

**DECIZIA
DIRECTORULUI GENERAL AL
AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE**

Nr. D354/06.07.2021

În temeiul prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile Române, cu modificările și completările ulterioare,

În baza prevederilor Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 2/18.01.2021, pct. 1, privind desemnarea Directorului General, ale Hotărârii Consiliului de Administrație nr. 42/13.04.2021, pct. 9, precum și a competențelor stabilite prin Contractul de mandat nr. 1111/18.01.2021 încheiat între R.A. Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin Consiliul de Administrație și domnul Nicolae STOICA în calitate de Director General,

În temeiul prevederilor art. 6 alin.(1) lit a) și ale alin (4) din Legea 21/2020 privind Codul aerian și ale art. 1.3 pct. 5 din Reglementarea aeronautică civilă română privind certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol, RACR-AD-FSH, aprobată prin OMTI nr. 275/2021 pentru aprobarea reglementării privind certificarea furnizorilor de servicii de handling -RACR-AD-FSH,

Directorul General al Autorității Aeronautice Civile Române

DECIDE:

Art. 1. Se aprobă Procedurile și Instrucțiunile de Aeronautică Civilă „Certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol”, ediția 01/2021, cod PIAC-AD-FSH, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta decizie.

Art. 2. În termen de 1 zi lucrătoare de la data prezentei decizii, Serviciul Aerodromuri va publica procedura PIAC-AD-FSH ediția 01/2021 și Decizia de aprobare a acesteia, pe pagina web a AACR și pe zona de informare internă.

Art. 3. AACR și organizațiile care furnizează servicii de handling la sol vor lua măsuri pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei decizii, în părțile care le revin.

Art. 4. La data intrării în vigoare a PIAC-AD-FSH ediția 01/2021, Decizia Directorului General al Autorității Aeronautice Civile Române, nr. D677/04.07.2017 și Procedurile și Instrucțiunile de Aeronautică Civilă "Autorizarea agenților aeronautici de handling", ediția 2/2017, cod PIAC-AD-AAH își încetează aplicabilitatea.

Art. 5. Prezenta decizie intră în vigoare la data de 07.07.2021.

DIRECTOR GENERAL

Nicolae STOICA

(e-signed)

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

PIAC – AD - FSH

Certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol

CUPRINS

INDEXUL AMENDAMENTELOR.....	3
LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE.....	4
PREAMBUL.....	5
CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI.....	5
1.1. Scop.....	5
1.2. Aplicabilitate.....	5
1.3. Documente de referință.....	6
1.4. Definiții și acronime.....	6
CAPITOLUL 2. ACTIVITĂȚI AERONAUTICE DE HANDLING.....	9
CAPITOLUL 3. CERINȚE PENTRU CERTIFICAREA FURNIZORILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL.....	10
3.1. Cerințe generale.....	10
3.2. Sistemul de management.....	13
3.3. Cerințe privind personalul.....	19
3.4. Cerințe privind echipamentele.....	19
CAPITOLUL 4: PROCESUL DE CERTIFICARE.....	20
4.1. Activități ale procesului de certificare.....	20
4.2. Durata procesului de certificare.....	23
4.3. Acordarea certificatului.....	23
4.4. Modificarea certificatului și a anexei la acesta.....	23
4.6. Suspendarea certificatului.....	24
CAPITOLUL 5: PROCESUL DE SUPRAVEGHERE A FURNIZORILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL.....	25

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

5.2. Ciclul de supraveghere..... 25**5.5. Activitățile de supraveghere..... 25**

Anexa 1	Controlul încărcăturii
Anexa 2	Handling pasageri
Anexa 3	Handling bagaje
Anexa 4	Handling marfă și poștă
Anexa 5	Handling aeronave pe platformă
Anexa 6	Servicii la aeronavă
Anexa 7	Degivrarea/antigivrarea aeronavei
Anexa 8	Handling combustibil
Anexa 9	Activități conexe transportului aerian de bunuri periculoase
Anexa 10	Cerere pentru certificarea ca furnizor de servicii de handling la sol
Anexa 11	Plan Audit
Anexa 12	Fișa constatărilor
Anexa 13	Model plan acțiuni corective
Anexa 14	Raport de evaluare
Anexa 15	Model Certificat
Anexa 16	Model Anexa la Certificat

INDEXUL AMENDAMENTELOR

Nr. crt	Nr. Amendament	Data intrării în vigoare	Descrierea modificărilor	Numele persoanei care a introdus amdt.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

