



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 177 (XXI) — Nr. 768

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 11 noiembrie 2009

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE		aprobarea listelor de cheltuieli eligibile pentru proiectele finanțate în cadrul operațiunilor 1.1.a „Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile” — Domeniul Major de Intervenție 1.1 — Investiții productive și pregătirea pentru competiția pe piață a întreprinderilor, în special a IMM, și 1.3.b „Sprijin pentru consultanță acordat IMM” — Domeniul Major de Intervenție 1.3 — Dezvoltarea durabilă a antreprenariatului, în cadrul axei prioritare 1 „Un sistem de producție inovativ și ecoeficient” din cadrul Programului operațional sectorial „Creșterea competitivității economice” (POS CCE) 2007—2013	
Decizia nr. 1.324 din 13 octombrie 2009 referitoare la excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice .....	1–2	3.014/C. — Ordin al ministrului justiției și libertăților cetățenești privind redobândirea cetățeniei române de către o persoană .....	15
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE			
1.121. — Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, ediția 01/2009 ....	3–14		
1.704/2.920. — Ordin al ministrului economiei și al ministrului finanțelor publice pentru modificarea Ordinului ministrului economiei și finanțelor nr. 184/2008 privind			16

## DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

### CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

#### DECIZIA Nr. 1.324

din 13 octombrie 2009

#### referitoare la excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Ioan Vida — președinte  
Nicolae Cochinescu — judecător  
Aspazia Cojocaru — judecător  
Acsinte Gaspar — judecător  
Petre Lăzăroiu — judecător  
Ion Predescu — judecător  
Puskás Valentin Zoltán — judecător  
Tudorel Toader — judecător  
Augustin Zegrean — judecător  
Marinela Mincă — procuror  
Claudia-Margareta Krupenschi — magistrat-asistent

Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, excepție ridicată de Bogdan Teodor Dascălu în Dosarul nr. 23.254/245/2008 al Judecătoriei Iași — Secția penală.

La apelul nominal se constată lipsa părților, față de care procedura de citare a fost legal îndeplinită.

Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere ca inadmisibilă a excepției de

neconstituționalitate, indicând în acest sens jurisprudența în materie a Curții Constituționale.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, reține următoarele:

Prin Încheierea din 3 martie 2009, pronunțată în Dosarul nr. 23.254/245/2008, **Judecătoria Iași — Secția penală a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.**

Excepția de neconstituționalitate a fost ridicată de Bogdan Teodor Dascălu (Hanganu) într-o cauză penală având ca obiect infracțiuni privind circulația pe drumurile publice și uz de fals.

În motivarea excepției de neconstituționalitate autorul acesteia arată că Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice este neconstituțională, deoarece atât din expunerea de motive a proiectului de lege pentru aprobarea acesteia, cât și din preambulul ordonanței rezultă că nu au fost întrunite cele două condiții prevăzute de actualul art. 115 alin. (4) din Constituție pentru adoptarea de ordonanțe de urgențe, și anume existența cazului excepțional și a motivării concrete, și nu, generic, a urgenței ce trebuie să justifice emiterea unui astfel de act normativ.

**Judecătoria Iași — Secția penală** opinează în sensul netemeinicii excepției, întrucât la adoptarea ordonanței de urgență criticate au fost respectate exigențele constituționale prevăzute de art. 115 alin. (4) din Legea fundamentală.

Potrivit dispozițiilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, încheierea de sesizare a fost comunicată președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și formula punctele de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate ridicată.

**Guvernul**, în punctul său de vedere, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, sens în care Curtea Constituțională a statuat în mod constant, de exemplu prin deciziile nr. 538/2007, 575/2006 sau 245/2005.

**Avocatul Poporului**, în punctul său de vedere, consideră că dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sunt constituționale, astfel cum a reținut și a motivat Curtea Constituțională prin Decizia nr. 538/2007.

Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge excepția de neconstituționalitate a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, excepție ridicată de Bogdan Teodor Dascălu în Dosarul nr. 23.254/245/2008 al Judecătoriei Iași — Secția penală. Definitivă și general obligatorie.

Pronunțată în ședința publică din data de 13 octombrie 2009.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE.

prof. univ. dr. **IOAN VIDA**

**Președinții celor două Camere ale Parlamentului** nu au comunicat punctele lor de vedere cu privire la excepția de neconstituționalitate până la data întocmirii raportului.

CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, punctele de vedere ale Guvernului și Avocatului Poporului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

Obiectul excepției de neconstituționalitate îl constituie Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare.

În opinia autorului excepției de neconstituționalitate, actul normativ atacat încalcă normele fundamentale ale art. 114 alin. (4) privind condițiile de adoptare a ordonanțelor de urgență, și anume existența „cazului excepțional”, norme preluate cu modificări și completări de art. 115 alin. (4) în urma revizuirii și republicării Constituției.

Analizând excepția de neconstituționalitate, Curtea Constituțională constată că a mai examinat conformitatea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice față de aceleași prevederi fundamentale invocate și în prezenta cauză. Un exemplu relevant în acest sens este Decizia nr. 245 în 10 mai 2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 612 din 14 iulie 2005, și Decizia nr. 575 din 19 septembrie 2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 889 din 1 noiembrie 2006, prin care Curtea, pentru motivele acolo arătate, a reținut, în esență, că îndeplinirea dublei condiții prevăzute de art. 114 alin. (4) din Constituția nerevizuită, și anume existența cazului excepțional și a urgenței, rezultă din expunerea de motive la proiectul de lege pentru aprobarea ordonanței criticate.

Magistrat-asistent,  
**Claudia-Margareta Krupenschi**

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

## ORDIN

### pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, ediția 01/2009

Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce revin Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ca autoritate de stat în domeniul transporturilor,

în temeiul prevederilor art. 4 lit. b) și f) din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor și infrastructurii** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementarea aeronautică civilă română privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, ediția 01/2009, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Aeronautică Civilă Română va lua măsuri pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 438/1999 pentru aprobarea

reglementărilor aeronautice civile române referitoare la cerințele privind facilitățile tehnice destinate combustibililor de aviație și procedurile operaționale de alimentare a aeronavelor cu combustibili pe aerodromuri/RACR-AD-FTPCA, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 464 din 24 septembrie 1999, se abrogă.

Art. 4. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Radu Mircea Berceanu**

București, 2 noiembrie 2009.  
Nr. 1.121.

ANEXĂ

### REGLEMENTARE AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ privind asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri, RACR-AD-ACAA, ediția 01/2009

#### PREAMBUL

În conformitate cu prevederile Codului aerian și în scopul reglementării domeniului aviației civile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de autoritate de stat, asigură prin organisme tehnice specializate delegate punerea în aplicare a reglementărilor aeronautice civile române, care au caracter obligatoriu pentru toți participanții la activitățile aeronautice civile și conexes, precum și pentru persoanele care își propun ori desfășoară activități în zonele supuse servituților de aeronautică civilă.

Autoritatea Aeronautică Civilă Română este organismul tehnic specializat delegat de către autoritatea de stat, pentru asigurarea aplicării reglementărilor aeronautice civile naționale și supravegherea respectării lor de către persoanele juridice și fizice, române sau străine, care furnizează servicii ori produse pentru aviația civilă din România, realizând astfel funcția de supraveghere a siguranței în domeniul aviației civile.

În conformitate cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 101/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind accesul pe piața serviciilor de handling la sol pe aeroporturi — RACR-APSH, ediția 03/2007, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 334 din 17 mai 2007, și cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.245/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind autorizarea agenților aeronautici de handling — RACR-AD-AAH, ediția 1/2008, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 713 din 21 octombrie 2008, activitatea de handling combustibil (organizarea și executarea operațiunilor de alimentare cu și golire de combustibil, inclusiv depozitarea combustibilului, precum și controlul calității și cantității combustibilului la livrare) este inclusă în anexa la reglementările respective.

RACR-AD-ACAA (Asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri), ediția 01/2009, are ca scop reglementarea completă a desfășurării activităților de handling combustibil.

Prevederile prezentei reglementări sunt aliniate la normele și practicile recomandate cuprinse în documentele Asociației Transportului Aerian Internațional (IATA), singurele reglementări internaționale aplicabile pentru alimentarea cu combustibili de aviație a aeronavelor. Prin aceste prevederi sunt dezvoltate proceduri universale pentru asigurarea calității combustibilului de aviație pe aerodromuri.

## CAPITOLUL 1 Generalități

### 1.1. Scop

1.1.1. Prezenta reglementare stabilește cerințe tehnice și operaționale specifice, aplicabile activităților de handling combustibil pentru realizarea siguranței zborului.

1.1.2. Asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromurile civile românești trebuie planificată, organizată, pregătită și executată corespunzător cerințelor detaliate în prezenta reglementare, cu respectarea prevederilor celorlalte acte normative naționale aplicabile activităților economice.

### 1.2. Aplicabilitate

1.2.1. Prevederile prezentei reglementări se aplică:

a) agenților aeronautici de handling combustibil de aviație pentru terți;

b) operatorilor aerieni care execută activități de handling combustibil în sistem propriu în vederea susținerii activității de zbor.

1.2.2. Cerințele și condițiile de autorizare de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) a agenților aeronautici de handling și a operatorilor aerieni fac obiectul unor reglementări specifice.

1.2.3. — (1) AACR poate accepta, la cerere, derogări de la cerințele și condițiile tehnice și operaționale prevăzute în reglementarea de față, cu condiția menținerii calității combustibilului de aviație, a siguranței operaționale și implicit a nivelului de siguranță a zborului.

(2) Cererea pentru derogare va fi înaintată directorului general al AACR și va include fundamentarea derogării solicitate. Aceasta trebuie să fie susținută de o analiză a efectelor asupra siguranței operaționale și de un plan de acțiuni pentru menținerea calității combustibilului de aviație, a siguranței operaționale și implicit a nivelului de siguranță a zborului.

### 1.3. Definiții și abrevieri

1.3.1. În sensul prezentei reglementări, termenii de mai jos au următoarele semnificații:

— *administrator al aerodromului* — persoană fizică sau juridică care conduce și gestionează un aerodrom aflat în proprietatea publică sau în proprietatea privată a unor persoane fizice ori juridice;

— *aerodrom* — suprafață delimitată pe pământ sau pe apă, care cuprinde, eventual, clădiri, instalații și materiale, destinată a fi utilizată, în totalitate sau în parte, pentru sosirea, plecarea și manevrarea la sol a aeronavelor;

— *aeroport* — aerodromul deschis pentru operațiuni comerciale de transport aerian;

— *aeroport mic* — aeroport unde numărul total de operațiuni de alimentare pe an este mai mic de 4.000 și/sau cantitatea de combustibil livrată este mai mică de 2,5 milioane de litri.

