 <p>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</p>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002



## REPUBLIKA E SHQIPËRISË


Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë



# MANUAL UDHËZUES

## FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT

KORRIK 2020

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

## Hyrje

Ky dokument është pronë e:

### **Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë**

Rr. Sulejman Delvina, Nr. 1  
 Pranë Parkut të Delegacioneve  
 Tiranë / Shqipëri  
 Po Box 205

Ndalohet çdo riprodhim ose ndryshim i këtij materiali, pa pëlqim me shkrim.

Shpërndarja e paautorizuar e këtij manuali ose pjesëve të tij, jashtë shpërndarjes zyrtare, sipas përkufizimit të këtij dokumenti, do të cilësohet si shkelje e procedurave të AAC-së dhe do të trajtohet përkatësisht me punonjës in përgjegjës.

Ky individ mund t'i nënshtrohet procedimit ligjor nga institucionet përkatëse ligjore.

Për Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar

**Drejtore Ekzekutive**



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

MANUAL UDHËZUES  
FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT

Zotëruesi

AAC

Dokumenti


O1-MU/PT-002

LISTA E FAQEVE EKZISTUESE

Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë		Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë
Hyrje	2 nga 26	00	06.07.2020		Kapitulli 1 – Hyrje	6 nga 26	00	06.07.2020
Lista e faqeve ekzistuese	3 nga 26	00	06.07.2020		Kapitulli 2 – Depozitimi, menaxhimi, trajtimi dhe shpërndarja e karburantit	10 nga 26	00	06.07.2020
Lista e shpërndarjes	4 nga 26	00	06.07.2020		Kapitulli 3 – Vlerësimi i rrezikut	18 nga 26	00	06.07.2020
Regjistër i rishikimeve	4 nga 26	00	06.07.2020		Kapitulli 4 – Zbulimi dhe parandalimi i ndotjes së karburantit	22 nga 26	00	06.07.2020
Tabela e përmbajtjes	5 nga 26	00	06.07.2020					

	Emri dhe pozicioni	Datë	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	Geri Braho, Inspektor në DMA	06.07.2020	
Rishikuar nga:	Eda Gazheli, Koordinatore në DMA Selma Pagria, Përgjegjëse Sektori në DMA	10.07.2020	
Kontrolluar nga:	Elton Kacagjeli, Inspektor i Cilësisë	17.07.2020	
Miraturar nga:	Edlira Kraja, Drejtor Ekzekutiv	30.07.2020	



 <small>AUTORIZUESI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

**LISTA E SHPËRNDARJES**

Përdoruesi	Media/Mediumi	Sasia
Arkivi	Në Letër	1
	Elektronike	1
Intranet	Elektronike	1


**REGJISTËR I RISHIKIMEVE**

Nr:	Datë:	Rishikuar nga:	Nr:	Datë:	Rishikuar nga:
1					
2					
3					
4					

 <small>AUTORIETETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b>	
	<b>FURNIZIMI AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	O1
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

## Tabela e përmbajtjes

<i>Hyrje</i> .....	2
<i>LISTA E FAQEVE EKZISTUESE</i> .....	3
<i>LISTA E SHPËRNDARJES</i> .....	4
<i>REGJISTËR I RISHIKIMEVE</i> .....	4
Tabela e përmbajtjes.....	5
KAPITULLI 1 – Hyrje.....	6
1.1 Të përgjithshme .....	6
1.2 Fushëveprimi.....	8
1.3 Përkufizimet .....	9
KAPITULLI 2 – Depozitimi, menaxhimi, trajtimi dhe shpërndarja e karburantit.....	10
2.1 Të përgjithshme .....	10
2.2 Menaxhimi i sigurisë teknike në apron.....	14
2.3 Helikopterët .....	16
2.4 Zbrazja e karburantit .....	17
KAPITULLI 3 – Vlerësimi i rrezikut .....	18
3.1 Rreziqet nga zjarri .....	18
3.2 Pajisjet portative elektronike (PPE) .....	20
3.2.1 Zjarri.....	20
3.2.2 Humbja e vëmendjes.....	20
3.2.3 Pengimi i sistemit të avionit .....	21
KAPITULLI 4 – Zbulimi dhe parandalimi i ndotjes së karburantit .....	22
4.1 Mostrat/Kontrolli i mostrave .....	22
4.2 Kontrolli vizual dhe testimi për ndotje.....	24
4.3 Mbajtja e shënimeve .....	26

	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

## KAPITULLI 1 – Hyrje

### 1.1 Të përgjithshme

(1) Në përputhje me dispozitat e Ligjit 10 040, datë 22/12/2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar dhe sipas Ligjit 10 233, datë 11/02/2010 “Për Autoritetin e Aviacionit Civil”, i ndryshuar, AAC ka si aktivitet ushtrimin e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë së operimit të aviacionit civil dhe të kompetencave të deleguara nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) në fushën e sigurisë së aviacionit civil.


