



Republika e Kosovës  
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës  
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova  
Civil Aviation Authority of Kosovo

Publikim Teknik - TP 18

# Furnizimi i aeroplanëve me karburant

Material udhëzues për furnizimin e aeroplanëve  
me karburant

## Parathënie:

Ky publikim ka për qëllim të japë udhëzime për operatorët e aerodromeve të certifikuar, aerodromet e të cilëve kanë pajisje për deponimin e karburantit qoftë nëse këto pajisje janë komplekse apo të thjeshta dhe për organizatat të përfshira në deponimin dhe furnizimin e aeroplanëve me karburant. Ky udhëzim ka për qëllim që atyre t'iu ndihmojë në krijimin e procedurave për deponimin, menaxhimin, trajtimin dhe furnizimin e aeroplanëve me karburant më cilësor, në përputhje me standardet për përdorim. Përveç kësaj, qëllimi i publikimit është që të informojë industrinë e aviacionit globalisht në lidhje me ekzistencën e standardeve dhe praktikave të industrisë së naftës dhe aviacionit të pranuar ndërkombëtarisht, dhe për të përforcuar nevojën për tu përshtatur me këto kërkesa dhe procedura operative.

AAC-ja kërkon që të gjitha palët e përfshira të jenë të njohura me përmbajtjen dhe procedurat e përshkruara në këtë dokument.

**Dritan Gjonbalaj**

Drejtor i Përgjithshëm

Autoriteti i Aviacionit Civil

Dhjetor 2012

## Lista e faqeve efektive

Kapitulli	Faqe	Nr. i revidimit	Data e hyrjes në fuqi
Parathënie	1 nga 26	Original	28.12.2012
Lista e faqeve efektive	2 nga 26		28.12.2012
Tabela e aprovimit	3 nga 26		28.12.2012
Lista e shpërndarjes	4 nga 26		28.12.2012
Tabela e rishikimit			
Përmbajtja	5 nga 26		28.12.2012
Termet dhe përkufizimet	6 nga 26		28.12.2012
KAPITULLI 1 - Të përgjithshme 1.1 Hyrje	7 nga 26		28.12.2012
1.2 Fushëveprimi	8 nga 26	Revision 1	11.04.2018
	9 nga 26		
KAPITULLI 2 - Deponimi, menaxhimi, trajtimi dhe shpërndarja e karburantit 2.1 Të përgjithshme	10 nga 26	Revision 1	11.04.2018
	11 nga 26		28.12.2012
	12 nga 26		28.12.2012
2.2 Menaxhimi i sigurisë në platformë	13 nga 26	Revision 1	11.04.2018
	14 nga 26		28.12.2012
2.3 Helikopterët	15 nga 26		28.12.2012
2.4 Zbrazja e karburantit	16 nga 26		28.12.2012
KAPITULLI 3 - Vlerësimi i rrezikut 3.1 Rreziqet nga zjarri	17 nga 26	Revision 1	11.04.2018
	18 nga 26		28.12.2012
3.2 Pajisjet portative elektronike (PPE)	19 nga 26		28.12.2012
	20 nga 26		28.12.2012
KAPITULLI 4 - Zbulimi dhe parandalimi i ndotjes së karburantit 4.1 Mostrat/kontrollimi i mostrave	21 nga 26		28.12.2012
	22 nga 26		28.12.2012
4.2 Ekzaminimi vizuel dhe testimi për ndotje	23 nga 26		28.12.2012
4.3 Mbajtja e shënimeve	24 nga 26		28.12.2012
	25 nga 26		28.12.2012
Shtojca 1- Bibliografia	26 nga 26	Revision 1	11.04.2018

**Tabela e aprovimit**

	<b>Emri dhe pozita</b>	<b>Data</b>	<b>Nënshkrimi</b>
Përgatitur nga:	Burim Dinarama Drejtor, Departamenti i Aerodromeve	26.12.2012	E nënshkruar në verzionin e gjuhës angleze
Autorizuar nga:	Burim Dinarama Drejtor, Departamenti i Aerodromeve	26.12.2012	
Kontrolli i Cilësisë:	Lendita Kika-Berisha, Menaxhere e Cilësisë	28.12.2012	
Aprovuar nga:	Dritan Gjonbalaj, Drejtor i Përgjithshëm	28.12.2012	

## Lista e shpërndarjes

Kopje nr.	Lokacioni	Mediumi	Sas
1	Biblioteka e AAC-së	Origjinale + Digjitale	1
2	Serveri i AAC-së	Digjitale	1

## Tabela e rishikimit

Nr. i rev.	Data	Përgatitur nga:	Autorizuar nga:
Revision 1	11.04.2018	Minir Istrefi	Burim Dinaram

## Përmbajtja

Parathënie.....	1
Lista e faqeve efektive .....	2
Tabela e aprovimit .....	3
Lista e shpërndarjes .....	4
Tabela e revidimit .....	4
Përmbajtja.....	5
Termet dhe përkufizimet .....	6
KAPITULLI 1 – Të përgjithshme .....	7
1.1 Hyrje.....	7
1.2 Fushëveprimi .....	8
KAPITULLI 2 – Deponimi, menaxhimi, trajtimi dhe shpërndarja e karburantit .....	10
2.1 Të përgjithshme .....	10
2.2 Menaxhimi i sigurisë së platformës.....	13
2.3 Helikopterët .....	15
2.4 Zbrazja e karburantit nga aeroplani .....	16
KAPITULLI 3 – Vlerësimi i rrezikut.....	17
3.1 Rreziqet nga zjarri .....	17
3.2 Pajisjet portative elektronike (PPE) .....	19
KAPITULLI 4 – Zbulimi dhe parandalimi i ndotjes së karburantit .....	21
4.1 Mostrat/Kontrollimi i mostrave .....	21
4.2 Kontrollimi vizual dhe testimi për ndotje .....	23
4.3 Mbajtja e shënimeve.....	24
Shtojca 1- Bibliografia .....	26

## Termet dhe përkufizimet

Për nevoja të këtij publikimi, termet e mëposhtëm do të kenë kuptimet e ndërlidhura në vijim.

Termi	Përkufizimi
<b>Pajisje të karburantit</b>	Çfarëdo pajisje apo aparati apo pjesë e saj përmes së cilit kalon karburanti kur të transferohet në apo nga aeroplani, apo ndërmjet instalimeve për karburant .
<b>Instalime për e karburante</b>	Çfarëdo kontejneri apo ene që përdoret për ruajtjen e karburantit, duke përfshirë një automjet, të dizajnuar, prodhuar apo përshtatur për këtë qëllim ose për shpërndarjen të karburantit të tillë në një avion ose në ndonjë instalim tjetër.
<b>Menaxheri i instalimeve të karburantit</b>	Operatori i aerodromit, organizata apo personi i përcaktuar nga operatori apo organizata që është përgjegjëse për të siguruar dhe mirëmbajtur cilësinë e karburantit të pranuar dhe ruajtur në aerodrom, dhe për karburantin që pastaj mbushet në aeroplan.
<b>Karburant</b>	Karburanti i destinuar për tu përdorur për furnizim të aeroplanit përfshirë mbushjen dhe zbrazjen e karburantit, përveç nëse nuk është specifikuar ndryshe.
<b>Incident</b>	Çfarëdo ndodhie që mund të vë personelin apo pajisjen në rrezik, qoftë në mënyrë direkte apo indirekte.
<b>Organizata</b>	Organizatat e përfshira në deponimin dhe furnizimin e karburantit në aeroplanë.
<b>Karburant i brezit të gjerë</b>	Përzierje e hidrokarbonit që shtrihet në vargun e pikës së vlimit të benzinës dhe kerozinës, ndonjëherë e njohur si Jet B apo JP-4, dhe në veçanti i përshtatet klimave të ftohta, gjithashtu si përzierje e benzinës me kerozinë në rastet kur ka ndodhur keq-furnizimi.

