

c) Việc nối tiếp đất tàu bay: Thực hiện theo yêu cầu của hãng hàng không hoặc theo quy định của nhà chức trách sân bay.

d) Không được dùng các hố van, các điểm bên trong hố van của hệ thống tra nạp cố định làm điểm tiếp đất.

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

a) Đang có giông bão, bão từ, sấm chớp uy hiếp an toàn tra nạp. Không thực hiện công tác tra nạp bằng sàn công tác khi tốc độ gió vượt quá 40 hải lý (74km/h).

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

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

d) Các phương tiện tra nạp không đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật tại điều 15, 16, 17. Đầu nối với cực ắc quy hoặc dây tiếp mát, ắc quy của xe tra nạp vặn không chặt; xe tra nạp và tàu bay không tiếp mát.

7. Quy định kiểm tra chất lượng nhiên liệu trước khi tra nạp

a) Nhiên liệu tra nạp lên tàu bay phải đảm bảo không có nước và tạp chất, đúng chủng loại, đạt tiêu chuẩn chất lượng theo TCVN 6426 và tài liệu JIG (AFQRJOS), phiên bản hiện hành và phải có các Chứng nhận xác định chất lượng nhiên liệu còn hiệu lực.

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: Phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định tại tài liệu JIG 1 hoặc EI 1540, phiên bản hiện hành. Trường hợp hãng hàng không yêu cầu lấy mẫu: phải làm rõ lý do kiểm tra; phương pháp kiểm tra mà

hãng hàng không sẽ tiến hành; lấy 2 mẫu; niêm phong, dán nhãn. Một mẫu gửi cho hãng hàng không, mẫu còn lại được lưu tại công ty tra nạp.

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

a) Khi tra nạp nhiên liệu 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, điều khiển bằng bộ điều khiển cầm tay (deadman), 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.

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

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

d) Cấm sử dụng điện thoại cá nhân trong khu vực tra nạp nhiên liệu.

đ) Không được tra nạp làm tràn nhiên liệu; nếu tràn nhiên liệu, nhân viên tra nạp phải lau sạch ngay; nếu nhiên liệu bị tràn với diện tích hơn 4 m² phải yêu cầu nhân viên cứu hỏa đến làm sạch.

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

g) Khi đang tra nạp nhiên liệu 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.

h) Cấm hút thuốc trong khu vực tra nạp.

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.

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.

Điều 30. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay

1. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bằng xe tra nạp dưới cánh tàu bay: ngoài các quy định tại Điều 29 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 chạm giữa phương tiện tra nạp và tàu bay khi tiếp cận và khi tàu bay đủ tải trọng ...

2. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bằng xe tra nạp trên cánh tàu bay: ngoài các quy định tại Điều 29 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1,

phiên bản hiện hành 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...

3. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu dưới cánh tàu bay: ngoài các quy định nêu tại Điều 29 của Thông tư này, phải tuân thủ các quy định tại JIG 1, phiên bản hiện hành về kiểm tra chủng loại nhiên liệu ở hồ van và xe truyền tiếp nhiên liệu trước khi nối ống; hồ van và ống hút 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

4. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bằng xe truyền tiếp nhiên liệu trên cánh tàu bay:

a) Không được nạp nhiên liệu 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;**

b) Chỉ áp dụng trường hợp này khi xe truyền tiếp nhiên liệu đã được thiết kế để có thể nạp nhiên liệu từ trên cánh tàu bay và xe không lắp bộ phận giải phóng xe khẩn cấp;

c) Mọi quá trình nạp nhiên liệu trên cánh tàu bay từ xe truyền tiếp nhiên liệu phải được hai nhân viên thực hiện theo quy trình đã được thông qua trong đó một người phải giữ bằng bộ điều khiển cầm tay (deadman) và dây giạt của hồ van trong suốt quá trình nạp.

31. Hút nhiên liệu từ thùng chứa nhiên liệu tàu bay

1. Đơn vị 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 từ tàu bay để điều chỉnh trọng tải hoặc bảo dưỡng tàu bay hoặc các nguyên nhân khác.

2. Đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải có trách nhiệm hút nhiên liệu từ tàu bay trong thời gian ngắn nhất khi được hãng hàng không yêu cầu. Nhiên liệu hút từ tàu bay được loại bỏ, tra nạp hoặc bảo quản phải được sự thống nhất của cả hai bên.

3. Việc hút nhiên liệu từ tàu bay phải đảm bảo an toàn; chất lượng nhiên liệu phải được kiểm soát theo hướng dẫn của tài liệu JIG1 và các tài liệu quốc tế tương đương tại Phụ lục I của thông tư này.

Mục 2

Tra nạp hoặc hút nhiên liệu trong các trường hợp đặc biệt

Điều 32. Tra nạp nhiên liệu hàng không cho các chuyến bay chuyên cơ

1. Tra nạp nhiên liệu cho tàu bay chuyên cơ của Việt Nam thực hiện theo

quy định tại Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT ngày 13 tháng 9 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ (Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT) và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015 về sửa đổi, bổ sung một số điều của TT 28/2010/TT/BGTVT của Bộ trưởng BGTVT qui định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ.

2. Tra nạp nhiên liệu 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 quy định tại Thông tư số 28/2010/TT-BGTVT và Thông tư số 53/2015/TT-BGTVT ngày 24/9/2015.