(2) Urdhri i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 122, datë 12/03/2019 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë” që transponon Rregulloren e (BE) 139/2014 si dhe Urdhri i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 130, datë 09/11/2012 “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve në Republikën e Shqipërisë si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”, caktojnë AAC si autoritetin kompetent në certifikimin dhe mbikëqyrjen e aerodromeve, si dhe të personelit dhe organizatave të përfshira, me qëllim të ushtrimit të attributeve që i përkasin një autoriteti të tillë, në përputhje me dispozitat e Udhëzimit Nr. 3, datë 07/02/2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar.

(3) AAC ushtron të gjitha kompetencat sipas Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë, i ndryshuar, si:

- (a) draftimi i rregullave teknike për fushat në të cilat ka kompetenca dhe mbikëqyrja e zbatimit të tyre;
- (b) certifikimi i aerodromeve civile;
- (c) mbikëqyrja e vazhdueshme.

(4) Neglizhenca apo gabimet e bëra në pranimin, depozitimin dhe trajtimin e karburantit mund të rrezikojnë avionin dhe jetët e pasagjerëve në avion. Furnizimi i klasit dhe cilësisë së duhur të karburantit është thelbësor. Gjithashtu, ky karburant duhet të jetë në kushte të përshtatshme për përdorim në avion.

(5) Aerodromet e certifikuar që kanë pajisje për ruajtje të karburantit, duhet të përfshijnë

 <small>AGJENCIA E AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

brenda Manualit të Operimit të Aerodromit procedurat specifike për t'u siguruar se karburanti gjatë të gjithë proceseve të pranimit, depozitimit, menaxhimit dhe shpërndarjes është i përshtatshëm për përdorim në avion.


(6) Organizatat e përfshira në shpërndarjen, testimin, mbikëqyrjen dhe furnizimin e karburantit të avionëve duhet të zhvillojnë dhe implementojnë një “Manual të Operimeve”, i cili përshkruan mënyrën se si operon kompania. Përmbajtja e manualit është përshkruar më tej në Kapitullin 2.

(7) Operatorët e aerodromeve, organizatat e përfshira në trajtimin e karburantit dhe strukturat përgjegjëse të instalimeve të karburantit duhet të sigurohen se janë të përditësuar me standardet dhe kërkesat e njohura ndërkombëtarisht nga industria e hidrokarbureve. Gjithashtu, në çdo rast duhet të bazohen në përmbajtjen e Manualit të Operimit të Aerodromit, Manualin e Operimeve si dhe duhet të përgatisin procedurat 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) Kuptimi i termit “instalime të karburantit të avionëve” përfshin çdo aparat apo kontejner, përfshirë mjetet e transportit që janë dizajnuar, prodhuar apo përshtatur për depozitimin e karburantit të avionëve apo për furnizimin e karburantit të tillë në avion; dhe
- c) Manuali i Operimit të Aerodromit, Manuali i Operimeve apo pjesët e përshtatshme duhet t'i vihen në dispozicion atyre, puna e të cilëve përfshin edhe proceset brenda tij.

(8) Strukturat përgjegjëse të instalimeve të karburantit do të sigurohen që:

- a) karburanti i pranuar në instalime të jetë i përshtatshëm për përdorim në avion;
- b) instalimet si dhe proceset e depozitimit dhe furnizimit nuk do t'a bëjnë të papërshtatshëm;
- c) sistemi për depozitimin dhe furnizimin e karburantit të jetë etiketuar në një mënyrë të duhur;
- d) me rastin e furnizimit në instalime duhet të merren mostra të karburantit; dhe
- e) karburanti duhet të jetë i klasit të duhur për instalimet.

	<b>MANUAL UDHËZUES</b>	
	<b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(9) Inspektorët e AAC-së mund të kërkojnë vërtetime për përputhshmërinë ndajstandardeve të njohura ndërkombëtarisht dhe mund të kryejnë inspektime të njoftuara ose të panjoftuara.

## 1.2 Fushëveprimi

(1) Ky manual udhëzues ka si qëllim të ofrojë udhëzime për operatorët e aerodromeve, aerodromet e të cilëve kanë pajisje për depozitim të karburantit, dhe për t'i ndihmuar në krijimin e procedurave për depozitim, menaxhim, trajtim, si dhe për furnizim të sigurt të karburantit në avion në një gjendje në të cilën karburanti të jetë i përshtatshëm për përdorim.


Organizatat e tjera të cilat kanë përgjegjësi ndaj çdo faze të depozitimit, menaxhimit, trajtimit apo furnizimit të sigurt të karburantit të avionëve duhet të krijojnë procedura adekuate të ngjashme.

(2) Këto procedura mund të përdoren për këtë qëllim, në rastet kur instalimet e karburanteve të aerodromeve menaxhohen nga organizata të tjera të përfshira në trajtimin e karburanteve dhe procedurat e e nevojshme të publikuara të asaj organizate përmbushin kërkesat e standardeve të njohura ndërkombëtarisht dhe udhëzimet e përfshira në këtë dokument. Gjithashtu, një referencë duhet të gjendet në Manualin e Operimit të Aerodromit.

(3) Aspektet teknike të ndërtimit të instalimeve të karburantit janë jashtë fushëveprimit të këtij dokumenti, por janë mbuluar me kodet e praktikës të përkrahura nga industria e hidrokarbureve.