LISTA PAGINILOR ÎN VIGOARE

Numărul paginii	Ediția/Data	Numărul paginii	Ediția/Data	Numărul paginii	Ediția/Data
1	01/Iulie 2021	A4-3	01/Iulie 2021	A10-3	01/Iulie 2021
2	01/Iulie 2021	A5-1	01/Iulie 2021	A10-4	01/Iulie 2021
3	01/Iulie 2021	A5-2	01/Iulie 2021	A10-5	01/Iulie 2021
4	01/Iulie 2021	A5-3	01/Iulie 2021	A10-6	01/Iulie 2021
5	01/Iulie 2021	A6-1	01/Iulie 2021	A10-7	01/Iulie 2021
6	01/Iulie 2021	A6-2	01/Iulie 2021	A10-8	01/Iulie 2021
7	01/Iulie 2021	A6-3	01/Iulie 2021	A11-1	01/Iulie 2021
8	01/Iulie 2021	A7-1	01/Iulie 2021	A11-2	01/Iulie 2021
9	01/Iulie 2021	A7-2	01/Iulie 2021	A12-1	01/Iulie 2021
10	01/Iulie 2021	A7-3	01/Iulie 2021	A12-2	01/Iulie 2021
11	01/Iulie 2021	A7-4	01/Iulie 2021	A13-1	01/Iulie 2021
12	01/Iulie 2021	A7-5	01/Iulie 2021	A14-1	01/Iulie 2021
13	01/Iulie 2021	A7-6	01/Iulie 2021	A14-2	01/Iulie 2021
14	01/Iulie 2021	A7-7	01/Iulie 2021	A14-3	01/Iulie 2021
15	01/Iulie 2021	A7-8	01/Iulie 2021	A15-1	01/Iulie 2021
16	01/Iulie 2021	A7-9	01/Iulie 2021	A16-1	01/Iulie 2021
17	01/Iulie 2021	A8-1	01/Iulie 2021	A16-2	01/Iulie 2021
18	01/Iulie 2021	A8-2	01/Iulie 2021		
19	01/Iulie 2021	A8-3	01/Iulie 2021		
20	01/Iulie 2021	A8-4	01/Iulie 2021		
21	01/Iulie 2021	A8-5	01/Iulie 2021		
22	01/Iulie 2021	A8-6	01/Iulie 2021		
23	01/Iulie 2021	A8-7	01/Iulie 2021		
24	01/Iulie 2021	A8-8	01/Iulie 2021		
25	01/Iulie 2021	A8-9	01/Iulie 2021		
26	01/Iulie 2021	A8-10	01/Iulie 2021		
A1-1	01/Iulie 2021	A8-11	01/Iulie 2021		
A1-2	01/Iulie 2021	A8-12	01/Iulie 2021		
A1-3	01/Iulie 2021	A8-13	01/Iulie 2021		
A1-4	01/Iulie 2021	A8-14	01/Iulie 2021		
A1-5	01/Iulie 2021	A8-15	01/Iulie 2021		
A1-6	01/Iulie 2021	A8-16	01/Iulie 2021		
A1-7	01/Iulie 2021	A8-17	01/Iulie 2021		
A2-1	01/Iulie 2021	A8-18	01/Iulie 2021		
A2-2	01/Iulie 2021	A8-19	01/Iulie 2021		
A2-3	01/Iulie 2021	A8-20	01/Iulie 2021		
A2-4	01/Iulie 2021	A8-21	01/Iulie 2021		
A3-1	01/Iulie 2021	A9-1	01/Iulie 2021		
A3-2	01/Iulie 2021	A9-2	01/Iulie 2021		
A4-1	01/Iulie 2021	A10-1	01/Iulie 2021		
A4-2	01/Iulie 2021	A10-2	01/Iulie 2021		

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

PREAMBUL

- (1) Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR), este autoritate competentă în domeniul aviației civile, organism tehnic specializat cu personalitate juridică care funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și care își exercită în mod independent atribuțiile de natură tehnică stabilite privind certificarea agenților aeronautici civili, precum și supravegherea menținerii condițiilor asociate documentelor de certificare emise.
- (2) Procedurile emise de Autoritatea Aeronautică Civilă Română în aplicarea reglementărilor specifice domeniilor de competență, se publică pe site-ul propriu și sunt obligatorii pentru toate persoanele fizice și juridice cărora le sunt aplicabile.
- (3) Reglementarea aeronautică civilă română privind certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol, RACR-AD-FSH, aprobată prin OMTI nr. 275/2021, stabilește cerințele pentru evaluarea, certificarea și supravegherea organizațiilor care furnizează servicii de handling la sol pe aerodromurile din România.

CAPITOLUL 1. GENERALITĂȚI**1.1. Scop**

(1) Prezentele proceduri și instrucțiuni pentru certificarea organizațiilor care prestează servicii de handling la sol (PIAC-AD-FSH) conțin cerințe procedurale și de conformare pentru aplicarea RACR-AD-FSH.

Nota 1: Numerotarea paragrafelor din prezentele proceduri, începând cu capitolul 3, corespunde celei din RACR-AD-FSH.

(2) AACR certifică furnizorii de servicii de handling în scopul realizării siguranței zborului, constatării și atestării capacității acestora de a desfășura activitățile în conformitate cu cerințele reglementărilor aplicabile.