Notă: La aeroporturile unde nu există echipamente de alimentare mobile (autoalimentatoare) și alimentarea este efectuată de la stații fixe, limitările de mai sus nu sunt valabile;

— *agent aeronautic civil* — orice persoană fizică sau juridică autorizată să desfășoare activități aeronautice civile;

— *asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromuri* — totalitatea activităților legate de aprovizionare, depozitare și alimentare cu combustibili a aeronavelor la sol;

— *atmosfera explozivă* — un amestec, în condiții atmosferice, de aer și una sau mai multe substanțe periculoase, sub formă de gaz, vapori, ceață sau praf, în care, după ce s-a produs aprinderea, arderea se propagă în întreaga masă;

— *dead-man control* — dispozitiv de siguranță, instalat pe un echipament de alimentare, care, printr-o acționare continuă sau intermitentă, declanșează/întrerupe alimentarea cu combustibil a aeronavelor la sol;

— *facilități* — baza materială asociată desfășurării activității de transport și depozitare a combustibilului de aviație și alimentare cu combustibil a aeronavelor;

— *filtru* — vas sub presiune, echipat corespunzător, care conține elemente filtrante;

— *incident* — orice eveniment/situație care ar expune personalul sau echipamentul la risc, în mod direct sau indirect;

— *instruire* — pregătirea prin cursuri de specialitate, la locul de muncă, în centre specializate sau în alt mod, pentru însușirea și aprofundarea cunoștințelor necesare îndeplinirii sarcinilor de serviciu în condiții de calitate și siguranță;

— *presiune diferențială* — diferența dintre valorile presiunilor la intrarea și, respectiv, ieșirea din filtru;

— *siguranța zborului* — capacitate a activității aeronautice constând în evitarea afectării sănătății sau pierderii de vieți omenești, precum și producerii de pagube materiale;

— *zona de alimentare* — ansamblu de cercuri cu raza de 3 m sau mai mult dacă este specificat de autoritățile locale, având centrul la gurile de umplere a rezervoarelor aeronavei, cuprinzând aeronava, autoalimentatorul și furtunurile utilizate și care poate fi clasificată ca zonă 0 sau 1 conform zonării mediilor cu pericol de explozie;

— *zona 0* — în care atmosfera explozivă este prezentă în mod permanent sau pe perioade lungi de timp ori frecvent, în condiții normale de funcționare. Acest spațiu cuprinde, în esență, interiorul rezervoarelor sau aparatelor;

— *zona 1* — în care atmosfera explozivă poate să apară intermitent sau periodic, în condiții normale de funcționare. Acest spațiu cuprinde, de exemplu: împrejurul gurilor de alimentare, împrejurul dispozitivelor de umplere și golire, împrejurul unor presetupe insuficient etanșe.

1.3.2. Abrevieri uzuale utilizate în prezenta reglementare:

— *AACR* — Autoritatea Aeronautică Civilă Română;

— *AD/AP* — aerodrom/aeroport;

— *AMC* — aparatura de măsură și control;

— *API* — American Petroleum Institute (Institutul American de Petrol);

— *APU* — auxiliary power unit (motor auxiliar);

— *GPU* — ground power unit (grup electric de sol);

— *IATA* — International Air Transport Association (Asociația Internațională de Transport Aerian);

— *ICAO* — International Civil Aviation Organization (Organizația Aviației Civile Internaționale);

— *RACR* — reglementări aeronautice civile române.

### 1.4. Referințe

1.4.1. Asigurarea cu combustibili de aviație pe aerodromurile civile se organizează și se desfășoară conform prevederilor prezentei reglementări și ale actelor normative naționale aplicabile activităților respective.

1.4.2. Prevederile actelor normative naționale și reglementărilor aeronautice aplicabile activităților respective pot fi corelate și/sau completate cu specificațiile de profil (caracteristici tehnice, parametri funcționali, criterii, metode, soluții, algoritmi, proceduri etc.) conținute de edițiile în vigoare ale unor documente de aviație civilă relevante, cum sunt:

a) documentul IATA JIG 1: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control & Operating Procedures for Joint IntoPlane Fuelling Services (Ghiduri pentru controlul calității combustibilului de aviație și proceduri de operare pentru alimentarea cu combustibil a aeronavelor);

b) documentul IATA JIG 2: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control & Operating Procedures for Joint Airport Depots (Ghiduri pentru controlul calității combustibilului de aviație și proceduri de operare pentru depozite aeroportuare);

c) documentul IATA JIG 4: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control and Operating Procedures for Smaller Airports

(Ghiduri pentru controlul calității combustibilului de aviație și proceduri de operare pentru aeroporturi mici);

d) standardul SR EN 12312-5: Echipament de sol pentru aeronave, Cerințe specifice, Partea 5: Echipament de alimentare cu combustibil pentru aeronave;

e) API 1529: Aviation fuelling hose and hose assemblies (Furtunuri pentru combustibili de aviație și asamblarea furtunurilor);

f) EN 1361: Rubber hoses and hose assemblies for aviation fuel handling. Specification (Furtunuri de cauciuc și asamblarea furtunurilor pentru manipularea combustibilului de aviație. Specificație);

g) API 1542: Identification markings for dedicated aviation fuel manufacturing and distribution facilities, airport storage and mobile fuelling equipments (Marcaje de identificare dedicate facilităților de fabricare și distribuție a combustibilului de aviație, facilităților de stocare pe aeroporturi și echipamentelor mobile de alimentare);

h) API 1581: Specification and Qualification Procedures for Aviation Jet Fuel Filter Separators (Specificații și proceduri de testare pentru filtre separatoare de apă);

i) API 1583: Specification and Qualification Procedures for Aviation Fuel Filter Monitors with Absorbent Type Elements (Specificații și proceduri de testare pentru filtre monitor cu elemente absorbante);

j) API 1590: Specification and qualification procedures for aviation fuel microfilters (Specificații și proceduri de testare pentru microfiltre de combustibil de aviație);

k) documentul IATA: Manual pentru handling aeroportuar; și/sau alte documente emise de organizații internaționale de aviație civilă, precum și documentațiile tehnice furnizate de producători sau de beneficiarii serviciilor aeroportuare.

## CAPITOLUL 2

### Cerințe privind construcția depozitelor pentru combustibilii de aviație

#### 2.1. Cerințe generale pentru depozit

2.1.1. Pentru a fi acceptate de AACR ca utilizabile pentru activități de aeronautică civilă, instalațiile pentru combustibilii de aviație trebuie să corespundă:

a) standardelor generale în vigoare privind instalațiile de depozitare a produselor petroliere;

b) cerințelor tehnice din cuprinsul prezentului capitol, pentru a fi constituite condițiile de executare continuă, corectă și completă a procedurilor privind asigurarea calității combustibililor de aviație pe timpul depozitării.

2.1.2. Dacă anumite cerințe ale standardelor generale în vigoare privind instalațiile de depozitare a produselor petroliere diferă de cerințele tehnice din cuprinsul prezentului capitol, acestea din urmă prevalează.

2.1.3. Instalațiile și echipamentele pentru combustibilii de aviație trebuie să fie segregate pozitiv (separate total de instalațiile și echipamentele utilizate pentru alte produse), prin utilizarea unei vane cu sertar dublu și golirea spațiului dintre sertare sau unui blind prins între flanșe. De asemenea, instalațiile utilizate pentru diferitele tipuri de combustibili de aviație trebuie să fie segregate pozitiv.

2.1.4. Nu este permisă depozitarea combustibilului de aviație în cisterne rutiere, remorci sau vagoane.

2.1.5. Rezervoarele și conductele construite din oțel carbon trebuie protejate la interior pe toată suprafața. Materialele utilizate la protecția interioară trebuie să fie de culoare albă și să nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protecție prin cadmiere, tablă galvanizată sau materiale plastice. Rezervoarele și conductele

construite din oțel inoxidabil sau din aliaj de aluminiu nu necesită protecție interioară.

2.1.6. Fiecare depozit trebuie să aibă un plan coordonator, pe care să fie marcate rezervoarele, echipamentele, conductele, rețelele supraterane și subterane. Acest plan va avea anexate instrucțiunile pentru operațiunile de recepție și livrare afișate într-un loc ușor accesibil personalului operator.

2.1.7. Fiecare depozit trebuie să aibă schema tehnologică afișată într-un loc ușor accesibil. Pe aceasta trebuie să fie marcate și notate următoarele:

a) rezervoarele (numărul rezervorului, tipul, capacitatea în mc, tipul combustibilului de aviație depozitat, robinete și armături cu indicarea tipului, dimensiuni, caracteristici tehnice);

b) filtre (număr, tip);

c) pompe (număr, tipul de pompă, combustibilul pompat, debit, presiune, puterea motorului, legături tehnologice);

d) rampe de descărcare-încărcare cisterne cale ferată și/sau cisterne auto;

e) conducte tehnologice între instalații, cu indicarea diametrului, numerotării și tipului de combustibil de aviație.

2.1.8. Butoanele de pornire/oprire ale pompelor din zonele de descărcare/încărcare a combustibilului trebuie să fie ușor accesibile și clar identificate.

2.1.9. Depozitele trebuie prevăzute cu sisteme de oprire în caz de urgență/avarie. Butoanele de oprire trebuie să fie situate în imediata apropiere a zonelor destinate activităților de manipulare a combustibilului, să fie ușor accesibile și clar identificabile.

2.1.10. Proiectele pentru orice instalație nouă sau modernizare la cele existente trebuie avizate de către AACR și punerea în funcțiune a acestora să fie asistată de către AACR.

2.1.11. — (1) Toate rezervoarele, precum și rețeaua de conducte aferente acestora trebuie să fie clar marcate prin etichete și codificate prin culori pentru identificarea sortimentului de combustibil (inscripționându-se obligatoriu și cuvintele care indică tipul combustibilului) și a sensului de curgere a combustibilului.

(2) Pentru combustibilul pentru turbomotoare de aeronave (petrol de aviație) se vor folosi etichete negre cu scrisul alb și pentru benzina de aviație etichete roșii cu scrisul alb, conform API 1542.

2.1.12. Incinta depozitului trebuie să fie curată, ordonată și bine întreținută. Rezervoarele și conductele trebuie revopsite când este necesar, scările, pasarelele și balustradele trebuie să fie fără rugină.

2.1.13. Managerul organizației are responsabilitatea de a asigura securitatea depozitului prin amenajări adecvate pentru protecția personalului, bunurilor și operarea facilităților. Trebuie luate toate măsurile pentru a împiedica accesul persoanelor neautorizate, furtul sau contaminarea combustibilului, furtul echipamentelor sau utilizarea acestora în activități ilegale.

#### 2.2. Rezervoare

2.2.1. Numărul și mărimea rezervoarelor se calculează astfel încât să asigure o cantitate suficientă de combustibili pentru alimentarea aeronavelor în perioada de trafic de vârf a aerodromului, luându-se în considerare modalitățile de aprovizionare, durata decantării și analizelor de laborator și a curățării rezervoarelor.

2.2.2. Rezervoarele trebuie să fie construite și instalate astfel încât să fie evitată intrarea apei și a murdăriei.

(1) Rezervoarele orizontale trebuie să aibă o pantă continuă de minimum 1/50 către colectorul de apă și impurități.