## KAPITULLI 1 - Të përgjithshme

### 1.1 Hyrje

**1.1.1** Neglizhenca apo gabimet e bëra në pranim, deponim dhe trajtim të karburantit mund të rrezikojë fluturaken dhe jetët e të gjithëve në të. Është esenciale që të furnizohet klasa dhe cilësia e duhur e karburantit, dhe të jetë në kushte të përshtatshme për përdorim në aeroplan.

**1.1.2** Aerodromet e certifikuara që kanë pajisje për ruajtje të karburantit, duhet të përfshijnë brenda Manualit të Shërbimeve dhe operimeve të aerodromeve procedurat për t'u siguruar se karburanti gjatë të gjitha proceseve, pranimit, deponimit, menaxhimit dhe shpërndarjes, në të gjitha fazat është i përshtatshëm për përdorim në aeroplan.

**1.1.3** Organizatat e përfshira në shpërndarjen, testimin, mbikqyrjen dhe furnizimin e karburantit të aviacionit duhet të zhvillojnë dhe implementojnë një "Manual të operimeve" që përshkruan mënyrën në të cilën operon kompania. Përmbajtja e manualit është përshkruar më tej në nenin 2.1.4.

**1.1.4** Aerodromet e aprovuar në të cilat ekziston ndonjë pajisje për ruajtjen e karburantit nuk ju kërkohet të kenë Manualin për shërbime dhe operime të aerodromit.

AAC-ja rekomandon që menaxherët e atyre aerodromeve, dhe ata që janë përgjegjës për pranimin, deponimin, shpërndarjen dhe trajtimin e karburantit të aviacionit, të marrin parasysh udhëzimet e ofruara në këtë Publikim Teknik dhe të krijojnë procedura të ngjashme për të siguruar se karburanti që përdoret në aerodrome është, dhe mbetet, në gjendje të përshtatshme për përdorim nga aeroplanët.

**1.1.5** Operatorët e aerodromeve, organizatat e përfshira në trajtimin e karburantit dhe menaxherët për instalimet e karburantit duhet të sigurohen që janë të njoftuar me standardet dhe kërkesat e njohura ndërkombëtarisht nga industria e naftës, me ç'rast ata bazohen në përmbajtjen e manualit të aerodromit, manualin e operimeve si dhe përgatitjen e procedurave për operimin e instalimeve të karburantit. Në këtë kontekst duhet të marrin parasysh:

a) Nuk ka dallim ndërmjet një apo shumë instalimeve të karburantit në aerodrom;

b) Që kuptimi i termit "instalime të karburantit të aviacionit" është çfarëdo aparati apo kontejneri, përfshirë mjetet e transportit që janë dizajnuar, prodhuar apo adaptuar për deponimin e karburantit të aviacionit apo për furnizimin e karburantit të tillë në aeroplan; dhe



c) Që manuali i aerodromit, manuali i operimeve apo pjesët e përshtatshme duhet t'i vihen në dispozicion atyre puna e të cilëve përfshinë edhe proceset brenda tij.

#### **1.1.6** Menaxherët e instalimeve të karburantit do të sigurohen që:

- a) karburanti i pranuar në ndonjë instalim është i përshtatshëm për përdorim në aeroplan;
- b) instalimet si dhe proceset e deponimit dhe furnizimit nuk do ta bëjnë të papërshtatshëm;
- c) sistemi për deponim dhe furnizim të karburantit është etiketuar në mënyrë të duhur;
- d) me rastin e furnizimit në instalime duhet të merren mostra të karburantit; dhe
- e) karburanti duhet të jetë i klasës së duhur për instalimet.

**1.1.7** Inspektorët e AACK-së mund të kërkojnë vërtetim për përputhshmërinë ndaj standardeve të njohura ndërkombëtarisht dhe mund të kryejnë inspektime me apo pa paralajmërim.

## **1.2 Fushëveprimi**

**1.2.1** Ky Publikim Teknik ka për qëllim të ofrojë udhëzime për operatorët e aerodromeve, aerodromet e të cilëve kanë pajisje për deponim të karburantit dhe për t'i ndihmuar në krijimin e procedurave për deponim, menaxhim, trajtim, si dhe për furnizim të sigurt të karburantit në aeroplan në një gjendje në të cilën është i përshtatshëm për përdorim.

Organizatata tjera të cilat kanë përgjegjësi ndaj çfarëdo pjese të deponimit, menaxhimit, trajtimit apo furnizimit të sigurt të karburantit të aviacionit duhet të krijojnë procedura adekuate të ngjashme.

**1.2.2** Në rastet kur instalimet e karburanteve të aerodromeve menaxhohen nga organizata tjera të përfshira në trajtim të karburantit dhe procedurat e nevojshme të publikuara të asaj organizate përmbushin kërkesat e standardeve të njohura ndërkombëtarisht dhe udhëzimet e përfshira në këtë dokument, ato procedura mund të përdoren për këtë qëllim dhe një referencë për këtë është bërë në Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit.

**1.2.3** Aspektet teknike të ndërtimit të instalimit të karburantit janë jashtë fushëveprimit të këtij dokumenti, por janë mbuluar me kodet e praktikës të përkrahura nga industria e naftës, përfshirë:

- a) prodhuesit e instalimeve dhe automjeteve;
- b) Grupi i Përbashkët i Inspektimit (GPI)2;
- c) Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Ajror (IATA); dhe

d) Grupi Punues i Karburantit të Aviacionit.

**1.2.4** Menaxherët për instalimin e karburanteve duhet të kërkojnë këshilla të grupeve të listuara në paragrafin 1.2.3 për aspektet teknike të vendosjes së instalimeve të karburantit, procedurat që duhet të përcjelljen për mirëmbajtjen e tyre, dhe çfarëdo pajisje përcjellëse të karburantit, në mënyrë që të do të sigurojë përputhshmërinë me standardet e njohura ndërkombëtare.

**1.2.5** Materialet udhëzuese mbi të cilat është arritur marrëveshja ndërmjet kompanive më të mëdha furnizuese dhe që është miratuar nga IATA, të emëruara “Udhëzimet për Kontrollin e Cilësisë së Karburantit dhe Procedurat Operuese”, mund të jenë të dobishme për menaxherët e instalimeve të karburantit. Për më tepër informata mbi këtë dokument, dhe mbi kodet e sjelljes më të mirë të JIG, operatorët e aerodromeve/organizatat mund të kërkojnë të kontaktojnë adresat e referuara në paragrafin 1.2.3 më lartë.