(4) Strukturat përgjegjëse të instalimeve të karburanteve duhet të kërkojnë këshilla nga industria e hidrokarbureve për aspektet teknike të vendosjes së instalimeve të karburantit, procedurat që duhet të përcillen për mirëmbajtjen e tyre, dhe çdo pajisje përcjellëse të karburantit, në mënyrë që të garantohet përputhshmëria me standardet e njohura ndërkombëtare.



 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(5) Materialet udhëzuese mbi të cilat është arritur marrëveshja ndërmjet kompanive më të mëdha furnizuese dhe që është miratuar nga IATA, të emërtuara “Udhëzimet për Kontrollin e Cilësisë së Karburantit dhe Procedurat e Operimit”, mund të jenë të dobishme për strukturat përgjegjëse të instalimeve të karburantit.

(6) Operatorët e aerodromeve/organizatat duhet të njoftohen që përveç rregullimit të orientuar drejt aviacionit, menaxhimi, depozitimi, furnizimi dhe trajtimi i karburantit në aviacion i nënshtrohet legjislacionit në fuqi të organeve të tjera rregulluese shtetërore.

### 1.3 Përkufizimet

**Pajisjet e karburantit:** Çdo pajisje apo aparat apo pjesë e saj përmes së cilit kalon karburanti kur transferohet nga apo në avion, apo ndërmjet instalimeve për karburant.

**Instalimet e karburantit:** Çdo kontejner apo enë që përdoret për ruajtjen e karburantit, duke përfshirë një automjet të dizajnuar, prodhuar apo përshtatur për këtë qëllim ose për shpërndarjen e karburantit të tillë në një avion ose në ndonjë instalim tjetër.


**Strukturat përgjegjëse të instalimeve të karburantit:** Operatori i aerodromit, organizata apo personi i përcaktuar nga operatori apo organizata që është përgjegjëse për të siguruar dhe mirëmbajtur cilësinë e kaburantit të pranuar dhe ruajtur në aerodrome si dhe për karburantin që furnizohet më tej në avion.

**Karburant:** Karburanti i destinuar për t'u përdorur për furnizimin e avionit përfshirë mbushjen dhe zbrazjen e karburantit, nëse nuk është specifikuar ndryshe.

**Incident:** Çdo ngjarje që mund të vendosë personelin apo pajisjet në rrezik, qoftë në mënyrë direkte apo indirekte.

**Organizata:** Organizatat e përfshira në depozitimin dhe furnizimin e karburantit në avionë.

**Karburant i brezit të gjerë:** 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 që në veçanti i përshtatet klimave të ftohta. Gjithashtu, si përzierje e benzinës me kerozinë në rastet kur ka ndodhur një keq-furnizim.

	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

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

### 2.1 Të përgjithshme

(1) Operatorët e aerodromeve të certifikuar/organizatat duhet të marrin parasysh:


- a) rrezikun nga zjarri të ndërlidhur me trajtimin e karburantit, p.sh. rrjedhja, spërkatja apo emetimet nga avulli 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 depozituese të mirëmbajtura dobët si dhe procedura të papërshtatshme të trajtimit; dhe
- c) rreziqet e ndërlidhura me furnizimin ndaj avionëve dhe sigurinë e apronit.

*Shënim: Operatorët duhet të marrin parasysh që avulli i karburantit do të lirohet nga valvulat e avionëve gjatë furnizimit dhe nga valvulat e automjeteve furnizuese gjatë zbraxjes së karburantit nga avioni.*

(2) Operatorët e aerodromeve të certifikuar 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 apronit, dhe operatorët e furnizimit ndaj instalimeve dhe pajisjeve të karburantit. Për këtë duhet:

- a) të identifikojnë përgjegjësitë kryesore të individëve të përfshirë në menaxhimin dhe shpërndarjen e karburantit;
- b) të sigurohen që tërë personeli i përfshirë në procesin e pranimit, depozitimit dhe furnizimit të karburantit është trajnuar në mënyrë të përshtatshme apo ka përvojën për të zbatuar detyrat e ndërlidhura; dhe
- c) të kryejë auditime periodike të të gjitha instalimeve të karburantit në aerodrom për të siguruar përputhjen me Manualin e Operimit të Aerodromit si dhe Procedurat Standarde të Operimit (SOP). Inspektorët e AAC-së mund të kërkojnë të shohin dokumentat e këtyre auditimeve.

(3) Operatori i aerodromit duhet të sigurohet, qoftë në mënyrë vetjake apo përmes marrëveshjeve me palët e treta, që organizatat e përfshira në depozitim dhe furnizim të karburantit në aviacion të ofrojnë procedura për kontroll të cilësisë dhe mirëmbajtje për parandalim të përkeqësimit apo ndotjes së karburantit të ruajtur në instalimet e


 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

karburantit, procedurat për furnizim të sigurt në avion apo karburant të përshtatshëm për përdorim, dhe procedurat për mbajtjen e shënimeve.

(4) Organizatat e përfshira në testimin, monitorimin dhe furnizimin e karburantit të avionëve duhet të zhvillojnë dhe implementojnë një “Manual të Operimeve” që përshkruan mënyrën se si operon kompania.