1.2. Aplicabilitate

Prevederile conținute în prezentele proceduri sunt obligatorii și se aplică:

a) tuturor organizațiilor, persoane juridice, care solicită Autorității Aeronautice Civile Române certificarea pentru furnizarea serviciilor de handling la sol pe aerodromurile de pe teritoriul României, precum și celor care dețin un certificat de furnizor de servicii de handling la sol;

b) operatorilor/ administratorilor de aerodrom;

c) operatorilor de aeronave/ operatorilor aerieni care desfășoară activități de handling în sistem propriu;

d) personalului AACR implicat în certificarea/supravegherea furnizorilor de servicii de handling la sol.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

1.3. Documente de referință

- a) Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian;
- b) Hotărârea Guvernului nr. 405/ 1993 privind organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile Române;
- c) OMT nr. 66/2008 privind utilizarea echipamentelor, instalațiilor, utilajelor și mijloacelor tehnice de aerodrom și de protecție a navigației aeriene în desfășurarea activităților aeronautice civile;
- d) Reglementarea aeronautică civilă română privind certificarea furnizorilor de servicii de handling - RACR-AD-FSH, aprobată prin OMTI nr. 275/2021;
- e) ICAO Doc 10121- Manual on Ground Handling (Manual de handling la sol), ediția curentă;
- f) ICAO Doc 9859- Safety Management Manual (Manual management siguranță) , ediția curentă;
- g) Standarde echipamente deservire la sol a aeronavelor EN 12312.

Nota 2 : După caz, în anexe se regasesc și alte documente de referință dedicate activităților respective.

1.4. Definiții și acronime**1.4.1. Definiții**

- a) Acțiune corectivă: acțiune întreprinsă pentru eliminarea cauzei unei neconformități constatate și de prevenire a reparației.
- b) Constatări ale auditului: rezultatele evaluării dovezilor de audit colectate în raport cu criteriile de audit.
- c) Contract de operare: acord încheiat, ca urmare a înțelegerii intervenite între operatorul/administratorul aerodromului și furnizorul de servicii de handling, pentru ca acesta din urmă să opereze (furnizeze servicii de handling) pe aeroport.
- d) Criterii de audit: set de cerințe utilizate ca referință față de care este comparată dovada obiectivă.
- e) Dovezi obiective: date care susțin existența sau veridicitatea a ceva; dovezile obiective constau în general din înregistrări, declarații de fapt, sau alte informații relevante pentru criteriile de audit și sunt verificabile.
- f) Inspecție: proces independent, obiectiv și documentat de evaluare a conformării uneia sau mai multor părți ale unui sistem cu cerințele aplicabile.
- g) Neconformitate: neîndeplinirea unei cerințe.
- h) Neconformități majore sau de nivel 1 (N1): se referă la situațiile în care nu sunt îndeplinite prevederile reglementărilor și standardelor de referință, determinând revocarea/ suspendarea/ limitarea documentelor de certificare.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

Exemple de neconformități de nivel 1 și acțiuni AACR posibile:

- (1) o cerință specificată de documentele de referință nu a fost tratată / implementată (limitare dacă neconformitatea este aferentă uneia sau mai multor activități sau suspendare dacă neconformitatea este identificată la nivelul întregii organizații);
- (2) înregistrările tehnice și operaționale nu asigură trasabilitatea activității, procesului, produsului, după caz (suspendare dacă neconformitatea este la nivelul întregii organizații sau limitare dacă se referă la una sau mai multe activități);
- (3) utilizarea, în cadrul activităților de handling, de echipamente care nu îndeplinesc cerințele operatorului aerodromului unde se află în exploatare și/ sau specificațiile tehnice și operaționale conform standardelor aplicabile (limitarea utilizării echipamentelor respective și a desfășurării activităților pentru care organizația nu mai deține echipamentele necesare);
- (4) umplerea echipamentelor de alimentare cu combustibil a aeronavelor cu combustibil transportat direct din rafinării și /sau livrarea de combustibil către terți direct din rafinării (suspendare);
- (5) refuzul participării, personalului managerial sau a înlocuitorilor legali ai acestuia la inspecția/auditul anunțat în prealabil (suspendare);
- (6) nu aplică sau aplică parțial procedurile operaționale care ar putea să afecteze siguranța zborului și calitatea serviciilor prestate, din lipsă de personal și /sau de echipamente (limitare dacă lipsa de personal și/sau echipamente se referă la una sau mai multe activități sau suspendare dacă neconformitatea este identificată la nivelul întregii organizații);
- (7) programul de instruire nu este implementat sau nu a asigurat instruirea corespunzătoare a personalului (limitare dacă neconformitatea este aferentă uneia sau mai multor activități sau suspendare dacă neconformitatea este identificată la nivelul întregii organizații);
- (8) netransmiterea dovezilor de închidere a neconformităților în termenul stabilit (limitare pentru activitățile/ echipamentele pentru care nu au fost transmise dovezile de închidere a neconformităților);
- (9) obținerea sau menținerea valabilității unui certificat prin falsificarea documentelor (revocare);
- (10) dovezi de utilizare frauduloasă a unui certificat (revocare).
- (11) neraportarea evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate obligatoriu (suspendare).

i) Neconformități minore sau de nivel 2 (N2): sunt cele care identifică lipsuri izolate sau sporadice în conținutul sau aplicarea specificațiilor tehnice, procedurilor sau înregistrărilor. Pentru ca o neconformitate să poată fi considerată minoră, este important ca aceasta să fie identificată în mod izolat, în caz contrar, poate deveni o neconformitate majoră.