(2) Rezervoarele verticale trebuie să aibă fund conic cu o pantă continuă de cel puțin 1/30 spre colectorul central de apă și impurități.

2.2.3. Rezervoarele trebuie să fie echipate cu:

a) supape de respirație/site de aerisire corespunzătoare tipului de combustibil, prevăzute cu opritoare de flăcări;

b) un colector de apă și impurități solide situat la cel mai de jos punct, prevăzut cu o conductă și valvă corespunzătoare pentru purjarea apei și sedimentelor. Volumul liniei de drenare trebuie să fie clar marcat;

c) conducte separate pentru umplerea rezervorului și livrarea combustibilului; pentru rezervoarele orizontale, acestea trebuie situate la partea cea mai înaltă a rezervorului, conducta de umplere direcționând fluxul către colectorul de apă și impurități;

d) guri de vizitare cu diametrul de minimum 600 mm, pentru a permite degazarea și accesul în interior pentru curățare;

e) orificii pentru luarea probelor și efectuarea măsurătorilor;

f) sistem flotant de aspirație cu indicatoare de poziție a brațelor și/sau cablu de control din oțel inoxidabil legat la mantaua rezervorului. Pentru rezervoarele orizontale, punctul cel mai de jos de la care poate fi tras combustibilul trebuie situat în partea cea mai înaltă a rezervorului, la cel puțin 15 cm față de fundul rezervorului, iar pentru rezervoarele verticale, punctul cel mai de jos trebuie situat la minimum 45 cm față de fundul rezervorului;

g) sistem de alarmare și/sau închidere la un nivel prestabilit.

2.2.4. Pentru toate rezervoarele trebuie făcute amenajări pentru îndepărtarea apei și a sedimentelor din colectorul de apă și impurități:

a) pentru rezervoarele mici orizontale (sub 20.000 l) purjarea se poate face în găleți cu capacitate de minimum 5 l, construite din oțel inoxidabil sau oțel carbon protejat la interior cu materiale epoxi, de culoare albă, care să nu contamineze combustibilul, prevăzute cu cablu de legătură echipotențială;

b) pentru rezervoarele îngropate este necesară o pompă de aspirație racordată la conducta de purjare;

c) pentru rezervoarele verticale și orizontale supraterane de capacitate mare sunt recomandate rezervoare de recuperare a cantităților provenite din purjări; conductele de legătură între rezervoarele de stocare și cele de recuperare, precum și rezervoarele de recuperare trebuie să îndeplinească aceleași cerințe constructive și de întreținere ca și cele de stocare, dacă combustibilul recuperat este utilizat în scopuri aviatice.

2.2.5. Fiecare rezervor trebuie să fie clar identificabil printr-un număr sau o literă, corespunzător schemei tehnologice. De asemenea, trebuie inscripționată pe mantaua rezervorului data ultimei curățări/inspecții și a efectuării protecției interioare.

### 2.3. Conducte/Furtunuri

2.3.1. Fiecare sortiment de combustibil trebuie să fie circulat printr-un sistem complet separat. Nu trebuie să existe linii de legătură între conductele prin care trec sortimente diferite de combustibil/produs petrolier.

2.3.2. Pe toate conductele vor fi marcate clar tipul combustibilului și sensul de curgere, conform codului de marcare și culori menționat în paragraful 2.1.11.

2.3.3. Prizele de descărcare a cisternelor/vagoanelor vor fi prevăzute cu cuple de diametru și tip ales astfel încât să dea gradul maxim practicabil de garantare a calității combustibilului și a siguranței operaționale.

2.3.4. Toate furtunurile de încărcare autoalimentatoare trebuie să fie de tip C (semiconductor), fabricate conform specificațiilor API 1529 sau EN 1361, ultima ediție.

### 2.4. Filtrare

2.4.1. În scopul întreținerii și al verificărilor de rutină, echipamentele de filtrare trebuie instalate în locuri ușor accesibile.

2.4.2. La rampa de descărcare cisterne rutiere/vagoane-cisternă, înainte de intrarea în rezervoare, precum și la rampele

de încărcare a combustibililor în autoalimentatoare trebuie montate echipamente de filtrare, după cum urmează:

a) pentru petrolul de aviație: filtre separatoare conform specificațiilor API/IP 1581, ultima ediție. În amonte, la rampa de descărcare cisterne/vagoane, poate fi instalat și un prefiltru pentru a îndepărta impuritățile solide și a prelungi viața elementelor filtrului separator.

b) pentru benzină de aviație: microfiltru cu finețea de maximum 5 micrometri.

c) în ambele cazuri de mai sus, la rampele de încărcare a combustibililor în autoalimentatoare se poate folosi filtru monitor conform specificațiilor API/IP 1583, ultima ediție, ca alternativă la filtrul separator/microfiltru, dacă combustibilul nu conține aditivi antiîngheț (FSII).

2.4.3. Filtrele construite din oțel carbon trebuie protejate la interior cu materiale de culoare albă, care să nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protecție prin cadmiere, tablă galvanizată sau materiale plastice.

2.4.4. Filtrele trebuie să fie prevăzute cel puțin cu:

a) racord la intrarea și ieșirea din filtru, care să permită luarea probelor în condiții de curgere a combustibilului;

b) manometru cu citire directă a presiunii diferențiale;

c) o valvă de dezaerare situată la cel mai înalt punct al vasului, precum și o supapă de siguranță;

d) plăcuța constructorului, care trebuie să includă cel puțin următoarele informații: numele constructorului, numărul seriei vasului și numărul modelului, data fabricării, presiunea diferențială maximă, debitul nominal, tipul și categoria conform specificației API/IP ultima ediție, tipul și numărul elementelor filtrante, cuplul de strângere.

2.4.5. Racordurile de intrare-ieșire și drenare trebuie marcate corespunzător.

## CAPITOLUL 3

### Asigurarea calității combustibilului de aviație la recepție și pe timpul stocării

#### 3.1. Recepția combustibililor în depozitul de aerodrom

3.1.1. Fiecare lot de combustibil trebuie să fie însoțit cel puțin de următoarele documente:

a) buletinul de analiză/raportul de inspecție și declarația de conformitate de la rafinărie, în care trebuie menționate clar numărul de lot, tipul combustibilului livrat și că acesta îndeplinește specificațiile relevante;

b) autorizația de transfer/avizul de însoțire a mărfii, care conține cel puțin următoarele informații: data și ora încărcării sau transferului, numărul rezervorului din care provine combustibilul, tipul combustibilului, numărul de lot și densitatea (la 15°C) combustibilului în rezervorul din care a fost încărcat, certificarea „fără apă și impurități”.

3.1.2. La recepția combustibililor în depozit trebuie desfășurate cel puțin următoarele operațiuni:

a) verificarea datelor din documentele de însoțire;

b) examinarea sigiliilor de pe mijloacele de transport și asigurarea că acestea sunt intacte;

c) drenarea fiecărui compartiment al mijloacelor de transport și efectuarea controlului vizual;

d) măsurarea densității, corectarea la 15°C și compararea valorii cu cea înscrisă în autorizația de transfer/raportul de inspecție; aceasta nu trebuie să difere cu mai mult de 3 kg/m<sup>3</sup>;

e) prelevarea probelor pentru analiza de recertificare (în cazul în care transportul de la rafinărie este efectuat cu mijloace de transport nededicate și/sau instalațiile de umplere din rafinărie nu sunt segregate pozitiv și nu sunt exploatate în regim

de asigurare a calității similar cu cel aplicat în depozitul de aerodrom sau umplerea s-a efectuat din rezervoare al căror conținut nu a fost recertificat).

3.1.3. După descărcarea combustibilului în rezervoare:

a) se prelevă probe pentru testul de recertificare, dacă nu a fost îndeplinită cerința de la paragraful 3.1.2 lit. e) de mai sus, sau se amestecă două ori mai multe loturi;

b) dacă sunt descărcate în rezervor mai mult de 3 loturi noi, compararea rezultatelor din testul de recertificare cu cele din buletinele de analiză de origine este dificil de făcut și, în acest caz, se recomandă efectuarea unui test de specificație completă;

c) după epuizarea timpului de decantare (pentru rezervoare orizontale minimum 1 oră și pentru cele verticale minimum 2 ore), se elimină prin purjare toată apa și impuritățile solide.

**3.2. Proceduri de stocare-întreținere a rezervoarelor**

3.2.1. Zilnic, rezervoarele trebuie purjate la jet maxim, prin deschiderea rapidă a valvei.

3.2.2. Lunar trebuie verificată funcționarea corectă a sorbului flotant.

3.2.3. Toate sitele de aerisire trebuie verificate lunar sau mai des, în funcție de condițiile meteo locale. Supapele de respirație trebuie verificate conform recomandărilor producătorului.

3.2.4. Conductivitatea petrolului de aviație trebuie măsurată lunar.

3.2.5. Din stocurile fără mișcare (la care nu s-a adăugat nicio cantitate de produs) timp de 6 luni pentru petrolul de aviație și 3 luni pentru benzina de aviație, se prelevă probe pentru analize periodice.

3.2.6. Rezervoarele trebuie inspectate în interior (cu intrare) și curățate la un an după punerea în serviciu și după aceea la fiecare 3 ani, dacă condițiile nu impun altfel.

3.2.7. Inspecții cu intrare sau curățări mai frecvente pot fi necesare dacă: durata de viață a elementelor filtrante este redusă semnificativ, controalele de calitate ale combustibilului în aval de rezervoare indică prezența sedimentelor în cantități excesive, o contaminare microbiologică.

3.2.8. Dacă rezervoarele stau goale mai mult de 30 de zile, trebuie inspectate și, dacă este cazul, se vor curăța.

3.2.9. Anual trebuie efectuată inspecția vizuală din exterior, prin gurile de vizitare, fără intrare, dacă se poate vizualiza complet interiorul. Rezervoarele de recuperare purjări trebuie să fie inspectate trimestrial în cazul în care cantitățile respective sunt utilizate în scopuri aviatice.

3.2.10. La curățarea rezervoarelor nu trebuie utilizate produse care să contamineze combustibilul de aviație ce urmează a fi stocat în rezervoare.

3.2.11. Sistemele de alarmare/oprire la preaplin trebuie verificate cel puțin anual, în conformitate cu recomandările producătorului. Este recomandabil ca funcționarea acestor sisteme să fie verificată lunar, în timpul umplerii rezervoarelor.

**3.3. Proceduri de stocare-întreținere a filtrelor**

3.3.1. Zilnic, la începerea lucrului, filtrele trebuie purjate, sub presiune.

3.3.2. Periodic în timpul fiecărei pompări, presiunea diferențială trebuie observată. Variații neașteptate ale presiunii diferențiale (scăderi sau creșteri bruște) impun oprirea pompării, înregistrarea și investigarea cauzelor.

3.3.3. Săptămânal, în cursul unui pompaj la debitul cel mai ridicat realizat în mod normal, dar nu mai puțin de 50% din debitul nominal, trebuie notată presiunea diferențială pe un grafic. Dacă este necesar, se va face corecția presiunii diferențiale în funcție de debitul nominal al filtrului.