Fushëveprimi i një manuali 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 ndërlikdhura, si dhe pasqyrimin e aplikimit të standardeve të industrisë së hidrokarbureve 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 përgjegjësitë e personelit kryesor, të kualifikuar në nivel të duhur, me njohuri 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 teknike apo cilësisë gjatë mungesës së mbajtësit të pozicionit që specifikohet se ka përgjegjësinë primare për atë detyrë apo program.
- c) Politikën dhe objektivat për shëndetin, sigurinë, mjedisin dhe cilësinë, përfshirë edhe përkushtimin dhe aftësitë organizative të menaxhmentit;
- d) Sistemet për menaxhimin e shëndetit, sigurisë, mjedisit dhe cilësisë, përfshirë elemente garantuese;
- e) Kriteret, caqet dhe treguesit e performancës së cilësisë së produktit;
- f) Auditimet vetjake të kryera nga individë kompetent të pavarur nga menaxhmenti i operimeve ditore, përfshirë marrëveshjet për vlerësim të procesit si dhe kontrollet e procesit për efikasitet, siç janë:
  - i. identifikimi i mospërputhjeve ndaj procedurave operationale të kompanisë;
  - ii. korrigjimin e mospërputhjeve të raportuara; dhe
  - iii. përcaktimin e aftësisë organizative.


 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

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

(5) Procedurat për menaxhimin e karburantit duhet të përfshijnë elementet në vijim, por jo të kufizohen vetëm në këto:

- a) pranimi, depozitimi dhe mirëmbajtja cilësore e karburantit;
- b) vlerësimi i cilësisë së karburantit;
- c) furnizimi i sigurt i avionit me karburant cilësor;
- d) marrja dhe ruajtja e mostrave të karburantit;
- e) shpërndarja e mëtejshme 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 duhen ndërmarrë nëse zbulohet se karburanti është i ndotur; dhe
- k) mirëmbajtja dhe pastrimi i rregullt dhe periodik i instalimeve dhe pajisjeve të karburantit.

(6) Dokumentimi është pjesë përbërëse e garantimit të cilësisë. Dokumentimi përdoret nëpër tërë sistemin e furnizimit dhe shpërndarjes për një sërë qëllimesh, p.sh. për të certifikuar cilësinë e karburantit, për të vërtetuar cilësinë e karburantit pas dhënies, për të regjistruar kontrollat 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.


 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(7) Dokumentacioni i zakonshëm që përdoret për karburantin në aviacion përfshin, por nuk kufizohet vetëm në këto:

- a) Certifikata e Cilësisë nga Rafneria (CCR);
- b) Certifikata e Analizës (CA);
- c) Certifikata e Testimit të Ricertifikimit (CTK);
- d) Certifikata e Testimit Periodik (CTP);
- e) Certifikata e Lirimit (CL);
- f) Të dhënat për pikën mbledhëse dhe të aprovimit të karburantit (batch make-up clearance);
- g) Raporti mbi Inspektimin e Filtrit;
- h) Raporti mbi Inspektimin e Rezervuarit.

(8) Çdo organizatë që prodhon, furnizon apo trajton karburantet në aviacion 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 teknike. Në veçanti, programi duhet të përfshijë në fushëveprimin e vet mënyrën sistematike të identifikimit të rreziqeve dhe të kontrollojë në mënyrë efektive rreziqet ndaj cilësisë së karburantit, personelit dhe pajisjeve dhe mjeteve apo sigurinë e avionëve. Për më shumë informacione, mund t'i referoheni:

- a) Dokumentit të ICAO-s 9589, Manuali mbi Menaxhimin e Sigurisë Teknike;
- b) Dokumentit të IATA-s Nr. 8402-01;
- c) Buletinit GPI 32 për Menaxhimin e Rrezikut dhe Promovimin e Sigurisë Teknike;
- d) Materialit udhëzues të ACI Siguria e Hapësirës Ajrore;
- e) Materialit udhëzues të IATA për instalimet e karburantit në aeroporte dhe manualët udhëzues për mirëmbajtjen e operimeve;
- f) Urdhrit të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 122, datë 12/03/2019 “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë”;
- g) Urdhrit të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 130, datë 09/11/2012 “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve në Republikën e Shqipërisë si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

Duhet të ekzistojë një proces për të:

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


## 2.2 Menaxhimi i sigurisë teknike në apron

(1) Përgjegjësia përfundimtare për pranimin e produktit apo shërbimit të ofruar nga rezervuari depozitues i karburantit në aeroport mbetet tek operatori i avionit. Sidoqoftë, përgjegjësi primare e furnizuesit të kontraktuar të karburantit është që të demonstrojë gjatë furnizimit me karburant se karburanti i furnizuar ka qenë i pastër, i pandotur dhe sipas specifikave përkatëse. Duhet të ekzistojë një marrëveshje kontraktuale me shkrim ndërmjet operatorit të avionit dhe ofruesve/furnizuesve të karburantit që përkufizon përgjegjësitë individuale, shërbimet e ndërlidhura me sigurinë teknike dhe cilësinë që duhet ofruar. Depozitimi i karburantit në aeroport dhe aktivitetet e ndërlidhura me sigurinë teknike të operatorit që janë relevante me marrëveshjen me shkrim duhet të përfshihen në programet për sigurim të cilësisë dhe sigurisë teknike të operatorit të avionit.