Exemple de neconformități de nivel 2:

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (1) cazuri izolate de echipamente de măsurare și monitorizare neidentificabile sau cu termenele de verificare metrologică depășite sau care nu prezintă termenul de valabilitate;
- (2) înregistrările îngreunează trasabilitatea necesară;
- (3) exemple izolate ale lipsei semnăturilor pe documente și înregistrări, care nu afectează imediat/ direct siguranța operațiunilor/activităților și/sau calitatea serviciilor/produselor.
- j)** Observații: puncte slabe ale sistemului tehnic și operațional, evidențiate pe baza experienței auditorului și care nu au putut fi formulate ca neconformități față de prevederile unui anumit paragraf al reglementării /standardului / procedurii de referință.
- k)** Reparație capitală: o lucrare de intervenție tehnică efectuată după expirarea unui ciclu de funcționare sau suprautilizare și are drept scop menținerea în funcțiune a echipamentului până la expirarea duratei normale de viață. Se efectuează atunci când nu mai sunt asigurate randamentul, precizia și siguranța în funcționare.
- l)** Solicitant: organizație care a înaintat o cerere la AACR, pentru a fi certificată.
- m)** Sistem de management al siguranței: O abordare sistematică a gestionării siguranței, ce include structurile organizaționale, responsabilitățile, răspunderile, politicile și procedurile necesare.
- n)** Subcontractare: Încheierea unui contract prin care un furnizor de servicii de handling contractant încredințează prestarea unor activități unui terț denumit subcontractant, fără a i se diminua contractantului răspunderea în ceea ce privește modul de îndeplinire a respectivului contract.
- o)** Trasabilitate: Caracteristica unui sistem de a permite regăsirea istoricului, a utilizării sau a localizării unei entități (produs, proces, serviciu), prin identificări înregistrate.

1.4.2. Acronime:

AACR	Autoritatea Aeronautică Civilă Română
CBT	Program de instruire pe calculator (Computer Based Training)
FSH	Furnizor de servicii de handling
IATA	Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni (International Air Transport Association)
ICAO TI	Instrucțiuni tehnice ICAO pentru transportul bunurilor periculoase (ICAO Technical Instruction for Dangerous Goods)
IPS	Indicatori de performanță de siguranță
PIAC	Proceduri și instrucțiuni de aeronautică civilă
PRSU	Plan de răspuns la situații de urgență
RACR	Reglementări Aeronautice Civile Române
SMS	Sistem de management al siguranței
SSM	Sănătate și siguranță în muncă

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

TPS Ținte de performanță de siguranță

ULD Container dedicat transportului aerian (Unit Load Device)

CAPITOLUL 2. ACTIVITĂȚI AERONAUTICE DE HANDLING

2.1. Cerințele specifice pentru activitățile de handling supuse certificării sunt detaliate în anexele corespunzătoare, conform tabelului de mai jos:

Activități de handling la sol supuse certificării		Cerințe specifice
1.	Controlul încărcăturii	Anexa 1
1.1	Întocmire documentație privind masa și centrul aeronavei	
1.2	Supervizarea încărcării aeronavei	
1.3	Mesaje operaționale și comunicații	
2.	Handling pasageri	Anexa 2
3.	Handling bagaje	Anexa 3
4.	Handling marfă și poștă	Anexa 4
5.	Handling aeronave pe platformă	Anexa 5
5.1	Dirijarea aeronavelor pe platformă de către dispecerul de sol	
5.2	Activități turnaround	
5.3	Îmbarcarea/ debarcarea pasagerilor cu echipamente dedicate:	
	(i) Operare scară;	
	(ii) Operare punte îmbarcare;	
	(iii) Operare echipament îmbarcare pasageri cu mobilitate redusă.	
5.4	Tractarea/împingerea aeronavei	
	(i) Operarea echipamentului de tractare/împingere aeronave	
	(ii) Comunicarea cu pilotul comandant al aeronavei	
6.	Servicii la aeronavă	Anexa 6
6.1	Alimentarea cu energie electrică (Ground Power Unit)	
6.2	Pornirea aeronavei (Air Starter Unit)	
6.3	Alimentarea cu apă potabilă	
6.4	Vidanjarea/alimentarea cu apă menajeră a toaletelor	

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

		aeronavei	
	6.5	Asigurarea aerului condiționat pentru aeronave	
	6.6	Degivrarea/antigivrarea aeronavei	Anexa 7
	(i)	Executarea activităților de degivrare/antigivrare aeronavă	
	(ii)	Supervizarea activității de degivrare/antigivrare aeronavă	
	6.7	Încărcarea/Descărcarea cateringului cu echipament dedicat	Anexa 6
7.	Handling combustibil		
	7.1	Recepția și stocarea combustibilului de aviație	Anexa 8
	7.2	Servicii de alimentare aeronave	
	7.3	Livrare către terți	
8.	Activități conexe transportului aerian de bunuri periculoase		Anexa 9