**1.2.6** Operatorët e aerodromeve/organizatat duhet të njoftohen që përveç rregullimit të orientuar drejt aviacionit, menaxhimi, deponimi, furnizimi dhe trajtimi i karburantit të aviacionit i nënshtrohet legjislacionit në fuqi të organeve tjera rregulluese shtetërore.

## KAPITULLI 2 – Deponimi, menaxhimi, trajtimi dhe shpërndarja e karburantit

### 2.1 Të përgjithshme

**2.1.1** Operatorët e aerodromeve të certifikuara/organizatat duhet të marrin parasysh:

- a) rrezikun nga zjarri të ndërlidhur me trajtimin e karburantit, p.sh. rrjedhja, spërkatja apo emetimet nga avullimi i karburantit;
- b) mundësinë e përkeqësimit të cilësisë së karburantit, p.sh. ndotja nga; lëngje të tjera apo copëza të ngurta; skadimi i afatit; instalime të karburantit dhe pajisje deponuese të mirëmbajtura dobët si dhe procedura të papërshtatshme të trajtimit; dhe
- c) rreziqet e ndërlidhura me furnizimin ndaj aeroplanëve dhe sigurinë e platformës.

*SHËNIM: Operatorët duhet të marrin parasysh që avulli i karburantit do të lirohet nga valvulat e aeroplanëve me rastin e furnizimit, dhe nga valvulat e automjeteve furnizuese gjatë zbrazjes së karburantit nga aeroplani .*

**2.1.2** Operatorët e certifikuar të aerodromeve dhe organizatat duhet gjithashtu të marrin parasysh rreziqet në ato faza të procesit të trajtimit dhe shpërndarjes së karburantit që ndërlidhen në veçanti me personelin p.sh. pasagjerët apo ekuipazhin, punëtorët e platformës, dhe operatorët e furnizimit; ndaj instalimeve dhe pajisjeve të karburantit; dhe duke bërë këtë duhet:

- a) të identifikojnë përgjegjësitë kryesore të individëve të përfshirë në menaxhimin dhe shpërndarjen e karburantit;
- b) sigurohen që tërë personeli i përfshirë në proces të pranimit, deponimit dhe furnizimit të karburantit është trajnuar në mënyrë të përshtatshme apo ka përvojën për të zbatuar detyrat e ndërlidhura; dhe
- c) kryej auditime periodike të të gjitha instalimeve të karburantit në aerodrom për të siguruar përputhjen me Manualin e shërbimeve dhe operimeve të aerodromit si dhe Manualin mbi procedurat/operimet. Inspektori i aerodromit mund të kërkoj të shoh dokumentet e këtyre auditimeve.

**2.1.3** Operatori i aerodromit duhet të sigurohet, qoftë në mënyrë vetanake apo përmes aranzhimeve formale me palët e treta, që organizatat e përfshira në deponim dhe furnizim të karburantit për aeroplanë, duhet të ofrojnë procedura për kontrollim

të cilësisë dhe mirëmbajtje për parandalim të përkeqësimit apo ndotjes së karburantit të ruajtur në instalimet e karburantit, procedurat për furnizim të sigurt në aeroplan apo karburant të përshtatshëm për përdorim, dhe procedurat për mbajtjen e shënimeve.

**2.1.4** Organizatat e involvuar në furnizimin, testimin, monitorimin dhe furnizimin e karburantit të aviacionit duhet të zhvillojnë dhe implementojnë një “Manual të operimeve” që përshkruan mënyrën se si operon kompania.

Fushëveprimi i manualit të tillë duhet të jetë i përshtatshëm ndaj pjesës apo pjesëve të zinxhirit të dispozitave me të cilat operon kompania, duke marrë parasysh çështjet e ndërlidhura, si dhe pasqyrimin e aplikimit të standardeve të industrisë së naftës të referuara në këtë manual. Për të përmbushur këtë pritje, manuali i operimeve të secilës kompani duhet të përfshijë nivelin e duhur të detajeve. Përmbajtja duhet të përfshijë:

- a) Strukturën e organizatës.
- b) Emrat, rolet dhe llogaridhënien/përgjegjësitë e personelit kyç, të kualifikuar në nivel të duhur, me dituri dhe përvojë të duhur. Kjo do të përfshijë:
  - i. Një zyrtar ekzekutiv “përgjegjës”, që ka përgjegjësinë dhe autoritetin e përgjithshëm për politikën, objektivat, procedurat, implementimin dhe produktet e organizatës.
  - ii. Menaxherët përgjegjës që kanë autoritet për të vendosur dhe modifikuar proceset.
  - iii. Një proces për të siguruar vazhdueshmërinë e detyrave dhe programeve të sigurisë apo cilësisë gjatë mungesës së mbajtësit të pozitës që specifikohet që ka përgjegjësinë primare për atë detyrë apo program.
- c) Politikën dhe objektivat për shëndetin, sigurinë, sigurimin, të mjedisit dhe cilësisë, përfshirë edhe përkushtimin dhe aftësitë organizative të menaxhmentit.
- d) Sistemet për menaxhimin e shëndetit, sigurisë, sigurimit, cilësisë dhe mjedisit , përfshirë elemente garantuese.
- e) Kriteret, caqet dhe treguesit e performancës së cilësisë së produktit.
- f) Auditime vetanake të kryera nga individ kompetent të pavarur nga menaxhmenti i operimeve ditore, përfshirë aranzhimet për vlerësim të procesit si dhe kontrollet e procesit për efikasitet, siç janë:
  - i. identifikimi i mos-përputhjeve ndaj procedurave operative të kompanisë;
  - ii. korrigjimin e mospërputhjeve të raportuara; dhe
  - iii. përcaktimin e aftësisë organizative.

- g) Procedurat standarde të operimit dhe kontrollit; këto do të mbulojnë aranzhimet për punë të ndërlidhura me pjesët tjera të sistemit, përfshirë edhe kërkesat e sigurisë së përdoruesit, sido të ishte më e përshtatshme.
- h) Planifikimin e emergjencave, përfshirë integritetin e aseteve, dhe planifikimin e vazhdueshmërisë së biznesit, duke marrë parasysh edhe planet dhe nevojat e përvazhdimësinë e biznesit të klientëve.
- i) Programe promovuese të trajnimit dhe sigurisë.
- j) Menaxhimi i dokumenteve.
- k) Auditime të pavarura.

**2.1.5** Procedurat për menaxhimin e karburantit duhet të përfshijnë elementet në vijim, por jo të kufizohen vetëm në këto::

- a) pranimi, deponimi dhe mirëmbajtja cilësore e karburantit;
- b) vlerësimi i cilësisë së karburantit;
- c) furnizimi i sigurt i aeroplanit me karburant cilësor;
- d) marrja dhe ruajtja e mostrave të karburantit;
- e) shpërndarja e mëtejme e karburantit;
- f) parandalimi i 'Incidentit'
- g) menaxhimi i 'Incidentit'
- h) parandalimi apo minimizimi i shkarkimit elektrostatik gjatë trajtimit të karburantit;
- i) trajtimi i karburantit gjatë motit ekstrem p.sh. stuhive elektrike në afërsi të aerodromeve apo në ambiente me temperatura të larta;
- j) veprimet që duhet ndër marrë nëse zbulohet që karburanti është i ndotur; dhe
- k) mirëmbajtja dhe pastrimi i rregullt dhe periodik i instalimeve dhe pajisjeve të karburantit.