Điều 33. Tra nạp nhiên liệu hàng không trong các trường hợp đặc biệt

Tra nạp cho tàu bay trong các trường hợp đặc biệt bao gồm: Tra nạp hoặc hút nhiên liệu khi hành khách đang lên, xuống hoặc ở trên tàu bay; tra nạp khi động cơ phụ của tàu bay (APU) đang hoạt động; tra nạp khi xe cung cấp điện (GPU) cho tàu bay đang hoạt động; tra nạp khi một động cơ tàu bay đang hoạt động; tra nạp khi hệ thống điều hòa không khí trên tàu bay đang hoạt động; tra nạp nhiên liệu trong nhà để tàu bay (hangar): Phải tuân thủ chặt chẽ các quy định, quy trình về an toàn tại tài liệu JIG1 phiên bản hiện hành và các tài liệu quốc tế tương ứng tại phụ lục I của thông tư này.

Điều 34. Tra nạp nhiên liệu khi tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp

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 theo yêu cầu của can thiệp bất hợp pháp; kế hoạch này được điều chỉnh, bổ sung hàng năm và thông báo bằng văn bản đến các đơn vị cung ứng nhiên liệu, cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu tại sân bay.

2. Nếu phải tra nạp trong trường hợp này thì việc bảo vệ tính mạng của các nhân viên, hành khách trên tàu bay và phi hành đoàn cần phải được quan tâm hàng đầu.

3. Trường hợp phải thực hiện tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp phải thực hiện theo đúng Quyết định số 44/2009/QĐ-TTg ngày 26 tháng 3 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng (Quyết định số 44/2009/QĐ-TTg).

4. Trách nhiệm của người đứng đầu tổ chức được thành lập theo Quyết định số 44/2009/QĐ-TTg giải quyết vụ việc tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp trong trường hợp phải tra nạp nhiên liệu cho tàu bay:

a) Thống nhất với hãng hàng không để chỉ định đơn vị tra nạp nhiên liệu cho tàu bay, có thể huy động lực lượng quân đội làm nhiệm vụ tra nạp.

b) Xác định tổ chức chịu trách nhiệm chi cho việc tra nạp nhiên liệu: chi

phí nhiên liệu, chi phí phục vụ tra nạp, đền bù thiệt hại nếu xảy ra.

c) Thông báo bằng văn bản cho công ty được chỉ định tra nạp nhiên liệu về kế hoạch thực hiện.

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, phương tiện, nhân viên và trang phục để nhận biết, thời gian thực hiện tra nạp.

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.

5. Đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu 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. Khi nhận được thông báo về tra nạp nhiên liệu cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp phải tiến hành các bước sau:

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;

b) Cử người có kinh nghiệm phụ trách giám sát việc tra nạp và lựa chọn những người có kinh nghiệm, tự nguyện 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 đề nghị cử nhân viên kỹ thuật tàu bay thành thạo công việc tham gia phục vụ tra nạp nhiên liệu.

c) Chuẩn bị đủ số lượng nhiên liệu, phương tiện làm nhiệm vụ tra nạp cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp.

d) Báo cáo bằng văn bản cho người đứng đầu tổ chức được thành lập theo Quyết định số 44/2009/QĐ-TTg về giải quyết vụ việc tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp về số lượng nhiên liệu, 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 cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp của tổ chức giải quyết vụ việc và kế hoạch thực hiện tra nạp.

đ) Trước khi đưa phương tiện đi tra nạp cho tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp, đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp phải lấy hai mẫu nhiên liệu trên phương tiện tại kho nhiên liệu, không được lấy tại tàu bay. Niêm phong mẫu và lưu tại công ty tra nạp và tại hãng hàng không.

6. Thông tin về tàu bay bị can thiệp bất hợp pháp

Tất cả mọi nhân viên phục vụ 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 trước khi có thông báo của người có thẩm quyền.

Điều 35. Xử lý tình huống khi tàu bay bị sự cố hoặc tai nạn mà nhiên liệu có thể là nguyên nhân

1. Sự cố trong quá trình tra nạp: Bất kỳ 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 họng nạp nhiên liệu của tàu bay trong quá trình tra nạp nhiên liệu, 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

2. Trong trường hợp xảy ra sự cố/tai nạn cho tàu bay mà nhiên liệu có thể là nguyên nhân

a) Không tiến hành tiếp tục tra nạp cho đến khi nguyên nhân đã được làm rõ.

b) Thông báo cho đơn vị cung cấp nhiên liệu/vận hành tra nạp ngầm. Thông tin báo cáo cần có: Tên và địa điểm sân bay; Ngày và giờ của sự cố; Tên hãng hàng không liên quan; Loại tàu bay và số hiệu; Số chuyến; Các yếu tố của tai nạn – mô tả ngắn gọn nhưng rõ ràng; Hiện trạng và bất kỳ chấn thương về con người; Thông tin về tàu bay được tra nạp trước và sau khi xảy ra sự cố.