3.3.4. Lunar, pentru petrolul de aviație, trebuie efectuat testul colorimetric pe membrană de la un punct imediat în aval de fiecare filtru, la un debit de cel puțin 50% din debitul nominal.

3.3.5. O dată pe an, toate filtrele trebuie deschise și inspectate în interior. Inspecțiile suplimentare ale filtrelor sunt necesare pentru a verifica pierderile prin scurgere la etanșitatea îmbinărilor elementelor, dacă probele prelevate în amonte prezintă cantități mari de sedimente ori apă sau când este observată o reducere semnificativă a debitului.

3.3.6. Elementele filtrante se vor înlocui conform criteriilor prevăzute în anexa A.

3.3.7. Toate filtrele vor avea înscrise pe o etichetă fixată pe manta următoarele informații: codul și numărul exact al elementelor filtrante instalate în interior, precum și data ultimei inspecții și schimbări a elementelor filtrante.

3.3.8. Semestrial se verifică cursa liberă a pistonului manometrului diferențial, pe tot domeniul.

3.3.9. Sitele de filtrare trebuie curățate cel puțin lunar.

**3.4. Legături echipotențiale și împământarea**

3.4.1. În timpul descărcării cisternelor rutiere/vagoanelor sau încărcării autoalimentatoarelor, vehiculele trebuie totdeauna legate la instalațiile fixe, care la rândul lor sunt împământate în mod corespunzător. Legătura echipotențială trebuie făcută înaintea cuplării furtunurilor și înainte de deschiderea vanelor, a bușoanelor de umplere și trebuie menținută până când furtunurile au fost decuplate, iar bușoanele repuse.

3.4.2. Gălețile și recipientele metalice folosite pentru purjare trebuie să fie interconectate electric cu vehiculele/conductele rezervoarelor, înaintea și în timpul operațiunilor de purjare. Este interzisă folosirea recipientelor din plastic sau tablă galvanizată.

3.4.3. Cablurile de legătură electrică, clemele și tamburii trebuie verificați zilnic, pentru condiția generală și rigiditatea legăturii, și săptămânal trebuie măsurată continuitatea electrică la desfășurarea completă a cablului de pe tambur. Valoarea rezistenței nu trebuie să depășească 25 ohm.

**3.5. Capace de protecție împotriva contaminanților**

Toate furtunurile și conductele cu capete deschise (libere), inclusiv conductele de prelevare a probelor, când nu sunt în uz, trebuie să fie protejate cu capace, bușoane sau alte mijloace corespunzătoare.

**3.6. Aparatura de măsură și control**

3.6.1. Aparatura de măsură și control aflată în exploatare trebuie înregistrată și verificată metrologic conform legislației în domeniul metrologiei.

3.6.2. Este interzisă utilizarea instalațiilor/echipamentelor care au AMC defecte sau cu verificarea metrologică expirată.

3.6.3. Fiecare aparat de măsură trebuie înregistrat într-o evidență centralizată a AMC din depozit.

**3.7. Furtunuri**

3.7.1. Fiecare furtun trebuie să aibă un număr permanent de identificare și o fișă de evidență.

3.7.2. Durata de păstrare a furtunurilor în magazie nu trebuie să depășească 2 ani, iar durata maximă de lucru recomandată este limitată la 10 ani, ambele calculate de la data fabricației. Această perioadă poate fi extinsă la 13 ani (pentru aeroporturi mici), dacă se obțin rezultate satisfăcătoare la testul vizual și la cel de presiune de 10 bari. Condițiile de păstrare/exploatare a furtunurilor, recomandate de fabricantul acestora, trebuie cunoscute și respectate.

3.7.3. Furtunurile noi și cele folosite anterior în sistemul de combustibili pentru aviație trebuie să fie verificate și, înainte de punerea în serviciu, trebuie spălate cu combustibil specific instalației și supuse unei probe de presiune. Combustibilul folosit pentru spălare nu va fi utilizat la alimentarea aeronavelor.

3.7.4. Furtunurile care au fost folosite anterior pentru combustibili nespecifici aviației nu trebuie folosite în instalațiile de combustibili pentru aviație.

3.7.5. Lunar, furtunul sub presiune trebuie examinat pe toată lungimea. O atenție deosebită trebuie acordată porțiunilor situate la circa 45 cm față de racorduri, aceste porțiuni fiind cele mai supuse deteriorării.

3.7.6. Semestrial se efectuează testul de presiune la 10 bari.

### 3.8. Extinctoare

3.8.1. Extinctoarele trebuie să fie ușor accesibile, în bune condiții și marcate cu numere sau coduri de identificare.

3.8.2. Extinctoarele trebuie verificate lunar privind starea lor și cel puțin anual de către o unitate specializată, conform recomandărilor fabricantului. Ele trebuie etichetate pentru evidențierea datei de verificare.

### 3.9. Schimbarea sortimentului de combustibil în rezervoarele de stocare

Procedurile de schimbare a sortimentului de combustibil trebuie să includă următoarele cerințe, fără a fi limitate la acestea:

3.9.1. Rezervoarele trebuie golite și curățate. Conductele aferente, pompele și filtrele trebuie drenate și spălate cu sortimentul de combustibil ce urmează a fi stocat, utilizând o cantitate cel puțin de 3 ori mai mare decât capacitățile respective.

3.9.2. La curățarea rezervoarelor nu trebuie utilizate produse care să contamineze combustibilul de aviație ce urmează a fi stocat în rezervoare.

3.9.3. Toate elementele filtrante care echipează filtrele aferente trebuie schimbate.

3.9.4. Unde este necesar, se vor face modificări ale conductelor și vanelor pentru a se menține o segregare pozitivă.

3.9.5. Trebuie schimbate codul de culori și inscripționarea corespunzător sortimentului de combustibil.

### 3.10. Recepția și stocarea combustibilului de aviație în butoaie

3.10.1. Butoaiile trebuie să fie construite din oțel inoxidabil și să fie prevăzute cu capac/bușoane care să permită vizualizarea interioară și curățarea completă.

3.10.2. Toate recepțiile combustibilului în butoaie trebuie să fie acoperite de autorizațiile de transfer de la depozitele de unde au fost umplute, menționându-se cantitatea și tipul combustibilului, numărul lotului și al certificatului de calitate.

3.10.3. Înainte de acceptare, butoaiele trebuie examinate din punctul de vedere al avariilor și al integrității sigiliilor. Trebuie verificată marcarea sortimentului și acesta să corespundă detaliilor din autorizațiile de transfer/certificatul de calitate.

3.10.4. Nu se acceptă butoaiele care curg, sunt deformate, au sigiliile rupte sau în cazul cărora informațiile precizate pe marcaje sunt diferite de cele din autorizațiile de transfer.

3.10.5. Butoaiile trebuie să fie stocate orizontal pentru a se evita acumularea apei pe capacele acestora și cu ambele bușoane sub nivelul lichidului. Butoaiile trebuie inspectate extern cel puțin săptămânal pentru depistarea eventualelor scurgeri, integritatea etichetelor/marcajelor.

3.10.6. Sortimentele diferite de combustibil trebuie puse separat pentru a minimaliza riscul erorii de alimentare.

3.10.7. Sistemul de stocare trebuie să fie adoptat astfel încât cel mai vechi combustibil să fie folosit primul, în conformitate cu numărul lotului și data umplerii.

3.10.8. În cazul în care timp de 12 luni de la data umplerii nu s-a deschis butoiul, se vor preleva probe pentru testul periodic. După o perioadă de maximum 24 de luni, combustibilul va fi utilizat în alte scopuri decât cele aviatice.

3.10.9. După utilizare și înainte de a fi returnate la furnizor, vor fi șterse toate etichetele/marcajele de pe butoaie.

## CAPITOLUL 4

### Cerințe privind construcția echipamentelor de alimentare cu combustibili a aeronavelor

#### 4.1. Cerințe generale

4.1.1. Pentru a fi acceptate de AACR ca utilizabile pentru activități de aeronautică civilă, echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să corespundă:

a) standardelor generale în vigoare privind echipamentele de alimentare cu combustibil pentru aeronave;

b) cerințelor tehnice din cuprinsul prezentului capitol, pentru a fi constituite condițiile de executare continuă, corectă și completă a procedurilor privind asigurarea calității combustibililor de aviație și siguranța operațională pe aerodrom pe timpul utilizării acestora la deservirea aeronavelor.

4.1.2. Dacă anumite cerințe ale standardelor prevăzute la lit. a) a paragrafului 4.1.1. diferă de cerințele prevăzute la lit. b) a aceluiași paragraf, acestea din urmă prevalează.

4.1.3. Echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să fie proiectate și construite conform normelor de siguranță, încorporând sistemele de respirație corespunzătoare ale cisternelor, testele hidrostatice ale circuitelor de pompare, sistemele de frânare pneumatică de siguranță, comenzile de oprire de urgență etc. Toate autoalimentatoarele trebuie să fie cu motor diesel.

4.1.4. Rezervoarele și conductele trebuie să fie construite din aliaj de aluminiu, oțel inoxidabil sau oțel carbon protejat la interior. Materialele utilizate la protecția interioară trebuie să fie de culoare albă și să nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru sau zinc, protecție prin cadmiere, tablă galvanizată ori materiale plastice.

4.1.5. Un autoalimentator trebuie să fie destinat unui singur sortiment de combustibil și trebuie să aibă etichete de identificare a combustibilului, aplicate în mod vizibil, pe fiecare parte a autovehiculului și la fiecare punct de umplere.

4.1.6. Autoalimentatoarele trebuie să fie identificabile prin număr și numele companiei căreia îi aparțin.

4.1.7. Garda la sol pentru toate componentele susceptibile să producă pierderi de combustibil în caz de avarie trebuie să fie de minimum 0,3 m.

4.1.8. Autoalimentatorul trebuie să aibă o rază de viraj mai mică de 12 m.

4.1.9. În față și în spate, autoalimentatorul trebuie să aibă dispozitiv pentru tractare, care va permite tractarea autoalimentatorului în cazul unei defecțiuni.

4.1.10. În față, în spate și în zona laterală a rezervoarelor, autoalimentatorul trebuie să fie prevăzut cu bare exterioare pentru protecție.

4.1.11. Autoalimentatoarele trebuie să fie echipate cu dispozitive de descărcare a electricității statice.

4.1.12. Toate autovehiculele și remorcile de alimentare cu combustibil la aeronave trebuie să fie echipate cu cel puțin două extinctoare amplasate în locuri ușor accesibile, câte unul pe fiecare parte a vehiculului. Cantitatea de agent de stingere existentă trebuie să fie cea stabilită de proiectant, în funcție de capacitatea autoalimentatorului.

#### 4.2. Rezervoarele

4.2.1. Fundul rezervoarelor trebuie să aibă o pantă constant descendentă de 5 grade către un colector de apă și impurități prevăzut cu o conductă și un robinet de purjare aflat la partea cea mai de jos; în cazul rezervoarelor cu mai multe compartimente, fiecare compartiment trebuie să aibă conductă de purjare separată.