Kompanitë e operimit të avionëve duhet të caktojnë një person kompetent i cili do të mbikëqyrë zbatimin e procedurave të duhura të furnizimit të avionëve, dhe do të mbajë lidhje me operatorët dhe furnizuesit e karburanteve. Mbikëqyrësi i furnizimit të karburanteve duhet të udhëzohet për kërkesat, përgjegjësitë dhe masat e sigurisë teknike të detyrës mbikëqyrëse të furnizimit të karburanteve, dhe duhet të qëndrojë në hapësirën e apronit gjatë furnizimit të avionit me karburant.

(2) Operatori i aerodromit duhet të sigurohet që i gjithë personeli i cili punon në afërsi të avionit 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) të mund të përdoret rrëshqitësja për shpëtim të atyre që janë në avion në rast nevoje gjatë furnizimit të karburantit, ndërkohë që pasagjerët janë duke hipur, zbritur apo qëndruar në avion; dhe

 <small>AUTOKRITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002


c) hapësirat në të cilat rrëshqitësja për shpëtim zgjatet dhe hapësirat në afërsi duhet të mbahen të lira për të mundësuar daljen e shpejtë të pasagjerëve në afërsi.

(3) Automjetet (përfshirë automjetet për furnizim me karburante) dhe pajisjet duhet të pozicionohen në mënyrë që:

- a) të mos pengojnë qasjen nga automjetet e RFFS;
- b) të mos pengojnë largimin e shpejtë të automjeteve për furnizimin e karburantit nga aproni, apo hapësirat për furnizim të karburantit të avionëve apo hapësirat për parkim nëse nevojitet;
- c) të 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 zgjatet nuk pengohet; dhe
- e) stabilizimi i avionit dhe peshës së vet të mos ndikohet nga furnizimi me karburant.

(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 qëndruar në avion përgjatë furnizimit me karburant, dhe duhet të implementohen procedura për të zvogëluar këto rreziqe. Këto procedura duhet të:

- a) dizajnohen për të mundësuar evakuimin sa më të shpejtë të pasagjerëve nga avioni nëse paraqitet nevoja;
- b) sigurojnë që hapësira tokësore në të cilën pasagjerët evakuohen mbahet e lirë nga pajisjet dhe pengesat;
- c) sigurojnë që automjetet të cilat kryejnë përpunimin në tokë të avionit nuk pengojnë qasjen në vendndodhje nga automjetet dhe personeli i RFFS, apo rrugën dalëse të pasagjerëve të cilët evakuohen nga avioni;
- d) përfshijnë qasjen e duhur të RFFS;
- e) në rast të fluturimeve mjekësore, të merret parasysh aftësia apo paaftësia e pacientit dhe stafit shoqëruar mjekësor për të mundësuar evakuimin e shpejtë nga avioni;
- f) të merret parasysh aftësia e atyre udhëtarëve, lëvizshmëria e të cilëve nuk është e mjaftueshme për të mundësuar evakuim të shpejtë nga avioni; dhe
- g) t'i nënshtrohen kërkesave të Agjencisë Evropiane për Siguri në Aviacion (EASA).

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(5) Disa avionë 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 dy anët e avionit. Operatori i aerodromit/organizata duhet të marrë parasysh rreziqet e ndërlidhura me këtë praktikë dhe duhet të implementojë procedura për t'i zvogëluar. Kjo praktikë mund të ketë ndikim në procedura të 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 avioni;
- c) sigurinë e stafit të apronit që kryejnë shërbimet e avionit;
- 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


(1) Ndërkohe që kryhet furnizimi me karburant, pasagjerët nuk duhet të qëndrojnë brenda helikopterit:

- a) me përjashtim të kushteve të veçanta, kushte ku të gjithë 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) Furnizimi i helikopterëve me motorë apo rotorë aktiv duhet të ndalohet me rastin e furnizimit me:

- a) benzinë apo karburant 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.



 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002


(3) Informacione shtesë që ndërlidhen në mënyrë specifike me furnizimin e karburantit ndaj helikopterëve janë përfshirë në Pjesën III të Aneksit 6 të ICAO, siç është ndryshuar nga Materiali Udhëzues i Heliporteve të ICAO-s – Dok. 9261 –AN/903/2.