**2.1.6** Dokumentacioni është pjesë përbërëse e sigurimit të fuqishëm të cilësisë. Dokumentimi përdoret nëpër tërë sistemin e furnizimit dhe shpërndarjes për një sërë qëllimesh, p.sh. për të certifikuar cilësinë e karburantit, vërtetuar cilësinë e karburantit pas dhënies, për të regjistruar kontrollet e cilësisë dhe të mirëmbajtjes si dhe për të demonstruar përcjelljen e karburantit. Dokumentacioni i caktuar, siç janë certifikata e cilësisë apo certifikata e analizave të rafinerisë, është i detyrueshëm dhe shërben si dëshmi që karburanti është në përputhje me specifikat përkatëse.

Dokumentacioni i zakonshëm që përdoret për karburantin e aviacionit përfshinë, por nuk është i kufizuar në këto në vijim:

- a) Certifikata e Cilësisë nga Rafineria (CCR);
- b) Certifikata e Analizës (CA);
- c) Certifikata e Testimit të Ricertifikimit (CTK);
- d) Certifikata e Testimit Periodik (CTP);

- d) Certifikata e Lirimit (CL);
- f) Të dhënat për pikën mbledhëse dhe të aprovimit të karburantit (batch make-up clearance)
- g) Raporti mbi Inspektimin e Filterit;
- h) Raporti mbi Inspektimin e Rezervuarit;

Përkufizime të hollësishme për këto, si dhe për dhe lloje tjera të dokumentacionit të cilësisë mund të gjenden në GPI 1, 2 dhe 3

**2.1.7** Çfarëdo organizate që prodhon, furnizon apo trajton karburantin e aviacionit duhet të ketë një program të dokumentuar të trajnimit për personelin e vet. Programi duhet të përfshijë cilësinë e produktit, operimin e sigurt të pajisjeve, procedurat emergjente, shëndetin në vendin e punës si dhe sistemin e menaxhimit të sigurisë operative. Në veçanti, programi duhet të përfshijë në fushëveprimin e vet mënyrën sistematike të identifikimit të hazardëve dhe të kontrollojë në mënyrë efikase rreziqet ndaj cilësisë së karburantit, personelit dhe pajisjeve dhe mjeteve apo sigurinë e aeroplanëve. Për më tepër informata, i referoheni:

- a) GPI 1, GPI 2, GPI 3 dhe SAE AS 6401 për procedura të hollësishme për shëndetin, sigurinë, sigurimin, mjedisin, trajnimet dhe emergjencat;
  - b) Dokumenti i ICAO-s 9589, Manuali mbi Menaxhimin e Sigurisë;
  - c) Dokumenti i IATA-s nr. 8402-01;
  - d) Buletini GPI 32 për Menaxhimin e rrezikut dhe promovimin e sigurisë;
  - e) Doracaku i ACI Siguria e Hapësirës Ajrore;
  - f) Material udhëzues i ATA për instalimet për karburant në aeroporte dhe manualët udhëzues për mirëmbajtje të operimeve.
- Rregullorja Nr. 17/2017 për kërkesat dhe procedurat administrative që lidhen me aerodromet

Duhet të ekzistojë një proces për të:

- monitoruar zbatimin e programit;
- vlerësuar efikasitetin e trajnerëve dhe trajnimit të ofruar, përfshirë ruajtjen e njohurive dhe nënshtrimin ndaj procedurave me kalimin e kohës; dhe
- identifikoj kërkesat për trajnim periodik dhe freskim të njohurive.

## 2.2 Menaxhimi i sigurisë në platformë

**2.2.1** Përgjegjësia përfundimtare për pranim të produktit apo shërbimit të ofruar nga depoja e karburantit të aeroportit mbetet tek operatorii aeroplanit. Sidoqoftë, përgjegjësi primare e furnizuesit të kontraktuar të karburantit është që të demonstrtojë gjatë furnizimit me karburant se karburanti i furnizuar ka qenë i pastër, i pa-ndotur dhe sipas specifikave përkatëse. Duhet të ekzistojë një marrëveshje kontraktuale me shkrim ndërmjet operatorit të aeroplanit dhe ofruesve/furnizuesve të karburantit që definojnë përgjegjësitë individuale, shërbimet e ndërlidhura me sigurinë dhe cilësinë që duhet ofruar. Deponia për karburant e aeroportit dhe aktivitetet e ndërlidhura me sigurinë e operatorit që janë relevante me

marrëveshjen me shkrim duhet të përfshihen në programet për sigurim të cilësisë dhe sigurisë të operatorit të aeroplanit.

Kompanitë operuese të aeroplanëve duhet të përcaktojnë një person kompetent i cili do të mbikëqyrë zbatimin e procedurave të duhura të furnizimit të aeroplanëve, dhe për të mbajtur lidhje me operatorët furnizuesit e karburanteve. Mbikëqyrësi i furnizimit të karburanteve duhet të udhëzohet për kërkesat, përgjegjësitë dhe masat e sigurisë së detyrës mbikëqyrëse të furnizimit të karburanteve, dhe duhet të qëndrojë në hapësirën e platformës gjatë furnizimit të aeroplanit me karburant.

**2.2.2** Operatori i aerodromit duhet të sigurohet që i gjithë personeli i cili punon në afërsi të aeroplanit është i vetëdijshëm :

- a) për përgjegjësitë e tyre në rast të ndonjë aksidenti apo incidenti në Hapësirën e sigurisë, dhe për veprimet që duhet të ndërmerren;
- b) që nëse lindë nevoja, gjatë furnizimit të karburantit kur pasagjerët janë duke hipur, zbritur apo ndenjtur në aeroplan, të mund të përdoret rrëshqitësja për shpëtim të atyre që janë në aeroplan; dhe
- c) që hapësirat në të cilat rrëshqitësja për shpëtim do të zgjatej dhe hapësirat në afërsi duhet të mbahen të lira për të mundësuar daljen e shpejtë nga udhëtarët në afërsi.

**2.2.3** Automjetet (përfshirë automjetet për furnizim me karburante) dhe pajisjet duhet të pozicionohen ashtu që:

- a) të mos pengojnë qasjen nga automjetet e ShShZ;
- b) nuk pengojnë largimin e shpejtë të automjeteve për furnizim të karburantit nga platforma, apo hapësirat për furnizim të karburantit të aeroplanëve apo hapësirat për parkim nëse nevojitet;
- c) mund të largohen me lehtësi dhe shpejtësi;
- d) vendosja e rrëshqitëses për shpëtim dhe rruga dalëse e pasagjerëve nga hapësira në të cilën kjo rrëshqitëse do të shtrihej nuk pengohen; dhe
- e) stabilizimi i aeroplanit dhe peshës së vet rritet me ngarkimin e karburantit dhe ngarkesa nuk ndikohet nga kjo.