2.2. Pentru executarea activităților supuse certificării, FSH trebuie să dețină echipamentele aferente.

CAPITOLUL 3. CERINȚE PENTRU CERTIFICAREA FURNIZORILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL

3.1. Cerințe generale

3.1.1. Organizația care solicită certificarea ca furnizor de servicii de handling trebuie:

- a)** să depună la AACR următoarele documente, în format electronic:
- (1) în cazul persoanelor juridice înregistrate în România:
- certificatul de înregistrare în Registrul Comerțului;
 - certificatul constatator emis de Registrul Comerțului, de dată recentă, însoțit, după caz, de o declarație prin care solicitantul își asumă faptul că de la data emiterii certificatului constatator nu au intervenit modificări în datele menționate în acesta, din care să reiasă: denumirea organizației, sediul social, numărul de ordine din Registrul Comerțului, starea societății, forma juridică, codul unic de înregistrare, administratori/asociați, domeniul de activitate principal/secundar, puncte de lucru/ sedii secundare, după caz;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (2) în cazul persoanelor juridice înregistrate într-un stat membru al UE sau SSE sau într-un stat terț care a încheiat, cu UE sau România, un tratat care reglementează și accesul pe piața serviciilor de handling din România:
- acte din care să reiasă obiectul de activitate declarat și înregistrat legal în conformitate cu prevederile legale din țara în care persoana juridică este înregistrată, însoțite de traducerea legalizată în limba română;
 - dovada achitării obligațiilor de plată către statul respectiv (echivalentul certificatului constatator și/sau al certificatului de atestare fiscală).

- c) Să facă dovada că structura sa organizatorică corespunde dimensionării și complexității operațiunilor sale, prin depunerea, după caz, a organigramei și a fișelor de post atât pentru personalul de conducere cât și pentru cel de execuție; atribuțiile și responsabilitățile trebuie să fie clar precizate, corespunzător funcției deținute și pregătirii profesionale.

Nota 3: Operatorii/administratorii de aerodrom care furnizează servicii de handling la sol vor evidenția compartimentul handling în cadrul organigramei organizației.

- e) să facă dovada că deține resurse financiare suficiente prin punerea la dispoziția AACR a certificatului de atestare fiscală sau documente similare, în original sau în copie legalizată, valabile la data înregistrării cererii de certificare la AACR;

Nota 4: Organizației care se află în procedură de insolvență / faliment / reorganizare administrativă, nu i se va acorda certificatul de furnizor de servicii de handling sau i se va suspenda certificatul până la rezolvarea situației financiare; în cazul suspendării, perioada maximă acordată este de 6 luni, perioadă după care certificatul este revocat.

- f) Pentru a face dovada că deține toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță, organizația trebuie să prezinte, fără a fi limitate, următoarele:

- (1) dimensionarea resursei umane în funcție de categoriile de activități pe care intenționează să le efectueze, tipurile de aeronave ce urmează a fi deservite, eventual nivelul de trafic estimat, pentru fiecare punct de lucru;
- (2) lista personalului, fiind indicată repartizarea în funcție de sarcinile ce urmează să le îndeplinească, distribuit pe categorii de activități, conform criteriilor de dimensionare, corespunzător pregătirii și a competențelor, pentru fiecare punct de lucru;
- (3) lista echipamentelor utilizate aferente desfășurării activităților supuse certificării, distribuite pe puncte de lucru;
- (4) dovada asigurării echipamentelor de protecție pentru personalul operațional;
- (5) dovezi ale deținerii/ închirierii spațiilor de lucru/ birourilor.

3.1.2. Manualul operațional de servicii de handling la sol

- a) În situația în care manualul operațional, inclusiv procedurile/instrucțiunile aferente sunt întocmite în limba română și engleză, se vor elabora bilingv într-un singur document nu în documente separate.

- b) Pentru a fi acceptat de AACR, manualul operațional trebuie:

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (1) să includă sau să facă referire la toate documentele controlabile (proceduri, instrucțiuni) și informațiile necesare pentru ca personalul operațional să își îndeplinească sarcinile; orice informație preluată din alte documente controlabile și orice modificare a acestora trebuie reflectate corect în manualul operațional;
 - (2) să fie organizat astfel încât să poată fi amendat (modificat) cu ușurință, să fie controlabil, versiunile/amendamentele/edițiile/ reviziile (conform sistemului de control al informațiilor documentate specific fiecărei organizații) să fie clar identificate;
 - (3) să includă cel puțin următoarele informații:
 - (i) O declarație semnată de managerul responsabil conform căreia manualul operațional conține proceduri/ instrucțiuni operaționale care trebuie respectate de personalul relevant.
 - (ii) Administrarea și controlul manualului operațional: aplicarea procedurilor de sistem (elaborarea documentelor și controlul informațiilor documentate) la manualul operațional, date de contact ale persoanei responsabile pentru elaborarea și inserarea amendamentelor la manual;
 - (iii) Notificări: către AACR (modificări care nu necesită aprobare prealabilă, inclusiv mutări de echipamente care nu implică certificare de activitate/punct de lucru), operatorii aerieni deserviți și operatorii/administratorii de aerodrom, conform contractelor încheiate;
 - (iv) Sistemul de management al furnizorului de servicii de handling la sol: descrierea structurii organizatorice, inclusiv organigrama generală și pe departamente; date de contact ale personalului de conducere, autorității, responsabilități și atribuții ale acestuia; responsabilități și atribuții ale personalului operațional și de mentenanță;
 - (v) Sistemul de management al siguranței: va include cele patru componente și douăsprezece elemente, reprezentând cerințele minime pentru implementarea SMS:
 - politica și obiectivele de siguranță : angajamentul și responsabilitatea managementului, răspunderile privind siguranța, personalul cheie de siguranță, coordonarea planului de răspuns la situații de urgență, documentația SMS;
 - managementul riscului de siguranță: identificarea pericolelor, evaluarea și controlul riscului de siguranță;
 - asigurarea siguranței: măsurarea și monitorizarea performanței de siguranță, managementul schimbării, îmbunătățirea continuă a SMS;
 - promovarea siguranței: instruire și educație, comunicarea de siguranță.
 - (vi) Proceduri specifice activităților operaționale.
- c) În "Cuprinsul" manualului, vor fi enumerate toate documentele la care se face