## 2.4 Zbrazja e karburantit

(1) Para se të fillojë zbrazja e karburantit, duhet të merren mostra nga rubineti i drenazhit të secilit rezervuar të avionit 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) Deri në përfundimin e kontroleve të cilësisë, karburanti i zbrazur nga avioni duhet të ndahet nga karburanti i pandotur. Preferohet që kjo të bëhet përmes shkarkimit të karburantit në një rezervuar të zbrazët të automjetit për furnizim të karburantit. Ky karburant potencialisht i ndotur duhet kontrolluar për përmbajtje të ujit, sedimentit si dhe përshtatshmërisë, në mënyrë që të garantohet se çdo përzierje e mundshme e përmbajtjes ekzistuese me instalimet e ardhshme të pranuar të përmbushë specifikat e duhura të produktit.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

## KAPITULLI 3 – Vlerësimi i rrezikut

### 3.1 Rreziqet nga zjarri

- (1) Operatori i aerodromit/organizata duhet të adresojë rrezikun nga zjarri që ndërlidhet me proceset që kanë të bëjnë me trajtimin e karburantit, duke marrë 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 të pranishme në të njëjtën kohë.
- (2) Procedurat e depozitimit, menaxhimit, trajtimit dhe furnizimit të karburantit gjithashtu duhet të zhvillohen në përputhje me rregulloret e shëndetit dhe sigurisë teknike në punë dhe kodet e praktikës më të mirë në industrinë e hidrokarbureve.
- (3) Përdorimi i çdo pajisjeje 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 përfundojë furnizimi me karburant.
- (4) Duhet të implementohen procedura për të parandaluar ndezjen e karburantit nga burime të tjera të nxehtësisë p.sh. shkarkimet nga njësia ndihmëse për energji, frenat e mbi-nxehura të rrotave, rrjedhja nga motorët reaktiv të avionëve të tjerë, etj.
- (5) Operatori i aerodromit/organizata duhet të jetë i/e vetëdijshme që një shkëndijë e një intensiteti të mjaftueshëm për të ndezur avullin e karburantit mund të shkaktohet nga shkarkimi i energjisë elektrostатike (statike) të krijuar qoftë nga lëvizja e karburantit në rezervuarin e avionit gjatë procesit të furnizimit të karburantit, apo akumulimi i saj në sipërfaqe të avionëve apo automjeteve. Një përshkrim i secilit lloj së bashku me praktikat që përdoren për të parandaluar këtë ngjarje është paraqitur më poshtë.
  - a) **Akumulimi sipërfaqësor:** Ngarkesa statike mund të akumulohet në sipërfaqe të avionit apo automjetit furnizues të karburantit kur kushtet janë të favorshme.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

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 zhdukun energjinë statike në karburant kontribuon në uljen e rrezikut.


(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 avionin me karburant apo instalimet që pranojnë karburantin. Të gjitha lidhjet duhet të bëhen para se të mënjahen kapakët e mbushësit, p.sh. para fillimit të furnizimit, dhe të mos ndërpriten deri sa të jetë përfunduar furnizimi dhe kapakët e mbushësit të jenë rivendosur. Në asnjë rast, automjeti furnizues (përfshirë dorezën furnizuese) apo avioni nuk lidhen me vendin për furnizim të karburantit.

(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.

(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 të operimit dhe masave mbrojtëse inxhinierike për të minimizuar rreziqet e ndërlydhura me akumulimin e energjisë statike.

(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 i “përfshirë” kur furnizohet apo kur paraprakisht është i pranishëm në rezervuarët e avionit. Në rastet kur përdoret karburanti me brez të gjerë, rekomandohet që dhe dy furnizimet e radhës të karburantit gjithashtu të trajtohen sikurse ato me brez të gjerë.

(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.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(11) Përzierjet e karburanteve me brez të gjerë dhe të turbinës së kerozinës mund të rezultojnë në përzierje të ajrit-karburantit në rezervuar, e cila është në vargun e djegshmërisë në temperatura të zakonshme të mjedisit gjatë furnizimit.

(12) Metodrat për njoftimin e RFFS duhet të jenë në dispozicion të menjëhershëm. Operatorët e aerodromeve duhet të sigurohen që kushtet në të cilat duhet të njoftohet RFFS, p.sh. zjarri nga karburanti, derdhja e karburantit, frenat e rrotave të mbi-nxehura, dhe masat përmes së cilave mund të alarmohen, të kuptohen plotësisht nga i gjithë personeli që punon në apron, apo në hapësirat për furnizim me karburant apo parkim të avionëve.

### 3.2 Pajisjet portative elektronike (PPE)

(1) Ekzistojnë tri rreziqe primare të ndërlidhura me përdorimin e PPE-ve në afërsi të avionëve: zjarri, humbja e vëmendjes dhe pengesa ndaj sistemeve të avionit.


#### 3.2.1 Zjarri

Rreziku që PPE-të të krijojnë apo shkaktojnë shkëndija të një intensiteti të mjaftueshëm për të ndezur avullin e karburantit të liruar përgjatë furnizimit në kushte normale është tejet i vogël. Sidoqoftë, operatorët e aerodromit/organizatat duhet të jenë të vetëdijshme mbi përhapjen e shpejtë të baterive të telefonave celularë 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.

#### 3.2.2 Humbja e vëmendjes

Potenciali i njohur që përdoruesi i PPE-ve të humbasë vëmendjen paraqet tri rreziqe të ndërlidhura:

- a) kontakti fizik me avionin nga përdoruesi i PPE-ve i cili ka humbur vëmendjen mund të shkaktojë dëmtim apo lëndim;
- b) pajisjet që janë duke u operuar nga përdoruesi i pavëmendshëm i PPE-ve mund t'i

 <small>AVIORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

shkaktojnë dëme avionit; dhe

- c) përdoruesit e PPE-ve, të pavëmendshëm gjatë kryerjes së detyrave thelbësore që ndërlidhen me sigurinë teknike, mund të lënë detyrat të papërfunduara apo pa mbikëqyrje.