4.2.2. Componentele interioare, sudurile, racordurile și niturile trebuie să aibă suprafețe netede pentru a preîntâmpina acumularea sedimentelor.

4.2.3. Marginile vor fi de preferință curbate, iar colțurile trebuie să fie rotunjite cu o rază de cel puțin 75 mm.

4.2.4. În interiorul rezervoarelor trebuie instalat un dispozitiv cu șicane, pentru „spargerea valurilor”.

4.2.5. Rezervoarele trebuie să fie prevăzute cu sisteme adecvate de respirație, echipate cu dispozitive antiflacără.

4.2.6. Fiecare rezervor trebuie să aibă în partea superioară o gură de vizitare cu un diametru de cel puțin 600 mm, care să permită vizualizarea completă a interiorului, precum și intrarea operatorului pentru inspecție și curățare.

4.2.7. Capacul gurii de vizitare trebuie să aibă sistem dublu de etanșare și închizătoare de siguranță.

4.2.8. În partea din spate a autoalimentatorului trebuie să existe o scară care să permită accesul de la nivelul solului pe rezervor și o cale antiderapantă de acces pe rezervor, având o lățime minimă de 0,5 m, amenajată corespunzător cerințelor de protecția muncii pentru lucrul la înălțime.

4.2.9. Umplerea rezervoarelor trebuie efectuată prin partea de jos a acestora, printr-un racord cu etanșare automată.

#### 4.3. Sisteme de filtrare

4.3.1. Toate autovehiculele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să fie echipate cel puțin cu următoarele echipamente de filtrare:

a) pentru petrol de aviație: filtru separator de apă, conform API/IP 1581, sau filtru monitor, conform API/IP 1583, ultimele ediții în vigoare;

b) pentru benzină de aviație: microfiltru care să asigure o filtrare de maximum 5 microni, conform API 1590, sau filtru monitor.

4.3.2. Filtrele construite din oțel carbon trebuie protejate la interior cu materiale epoxidice de culoare albă, care să nu contamineze combustibilul. Nu sunt permise aliajele de cupru, cadmiu sau zinc, protecție prin cadmiere, tablă galvanizată sau materiale plastice.

4.3.3. Filtrele trebuie să fie prevăzute cel puțin cu:

a) racord la intrarea și ieșirea din filtru, care să permită luarea probelor în condiții de curgere a combustibilului;

b) manometru cu citire directă a presiunii diferențiale;

c) o valvă de dezaerare situată la cel mai înalt punct al vasului, precum și o supapă de siguranță;

d) plăcuța constructorului, care trebuie să includă cel puțin următoarele informații: numele constructorului, numărul seriei vasului și numărul modelului, data fabricării, presiunea diferențială maximă, debitul nominal, tipul și categoria conform specificației API/IP ultima ediție, tipul și numărul elementelor filtrante, cuplul de strângere.

4.3.4. Racordurile de intrare — ieșire și drenare trebuie marcate corespunzător.

4.3.5. Cuplele și pistoalele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să fie prevăzute cu site de filtrare care să nu aibă mai puțin de 60 mesh (ochiuri/inch).

#### 4.4. Furtunuri

4.4.1. Furtunurile trebuie să fie de tip C (semiconductor), fabricate conform specificațiilor API 1529 sau EN 1361, ultima ediție.

4.4.2. Fiecare furtun trebuie să aibă un număr permanent de identificare și o fișă de evidență.

4.4.3. Durata de păstrare a furtunurilor în magazie nu trebuie să depășească 2 ani; se recomandă ca durata maximă de viață să se limiteze la 10 ani, ambele măsurate de la data fabricației, putând să fie extinsă la 13 ani (pentru aeroporturile mici) dacă furtunul se menține în bune condiții vizual și corespunde la testul de presiune.

4.4.4. Pe toată lungimea furtunului, la fiecare metru, trebuie să fie ștanțate standardul, presiunea nominală și data fabricării.

#### 4.5. Sisteme de siguranță

4.5.1. Toate autoalimentatoarele folosite pe aerodromuri trebuie să fie echipate cu un sistem de interblocare („interlock”) pe timpul operării echipamentului, pentru a se evita deplasarea vehiculului în timpul alimentării, când furtunurile sunt încă cuplate la aeronavă sau platforma operatorului se află în poziția „sus”.

4.5.2. În cabina șoferului trebuie prevăzut un sistem de deblocare a interlockului, siguranțat printr-un fir de plumb și sigilat în poziția de funcționare a acestuia. Firul de plumb se va rupe în caz de urgență.

4.5.3. Toate autoalimentatoarele utilizate la alimentarea sub presiune (sub aripă) trebuie să fie echipate cu sistem de control („dead-man”) al alimentării.

4.5.4. Echipamentele de alimentare cu combustibil trebuie să fie prevăzute cu sisteme de control al presiunii, pentru a proteja sistemele de combustibil ale aeronavelor la debit de alimentare excesiv și șoc de presiune. Cerințele minime pentru echipamentele de control al presiunii sunt:

a) instalarea unei valve de control al presiunii la capătul furtunului, în cupla de alimentare, dacă presiunea pompei de alimentare se situează în intervalul 3,5+5,5 bari;

b) dacă presiunea pompei de alimentare este mai mare de 5,5 bari, trebuie instalate valve de control al presiunii la capătul furtunului (în cuplă) și în linie; valva de control al presiunii în linie poate fi înlocuită cu o a doua valvă de control la capătul furtunului;

c) dacă presiunea pompei este sub 3,5 bari, nu este necesară instalarea echipamentelor de control al presiunii.

4.5.5. Toate autoalimentatoarele trebuie să fie prevăzute cu butoane de oprire a motorului în caz de urgență, clar identificabile și ușor accesibile de pe fiecare parte a vehiculului.

4.5.6. Toate autoalimentatoarele trebuie prevăzute cu sistem de oprire a umplerii la un nivel prestabilit.

### CAPITOLUL 5

#### Cerințe privind întreținerea echipamentelor de alimentare pentru asigurarea calității combustibililor

##### 5.1. Cerințe generale

5.1.1. Echipamentul de alimentare cu combustibil la aeronave trebuie să fie menținut permanent în bună stare de funcționare, astfel încât să garanteze un serviciu de alimentare a aeronavelor eficient și sigur.

5.1.2. Lucrările de întreținere trebuie planificate și înregistrate astfel încât fiecare echipament de alimentare cu combustibil să fie supus unei întrețineri complete, conform instrucțiunilor constructorului.

5.1.3. Compartimentele rezervoarelor autoalimentatoarelor trebuie să fie menținute permanent lipsite de impurități și apă, luându-se toate măsurile pentru a preveni pătrunderea contaminanților în acestea.

5.1.4. Toate furtunurile, țevile și punctele de luare a probelor, la capetele libere, trebuie să fie prevăzute cu capace, bușoane sau alte mijloace de protecție, care să le protejeze pe timpul cât echipamentul nu este folosit pentru alimentarea aeronavelor.

##### 5.2. Umplerea alimentatoarelor și controalele de calitate

5.2.1. Organizația trebuie să dețină proceduri și echipamente care să asigure umplerea alimentatoarelor fără scurgeri de combustibil.

5.2.2. Operatorul care supraveghează umplerea alimentatoarelor trebuie să aibă acces imediat la sistemele de oprire a operațiunii în situații de urgență.

5.2.3. La rampa de încărcare trebuie să existe sistemul „dead-man” pentru controlul umplerii.

5.2.4. Purjarea echipamentelor de alimentare se efectuează după cum urmează:

- a) zilnic, la începutul schimbului de dimineață;
- b) după operațiunile de umplere (se lasă mai întâi combustibilul să se decanteze 15 min.);
- c) după ploaie abundentă sau ninsoare (numai rezervoarele);
- d) după o spălare sau întreținere a rezervoarelor, filtrelor sau sistemelor de combustibil.

### 5.3. Rezervoarele autoalimentatoarelor

5.3.1. Starea interioară a rezervoarelor autoalimentatoarelor trebuie controlată vizual în fiecare trimestru, prin gura de vizitare.

5.3.2. Anual, rezervoarele trebuie să fie golite complet și inspectate în interior.

5.3.3. Când este necesar, pe timpul acestor inspecții periodice se vor executa lucrări de curățare și de reparații ale subsanslelor montate în interior și/sau refacerea protecției interioare.

5.3.4. În cazul în care rezervoarele stau goale mai mult de 30 de zile, înainte de introducerea combustibililor, trebuie inspectate și, dacă este cazul, curățate.

### 5.4. Filtre

5.4.1. În cursul fiecărei operațiuni de alimentare a aeronavelor, operatorul trebuie să urmărească indicațiile manometrului de presiune diferențială, pentru a se asigura că aceasta se menține în limitele prescrise.

5.4.2. Orice variație anormală (scădere sau creștere bruscă) a presiunii diferențiale impune oprirea alimentării, raportarea și investigarea cauzelor.

5.4.3. În timpul unei alimentări și pentru fiecare autoalimentator în serviciu, cel puțin zilnic, presiunea diferențială trebuie înregistrată/corectată la debitul maxim de lucru.

5.4.4. Săptămânal trebuie înregistrată pe un grafic presiunea diferențială măsurată sau corectată la debitul nominal al filtrului. Debitul la care se face citirea presiunii diferențiale nu trebuie să fie mai mic de 50% față de debitul nominal.

5.4.5. Lunar trebuie efectuat testul colorimetric pe membrană (Millipore).

5.4.6. Semestrial trebuie efectuate testele gravimetrice sau dublu colorimetric.

5.4.7. Testele Millipore se efectuează numai pentru petrolul de aviație, probele prelevându-se la un debit de cel puțin 50% din debitul nominal al filtrului.

5.4.8. O dată pe an, toate filtrele trebuie deschise și inspectate în interior în privința curățeniei vasului, stării elementelor filtrante și a montajului corect al acestora. Elementele filtrante trebuie să fie înlocuite în oricare situație de scădere a eficienței evidentă sau suspectată, potrivit criteriilor din anexa A la prezenta reglementare.

### 5.5. Punerea în serviciu, controlul și repararea furtunurilor

5.5.1. La recepția fiecărui furtun, indiferent dacă a fost primit instalat pe un autovehicul nou sau pentru stoc, acestuia trebuie să i se dea un număr permanent de identificare și să i se deschidă o fișă de evidență a inspecției și a testării.

5.5.2. Păstrarea și exploatarea furtunurilor trebuie făcute corespunzător condițiilor indicate de fabricantul acestora.

5.5.3. Pe timpul operațiunilor de alimentare a aeronavelor, furtunurile trebuie să fie supravegheate permanent.

5.5.4. Lunar, furtunurile trebuie inspectate vizual, aplicându-se presiunea maximă de lucru.

5.5.5. Semestrial se efectuează testul la presiune, astfel:

- a) 20 bari la punerea în serviciu a furtunului;

b) 15 bari pentru furtunurile cu diametrul mai mare de 50 mm, utilizate la alimentarea sub presiune, racordate la cuple de alimentare;

c) 10 bari pentru furtunurile cu diametrul mai mic de 50 mm, utilizate la alimentarea pe aripă, racordate la pistoale de alimentare.