**2.2.4** Në përgjithësi, pasagjerët duhet të zbresin para fillimit të furnizimit të karburantit, sidoqoftë, mund të paraqiten rrethana kur një gjë e tillë vlerësohet jopraktike. Në raste të tilla, operatori duhet të përcaktojë rreziqet e ndërlidhura me pasagjerët që janë duke hipur, zbritur apo mbetur në aeroplan përgjatë ngarkimit të karburantit, dhe duhet të vendosen procedura për të zvogëluar këto rreziqe. Këto procedura duhet të:

- a) dizajnohen për të mundësuar evakuimin sa më të shpejtë të pasagjerëve nga aeroplani nëse paraqitet nevoja;

- b) sigurohet që hapësira tokësore në të cilën pasagjerët do të evakuoheshin mbahet e lirë nga pajisjet dhe pengesat;
- c) sigurojnë që automjetet të cilat shërbejnë aeroplanin nuk pengojnë qasjen në lokacion nga veturat dhe personeli i Shërbimit të Shpëtimit dhe Zjarrfikës (ShShZ) , apo rrugën dalëse të pasagjerëve të cilët evakuohen nga aeroplani;
- d) përfshijnë qasjen e duhur të ShShZ;
- e) në rast të fluturimeve mjekësore, të merret parasysh aftësia, apo paaftësia, e pacientit dhe stafit shoqërues mjekësor për të mundësuar evakuimin e shpejtë nga aeroplani;
- f) të merret parasysh aftësia e atyre udhëtarëve, lëvizshmëria e të cilëve nuk është e mjaftueshme për të mundësuar evakuim të shpejtë nga aeroplani; dhe
- g) t'i nënshtrohen kërkesave të Agjencisë Evropiane për Siguri të Aviacionit.

**2.2.5** Disa aeroplanë kanë mundësi të furnizohen përmes më tepër se një pike të furnizimit në të njëjtën kohë, gjë që mund të kërkojë që pajisjet e furnizimit të karburantit të vendosen në të dyja anët e aeroplanit. Operatori i aerodromit/organizata duhet të marrin parasysh rreziqet e ndërlidhura me këtë praktikë, dhe duhet të vendosin procedura për t'i zvogëluar. Kjo praktikë mund të ketë ndikim në procedura e ngjashme të krijuara për furnizim të karburantit në një pikë të vetme që mund të afektojë:

- a) aftësinë e pasagjerëve, stafit dhe ekuipazhit të cilët kanë mbetur në bord gjatë furnizimit të karburantit, që të kryejnë një evakuim të sigurtë dhe të shpejtë;
- b) sigurinë e pasagjerëve të cilët hipin apo zbresin nga aeroplani;
- c) sigurinë e stafit të platformës që shërbejnë aeroplanin;
- d) aftësinë e mbikëqyrësit të furnizimit të karburantit për të mbikëqyrur tërë operimin e furnizimit të karburantit;
- e) numri dhe shtrirja e Zonave të furnizimit të karburantit; dhe
- f) rrezikun nga zjarri.

## 2.3 Helikopterët

**2.3.1** Pasagjerët nuk duhet të mbesin brenda helikopterit përderisa është duke u kryer furnizimi me karburant:

- a) përveç në rrethana të veçanta, kushte ku të gjitha daljet kryesore duhet të jenë në dispozicion për përdorim të menjëhershëm dhe hapësira e jashtme në afërsi të daljeve duhet të jetë e lirë; apo

- b) me motorë apo rotorë aktiv nëse dalja e vetme normale është në të njëjtën anë me pikat e furnizimit të karburantit.

**2.3.2** Furnizimi i helikopterëve me motorë apo rotorë aktiv duhet të ndalohet me rastin e furnizimit me:



- a) benzinë apo karburante për turbina me brez të gjerë që nuk përmbajnë aditiv anti-statik; apo
- b) kerozinë apo karburante për turbina me brez të gjerë që përmbajnë aditiv anti-statik nëse gryka e furnizimit me karburant është e pozicionuar në atë mënyrë ku edhe sistemi i shkarkimit të gazrave është në lartësi të njëjtë apo më ulët, ose nëse gjendet në të njëjtën anë të helikopterit.

**2.3.3** Informata shtesë që ndërlidhen në mënyrë specifike me furnizimin e karburantit ndaj helikopterëve është përfshirë në Pjesën III të Shtojcës 6 të ICAO, siç është ndryshuar nga Doracaku i Heliporteve i ICAO-s – Dok. 9261 -AN/903/2.

## **2.4 Zbrazja e karburantit**

**2.4.1** Para se të fillojë zbrazja e karburantit, duhet të merren mostra nga rubineti i drenazhit të secilit rezervuar të aeroplanit që është përfshirë në operimin e zbrazjes së karburantit. Mostrat jo cilësore nuk pengojnë shkarkimin e karburantit, por kërkojnë vëmendje të veçantë dhe përpikmëri gjatë pastrimit të automjeteve dhe instalimeve të rezervuarit pas zbrazjes së karburantit.

**2.4.2** Deri në përfundim të kënaqshëm të kontrolleve të cilësisë, karburanti i zbratur nga aeroplani duhet të ndahet nga karburanti i pa-ndotur, preferohet që kjo të bëhet përmes shkarkimit të karburantit në një rezervuar të zbrazët të automjetit për furnizim të karburantit. Ky karburanti potencialisht i ndotur duhet kontrolluar për përmbajtje të ujit, sedimentit si dhe përshtatshmërisë, në mënyrë që të sigurohet se çfarëdo përzierje e mundshme e përmbajtjes ekzistuese me e instalimet e ardhshme të pranuarra i përmbushë specifikat e duhura të produktit.

**2.4.3** KAPITULLI 4 paragrafi 4.3.2 më poshtë liston detajet e shënimeve që ndërlidhen me karburantin e shkarkuar që duhet të mbahet.

## KAPITULLI 3 – Vlerësimi i rrezikut

### 3.1 Rreziqet nga zjarri

**3.1.1** Operatori i aerodromit/organizata duhet të adresojë rrezikun nga zjarri që ndërlidhet me proceset që kanë të bëjnë me trajtimin e karburantit, duke marrur parasysh paqëndrueshmërinë e karburanteve të përfshira, metodat e furnizimit dhe potencialin për përzierje të rrezikshme të karburantit/ajrit dhe burimit të nxehtësisë/ndezjes që të jenë prezent në të njëjtën kohë.

**3.1.2** Procedurat e deponimit, menaxhimit, trajtimit dhe furnizimit të karburantit gjithashtu duhet të zhvillohen në përputhje me Rregulloret e Shëndetit dhe Sigurisë në punë dhe kodet e praktikës më të mirë në industrinë e karburanteve.

**3.1.3** Përdorimi i çfarëdo lloji të pajisjes me potencial për të krijuar apo shkaktuar burim të ndezjes duhet të identifikohet dhe përjashtohet nga Zona e Furnizimit të karburantit. Procedurat e mirëmbajtjes, riparimit dhe testimit të pajisjeve, përfshirë operimin e ndërprerësve për aktivizim, radiove dhe pajisjeve tjera, me potencial për të krijuar burim të ndezjes brenda Zonës së furnizimit të karburantit, duhet të shtyhen deri sa të përfundoj furnizimi me karburante.