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

referință, cu precizarea versiunii/amendamentului/ediției/reviziei în vigoare, conform procedurii de control a informațiilor documentate.

Nota 5: Sistemul de management al siguranței și/sau procedurile/instrucțiunile operaționale pot fi detaliate în documente separate dar trebuie referite în manualul operațional de servicii de handling la sol; documentele trebuie întocmite astfel încât să fie evitată dublarea informațiilor.

Nota 6: Manualul operațional și amendamentele la acesta sunt acceptate de AACR (când este cazul) prin raportul de evaluare sau printr-o scrisoare transmisă organizației.

3.1.3. Operatorul/administratorul aerodromului are obligația:

- (1) de a face cunoscut furnizorului de servicii de handling la sol procedurile privind organizarea și funcționarea comitetelor de siguranță la care acesta trebuie să participe;
- (2) de a asigura, fără a fi limitate la acestea, următoarele informații:
 - frecvența întrunirii comitetului de siguranță;
 - modalitatea informării privind participarea la ședințele comitetului;
 - principalele activități și responsabilități în cadrul comitetului;
 - tipul de evenimente, modificări proceduri, activități supuse evaluării și documente care sunt întocmite în cadrul comitetului.

3.2. Sistemul de management

3.2.1. SMS integrat, coordonat cu cel al operatorului/ administratorului aerodromului

- (1) În contextul SMS, cel mai important aspect al integrării în sistemul de management este cu sistemul de management al calității, SMS fiind susținut de procese ale acestuia, cum ar fi: auditul, inspecția, investigația, analiza cauzelor de bază, proiectarea procesului, analiza statistică și măsurile preventive, controlul informațiilor documentate.
- (2) În vederea coordonării sistemului de management al siguranței cu cel al operatorului/administratorului de aerodrom:
 - (i) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să emită proceduri locale de siguranță și să se asigure că acestea sunt în vigoare, sunt distribuite către furnizorii de servicii de handling, însușite și respectate de aceștia; procedurile trebuie să includă, fără a fi limitate, următoarele:
 - alocarea de standuri;
 - dirijarea aeronavelor pe platformă de către dispecerul de sol;
 - precauții privind suflul motoarelor;
 - curățenia/disciplina la platformă;
 - tractarea/împingerea aeronavei, circulația vehiculelor pe suprafața de mișcare;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- precauții la alimentarea aeronavelor cu combustibil;
 - precauții la degivrarea/antivizarea aeronavelor la sol;
 - diseminarea informațiilor.
- (ii) Operatorii de aerodrom trebuie să se asigure că întreg personalul furnizorului de servicii de handling care operează în zona securizată este instruit cu privire la procedurile locale de siguranță ale aerodromului.
- (iii) Prin SMS, operatorii de aerodrom trebuie să monitorizeze și să asigure supravegherea activităților și serviciilor, din punct de vedere al siguranței, efectuate de FSH, așa cum este definit în contractul de operare.

3.2.2. Sistemul de management trebuie să includă:

- a)** (1) Responsabilitățile și răspunerile tuturor membrilor managementului și ale angajaților, inclusiv cele în legătură cu performanțele SMS.
- (2) Responsabilitățile, răspunerile și autoritățile pe linie de siguranță trebuie să fie documentate (incluzând definirea nivelelor manageriale cu autoritatea de a decide asupra acceptabilității riscurilor și frecvența întâlnirilor membrilor managementului de siguranță în urma cărora vor fi încheiate minute) și comunicate în cadrul organizației.
- (3) Responsabilitățile de siguranță și autoritățile trebuie să fie descrise grafic într-o organigramă funcțională.
- b)** Politica de siguranță trebuie să reflecte angajamentele organizatorice referitoare la siguranță și calitatea serviciilor, să includă principiile de raportare a siguranței cu precizarea că scopul raportărilor de siguranță și a investigațiilor interne este de a îmbunătăți siguranța și nu de a învinui, să fie semnată de managerul responsabil și comunicată în cadrul organizației;
- c)** (1) Indicatorii de performanță de siguranță (IPS) și țintele de performanță de siguranță (TPS) sunt mijloace pentru a evalua performanța de siguranță și trebuie să fie corespunzătoare obiectivelor de siguranță; IPS și TPS pot fi bazate pe rezultatele auditurilor interne sau externe, inspecțiilor la platformă și pe raportările evenimentelor de aviație și pot fi alinate cu unii IPS ale operatorilor aerieni/ de aerodrom cu care furnizorii de servicii de handling pot interacționa.
- (2) Obiectivele de siguranță trebuie să fie SMART: specifice, măsurabile, agreeate/accesibile (elaborate și aprobate de managementul organizației, comunicate fiecărui nivel din cadrul organizației, căruia i se va solicita să implementeze planurile pentru atingerea respectivelor obiective, iar personalul angajat de la aceste niveluri ale organizației trebuie să fie de acord că acele planuri sunt realizabile), realiste, temporale (raportate la o perioadă definită de timp).
- d)** (1) Organizația trebuie să dezvolte și să mențină o procedură pentru identificarea schimbărilor interne și externe care pot avea efect advers asupra siguranței.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (2) În cadrul acestei proceduri, organizația trebuie să specifice modificările care impun acceptarea de către AACR înainte de a fi efectuate precum și cele la care se aplică numai aprobarea internă, modul de informare și coordonarea în procedurile sale care pot afecta operatorul de aerodrom, operatorii aerieni sau alte organizații cu care pot interacționa.