### 5.6. Cuple de alimentare

5.6.1. Toate cuplele de alimentare trebuie să fie supravegheate în cursul fiecărei operațiuni de alimentare.

5.6.2. Cuplele de alimentare trebuie reglate și reparate conform cerințelor fabricantului.

5.6.3. Cel puțin lunar se inspectează sitele de filtrare.

### 5.7. Pistoale de alimentare

5.7.1. Pistoalele de alimentare trebuie marcate, pe partea dinspre furtun, cu vopsea corespunzătoare codului de culori, în funcție de tipul combustibilului (roșu pentru benzina de aviație și negru pentru petrolul de aviație).

5.7.2. Pistoalele de alimentare trebuie verificate în ceea ce privește etanșeitățile, în cursul fiecărei operațiuni de alimentare a aeronavelor.

5.7.3. Cel puțin lunar se inspectează sitele de filtrare.

### 5.8. Aparate de măsură și control

5.8.1. Aparatura de măsură și control aflată în exploatare trebuie înregistrată și verificată metrologic conform legislației în domeniul metrologiei.

5.8.2. Semestrial se verifică cursa liberă a pistonului manometrului diferențial, pe tot domeniul, și se înregistrează rezultatele.

### 5.9. Cabluri pentru legături echipotențiale

5.9.1. Cablurile de legătură electrică, clemele și tamburii trebuie verificați zilnic, pentru condiția generală și rigiditatea legăturii.

5.9.2. Săptămânal trebuie măsurată continuitatea electrică în timpul desfășurării complete a cablului de pe tambur și înregistrate rezultatele. Valoarea rezistenței nu trebuie să depășească 25 ohm.

### 5.10. Sisteme de siguranță

5.10.1. Sistemele de control al alimentării („dead-man”) trebuie testate lunar, în condiții de debit maxim de lucru.

5.10.2. Sigiliile sistemelor de interblocare („interlock”) trebuie verificate zilnic.

5.10.3. Săptămânal, sistemele de interblocare trebuie testate.

5.10.4. Lunar trebuie verificată corecta funcționare a butoanelor de oprire a motoarelor în caz de urgență.

5.10.5. Sistemele de control al presiunii (la capătul furtunului și în linie) trebuie verificate/testate trimestrial.

5.10.6. Sistemele de avertizare/oprire a umplerii la un nivel prestabilit trebuie testate cel puțin trimestrial.

### 5.11. Extinctoare

5.11.1. Extinctoarele trebuie să fie ușor accesibile și în bune condiții și să fie marcate cu numere sau coduri de identificare.

5.11.2. Extinctoarele trebuie verificate zilnic pentru poziționarea corectă, lunar privind starea lor și cel puțin anual de către o unitate specializată conform recomandărilor fabricantului. Ele trebuie etichetate pentru evidențierea datei de verificare.

### 5.12. Punerea în serviciu a autoalimentatoarelor noi sau recondiționate

5.12.1. Înainte de punerea în serviciu, orice autoalimentator nou sau transferat, precum și toate echipamentele/materialele care au suferit o reparație importantă sau o recondiționare completă trebuie să fie verificate, spălate și încercate, pentru a se asigura că sunt în stare bună.

5.12.2. O atenție specială trebuie acordată funcționării corecte a sistemelor de reglare a presiunii, interblocărilor, sistemului „dead-man” și opririi de urgență. Trebuie verificate precizia debitmetrelor, precum și circuitul de alimentare, inclusiv furtunurile — la presiunea normală de lucru, pentru a fi identificate și eliminate orice defecte.

5.12.3. Rezervoarele și filtrele trebuie inspectate în interior în ceea ce privește curățenia, starea protecției epoxidice interioare (dacă este cazul) și a subansamblor.

5.12.4. Toate elementele de filtrare vor fi înlocuite cu altele noi și se va efectua testul gravimetric sau dublu colorimetric.

## CAPITOLUL 6

### Proceduri de alimentare cu combustibili a aeronavelor pe aerodromuri

#### 6.1. Personalul

6.1.1. Activitățile de alimentare a aeronavelor trebuie efectuate de personal competent, instruit și autorizat intern pentru procedurile de alimentare a aeronavelor, operarea echipamentelor de alimentare și acțiunile ce trebuie întreprinse în cazul situațiilor de urgență.

6.1.2. Personalul trebuie să fie familiarizat cu localizarea și operarea butoanelor/sistemelor de întrerupere în caz de urgență existente pe echipamentul de alimentare.

#### 6.2. Conducerea și poziționarea vehiculelor

6.2.1. Conducerea vehiculelor trebuie făcută la viteze reduse, fără a se depăși vitezele stabilite prin reglementările aeroportuare locale sau cele impuse de fabricanții echipamentelor.

6.2.2. Utilizarea telefoanelor mobile în timpul conducerii vehiculelor este strict interzisă.

6.2.3. Alimentatoarele nu trebuie apropiate de aeronavă dacă luminile anticoliziune nu au fost stinse.

6.2.4. Apropierea la aeronavă trebuie făcută cu atenție, astfel încât orice coliziune să fie evitată în cazul în care accidental, în momentul respectiv, s-ar defecta frânele autoalimentatorului.

6.2.5. Autoalimentatorul ar trebui să fie manevrat la aeronavă către poziția de alimentare pe cât posibil spre înainte și să fie poziționat astfel încât să poată ieși din poziție mergând înainte, fără manevre. Dacă pentru poziționare este obligatorie o manevră spre înapoi, manevra trebuie dirijată de o persoană aflată în spatele autoalimentatorului.

6.2.6. Este interzisă manevrarea spre înapoi a autoalimentatoarelor cu remorcă.

6.2.7. În timpul poziționării la aeronavă, alimentatoarele trebuie manevrate cu atenție maximă pentru a se evita coliziunea cu orice parte a aeronavei sau echipament de handling.

6.2.8. Alimentatoarele trebuie poziționate astfel încât:

a) să nu împiedice accesul vehiculelor și echipelor de salvare și stingere a incendiului;

b) să existe un traseu fără obstacole pentru a fi ușor și rapid îndepărtate în caz de urgență;

c) desfășurarea toboganelor de evacuare din avion în caz de avarie și ieșirile pasagerilor să nu fie blocate;

d) să fie imposibil contactul cu aripile și cu toate celelalte suprafețe ale aeronavei, inclusiv în situația când aeronava se lasă în jos datorită creșterii în greutate prin alimentarea cu combustibil;

e) să fie permise cuplarea și decuplarea rapidă a furtunurilor, o derulare (lungime) minimă a acestora, un acces bun la comenzi, precum și posibilitatea maximă de supraveghere vizuală a acestora.

#### 6.3. Legătura echipotentială între aeronavă și echipamentul de alimentare

6.3.1. Pe timpul operațiunilor de alimentare, aeronava, autoalimentatoarele și, unde este cazul, pistoalele de alimentare trebuie să fie interconectate electric, pentru a garanta că între acestea nu există nicio diferență de potențial electric.

6.3.2. Operațiunile de legătură echipotentială trebuie efectuate înainte de cuplarea furtunurilor sau de deschiderea bușoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei (în cazul alimentării pe aripă). Legătura va fi menținută până la decuplarea furtunurilor și punerea la locul lor a tuturor bușoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei.

#### 6.4. Reguli generale de alimentare

6.4.1. Alimentarea aeronavelor cu combustibili nu este permisă pe timpul furtunilor locale puternice, însoțite de descărcări electrice.

6.4.2. La alimentarea pe aripă (cu pistolul), dacă tipul de combustibil cerut nu este inscripționat clar lângă bușonul rezervorului, pilotul sau responsabilul serviciilor de sol trebuie să îl confirme în scris.

6.4.3. Este strict interzisă alimentarea aeronavelor cu benzină auto sau cu motorină.

6.4.4. Extinctoarele de incendiu trebuie fixate pe echipamentele de alimentare în suporturi prin prinderi demontabile rapid și să fie accesibile cu ușurință.

6.4.5. Se va evita plierea sau îndoirea furtunurilor de alimentare, acestea trebuind să fie amplasate astfel încât să nu fie traversate de roțile altor vehicule care deserveșc aeronava. Cuplele de alimentare și pistoalele nu trebuie târâte pe sol.

6.4.6. Pe timpul alimentării, se verifică existența scurgerilor de combustibil, se observă presiunea diferențială pe filtru și buna funcționare a dispozitivelor de reglare a presiunii, prin supravegherea manometrelor de pe tabloul de comandă al autoalimentatorului.

6.4.7. Dacă se constată scurgeri de combustibil care creează riscul la incendiu și poluarea mediului, operațiunea de alimentare trebuie întreruptă și vor fi luate măsurile stabilite de reglementările de pe aerodrom.

6.4.8. Pe durata livrării, operatorul va sta într-un loc din care să aibă o vizibilitate bună a panoului de comandă al autoalimentatorului și a punctelor de alimentare ale aeronavei.

6.4.9. Pe timpul alimentării cu combustibil nu trebuie efectuată nicio operațiune de întreținere la aeronavă care ar putea provoca aprinderea vaporilor de combustibil. În situația în care se defectează vreun echipament de deservire aflat la mai puțin de 6 m față de autoalimentator, funcționarea echipamentului respectiv trebuie oprită pe toată durata alimentării.

6.4.10. Utilizarea telefoanelor mobile pe timpul alimentării este strict interzisă; când din motive operaționale este necesară utilizarea acestora, operatorul va întrerupe alimentarea și pe durata convorbirii va rămâne în cabina autoalimentatorului.

6.4.11. Pentru motive de siguranță (emisii ale vaporilor, viteza de decuplare a furtunurilor și îndepărtarea vehiculelor în situații de urgență), în timpul alimentării nu este permis transferul de la autoalimentator la autoalimentator.

6.4.12. a) Personalul organizației care efectuează alimentarea nu va opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei, aceasta fiind responsabilitatea companiei aeriene deservite. Personalul companiei aeriene are și responsabilitatea de a determina cantitatea de combustibil livrată și de a face calculele corespunzătoare.

b) Face excepție de la prevederea de mai sus personalul care este instruit de către compania aeriană deservită pentru a opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei și care deține un certificat în acest sens, eliberat de compania în cauză.

### **6.5. Alimentarea/extracția cu pasageri la bord sau în curs de îmbarcare/debarcare**

6.5.1. Alimentarea sau extracția de combustibil în astfel de condiții poate fi efectuată numai dacă o asemenea acțiune este autorizată prin reglementările locale ale aeroportului și dacă este cerută de compania aeriană, de preferință în scris.

6.5.2. Compania aeriană trebuie să își asume întreaga responsabilitate pentru a se asigura că:

a) sunt respectate dispozițiile locale ale aeroportului referitoare la alimentare/extracție;

b) angajații săi cunosc instrucțiunile pentru siguranța tuturor pasagerilor pe timpul alimentării și că aceste instrucțiuni sunt respectate cu strictețe;

c) pasagerii îmbarcați/debarcați sunt conduși într-o manieră sigură, sub supravegherea unei persoane responsabile, nu le este permis să fumeze sau să întârzie și sunt ținuți cât mai departe posibil de locul operațiunii de alimentare.