3. Trách nhiệm của các bên liên quan khi nhiên liệu là nguyên nhân gây ra sự cố /tai nạn tàu bay

a) Đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải niêm phong bể chứa loại nhiên liệu 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. Niêm phong và giao nộp tất cả các mẫu nhiên liệu trên xe vừa tra nạp cho nhà khai thác cảng hàng không, sân bay; thành lập nhóm hoặc tổ điều tra nguyên nhân tai nạn do người đứng đầu công ty tra nạp nhiên liệu phụ trách, sẵn sàng hoạt động theo quyết định của cấp có thẩm quyền; phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và tổ điều tra để làm rõ nguyên nhân tai nạn;

b) Người quản lý công ty tra nạp nhiên liệu phải thông báo ngay về sự cố, tai nạn tàu bay cho lãnh đạo của công ty, khách hàng có liên quan (hãng hàng không, đơn vị cung ứng nhiên liệu 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 trên tàu bay trước và sau khi xảy ra sự cố hoặc tai nạn;

c) Người khai thác cảng hàng không, sân bay phải cùng hãng hàng không có tàu bay bị tai nạn thành lập đoàn điều tra tai nạn, 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)

4. Tiến hành lấy mẫu khi nhiên liệu là nguyên nhân gây ra sự cố /tai nạn tàu bay

a) Lấy 4 mẫu 10 lít từ đầu ra sau bầu lọc của phương tiện tra nạp. Vật chứa mẫu, có thiết kế phù hợp, được sự đồng ý của các bên, phải luôn có sẵn. Vật chứa mẫu, kể cả khi mới, cần phải tráng cẩn thận ít nhất 3 lần với sản phẩm sẽ được lấy; đây là điều quan trọng, đặc biệt đối với trường hợp kiểm tra MSEP. Đảm bảo đủ không gian cho sự giãn nở của nhiên liệu. Bộ mẫu cần được lấy từ (các) phương tiện tra nạp và (các) bể chứa tùy theo tình huống.

b) Nếu chất lỏng thủy lực hoặc dầu được bổ sung, 4 mẫu của chất lỏng và/hoặc dầu phải được lấy. Vật chứa mẫu, thùng thiếc cho dầu và thùng thiếc được tráng phủ epoxy cho chất lỏng kích động cơ, phải được tráng rửa cẩn thận trước khi lấy mẫu. Lượng mẫu như sau: Dầu: 2 lít mỗi loại; Chất lỏng thủy lực: 1 lít mỗi loại

Chương V

CÁC YÊU CẦU VỀ HUẤN LUYỆN, ĐÀO TẠO, AN TOÀN, AN NINH, XỬ LÝ SỰ CỐ TRONG KHO NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG

Mục 1

Huấn luyện, đào tạo, an toàn, an ninh kho nhiên liệu hàng không

Điều 36. Huấn luyện, đào tạo

1. Đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp nhiên liệu hàng không phải xây dựng phương án và tổ chức huấn luyện, đào tạo hàng năm hoặc định kỳ cho toàn thể cán bộ, nhân viên xử lý các tình huống khẩn cấp có thể xảy ra liên quan đến:

- a) Sự cố rò rỉ, tràn nhiên liệu.
- b) Sự cố hỏng các phương tiện kỹ thuật trong quá trình làm việc.
- c) Chữa các đám cháy xảy ra trong kho và khu vực lân cận kho.
- d) Sự cố tai nạn lao động.
- đ) Chỉ dẫn thoát hiểm.

2. Phương án huấn luyện, đào tạo phải cụ thể, sát với thực tế công việc hàng ngày; phân công rõ ràng nhiệm vụ và hành động của từng bộ phận, cá nhân trong cơ sở sản xuất. Sau mỗi đợt huấn luyện tổ chức rút kinh nghiệm và bổ sung, điều chỉnh phương án để sẵn sàng xử lý có hiệu quả các tình huống khẩn cấp có thể xảy ra.

- a) Huấn luyện, đào tạo về chữa cháy: Hàng năm phải tổ chức huấn luyện,

đào tạo cho người lao động về sử dụng các phương tiện chữa cháy ban đầu, hệ thống chữa cháy cố định của kho (nếu có) để chữa cháy; tổ chức diễn tập chữa cháy theo từng tình huống giả định với sự tham gia của các bộ phận, cá nhân trong dây chuyền sản xuất (lực lượng chữa cháy tại chỗ) và lực lượng chữa cháy chuyên nghiệp trên địa bàn, lực lượng chữa cháy sân bay và các đơn vị lân cận khác.

b) Huấn luyện, đào tạo xử lý sự cố tràn nhiên liệu: Huấn luyện người lao động sử dụng các phương tiện tại chỗ để ngăn chặn, cô lập, thu gom kịp thời nhiên liệu bị tràn, phòng ngừa cháy nổ và sơ tán cấp cứu người lao động bị tai nạn khi có xảy ra tràn nhiên liệu. Nếu nhiên liệu bị tràn với số lượng lớn phải thông báo kịp thời cho Người khai thác cảng hàng không, sân bay và chính quyền địa phương để phối hợp xử lý nhằm hạn chế đến mức thấp nhất thiệt hại về tài sản, tác động tới môi trường.

c) Huấn luyện, đào tạo người lao động xử lý các tình huống uy hiếp an toàn có thể xảy ra khi có sự cố rò rỉ nhiên liệu trên hệ thống công nghệ, bể chứa, từ các phương tiện vận chuyển và tra nạp nhiên liệu.

d) Huấn luyện, đào tạo về vệ sinh, an toàn lao động [theo quy định của pháp luật hiện hành](#).