**3.1.4** Duhet të vendosen procedura për të parandaluar ndezjen e karburantit nga burime tjera të nxehtësisë p.sh. shkarkimet nga njësia ndihmëse për energji, frenat e tej-nxehur të rrotave, rrjedhja nga motorët reaktiv të aeroplanëve tjerë, etj.

**3.1.5** Operatori i aerodromit/organizata duhet të jetë e vetëdijshme që një shkëndijë e një intensiteti të mjaftueshëm për të ndezur avullin e karburantit mund të shkaktohet nga shkarkimi i energjisë elektro-statike (statike) të krijuar qoftë nga lëvizja e karburantit në rezervuar të aeroplanit gjatë procesit të furnizimit të karburantit, apo akumulimi i saj në sipërfaqe të aeroplanëve apo automjeteve. Një përshkrim i secilit lloj së bashku me praktikat që përdoren për të parandaluar këtë ndodhi janë paraqitur më poshtë.

- a) **Akumulimi sipërfaqësor:** Ngarkesa statike mund të akumulohet në sipërfaqe të aeroplanit apo automjetit furnizues të karburantit kur kushtet janë të favorshme. Lidhja mund të eliminojë këtë rrezik (shih paragrafin 3.1.6 më poshtë).
- b) **Akumulimi i lëvizjes së karburantit:** Ngarkesa statike mund të zhvillohet në karburant gjatë kryerjes së furnizimit, dhe nëse është e një potenciali të mjaftueshëm, mund të shkaktojë krijimin e shkëndijave brenda rezervuarëve që nuk janë ndikuar nga lidhja. Sidoqoftë, përdorimi i aditivëve që zhdukin energjinë statike në karburant mund të kontribuojë në

mënyrë material në zvogëlimin e rreziqeve të përfshira (shih paragrafët 3.1.8 dhe 3.1.9 më poshtë).

**3.1.6** Bashkimi i lidhjeve duhet të bëhet në pika të përcaktuara apo ndaj sipërfaqeve metalike të pastra të palyera, dhe duhet të lidhin instalimet të cilat furnizojnë aeroplanin me karburant apo instalimet që pranojnë karburantin. Të gjitha lidhjet duhet të bëhen para se të mënjanoen kapakët e mbushësit, p.sh. para fillimit të furnizimit, dhe të mos ndërpriten gjer me rastin kur furnizimi të jetë përfunduar dhe kapakët e mbushësit të jenë rivendosur kur një gjë e tillë është e zbatueshme. Në asnjë rast as automjeti furnizues (përfshirë dorëzën furnizuese) dhe as aeroplani nuk bën të lidhen me vrimën për furnizim të karburantit.

**3.1.7** Gypat (përfshirë të ashtuquajturit gypat “përçues”) nuk konsiderohen zëvendësues të përshtatshëm për kapëse dhe tela të veçantë, të dizajnuara për të bërë lidhje efikase.

**3.1.8** Furnizuesit e karburantit duhet të konsultohen nëse karburanti i cili është duke u furnizuar përmban aditiv për zhdukje të energjisë statike, dhe për miratimin e procedurave operuese dhe masave mbrojtëse inxhinierike për të minimizuar rreziqet e ndërlidhura me akumulimin e energjisë statike.

**3.1.9** Me rastin e furnizimit të karburantit me karburante të turbinës që nuk përmbajnë eliminues të energjisë statike, apo kur përfshihen karburantet me brez të gjerë, një zbritje substanciale e normës së rrjedhës së karburantit është e këshillueshme për të shmangur ndezjen e karburantit në rezervuar për shkak të shkarkimit të energjisë elektrostатike. Karburanti me brez të gjerë konsiderohet që është i ‘përfshirë’ kur furnizohet apo kur paraprakisht është prezent në rezervuarët e aeroplanit. Rekomandohet që kur përdoret karburanti me brez të gjerë, edhe dy furnizimet e radhës të karburantit gjithashtu duhet të trajtohen sikurse atome brez të gjerë.

**3.1.10** Kur të mbushet në fillim ena e ndarësit të filtrit, rrjedha e karburantit duhet të rregullohet për të parandaluar akumulimin e tepërt të energjisë statike.

**3.1.11** Përzierjet e karburanteve me brez të gjerë dhe të turbinës së kerozinës mund të rezultojnë në përzierje të ajrit-karburantit në rezervuar që është në vargun e djegshmërisë në temperatura të zakonshme të mjedisit gjatë furnizimit.

**3.1.12** Metodatat për njoftim të ShShZ duhet të jenë në dispozicion të menjëhershëm. Operatorët e aerodromeve duhet të sigurohen që rrethanat nën të cilat ShShZ do të nevojiten, p.sh. zjarri nga karburanti, derdhja e karburantit, frenat e rrotave të tejnxe-hura, dhe masat përmes së cilave mund të alarmohen, të kuptohen plotësisht nga të gjithë personeli që cilët punon në platformë, apo në hapësirat për furnizim me karburant apo parkim të aeroplanëve.

## 3.2 Pajisjet portative elektronike (PPE)

**3.2.1** Ekzistojë tri rreziqe primare të ndërlidhura me përdorimin e PPE në afërsi të aeroplanëve: Zjarri, humbja e vëmendjes dhe Pengesa ndaj sistemeve të aeroplanit.

### 3.2.1.1 Zjarri

Rreziku që PPE të krijojë apo shkaktojë shkëndija të një intensiteti të mjaftueshëm për të ndezur avullin e karburantit të liruar përgjatë furnizimit në rrethana normale është tejet i vogël. Sidoqoftë, operatorët e aerodromit/organizatat duhet të jenë të vetëdijshme mbi përhapjen e shpejtë të baterive të telefonave mobil që janë me specifika të veçanta dhe që kanë potencialin për të dështuar në mënyrë të rrezikshme. Nuk dihet nëse ndonjë dështim i tillë do të ishte i një intensiteti të mjaftueshëm për të ndezur përzierjen e karburantit/ajrit, por operatorët e aerodromeve/organizatat duhet të jenë të vetëdijshme që ekziston një mundësi e tillë. Rekomandohet që të marrin parasysh rrethanat nën të cilat një ngjarje e tillë mund të ndodhë në platformë, si dhe për të zvogëluar rreziqet e tilla në mënyrë të duhur.

### 3.2.1.2 Humbja e vëmendjes

Potenciali i njohur që përdoruesi i PPE të humb vëmendjen paraqet tri rreziqe të ndërlidhura:

- a) kontakti fizik me aeroplanin nga përdoruesi i PPE i cili ka humbur vëmendjen mund të shkaktojë dëmtim apo lëndim;
- b) pajisjet që janë duke u operuar nga përdoruesi i pavëmendshëm i PPE mund të shkaktojë dëme aeroplanit; dhe
- c) përdoruesit e PPE, të pavëmendshëm gjatë kryerjes së detyrave esenciale që ndërlidhen me sigurinë, mund të lënë detyrat të papërfunduara apo pa mbikëqyrje.