6.5.3. Alimentarea/extracția trebuie oprită imediat ce se constată apariția unei situații periculoase, cum ar fi scurgeri de combustibil, sau dacă orice abatere de la instrucțiuni ar conduce la un incident periculos.

6.5.4. Pe timpul alimentării cu petrol de aviație a elicopterelor nu este permisă prezența pasagerilor la bordul acestora. De asemenea, alimentarea cu benzină a aeronavelor cu pasageri la bord este strict interzisă.

### **6.6. Alimentarea unei aeronave având APU în funcțiune**

6.6.1. În cazul în care evacuarea gazelor APU se află în afara zonei de alimentare:

a) pe timpul alimentării, APU poate fi oprit sau pornit fără o înștiințare prealabilă;

b) în cazul scurgerii de combustibil, APU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili.

6.6.2. Dacă evacuarea gazelor APU se află în zona de alimentare:

a) APU trebuie pornit înaintea desfacerii capacelor de protecție ale gurilor de umplere ale rezervoarelor aeronavei și de efectuarea oricărei conexiuni cu punctele de alimentare;

b) dacă APU este oprit pe timpul alimentării, acesta nu trebuie repornit înainte de a fi întreruptă livrarea combustibilului către aeronavă;

c) când APU evacuează gazele lateral față de aeronavă, autoalimentatorul trebuie poziționat pe partea opusă;

d) în cazul scurgerii de combustibil, APU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili;

e) când gazele de evacuare ale APU trec peste aripă, alimentarea aeronavei pe aripă (cu pistolul) nu trebuie efectuată cu APU pornit.

### **6.7. Alimentarea unei aeronave cu GPU în funcțiune**

6.7.1. GPU trebuie poziționat la cel puțin 6 m distanță față de autoalimentator și în afara zonelor de ventilație a rezervoarelor aeronavei.

6.7.2. Motorul GPU trebuie pornit și conexiunea electrică trebuie efectuată înaintea începerii alimentării. Pe timpul alimentării, GPU nu trebuie decuplat și nu trebuie acționat niciun întrerupător al acestuia.

6.7.3. În cazul scurgerii de combustibil, GPU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după ce combustibilul scurs a fost îndepărtat și nu mai există pericolul degajării vaporilor inflamabili.

### **6.8. Alimentarea unei aeronave cu sistemul de aer condiționat în funcțiune**

Operațiunile de alimentare pot fi efectuate în aceleași condiții generale ale alimentării, cu excepția cazului scurgerilor de combustibil, caz în care sistemul de aer condiționat trebuie oprit pentru a preveni pătrunderea vaporilor inflamabili în compartimentul de pasageri al avionului.

### **6.9. Alimentarea unei aeronave având un motor în funcțiune**

6.9.1. Alimentarea cu un motor în funcțiune va fi executată numai dacă un reprezentant autorizat al companiei aeriene își asumă în scris întreaga responsabilitate pentru acest gen de operațiune.

6.9.2. Operațiunea de alimentare trebuie să fie supervizată de un reprezentant calificat al companiei aeriene.

6.9.3. Din cauza caracterului ei de excepție, operațiunea trebuie pregătită în avans de către reprezentanții companiei aeriene și ai organizației care face alimentarea cu combustibil.

6.9.4. Aeronava trebuie poziționată la o distanță de cel puțin 50 m față de zona de îmbarcare pasageri a terminalului și față de alte construcții sau alte aeronave.

6.9.5. Alimentarea va începe numai după ce toți pasagerii au părăsit aeronava și sunt ținuți la o distanță de cel puțin de 50 m.

6.9.6. Tot personalul angajat în operațiunea de alimentare trebuie să stea în afara zonei motorului pornit, iar celelalte categorii de personal, neimplicate direct în activitatea de alimentare, trebuie să stea la o distanță de cel puțin 50 m față de aeronavă.

6.9.7. Aeronava trebuie orientată cu fața spre vânt.

6.9.8. Autovehiculele de stins incendii, cu tot personalul necesar, trebuie să stea cu motoarele pornite, în apropierea aeronavei.

6.9.9. Combustibilul va fi alimentat pe partea opusă motorului aeronavei în funcțiune, autoalimentatorul fiind poziționat la o distanță maximă față de motorul în funcțiune.

6.9.10. Alimentarea pe aripă, cu un motor în funcțiune, este strict interzisă, indiferent de împrejurări.

### **6.10. Alimentarea aeronavelor cu combustibili din butoaie**

6.10.1. Înainte de utilizare, butoaiele trebuie verificate pentru asigurarea că sunt în bune condiții și toate marcajele sunt clar identificabile.

6.10.2. Butoaiele trebuie ținute în poziție verticală 10 minute și prin intermediul unei pompe de extracție se va preleva, din punctul cel mai de jos, proba pentru control vizual.

6.10.3. Alimentarea trebuie făcută utilizându-se o pompă portabilă echipată cu filtru monitor, printr-o conductă fixă tăiată pe diagonală la 75 mm față de fundul butoiului.

6.10.4. Alimentările ar trebui făcute numai din butoaie pline. Totuși, dacă după livrare rămâne o cantitate semnificativă în butoaie (stocate orizontal, ambele bușoane se află sub nivelul lichidului), butoaiele vor fi resigilate și se va marca data deschiderii.

6.10.5. După folosire, butoaiele goale nu trebuie reumplute cu combustibil pentru scopuri aviatice, acestea trebuind să fie returnate la furnizorul de combustibil.

## **CAPITOLUL 7**

### **Instruirea personalului, protecția muncii, procedurile de urgență și protecția mediului**

#### **7.1. Instruirea personalului**

7.1.1. Orice organizație care desfășoară activități de depozitare și/sau de alimentare a aeronavelor cu combustibili de aviație pe un aerodrom trebuie să aibă întocmite și să aplice proceduri proprii, specifice activității. De asemenea, trebuie să aibă proceduri privind protecția muncii, protecția mediului,

siguranța aeronautică și de acțiune în situații de urgență, corespunzând normelor locale (aeroportuare) și naționale.

7.1.2. Activitățile de recepție, depozitare și/sau de alimentare cu combustibili de aviație pe un aerodrom trebuie efectuate numai de personal competent și instruit corespunzător sarcinilor pe care le execută.

7.1.3. Conducătorul organizației răspunde de organizarea și executarea unei instruirii corecte a personalului subordonat.

7.1.4. Personalul nou-angajat trebuie instruit minuțios pentru activitățile și procedurile incluse în sarcinile sale, precum și pentru toate acțiunile care trebuie luate în caz de urgență, rezultatele pregătirii fiind evaluate prin teste teoretice și practice. În mod corespunzător, personalul existent care primește noi responsabilități trebuie instruit amănunțit înainte de a le îndeplini fără supraveghere.

7.1.5. Pentru fiecare angajat trebuie păstrate înregistrări ale instruirii în care să fie menționate cel puțin următoarele informații:

a) sarcinile pentru care a fost instruit și data la care s-a efectuat instruirea;

b) semnătura persoanei instruite și a instructorului;

c) testele prin care a fost evaluat;

d) rezultatele instruirii practice și teoretice.

## 7.2. Protecția muncii

7.2.1. La locul de muncă trebuie asigurat echipament de protecție pentru personal, care trebuie să cuprindă cel puțin: căști antigomot, ochelari și cască de protecție, mănuși și încălțăminte rezistentă la produse petroliere, uniforme/combinezoane antistatice, veste reflectorizante antistatice.

7.2.2. Echipamentul de protecție trebuie purtat corespunzător operațiunilor desfășurate.

7.2.3. În scopul eliminării riscurilor asupra sănătății, determinate de manipularea produselor de aviație și a altor materiale care pot fi păstrate în incinta depozitelor, trebuie afișată la loc vizibil o listă cu măsurile de precauții, personalul fiind instruit privind aplicarea acestora.

7.2.4. Întregul personal trebuie instruit pentru a se preveni vătămările corporale și materiale, care pot fi produse în timpul executării activităților, precum și inhalarea de vapori de combustibili. De asemenea, personalul trebuie instruit pentru acordarea de prim ajutor în caz de accidente.

7.2.5. Niciun angajat având un grad de daltonism, care îl împiedică să aprecieze corect culoarea produselor de aviație și codul lor de culoare corespondent pentru identificare, nu va fi însărcinat pentru manipularea produselor de aviație.

## 7.3. Proceduri de acțiune în situații de urgență

7.3.1. În fiecare depozit trebuie să fie afișat la locul de muncă, în mod vizibil, planul de urgență care să includă localizarea echipamentelor de stins incendiu, comutatoarelor și comenzilor de oprire de urgență, drumurile de acces și punctele de ieșire.

7.3.2. Personalul trebuie să fie capabil să analizeze situațiile de urgență și să acționeze în mod disciplinat, aplicând corect procedurile.

7.3.3. Procedurile trebuie să fie specifice tipului și locului urgenței și să includă cel puțin următoarele:

a) detalii ale acțiunilor ce trebuie luate;

b) precizarea responsabilităților fiecărei persoane;

c) lista numerelor de telefon pentru contactare în caz de urgență;

d) disponibilitatea și sursele echipamentului de urgență;

e) regulile de actualizare.

7.3.4. Lista urgențelor care trebuie luate în considerare include:

a) defecte de material care afectează capacitatea operațională;

b) pană de energie;

c) deversarea combustibilului;

d) răniri grave ale personalului propriu și/sau al terților, decurgând din activitatea organizației;

e) acțiuni teroriste, amenințare cu bomba, tulburări civile etc.;

f) probleme privind calitatea combustibilului;

g) accidente/incidente la aeronavă;

h) incendii.

7.3.5. Aproximativ o dată pe an, vor fi organizate exerciții de intervenții la incendii, pe tipuri de incendii care pot fi întâlnite, la care să participe întreg personalul utilizând extintoarele și echipamentele fixe antiincendiu. Exercițiile respective, precum și numele persoanelor care au participat trebuie înregistrate.

7.3.6. Situațiile de urgență care ar putea apărea pe timpul operațiunilor trebuie simulate, în vederea formării unei experiențe practice asupra măsurilor celor mai eficiente care trebuie aplicate și pentru a se asigura că întregul personal își cunoaște clar îndatoririle. Pe cât posibil, instruirea ar trebui făcută în cooperare cu aeroportul sau serviciile de urgență locale.

## 7.4. Protecția mediului

7.4.1. Scurgerile și deversarea combustibilului trebuie evitate permanent. Orice scurgere de produs poate constitui un pericol de incendiu și de poluare a mediului și trebuie tratat imediat.

7.4.2. Personalul trebuie să fie instruit și antrenat pentru a fi capabil să acționeze prompt, cu o judecată și inițiativă corecte, în prevenirea pericolului rezultat din scurgerile de combustibili.