3. Đối với với những người thực hiện công tác tra nạp, bảo quản nhiên liệu hàng không [và nhân viên làm thử nghiệm tại hiện trường](#), công ty chủ quản phải xây dựng kế hoạch huấn luyện, đào tạo ban đầu và đào tạo lại trong quá trình làm việc.

Điều 37. Các yêu cầu về an toàn

1. An toàn về điện, hệ thống chống sét

a) Phải kiểm tra định kỳ tình trạng kỹ thuật các trang thiết bị công nghệ, thiết bị điện theo khuyến cáo của nhà sản xuất; kiểm tra định kỳ điện trở tiếp đất các hệ thống tiếp mát truyền tĩnh điện, hệ thống chống sét. Điện trở tiếp đất của hệ thống tiếp mát truyền tĩnh điện và điện trở tiếp đất hệ thống chống sét phải tuân theo quy định hiện hành. Nếu phát hiện có biểu hiện không bình thường phải khắc phục ngay.

b) Kho nhiên liệu hàng không phải được trang bị hệ thống ngắt khẩn cấp; các cảnh báo an toàn khi làm việc phải được vẽ và bố trí ở vị trí nổi bật.

2. An toàn lao động

a) Người lao động phải được trang bị đầy đủ kiến thức để đảm nhiệm công việc; [trang bị đầy đủ dụng cụ lao động và bảo hộ lao động thích hợp](#) theo quy định của tài liệu JIG 1.

b) Phải có kế hoạch khám sức khỏe theo định kỳ và chữa bệnh cho người lao động.

3. An toàn phòng chống cháy, nổ

a) Kho nhiên liệu hàng không phải được cơ quan quản lý nhà nước về phòng cháy chữa cháy cấp giấy chứng nhận theo phân cấp, chứng nhận đủ điều kiện an toàn về phòng cháy chữa cháy.

b) Kho nhiên liệu hàng không phải được trang bị đầy đủ các phương tiện chữa cháy ban đầu, hệ thống chữa cháy cố định, bán cố định, nước chữa cháy và làm mát theo quy định hiện hành của nhà nước về chữa cháy kho xăng dầu.

c) Kho nhiên liệu hàng không phải có sơ đồ tại nơi dễ quan sát vị trí bố trí các phương tiện chữa cháy ban đầu, hệ thống và tín hiệu báo cháy, chỉ dẫn các đường thoát hiểm, các số điện thoại trực tuyến gọi chữa cháy và thông báo các tình huống khẩn cấp khác để mọi người có thể sử dụng khi sự cố xảy ra.

d) Kho nhiên liệu hàng không phải có nội quy phòng cháy, chữa cháy; nội quy phòng cháy, chữa cháy phải được để ở vị trí dễ quan sát tại từng khu vực làm việc.

đ) Kho nhiên liệu hàng không phải xây dựng phương án chữa cháy và thực tập huấn luyện nghiệp vụ định kỳ một năm một lần theo phương án đã được phê duyệt.

e) Trong kho nhiên liệu hàng không, tuyệt đối nghiêm cấm sử dụng các vật có thể tạo nguồn lửa như diêm, bật lửa, không đi giày có đóng cá sắt, không sử dụng điện thoại di động không được chứng nhận an toàn cho kho xăng dầu. Các loại điện thoại di động thông thường chỉ được sử dụng ở khu vực văn phòng, trong các nhà và khu vực an toàn về cháy nổ.

g) Không sử dụng lửa trần hoặc làm các công việc có phát sinh tia lửa trong kho nhiên liệu hàng không. Trong trường hợp cần sửa chữa phải có phương án đảm bảo an toàn **phòng cháy chữa cháy** được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Phải có người và phương tiện chữa cháy trực thường xuyên để sẵn sàng xử lý khi có sự cố xảy ra.

h) Thực hiện kiểm tra hàng ngày vệ sinh **phòng cháy chữa cháy** kho; kiểm tra, bảo dưỡng các phương tiện, trang thiết bị chữa cháy theo khuyến cáo của nhà sản xuất và theo quy định của nhà nước. Kết quả kiểm tra phải được ghi vào biên bản.

i) Kho nhiên liệu hàng không phải có báo cáo đánh giá rủi ro và lập kế hoạch ứng cứu khẩn cấp có các kịch bản sự cố cụ thể và tổ chức huấn luyện diễn tập định kỳ theo các tình huống đó.

4. Trong quá trình hoạt động doanh nghiệp cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không phải xây dựng hệ thống quản lý an toàn (Safety Management System). Hệ thống quản lý an toàn của tổ chức cung cấp dịch vụ hàng không phải tối thiểu phải có 4 mục sau:

- a) Các chính sách và mục tiêu an toàn;
- b) Công tác quản lý rủi ro an toàn;
- c) Công tác đảm bảo an toàn;

d) Công tác đẩy mạnh an toàn.

Điều 38. An ninh

1. Người quản lý kho nhiên liệu hàng không có trách nhiệm bảo đảm việc bố trí trang thiết bị phù hợp để bảo vệ nhân sự, tài sản và hoạt động của thiết bị.