***SHËNIM:** Operatorët duhet të jenë të vetëdijshëm që rreziqet nën 3.2.1.2b) dhe 3.2.1.2c) më lartë ndërlidhen me veprimet apo mos-veprimet nga punonjësit në platformë, dhe bartin potencialin që ndikimi të fshihet gjer në fazën e fluturimit në të cilën siguria e aeroplanit mund të rrezikohet.*

### 3.2.1.3 Pengimi i sistemit të aeroplanit

Janë pranuar raporte që përdorimi i PPE-ve në afërsi të aeroplanëve modern mund të pengojë instrumentet matëse të karburantit, disa nga pajisjet naviguese, dhe mund të shkaktojë paralajmërime të rreme të zjarrit në kabinat e kargos/bagazhit. Interferimi i tillë mund të kontribuoj drejt rreziqeve të ndërlidhura me cilëndo nga këto në vijim:

- a) nisje me mbi-peshë për shkak të karburantit të tepruar;
- b) fluturim me karburant të pamjaftueshëm;
- c) gabime të navigimit; dhe
- d) degradim të besimit në sistemin për paralajmërim të zjarrit në aeroplan.

**3.2.2** Operatorët e aerodromit/organizatat duhet të ndalojnë përdorimin e PPE në hapësirë të platformës, apo duhet të kufizojnë përdorimin e tyre nën rrethana të definuara dhe të njoftuara qartë të cilat do të zvogëlonin rreziqet e ndërlidhura me përdorimin e tyre. Këto zvogëlime duhet të merren parasysh kundrejt paqëndrueshmërisë së llojit të karburantit të përfshirë, dhe ofrimin e një sistemi komunikues alternativ jo-pengues. Udhëtarët të cilët hipin apo zbresin nga aeroplani duhet të paralajmërohen për përdorimin e PPE-ve kur të jenë jashtë, por edhe në afërsi të aeroplanit.

## KAPITULLI 4 – Zbulimi dhe parandalimi i ndotjes së karburantit

### 4.1 Mostrat/Kontrollimi mostrave

**4.1.1** Kontrollimi i mostrave duhet të bëhet gjatë gjithë procesit të trajtimit, deponimit dhe furnizimit të karburantit, për t'u siguruar që karburanti nuk përmban ndotje nga uji dhe copëza të ngurta, që është i klasës së duhur, dhe është i cilësisë së duhur për përdorim nga aeroplani.

**4.1.2** Pasi që karburanti është mbushur në instalimet e karburantit, duhet të lihet një periudhë për stabilizimin e tij para se të merret mostra. Nëse mostra e karburantit vërtetohet të jetë e pakënaqshme, atëherë procedura e marrjes së mostrës duhet të përsëritet. Nëse nevojitet mostra e tretë dhe ajo vërtetohet si e pakënaqshme, atëherë duhet të ndërmerren masa për të identifikuar burimin e ndotjes dhe karburanti nuk duhet të mbushet në aeroplan nga instalimet në fjalë. Në këtë rast preferohet që të informohet furnizuesi i karburantit në fjalë dhe të kërkohet këshillë ngaata.

**4.1.3** Standardet dhe procedurat e marrjes së mostrave të përshtatshme për testim dhe në përputhje me standardet e industrisë së naftës të referuara në këtë Manual duhet të zbatohen.

**4.1.4** Përveç rasteve kur kërkohet nga procese tjera, mostrat e karburantit duhet të merren në rastet vijuese:

- a) pak para futjes në instalimet e karburantit;
- b) pas pranimit të karburantit në instalimet e karburantit (pas kohës së stabilizimit);
- c) çdo ditë para furnizimit të parë nga instalimet e karburantit;
- d) pas shkarkimit të karburantit;
- e) pas larjes së automjetit'
- f) pak para furnizimit të aeroplanit.

**4.1.5** Mostrat e karburantit nga rezervuarat deponuese mbi tokë dhe automjetet për furnizim të aeroplanëve duhet të merren nga rubineti për marrje të mostrave apo për drenazhim. Pompa 'vjedhëse' duhet të përdoret për marrje të mostrave nga rezervuarat nën tokë apo furnizimet e futura në fuçi.

**4.1.6** Të gjitha pajisjet për marrje të mostrave duhet të mbahen në kushte tejet të pastra. Për kontrollim apo mbajtje të mostrës duhet të përdoren kavanoza qelqi të tejdukshëm, me qafë dhe kapak me vidë . Para marrjes së mostrës, gypi duhet të "shpërllahet " gjer në masën në të cilën do të mënjanojë karburantin e mbetur në brendësi. Operatorët duhet të kërkojnë këshilla nga furnizuesi i karburantit për sasinë e nevojshme për të arritur kontrollin e kënaqshëm. Karburanti që nuk ka

nevojë të mbahet dhe që vërtetohet se nuk përmban ndotje mund të kthehet në rezervuar.

**4.1.7** Mostrat e marra të karburantit duhet të etiketohen qartë dhe të mbahen si dëshmi që karburanti i deponuar në instalime është i përshtatshëm për përdorim në aeroplan. Ato do të jenë posaçërisht të vlefshme për të demonstruar pëputhjen me dispozitat si rrjedhojë e ndonjë aksidenti që mund t'i ndodhë ndonjë aeroplani që ka pranuar karburant nga instalimet.

**4.1.8** Nëse merren mostrat në raste të ndryshme nga ato të paraqitura në paragrafin 4.1.3 më lartë, ato duhet të merren në enë të ngjashme. Në rastet kur karburanti merret në kova apo enë tjera metalike, p.sh. për "shpërlarje", ato duhet të prodhohen nga çelikrezistues ndaj ndryshkut, dhe duhet të jenë të lidhura me linjën e karburantit përmes kabllor dhe kapëses para dhe gjatë procesit.

**4.1.9** Të gjitha mostrat e mbajtura duhet të mbahen të ftohta dhe të ruhen larg dritës së diellit, dhe të etiketohen ne informatat vijuese:

- a) klasa e karburantit;
- b) arsyeja e marrjes së mostrës;
- c) data dhe koha e marrjes së mostrës;
- d) vendi i marrjes;
- e) emri i personit që ka marrë mostrën.

**4.1.10** Duhet të përmendet që përdorimi i pajisjeve, p.sh. rezervuarëve, fuqive, sistemeve të filtrimit dhe gypave të synuar për substanca që nuk janë karburant i aviacionit mund të rrisin rrezikun e ndotjes nga uji, copëzat e ngurta apo të përkeqësimit kimik. Në rast nevojë, duhet të kërkohet këshillë nga organizatat e referuara në KAPITULLIN 1, paragrafi 1.2.3.

**4.1.11** Të gjitha pajisjet dhe instalimet e karburantit duhet të ndahen tërësisht nga produktet tjera. Klasat e ndryshme të karburanteve gjithashtu duhet të ndahen dhe në kushte ideale instalimet duhet të kenë linja të veçantë të mbushjes dhe zbrazjes.

**4.1.12** Për të identifikuar klasën e karburantit që e përmbajnë, të gjithë rezervuarat dhe gypat duhet të etiketohen dhe kodohen për ngjyra në përputhje me kodet e praktikës të shpallura nga ato organizata që janë referuar në KAPITULLIN 1, paragrafi 1.2.3.