7.4.3. Conducătorul organizației este responsabil pentru respectarea în totalitate a reglementărilor locale și naționale de protecție a mediului. În acest sens, trebuie inclus în procedurile de urgență un plan de urgență în cazul deversărilor de combustibil.

## CAPITOLUL 8

### Înregistrări

8.1. Rezultatele tuturor controalelor/testelor efectuate conform cerințelor prezentei reglementări trebuie să fie înregistrate.

8.2. Toate înregistrările trebuie să fie datate și semnate de către persoane responsabile/autorizate intern.

8.3. Înregistrările includ următoarele categorii de activități, fără a fi însă limitate la acestea:

8.3.1. Activități de recepție/depozitare:

a) activitățile de recepție, incluzând numărul lotului și certificatelor de calitate/rapoartelor de inspecții de la rafinărie, tipul de combustibil, cantitatea, mijloacele de transport (număr de identificare, verificarea înainte de umplere, dedicat sau nu), rezervoarele, în care a fost descărcată cantitatea, densitatea măsurată și corectată la 15°C, diferența de densitate;

b) verificările efectuate înainte și după umplerea rezervoarelor, care trebuie să includă informații despre tipul combustibilului, numărul de lot intern, ora de umplere și de punere în serviciu a rezervorului, numărul și data buletinului de analiză de la furnizor și/sau de recertificare, valoarea conductivității, precum și certificarea „fără apă și impurități”;

c) detalii ale livrărilor/umplerii autoalimentatoarelor;

d) stocurile zilnice și purjările;

e) testele de laborator efectuate (recertificare, periodicitate), controalele vizuale și de acceptabilitate, rezultatele măsurării conductivității, Millipore (cu păstrarea membranelor);

f) inspecția și curățarea rezervorului;

g) inspecția filtrului și schimbarea elementelor filtrante;

h) inspecția și testarea furtunurilor;

i) graficul săptămânal al presiunilor diferențiale;

j) verificarea extintoarelor;

k) verificarea instalațiilor fixe;

l) detalii ale tuturor lucrărilor de întreținere.

8.3.2. Activități de întreținere a echipamentelor de alimentare cu combustibil a aeronavelor:

- a) purjările zilnice;
- b) testele de filtrare pe membrană, păstrându-se membranele folosite;
- c) graficul săptămânal al presiunilor diferențiale;
- d) jurnalul de bord (înregistrarea alimentărilor), în care se înregistrează cel puțin: controalele vizuale la rezervor și filtru, detalii ale tipului de combustibil, numărului lotului/avizului de livrare și cantităților livrate la aeronavă, presiunea diferențială și debitul, compania deservită;
- e) verificările stării de funcționare a autoalimentatorului;
- f) verificările dead-man-ului și interlock-ului;
- g) controlul sistemelor de presiune (la capătul furtunului și în linie);

- h) inspecția și testarea furtunurilor;
  - i) verificarea litrometrelor/debitmetrelor, manometrelor;
  - j) inspecția și verificarea cuplelor, sitelor și pistoalelor de alimentare;
  - k) inspecția și curățarea rezervorului autoalimentatorului;
  - l) inspecția filtrului și schimbarea elementelor filtrante;
  - m) verificarea extincatoarelor.
- 8.3.3. Accidente/incidente/sănătate și securitate în muncă:
- investigarea incidentului existent sau potențial;
  - activitățile de remediere și corective întreprinse;
  - statisticile privind incidentele semnalate pe anumite perioade de timp.
- 8.3.4. Instruirea personalului
- 8.3.5. Auditurile interne ale sistemului calității, neconformități, acțiuni corective și preventive.

*ANEXA A*  
*la reglementare*

### Criterii de schimbare a elementelor filtrante

#### A1. Microfiltre

- a) presiunea diferențială se modifică brusc, fără un motiv aparent;
- b) debitul este redus într-un mod anormal;
- c) în avalul filtrelor se constată cantități anormale de sedimente;
- d) după perioada recomandată de fabricant.

#### A2. Filtre separatoare de apă

##### A2.1. Prima treaptă: elemente coalescente

- a) presiunea diferențială se modifică brusc, fără un motiv aparent;
- b) presiunea diferențială măsurată sau corectată la debitul nominal atinge valoarea maximă indicată de fabricant;
- c) în avalul filtrelor se constată cantități anormale de sedimente și/sau apă liberă;
- d) testele de filtrare pe membrană indică faptul că filtrele nu mai sunt performante;
- e) după perioada recomandată de fabricant.

NOTĂ: În cazul în care se constată la un control că există cel puțin un element coalescent deteriorat, atunci toate elementele coalescente se vor schimba.

##### A2.2. Treapta a doua: elemente separatoare din teflon sau sintetice

- a) vor fi inspectate și testate anual, conform recomandărilor constructorului și/sau când se schimbă elementele coalescente;
- b) vor fi schimbate, dacă spălarea recomandată de constructor nu poate să le redea performanțele.

A2.3. Elementele separatoare din hârtie vor fi schimbate ori de câte ori vor fi schimbate elementele coalescente.

#### A3. Filtre monitor

- a) presiunea diferențială măsurată sau corectată la debitul maxim de lucru atinge valoarea maximă indicată de fabricant;
- b) presiunea diferențială se modifică brusc, fără un motiv aparent;
- c) debitul se reduce în mod inacceptabil;
- d) rezultatele testelor de filtrare pe membrană nu se încadrează în limite normale;
- e) în avalul filtrelor se constată cantități neobișnuite de sedimente sau mai mult decât urme de apă;
- f) după perioada maximă de lucru recomandată de fabricant.

MINISTERUL ECONOMIEI  
Nr. 1.704 din 24 septembrie 2009

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE  
Nr. 2.920 din 16 octombrie 2009

## ORDIN

**pentru modificarea Ordinului ministrului economiei și finanțelor nr. 184/2008 privind aprobarea listelor de cheltuieli eligibile pentru proiectele finanțate în cadrul operațiunilor 1.1.a „Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile” — Domeniul Major de Intervenție 1.1 — Investiții productive și pregătirea pentru competiția pe piață a întreprinderilor, în special a IMM, și 1.3.b „Sprijin pentru consultanță acordat IMM” — Domeniul Major de Intervenție 1.3 — Dezvoltarea durabilă a antreprenoriatului, în cadrul axei prioritare 1 „Un sistem de producție inovativ și ecoeficient” din cadrul Programului operațional sectorial „Creșterea competitivității economice” (POS CCE) 2007—2013**

Având în vedere prevederile Hotărârii Guvernului nr. 759/2007 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin programele operaționale, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 1.720/2008 privind organizarea și funcționarea Ministerului Economiei, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 10 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 34/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul economiei și ministrul finanțelor publice** emit următorul ordin:

**Art. I.** — Ordinul ministrului economiei și finanțelor nr. 184/2008 privind aprobarea listelor de cheltuieli eligibile pentru proiectele finanțate în cadrul operațiunilor 1.1.a „Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile” — Domeniul Major de Intervenție 1.1 — Investiții productive și pregătirea pentru competiția pe piață a întreprinderilor, în special a IMM, și 1.3.b „Sprijin pentru consultanță acordat IMM” — Domeniul Major de Intervenție 1.3 — Dezvoltarea durabilă a antreprenoriatului, în cadrul axei prioritare 1 „Un sistem de producție inovativ și ecoeficient” din cadrul Programului operațional sectorial „Creșterea competitivității economice” (POS CCE) 2007—2013, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 93 din 6 februarie 2008, se modifică după cum urmează:

— **La articolul 3, alineatul (3) va avea următorul cuprins:**

„(3) Următoarele prevederi constituie excepții de la prevederile alin. (2):

a) cheltuielile din anexa nr. 1 privind elaborarea studiului de fezabilitate/fezabilitate și a planului de afaceri (dacă sunt solicitate ca anexe la cererea de finanțare) care sunt eligibile și în perioada cuprinsă între data intrării în vigoare a schemei de ajutor de stat și semnarea contractului de finanțare, cu condiția să fie strict legate de realizarea proiectului de investiții și să respecte prevederile aplicabile privind achizițiile;

b) cheltuielile din anexele nr. 1 și 2, respectiv cheltuielile legate de achiziția terenurilor și a clădirilor ce se află pe terenurile respective, strict legate de activitatea de investiții, care sunt eligibile de la data intrării în vigoare a Ordinului ministrului economiei și finanțelor nr. 477/2008 privind aprobarea schemei de ajutor de stat «Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții realizate de întreprinderile mici și mijlocii», aferentă operațiunii a) «Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile», domeniul major de intervenție 1.1 «Investiții productive și pregătirea pentru competiția pe piață a întreprinderilor, în special a IMM», axa prioritară 1 «Un sistem de producție inovativ și ecoeficient», din cadrul Programului operațional sectorial «Creșterea competitivității economice», cu modificările ulterioare, și a Ordinului ministrului economiei și finanțelor nr. 479/2008 privind aprobarea schemei de ajutor de stat «Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții realizate de întreprinderile mari», aferentă operațiunii a) «Sprijin pentru consolidarea și modernizarea sectorului productiv prin investiții tangibile și intangibile», axa prioritară 1 «Un sistem de producție inovativ și ecoeficient», din cadrul Programului operațional sectorial «Creșterea competitivității economice», cu modificările ulterioare.”

**Art. II.** — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul economiei,  
**Adriean Videanu**

Ministrul finanțelor publice,  
**Gheorghe Pogea**

MINISTERUL JUSTIȚIEI ȘI LIBERTĂȚILOR CETĂȚENEȘTI

**ORDIN****privind redobândirea cetățeniei române de către o persoană**

Având în vedere raportul depus în temeiul art. 17 din Legea cetățeniei române nr. 21/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de Comisia pentru cetățenie, constituită potrivit art. 13 din aceeași lege,

constatând îndeplinite condițiile prevăzute de art. 10<sup>1</sup> din Legea nr. 21/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 18 alin. 1 din Legea nr. 21/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, al art. 6 pct. VI.1 și art. 13 din Hotărârea Guvernului nr. 652/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Justiției și Libertăților Cetățenești, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul justiției și libertăților cetățenești** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă cererea de redobândire a cetățeniei române persoanei care a avut această cetățenie și a solicitat redobândirea ei, cu stabilirea domiciliului în România, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

p. Ministrul justiției și libertăților cetățenești,  
**Alina Mihaela Bica,**  
secretar de stat

București, 3 noiembrie 2009.  
Nr. 3.014/C.

ANEXĂ

**LISTA****persoanei care solicită redobândirea cetățeniei române, cu stabilirea domiciliului în România**

Cernețchi Tatiana, fiica lui Valeriu și Angela, născută la data de 16 noiembrie 1986 în localitatea Hîncești, Republica Moldova, cetățean moldovean, cu domiciliul actual în Republica Moldova, orașul Hîncești, Str. Grădinilor nr. 6. (501/2009)

---

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

---



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.411.58.33 și 021.410.47.30, fax 021.410.77.36 și 021.410.47.23  
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948368 434905