2. Kho nhiên liệu hàng không phải được bảo vệ để **tránh sự xâm nhập trái phép**. Hệ thống hàng rào phải theo tiêu chuẩn hàng rào an ninh hàng không để đề phòng mất trộm nhiên liệu, trang thiết bị, pha trộn tạp chất vào nhiên liệu và sử dụng các thiết bị để làm các việc bất hợp pháp.

3. Các xe không có người lái phải rút chìa khoá. Phải tiến hành đánh giá công tác bảo đảm an ninh bao gồm việc sử dụng các thiết bị bảo vệ, kiểm tra hàng rào bảo vệ, hệ thống cảnh báo và tình trạng khoá của các van.

4. Quy chế an ninh của doanh nghiệp cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không phải được Cục Hàng không phê duyệt theo quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BGTVT ngày 01/02/2016 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không dân dụng Việt Nam và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không dân dụng.

Mục 2

Xử lý sự cố các trường hợp khẩn cấp trong kho nhiên liệu hàng không

Điều 39. Các trường hợp khẩn cấp

1. Trách nhiệm của người quản lý kho nhiên liệu hàng không: Phải tính toán tất cả các trường hợp khẩn cấp có thể xảy ra và lập kế hoạch đối phó.

2. Các trường hợp khẩn cấp cần phải được xem xét

a) Thiết bị bị hỏng ảnh hưởng đến hoạt động;

b) Mất điện;

c) Tràn nhiên liệu;

d) Tai nạn gây chấn thương nghiêm trọng cho nhân viên, người điều hành hoặc người thứ 3;

đ) Những hoạt động khủng bố, ném bom, bạo loạn;

e) Các vấn đề liên quan đến chất lượng nhiên liệu;

g) Các sự cố, tai nạn tàu bay mà nguyên nhân có thể do nhiên liệu;

h) Hoả hoạn.

i) **Thiếu hàng tồn trữ.**

k) **Rủi ro sức khỏe với quy mô lớn (ví dụ như các bệnh truyền nhiễm)**

Điều 40. Báo cáo và điều tra các loại sự cố và tai nạn

1. Các loại sự cố chính được xác định như sau:

Các loại hậu quả		
An toàn và sức khỏe	Môi trường	Hoạt động
Tử vong hoặc thương tích	>20 lít nhiên liệu tràn ra môi trường (nước hoặc chất bản)	Sự cố do chất lượng sản phẩm
Sự cố kéo dài	>150 lít nhiên liệu tràn từ thùng chứa nhưng không ảnh hưởng đến môi trường	Quá trình tắt máy khẩn cấp
Sự cố làm ảnh hưởng công việc	Tàu bay bị tràn nhiên liệu (Chỉ thông báo các bên tham gia hợp đồng)	Bất kỳ sự cố nào liên quan cháy
Sự cố của phương tiện liên quan đến sức khỏe và an toàn	Chảy ra môi trường trên mức giới hạn của luật pháp địa phương	Không tra nạp được
Sự cố phải xử lý y tế	Hơi nhiên liệu bay vào môi trường trên giới hạn của pháp luật địa phương	Hư hỏng tàu bay - một Sự cố mà bất kỳ phương tiện hoặc một phần của thiết bị là nguyên nhân gây hư hỏng cho tàu bay
Sự cố tránh được		
Sự cố liên quan đến báo chí hoặc tác động của cộng đồng		

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

a) Đối với trường hợp báo cáo các sự cố và tai nạn nghiêm trọng thì đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp phải báo cáo ngay tới lãnh đạo công ty; Người khai thác cảng hàng không, sân bay; Cảng vụ hàng không bằng văn bản về tai nạn hoặc sự cố và các báo cáo đó phải được gửi đi trong vòng 24 giờ bằng fax hoặc e-mail. Phải điều tra tổng thể tìm hiểu các nguyên nhân trực tiếp và gián tiếp gây ra tai nạn. Phải đưa ra kết luận sơ bộ trong vòng 48 giờ sau khi xảy ra tai nạn. Báo cáo chi tiết phải được hoàn thành trong thời hạn sớm nhất có thể, nhưng không quá 30 ngày.

b) Đối với báo cáo các sự cố kéo dài, các sự cố quan trọng khác, các sự cố tránh được, các sự cố nhỏ và rủi ro phải được điều tra tức thời và đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp phải báo cáo tới lãnh đạo công ty, người khai thác cảng hàng không, sân bay, Cảng vụ hàng không sau 24 giờ thông qua fax hoặc e-mail. Báo cáo phải được hoàn thành trong vòng 48 giờ sau khi xảy ra sự cố.

c) Báo cáo các sự cố tránh được, sự cố nhỏ và các rủi ro: đơn vị 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.

d) Việc điều tra phải được thực hiện bởi người được đào tạo phù hợp với

các kỹ năng của nhóm điều tra và kinh nghiệm thực tế hoặc tính quan trọng phù hợp khả năng hoặc hậu quả của sự cố hoặc sự cố tránh được.

3. Đối với trường hợp gặp sự cố uy hiếp an toàn thì đơn vị cung ứng dịch vụ tra nạp 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.

Điều 41. Bảo vệ môi trường

Doanh nghiệp cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không, các tổ chức bảo dưỡng và các hãng hàng không có kinh doanh nhiên liệu hàng không tại các sân bay dân dụng Việt Nam có trách nhiệm:

1. Lập báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc bản cam kết bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

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 số 02/2013/QĐ-TTg ngày 14 tháng 01 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ.