**4.1.13** Si një masë shtesë për të shmangur gabimet në furnizim me rastin e furnizimit të karburantit, tubat apo gypat duhet të shënjohen me shënimet e përshtatshme të Klasit apo të ngjyrohen me një shirit të ngjyrës së duhur primare të treguesit sa më afër dhe më praktike që është e mundur ndaj grykës furnizuese, por jo në vet grykën. Vetëm një material që nuk do të leskërohet apo ndahet nga gryka përderisa është në përdorim të përgjithshëm, p.sh. një mëngë plastike apo unazë e lidhur në mënyrë të sigurt duhet të zbatohet ndaj grykës furnizuese.

**4.1.14** Ndryshimi i Klasit të karburantit në rezervuare për deponim mund të paraqes rrezik nga ndotja e Klasit të ri nga mbeturinat e karburantit paraprak të deponuar, rrjedhimisht, kurdo që është e mundur ndryshimet e tilla duhet të shmangen. Nëse kjo nuk është praktikisht e mundshme, rekomandohet që informata udhëzuese të merren nga furnizuesi përkatës i karburantit apo nga organizatat e referuara në KAPITULLIN 1 paragrafin 1.2.3.

## 4.2 Kontrollimi vizual dhe testimi për ndotje

**4.2.1** Karburanti duhet të konsiderohet i papërshtatshëm për përdorim në aeroplan nëse kontrollimi vizual paraqet cilëndo këto në vijim:

- a) më tepër se një gjurmë të sedimentit;
- b) rruaza të ujit;
- c) hijezim;
- d) reagim pozitiv ndaj peltes, letrës apo zbuluesit kimik që zbulon ujin.

**4.2.2** Gjërat vijuese duhet të shërbejnë si këshilla për vlerësimin vizual të karburanteve:

- a) Ngjyra. AVGAS është në dispozicion me ngjyrë të kuqe, kaltër dhe gjelbër, përderisa karburanti i turbinës Jet A-1 është i pa-ngjyrë dhe mund të dallojë në dukje ndërmjet ngjyrës së ujit të pastër gjër në të verdhë. Termat 'pastër' dhe 'ndritshëm' janë të pavarura nga ngjyra natyrale e karburantit. 'Pastër' i referohet mungesës së rendimentit apo emulzionit. 'Ndritshme' i referohet dukjes vezulluese të karburantit që nuk përmban hijezim apo mjegullim.
- b) Karburantet e turbinave duhet të kontrollohen duke përdorur zbulues të ujit kimik. Prezenca e ujit të lirë apo të pezulluar shfaqet nga një ndryshim i dallueshëm i ngjyrës së peltes, letrës apo elementit të zbuluesit. Kur një lëng i vetëm, i pastër, në dukje i pangjyrë tërhiqet nga ena dhe që besohet që përmban karburant të aviacionit, vetëm testimi vizual është joadekuat për të përcaktuar nëse është karburant i pastër apo ujë i pastër. Testimi për zbulim të ujit përmes hidrometrit apo peltes, letrës apo elementit të zbuluesit është i domosdoshëm.
- c) Uji i papërzier (uji i lirë) do të duket si pikëza apo si ujë në sasi në fund të enës së mostrës. Uji i lirë do të ndahet shpejtë nga AVGAS. Kur karburanti ka ujë që rrin pezull mostra do të duket e mjegulluar apo e hijezuar.



**4.2.3** Ndotja nga grimcat e ngurta në përgjithësi përbëhet nga sasi të vogla të ndryshkut, rërës, pluhurit, luspës etj. që rrinë pezull në karburant apo që qëndrojnë në fund të enës së mostrës.

**4.2.4** Pelta për zbulim të ujit që aplikohet në fund të shkropit zhytës apo shiritit zhytës duhet të përdoret për kontrollim direkt të karburantit të turbinës në deponim në sasi, apo fuqi, dhe mund të përdoret ngjashëm për AVGAS. Për secilin kontrollim duhet të përdoret peltë e freskët dhe shkopi zhytës duhet të lejohet të pushojë në fund të kontejnerit deri në dhe jo më tepër se 10 sekonda.

### 4.3 Mbajtja e shënimeve

**4.3.1** Shënimet me shkrim duhet të mbahen për:

- a) të gjitha furnizimet në instalimet e karburantit. Këto shënime duhet të përfshijnë klasën dhe sasinë e karburantit, datën e furnizimi, dhe duhet të përfshijnë kopjet e shënimeve të dhëna apo certifikatat e konformitetit.
- b) çështjet e veçanta të mirëmbajtjes, përfshirë çfarëdo rregullimi të ndërlidhur dhe pastrimi të instalimeve për deponim të karburantit. Këto duhet të përfshijnë detaje për:
  - i) inspektimet dhe testimet;
  - ii) pajisjet me presion, për pastrim dhe kontrollimet e filtrave; dhe
  - iii) inspektimet e gypave.
- c) veçoritë e mostrave të marra të karburantit dhe rezultatet e testimeve të atyre mostrave.
- d) të gjitha furnizimet e fuçive, të filtrimit dhe kullimit të karburantit, dhe të kontrollimeve të marrjes së mostrave.

**4.3.2** Shënimet me shkrim të operimeve të shkarkimit të karburantit duhet të përfshijnë hollësitë për:

- a) regjistrimin e aeroplanit;
- b) datën e shkarkimit të karburantit;
- c) rezultatet e kontrollimit të mostrave;
- d) sasinë dhe klasën e karburantit të marrë; dhe
- e) dispozicionin e karburantit të marrë.

**4.3.3** Shënimet e referuara më lartë duhet të ruhen për dymbëdhjetë muaj apo më tepër siç mund të kërkojë AAC-ja në ndonjë rast të veçantë. Ato duhet të përfshijnë hollësitë mbi veprimet pasuese kur ndonjë defekt apo mungesë është zbuluar dhe, pas kërkesës, shënimet e tilla duhet të furnizohen nga ndonjë person i autorizuar brenda një kohe të arsyeshme.

---

## Shtojca 1- Bibliografia

- ICAO Doc 9977 AN/489 Manuali mbi furnizimet e karburantit reaktiv të aviacionit;
  - CAP 748 Furnizimi i aeroplanëve me karburant dhe menaxhimi i instalimeve të karburantit;
  - Shtojca 14 e ICAO, Vëllimi I Dizajni dhe operimet e aerodromeve;
  - Shtojca 14 e ICAO, Vëllimi II Helikopterët;
  - Manuali i ICAO-s për planifikim të aeroportit, Pjesët 1 dhe 2;
  - Manuali i ICAO-s për Shërbimet e Aeroporteve, Pjesët 1, 8 dhe 9;
  - Shtojca 6 e ICAO-s, Pjesa III;
  - Rregullorja Nr. 17/2017 për kërkesat dhe procedurat administrative që lidhen me aerodromet
- 
- Rregullorja Nr. 3/2012 mbi aerodromet e aprovuara;
  - Rregullat e qasjes se lehtë për Aerodromet