*Shënim: Operatorët duhet të jenë të vetëdijshëm që rreziqet në pikat 3.2.2b) dhe 3.2.2c) më lart ndërlidhen me veprimet apo mos-veprimet nga punonjësit në apron, dhe mbartin potencialin që ndikimi të fshihet deri në fazën e fluturimit në të cilën siguria teknike e avionit mund të rrezikohet.*

### 3.2.3 Pengimi i sistemit të avionit

Janë pranuar raporte që përdorimi i PPE-ve në afërsi të avionëve 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 kontribuojë drejt rreziqeve të ndërlidhura si më poshtë:

- 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 avion.

(2) Operatorët e aerodromit/organizatat duhet të ndalojnë përdorimin e PPE nëhapësirën e apronit, ose duhet të kufizojnë përdorimin e tyre nën kushte të caktuara dhe të njoftuara qartë të cilat do të zvogëlonin rreziqet e ndërlidhura me përdorimin e tyre. Këto masa duhet të merren parasysh kundrejt paqëndrueshmërisë së llojit të karburantit të përfshirë, dhe ofrimin e një sistemi komunikues alternativ jo-pengues. Pasagjerët të cilët hipin apo zbresin nga avioni duhet të paralajmërohen për përdorimin e PPE-ve kur të jenë jashtë, por edhe në afërsi të avionit.

	<b>MANUAL UDHËZUES</b>	
	<b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

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

### 4.1 Mostrat/Kontrolli i mostrave

(1) Kontrolli i mostrave duhet të bëhet gjatë gjithë procesit të trajtimit, depozitimit dhe furnizimit të karburantit, për t'u siguruar se karburanti nuk përmban ndotje nga uji dhe copëza të ngurta, që është i klasit të duhur dhe që është i cilësisë së duhur për përdorim nga avioni.


(2) Pasi mbushet karburanti 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 një mostër e tretë dhe përsëri ky proces rezulton i pakënaqshëm, atëherë duhet të ndërmerren masa për të identifikuar burimin e ndotjes dhe karburanti nuk duhet të furnizohet në avion nga instalimet në fjalë. Në këtë rast preferohet që të informohet furnizuesi i karburantit në fjalë dhe të kërkohet këshillë nga ata.

(3) Standardet dhe procedurat e marrjes së mostrave të përshtatshme për testim duhet të zbatohen në përputhje me standardet e industrisë së hidrokarbureve.

(4) Përveç rasteve kur kërkohet nga procese të 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 avionit.

(5) Mostrat e karburantit nga rezervuaret depozituese mbi tokë dhe automjetet për furnizim të avionëve duhet të merren nga rubineti për marrje të mostrave apo për drenazhim. Pompa 'vjedhëse' duhet të përdoret për marrje të mostrave nga rezervuaret nën tokë apo furnizimet e futura në fuçi.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(6) Të gjitha pajisjet për marrje të mostrave duhet të mbahen në kushte tejet të pastra. Për kontroll apo mbajtje të mostrës duhet të përdoren kavanoza qelqi të tejdukshëm, me qafë dhe kapak me vidë. Para marrjes së mostrës, gypi duhet të “shpëlahet” deri në masën në të cilën do të mënjanohet karburanti i 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.


(7) Mostrat e marra të karburantit duhet të etiketohen qartë dhe të mbahen si dëshmi që karburanti i depozituar në instalime është i përshtatshëm për përdorim në avion. Ato do të jenë posaçërisht të vlefshme për të demonstruar pëputhjen me dispozitat si rrjedhojë e ndonjë aksidenti që mund t'i ndodhë ndonjë avioni që ka pranuar karburant nga instalimet.

(8) Nëse merren mostrat në raste të ndryshme nga ato të paraqitura në pikën (4) më lart, ato duhet të merren në enë të ngjashme. Në rastet kur karburanti merret në kova apo enë të tjera metalike, p.sh. për “shpëlarje”, ato duhet të prodhohen nga çelik rezistues ndaj ndryshkut, dhe duhet të jenë të lidhura me linjën e karburantit përmes kabllor dhe kapëses para dhe gjatë procesit.

(9) Të gjitha mostrat e mbajtura duhet të ruhen në vende të ftohta dhe larg dritës së diellit dhe duhet të etiketohen si më poshtë:

- a) klasi i 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.

(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 nevoje, duhet të kërkohet këshillë nga indsutria e hidrokarbureve.

 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(11) Të gjitha pajisjet dhe instalimet e karburantit duhet të ndahen tërësisht nga produktet e tjera. Gjithashtu, klasat e ndryshme të karburanteve duhet të ndahen. Në kushte ideale, instalimet duhet të kenë linja të veçanta të mbushjes dhe të zbrazjes.