3. Xây dựng các phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không sân bay theo hướng dẫn tại Thông tư số 53/2012/TT-BGTVT ngày 25 tháng 12 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bảo vệ môi trường trong hoạt động hàng không dân dụng.

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay có trách nhiệm xây dựng, áp dụng các biện pháp phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không sân bay: lập kế hoạch phòng ngừa, quy trình ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay và xử lý sự cố môi trường.

b) Kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường của cảng hàng không, sân bay bao gồm các nội dung: dự báo khả năng gây ra sự cố môi trường; sơ đồ các khu vực chịu ảnh hưởng của sự cố môi trường và đưa ra kịch bản xử lý sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay; quy trình giám sát, xử lý và hoàn nguyên môi trường.

c) Hoạt động triển khai ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay được thực hiện như sau: thiết lập vùng nguy hiểm; liên hệ, thông báo cho Cảng vụ hàng không, Cục Hàng không Việt Nam để phối hợp giải quyết; tiếp cận vùng nguy hiểm theo hướng gió để giảm thiểu tiếp xúc với hơi, khí độc hại; cung cấp thông tin về hóa chất bị rò rỉ cho người có trách nhiệm ứng phó; đánh giá sự cố môi trường; thực hành ứng phó sự cố môi trường và báo cáo chi tiết toàn bộ kết quả ứng phó sự cố môi trường về Cục Hàng không Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải.

d) Chủ cơ sở sản xuất, kinh doanh, cung cấp dịch vụ tại cảng hàng không có khả năng xảy ra sự cố môi trường có trách nhiệm xây dựng năng lực phòng ngừa, ứng phó sự cố phù hợp với kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố của Người khai thác cảng hàng không, sân bay và có biện pháp đảm bảo an toàn

người và tài sản khi có sự cố môi trường.

e) Cảng vụ hàng không có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc xây dựng và thực hiện kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố môi trường tại cảng hàng không, sân bay.

4. Quản lý chất thải nguy hại tại cảng hàng không, sân bay

a) Người khai thác cảng hàng không, sân bay; doanh nghiệp cung ứng và tra nạp nhiên liệu hàng không phải đăng ký chủ nguồn thải chất thải nguy hại, tổ chức phân loại, quản lý chất thải nguy hại theo quy định tại [Thông tư số 36/2015/TT-BTNMT](#), của Bộ Tài nguyên Môi trường, ngày 30/6/2015 về quản lý chất thải nguy hại.

b) Tổ chức và cá nhân có giấy phép hành nghề vận chuyển, quản lý chất thải nguy hại mới được phép vận chuyển chất thải nguy hại trong khu vực cảng hàng không, sân bay.

Mục 3

Kiểm soát, đánh giá rủi ro và quản lý sự thay đổi

Điều 42. Kiểm soát, đánh giá rủi ro

1. Phải xác định được các mối nguy hiểm có khả năng gây tổn hại hoặc thiệt hại cho người, tài sản, môi trường hoặc uy tín và đánh giá rủi ro một cách có hệ thống. Đánh giá rủi ro phải được thực hiện bởi người có thẩm quyền sử dụng các phương pháp hoặc công cụ thích hợp và phải được xem xét theo chu kỳ được xác định.

2. Phải sử dụng giấy phép vào hệ thống làm việc để kiểm soát các rủi ro liên quan với công việc như bảo dưỡng, sửa chữa, kiểm tra, thử nghiệm, xây dựng, tháo dỡ, điều chỉnh, sửa đổi, làm sạch,...); các công việc không thường xuyên; những công việc mà hai hay nhiều cá nhân hay nhóm cần phải phối hợp các hoạt động để hoàn thành công việc một cách an toàn; những công việc có sự chuyển giao công việc và trách nhiệm từ nhóm này sang nhóm khác. Các mối nguy hiểm sau đây được hệ thống xem xét:

a) Vào hố van tra nạp ngầm, bể chứa và không gian hạn chế độc hại khác (nên tránh trừ cần thiết cho mục đích bảo dưỡng, trong các trường hợp này phải được kiểm soát bằng việc cấp bởi giấy phép lao động tại không gian giới hạn).

b) Công việc liên quan đến gia công nóng - công việc mà ở đó nhiệt được sử dụng hoặc tạo ra như hàn, ngọn lửa cắt, mài ...) hoặc có thể tạo ra tia lửa hoặc các nguồn bắt lửa khác.

c) Làm việc ở trên cao.

d) Liên quan đến điện - 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.

e) Khai thác dầu mỏ

- g) Cần cầu và nâng
- h) Thiết bị công nghệ thăm dò.

3. Đánh giá rủi ro an ninh phải được thực hiện trên các hoạt động và kế hoạch quản lý an ninh phải được xây dựng và thực hiện. Hệ thống kiểm soát, đánh giá rủi ro phải có tại chỗ để tiếp nhận được thông báo các thay đổi về mức độ đe dọa đến an ninh (từ quốc gia, địa phương, nhà chức trách sân bay, công ty xăng dầu ...). Các quy trình phải được xây dựng để đảm bảo các hoạt động được thực hiện để giảm rủi ro.