(12) Për të identifikuar klasin e karburantit që përmbajnë, të gjithë rezervuarët dhe gypat duhet të etiketohen dhe kodohen për ngjyra në përputhje me kodet e praktikës të shpallura nga industria e hidrokarbureve.

(13) Si një masë shtesë për të shmangur gabimet në furnizim me rastin e furnizimit të karburantit, tubat apo gypat duhet të shenjohen me shënimet e përshtatshme të klasit apo të ngjyrohen me një shirit të ngjyrës së duhur parësore të treguesit sa më afër dhe më praktike që është e mundur ndaj grykës furnizuese, por jo në vetë grykën. Vetëm një material që nuk do të 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.


(14) Ndryshimi i klasit të karburantit në rezervuarë për depozitim mund të paraqesë rrezik nga ndotja e klasit të ri për shkak të mbeturinave të karburantit paraprak të depozituar, rrjedhimisht, kurdo që është e mundur ndryshimet e tilla duhet të shmangen. Nëse kjo nuk është praktikisht e mundur, rekomandohet që informacione udhëzuese të merren nga furnizuesi përkatës i karburantit apo nga industria e hidrokarbureve.

#### 4.2 Kontrolli vizual dhe testimi për ndotje

(1) Karburanti duhet të konsiderohet i papërshtatshëm për përdorim në avion nëse kontrolli vizual paraqet karakteristikat si më poshtë:

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




 <small>AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL</small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

(2) Karakteristikat më poshtë duhet të shërbejnë si këshilla për vlerësimin vizual të karburanteve:

- a) Ngjyra. AVGAS është në dispozicion me ngjyrë të kuqe, të kaltër dhe të gjelbër, përderisa karburanti i turbinës Jet A-1 është pangjyrë dhe mund të dallojë në dukje ndërmjet ngjyrës së ujit të pastër deri në të verdhë. Termat “pastër” dhe “ndritshëm” janë të pavarura nga ngjyra natyrale e karburantit. “Pastër” i referohet mungesës së rendimentit apo emulsionit. “Ndritshme” i referohet dukjes vezulluese të karburantit që nuk përmban hijëzim apo mjegullim.
- b) Karburantet e turbinave duhet të kontrollohen duke përdorur zbulues të ujit kimik. Prezenca e ujit të lirë apo në gjendje pezullie shfaqet nga një ndryshim i dallueshëm i ngjyrës së peltes, letrës apo elementit të zbuluesit. Testimi vizual është i papërshtatshëm për të përcaktuar nëse është karburant i pastër apo ujë i pastër, kur një lëng i vetëm, i pastër, në dukje pa ngjyrë merret nga ena dhe besohet se përmban karburant të avionëve. 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 shpejt nga AVGAS. Kur karburanti përmban ujë në gjendje pezullie mostra do të duket e mjegulluar apo e hijëzuar.

(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) Pelta për zbulim të ujit që aplikohet në fund të shkopit zhytës apo shiritit zhytës duhet të përdoret për kontroll direkt të karburantit të turbinës në depozitim në sasi, apo fuqi, dhe mund të përdoret në mënyrë të ngjashme për AVGAS. Për secilin kontroll duhet të përdoret pelte e freskët dhe shkopi zhytës duhet të lejohet të pushojë në fund të kontejnerit deri në dhe jo më tepër se 10 sekonda.

 <small> AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL </small>	<b>MANUAL UDHËZUES</b> <b>FURNIZIMI I AVIONËVE ME KARBURANT</b>	
	Zotëruesi	AAC
	Dokumenti	O1-MU/PT-002

### 4.3 Mbajtja e shënimeve

(1) Shënimet me shkrim duhet të mbahen për:

- a) të gjitha furnizimet në instalimet e karburantit. Këto shënime duhet të përfshijnë klasin dhe sasinë e karburantit, datën e furnizimit, dhe duhet të përfshijnë kopjet e shënimeve të dhëna apo certifikatat e përputhshmërisë.
- b) çështjet e veçanta të mirëmbajtjes, përfshirë çdo rregullim të ndërlidhur dhe pastrim të instalimeve për depozitim të karburantit. Këto duhet të përfshijnë detaje për:
  - i. inspektimet dhe testimet;
  - ii. pajisjet me presion, për pastrim dhe kontroll të filtrave; dhe
  - iii. inspektimet e gypave.
- c) veçoritë e mostrave të marra të karburantit dhe rezultatet e testeve të atyre mostrave.
- d) të gjitha furnizimet e fuçive, të filtrimit dhe kullimit të karburantit, dhe të kontrolleve të marrjes së mostrave.

(2) Shënimet me shkrim të operimeve të shkarkimit të karburantit duhet të përfshijnë hollësitë për:

- a) regjistrimin e avionit;
- b) datën e shkarkimit të karburantit;
- c) rezultatet e kontrollit të mostrave;
- d) sasinë dhe klasin e karburantit të marrë; dhe
- e) dispozicionin e karburantit të marrë.

(3) Shënimet e referuara më lart duhet të ruhen për 12 muaj apo më tepër siç mund të kërkojë AAC 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 jepen nga një person i autorizuar brenda një kohe të arsyeshme.