Điều 43. Quản lý sự thay đổi

Các mối nguy hiểm tiềm ẩn đối với con người, tài sản, môi trường và uy tín phải được đánh giá và các hành động phù hợp để quản lý các mối nguy hiểm phải được viết thành văn bản. Những thay đổi sau đây được đánh giá về các tác động tiềm ẩn:

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

Chương VI

HIỆU LỰC THI HÀNH VÀ TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 44. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành từ ngày tháng năm 2017 và 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.

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

Điều 45. Tổ chức thực hiện

1. Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức triển khai thực hiện Thông tư này, cập nhật các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, tài liệu kỹ thuật được sửa đổi nêu trong Thông tư này; tổng hợp, báo cáo Bộ Giao thông vận tải những vấn đề phát sinh, vướng mắc trong quá trình thực hiện để giải quyết kịp

thời.

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 các nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành thông tư này./.

Nơi nhận:

BỘ TRƯỞNG

Phụ lục I
CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT, CÁC TIÊU CHUẨN, TÀI LIỆU
ĐƯỢC ÁP DỤNG KÈM THEO THÔNG TƯ
(Ban hành kèm theo Thông tư số /2017/TT- BGTVT ngày tháng năm 2017
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

Số TT	Nội dung	Tiêu chuẩn áp dụng	Tài liệu áp dụng
01	An toàn cháy của các công trình dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ -Yêu cầu chung	TCVN 5684, phiên bản hiện hành	
02	Bảo vệ môi trường		TT số 53/2012/TT-GTVT, ngày 25/12/2012
03	Bể chứa xăng dầu	API 650; API653 Phiên bản hiện hành	
04	Các chỉ tiêu chất lượng nhiên liệu phản lực tuốc bin hàng không Jet A-1	TCVN 6426, phiên bản hiện hành	
		AFQRJOS- JIG, phiên bản hiện hành	
05	Các chỉ tiêu chất lượng xăng tàu bay	AFQRJOS- JIG, phiên bản hiện hành	
06	Các loại phương tiện vận chuyển	EI/JIG 1530, JIG 2, phiên bản hiện hành	
07	Các yêu cầu đối với tàu chở nhiên liệu băng đường thủy	API RP 1543; API RP 1595, TONNAGE69;LL66; EN14015, UL 142, EN12285-2, UL58. Các TCVN 6259; TCVN 7145; TCVN 6276; TCVN 6272; TCVN 7061. phiên bản hiện hành	TONNAGE 69; LL66; MARPOL 73/78; SOLAS74; ISPS
08	Các loại phương tiện tra nạp	JIG1, EN12312-5, ARP5818; ARP5918; AS5877A; và AS 6401 phiên bản hiện hành	
09	Các yêu cầu đảm bảo chất lượng các loại nhiên liệu hàng không đối với nhà máy, kho bảo quản và kho cung ứng đến các sân bay	EI/JIG 1530, Phiên bản hiện hành	
10	Danh mục các phụ gia được chấp nhận sử dụng trong nhiên liệu phản lực	TCVN 6426 DEF STAND 91-091, phiên bản hiện hành	
	Hệ thống vận chuyển bằng đường ống cho hydrocarbon lỏng và các chất lỏng khác	ASME B31.4	
	Ngành công nghiệp dầu mỏ và các khí đốt tự nhiên - Hệ thống vận chuyển bằng đường ống	ISO 13623	
11	Hệ thống tra nạp ngầm	SAE ARP 5789; EI1585 EI RP1594; EI1584	
12	Hồ sơ, giám sát, thử nghiệm nhiên liệu hàng không trong suốt quá trình vận chuyển từ nhà máy đến sân bay	API 1543, Phiên bản hiện hành	
13	Hút nhiên liệu từ thùng chứa nhiên liệu của tàu bay	JIG 1, JIG 4, phiên bản hiện hành; Bulletin về hút nhiên liệu tàu bay, phiên bản hiện hành	
14	Hướng dẫn về cung ứng nhiên liệu phản lực hàng không dân dụng		ICAO Doc 9977, phiên bản hiện hành

15	Huấn luyện phòng cháy, chữa cháy		TT số 66/2014/TT-BCA ngày 31/7/2014
16	Huấn luyện vệ sinh về an toàn lao động		TT số 27/2013/TT-BLĐTBXH ngày 18/10/2013
17	Hướng dẫn vệ sinh các khoang hàng và đường ống cho tàu vận chuyển dầu mỏ và các sản phẩm đã tinh chế bằng đường biển	EI HM 50, phiên bản hiện hành	
18	Hướng dẫn vệ sinh hệ thống đường ống tra nạp ngầm sân bay	EI 1585, Phiên bản hiện hành	
19	Hệ thống kiểm soát áp suất và các van điều khiển deadman	Phụ lục A15, JIG 1, Phiên bản hiện hành	
20	Kiểm tra lọc màng	JIG 1,2;ASTM D 2276/ IP 216; EI/JIG 1530; ASTM D 5452 phiên bản hiện hành	
21	Kiểm tra độ dẫn điện	ASTM D2624 hoặc IP274 phiên bản hiện hành	
22	Kiểm tra FAME	IP 585 hoặc IP 590;IP 583; AFQRRJOS; ASTM D 7797, phiên bản hiện hành	
23	Kiểm tra, hiệu chuẩn, kiểm định lưu lượng kế	ĐLVN 94;ĐLVN 22 JIG 1,2, phiên bản hiện hành	TT số 23/2013/BKHCN
24	Kiểm tra, hiệu chuẩn, kiểm định đồng hồ đo áp suất	ĐLVN 134; ĐLVN80; ĐLVN88; ĐLVN289, phiên bản hiện hành	TT số 23/2013/BKHCN
25	Kiểm tra vi sinh trong nhiên liệu hàng không	JIG 1, 2; API 1595;ASTM D 6469; ASTM D7978; EI/JIG 1530, phiên bản hiện hành	-Hướng dẫn vật liệu đối với nhiễm bẩn vi sinh vật trong các thùng nhiên liệu tàu bay của IATA. - Nghiên cứu hàm lượng vi sinh của nhiên liệu dầu mỏ và thực hiện chiến lược phòng tránh và khắc phục hậu quả của EI.
26	Kiểm tra bảo dưỡng thiết bị lọc	Phụ lục A6. JIG 1, 2; 4; EI/JIG 1530; EI1550, Phiên bản hiện hành	
27	Kho xăng dầu	TCVN 5307, TCVN 4530, phiên bản hiện hành	
28	Kho đầu nguồn (Bể, hệ thống công nghệ, lọc...)	EI/JIG1530; API1543; API 1595; EI1550, phiên bản hiện hành	
29	Kho sân bay (Bể, hệ thống công nghệ, lọc...)	JIG 2; EI 1540 ;EI 1550; EI 1560; SAE ARP 5789, phiên bản hiện hành	
	Kho sân bay nhỏ	JIG 4, phiên bản hiện hành	
30	Kho dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ – Chống sét và chống tĩnh điện	JIG 2;TCN 86,EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành	
31	Lớp phủ gốc epoxy	JIG 2; MIL-PRF 4566,MIL-PRF 23236;EI Standard 1541, EI/JIG 1530	

		phiên bản hiện hành	
32	Mã màu	EI 1542, phiên bản hiện hành	
33	Mẫu Chứng nhận Kiểm tra lại nhiên liệu Jet A-1	Phụ lục 12, JIG2; EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành	
34	Mẫu Chứng nhận Kiểm tra lại xăng tàu bay	Phụ lục A11, JIG 2; EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành	
35	Ống cao su (ống mềm)	JIG1,2;EI 1529 (nhóm II), ISO 1825 loại C phiên bản hiện hành	
36	Yêu cầu về lượng mẫu thử nghiệm	JIG 1, 2; EI/JIG 1530; SAE AS 6401, API 1543 và 1595, phiên bản hiện hành	
37	Quy trình ngâm, thử nghiệm bể, phương tiện tra nạp, phương tiện vận chuyển bằng ô tô xi téc	Phụ lục 5; Phụ lục D-EI/JIG 1530 phiên bản hiện hành	
38	Quy trình kiểm tra và thử ống mềm	JIG 1, EI 1529, EI 1540; Phụ lục A13, JIG 2, Phiên bản hiện hành	
39	Quy trình pha phụ gia	EI/JIG 1530; JIG 1, 2, phiên bản hiện hành	
40	Quy trình làm sạch hệ thống công nghệ	EI/JIG 1530; JIG1, 2, phiên bản hiện hành	
41	Quy trình làm sạch xi téc ô tô và đường sắt vận chuyển nhiên liệu hàng không	API RP1595; và EI 1530, Phiên bản hiện hành	
42	Quy chế an ninh		TT số 01/2016/TT-BGTVT ngày 01/02/2016
43	Quy định quản lý chất thải nguy hại		TT số 36/2015/TT-BTNMT, ngày 30/6/2015
44	Quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ		TT số 28/2010/TT-BGTVT do Bộ GTVT ban hành ngày 13/9/2010 và TT số 53/2015/TT-BGTVT do BGTVT ban hành ngày 24/9/2015
45	Quản lý sự thay đổi		ICAO SMS Doc 9859, phiên bản hiện hành
46	Quy trình huấn luyện khẩn cấp	JIG1,2; EI/JIG1530, phiên bản hiện hành	ICAO Doc.9859, phiên bản hiện hành
47	Thiết bị lọc /tách	API/EI 1581, EI 1550, phiên bản hiện hành	
48	Thiết bị lọc hấp thụ	API/EI 1583, EI 1550, phiên bản hiện hành	
49	Thiết bị lọc tinh	API/EI 1590, EI 1550, phiên bản hiện hành	
50	Thân bầu lọc	EI 1596, phiên bản hiện hành	
51	Thiết bị lọc -Chứng nhận tương tự	EI 1582, phiên bản hiện hành	
52	Thiết bị điện kho dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ - Yêu cầu an toàn trong thiết kế, lắp đặt và sử dụng	TCVN 5334, phiên bản hiện hành	

53	Thử áp suất của đường ống dẫn dầu mỏ lỏng.	API Khuyến nghị thực hành 1110	
54	Tiêu chuẩn lớp phủ epoxy sử dụng cho các bể chứa, đường ống nhiên liệu hàng không	EI 1541, phiên bản hiện hành	
55	Xi tíc ô tô- Quy trình kiểm định	ĐLVN 05, phiên bản hiện hành	