Nota 7: Exemple de modificări incluse în procedură care impun acceptarea de către AACR înainte de a fi efectuate:

- adăugarea de activități / puncte de lucru;
- mutarea unui echipament de la un punct de lucru la altul dacă implică deschiderea unui nou punct de lucru și /sau certificarea unei activități;
- amendamente majore la manual care implică modificarea ediției.

Nota 8: Exemple de modificări la care se aplică numai procedura de aprobare internă și care vor fi notificate AACR , înainte de intrarea în vigoare.

- erori de editare, corecturi sau reformulări de text;
- modificări minore ale formularelor din anexele manualului operațional;
- mutarea unui echipament de la un punct de lucru la altul dacă nu implică deschiderea unui nou punct de lucru și /sau certificarea unei activități.

e) Programul de instruire

- (1) Organizația trebuie să elaboreze și să implementeze un program de instruire:
- (i) inițială prin care să se asigure că personalul este pregătit și dispune de nivelul de competență adecvat pentru a-și executa sarcinile în condiții de siguranță, eficiență, continuitate;
 - (ii) recurentă pentru menținerea competențelor.
- (2) Programul de instruire și verificare a competenței trebuie să includă, fără a fi limitate, următoarele:
- (i) responsabilități, frecvență, programa, standardele de instruire identificate pentru întreg personalul implicat în operare;
 - (ii) proceduri pentru instruirea și evaluarea personalului instruit;
 - (iii) proceduri de aplicat în situația în care personalul nu obține rezultatele solicitate;
 - (iv) descriere a documentației de păstrat și perioada de păstrare.
- (3) Înregistrările trebuie să asigure trasabilitatea instruirii personalului și să includă, fără fi limitate la acestea, următoarele informații:
- (i) pentru fiecare sesiune de instruire:
 - domeniul de instruire și subiectele tratate;
 - lista participanților cu semnăturile acestora sau raport participare în cazul CBT;
 - perioada de desfășurare a sesiunii de instruire;
 - numele instructorului.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (ii) pentru fiecare participant la o sesiune de instruire:
 - numele organizației care a efectuat instruirea;
 - subiectele tratate;
 - metoda/testul de evaluare și rezultatele obținute;
 - numele și semnătura instructorului/evaluatorului sau raport de participare în cazul CBT.
- (4) Instruirea în domeniul sistemului de management al siguranței trebuie să includă:
 - (i) pentru întreg personalul, ca minim necesar, următoarele:
 - importanța SMS, politica de siguranță și cultura de siguranță;
 - implicarea individuală a personalului în SMS, incluzând: sistemul de raportare a evenimentelor, aplicarea practicilor de lucru și de operare în condiții de siguranță, planul de răspuns la situații de urgență;
 - factorul uman și eroarea umană.
 - (ii) pentru managerii și supervizorii responsabili pentru implementarea componentelor SMS: toate cele 12 elemente, în detaliu, în funcție de atribuțiile lor.
- f) Comunicarea de siguranță trebuie:**
 - (1) să fie bidirecțională: personalul trebuie încurajat să raporteze problemele de siguranță iar managementul trebuie să ofere feedback cu privire la analiza făcută și măsurile luate;
 - (2) să includă modalități de a transmite personalului informații de siguranță, ca de exemplu:
 - buletine informative, buletine de siguranță;
 - postere și campanii;
 - informări despre siguranța echipei, etc.
- g) Organizația trebuie să dezvolte și să întrețină un proces care să asigure identificarea pericolelor în timpul operării, evaluarea și controlul riscurilor asociate.**
 - (1) Identificarea pericolelor trebuie să se bazeze pe o combinație de metode proactive și reactive
 - (i) Metodele proactive includ, fără a fi limitate la acestea, următoarele acțiuni:
 - colectarea datelor de la incidente de gravitate scăzută, pentru a identifica potențiale pericole și tendințe;
 - angajarea personalului în identificarea și raportarea pericolelor în executarea sarcinilor; în acest scop, personalul operațional va fi instruit corespunzător privind sistemul de raportare, principiile de cultură justă de siguranță aplicate în cadrul organizației;
 - efectuarea de audituri de siguranță, monitorizarea siguranței și evaluări de siguranță.
 - (ii) Metodele reactive constau în analiza rezultatelor sau evenimentelor care au avut loc, incluzând:

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- monitorizarea tendințelor și investigarea internă și externă a evenimentelor de siguranță;
 - identificarea și investigarea neregulilor și a altor evenimente operaționale care nu sunt de rutină și care pot fi precursori ai unui accident sau incident.
- (2) Organizația trebuie să dezvolte și să mențină un proces prin care să se asigure analiza (referitor la probabilitatea de apariție și severitatea evenimentelor), evaluarea (referitor la tolerabilitate) și controlul (referitor la reducerea) riscurilor în vederea menținerii unui nivel acceptabil în decursul operațiunilor de aerodrom.
- h) Prin implementarea unui proces de monitorizare a conformării, FSH asigură monitorizarea conformității organizației cu cerințele reglementărilor/ standardelor aplicabile, inclusiv cu cerințele stabilite prin procedurile proprii.
- i) Planul de răspuns la situații de urgență (PRSU)
- (1) Prin PRSU, organizația planifică reacția în situația unui accident la aeronavă sau în cazul unui alt tip de eveniment în urma căruia ar putea rezulta decese, răniri grave, pagube considerabile și/sau perturbare semnificativă în activitate. În cadrul planului, fără a fi limitat, FSH trebuie să:
- identifice, împreună cu operatorul de aerodrom, regulamentele în vigoare la aerodrom și cerințele din partea operatorilor aeriени;
 - includă tipurile de urgență la care trebuie să acționeze;
 - definească rolul și responsabilitățile, în coordonare cu părțile interesate;
 - stabilească cronologia privind acțiunile care trebuie luate ca răspuns la evenimente;
- (2) FSH trebuie să-și asume obligația de a participa la exercițiile privind situațiile de urgență în cadrul aerodromului.
- (3) Operatorul de aerodrom trebuie să asigure, în cadrul PRSU, coordonarea organizațiilor care furnizează servicii pe aerodromul respectiv; în acest sens, operatorul de aerodrom:
- (i) avizează PRSU elaborat de FSH;
 - (ii) notifică FSH, operatorii aeriени și alte parti interesate relevante orice modificare survenită în PRSU, inclusiv în lista persoanelor de contact în situații de urgență.

3.2.3. Principiile factorului uman

- (1) Din perspectiva operațională, cunoștințele despre factorul uman se aplică pentru a optimiza compatibilitatea dintre oameni și sistemele în care lucrează, în scopul îmbunătățirii siguranței și performanței.
- (2) Pentru o analiză a interacțiunii multiplelor componente care pot afecta performanța umană, FSH poate utiliza modelul SHELL, un instrument conceptual care conține următoarele:
- Software (S): proceduri, instruirii, etc;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- Hardware (H): mașini și echipamente;
- Mediul înconjurător (E): mediul de lucru în care restul sistemului L-H-S trebuie să funcționeze;
- Liveware (L): oameni la locul de muncă

- (3) În conformitate cu modelul SHELL, o nepotrivire între Liveware (oameni la locul de muncă, din prima linie de operațiuni, descriși în centrul modelului) și celelalte patru componente (*L-H*, *L-S*, *L-L*, *L-E*), contribuie la erori umane (rezultatul sau consecința limitărilor performanței umane).
- (4) În contextul unui SMS, FSH trebuie să țină cont că oamenii pot comite erori legate de nivelul de tehnologie utilizat, de nivelul de pregătire/ instruire sau de reglementările, procesele și procedurile existente și să stabilească și să mențină metode pentru a reduce probabilitatea erorilor și consecințele erorilor când acestea apar.
- (5) La stabilirea metodelor pentru reducerea probabilității producerii erorilor, FSH ar trebui să țină cont de principalii factori (lipsă de comunicare, complacerea, lipsă de cunoștințe, distragere, lipsa lucrului în echipă, oboseala, lipsă de resurse, lucrul sub presiune, lipsa asertivității, stres, lipsa conștientizării, norme) care afectează performanțele umane, factori cunoscuți sub denumirea generică de "Duzina Periculoasă" ("Dirty Dozen").

3.2.4. Sistem de raportare a evenimentelor de aviație

- (1) FSH trebuie să implementeze un sistem de raportare a evenimentelor de aviație corespunzător cu sistemul de raportare al operatorului/administratorului aerodromului pe care își desfășoară activitatea, în conformitate cu regulamentele europene în vigoare, aplicabile.
- (2) Procesul de raportare trebuie să fie cât mai simplu posibil și bine documentat, incluzând detalii cu privire la "ce", "cum", "unde", "cine" și "când" să raporteze.
- (3) Sistemul de raportare trebuie să protejeze identitatea raportorului, să încurajeze raportarea voluntară, să includă posibilitatea ca rapoartele să fie transmise anonim și să fie bazat pe principiile culturii juste

3.2.5. Procedura de management și control al informațiilor documentate trebuie să includă, fără a fi limitate la acestea, următoarele:

- (1) mijloace pentru identificarea versiunii/amendamentului/ediției/reviziei în vigoare a documentelor (conform sistemului de control al informațiilor documentate specific fiecărei organizații);
- (2) identificarea și eliminarea documentelor perimate;
- (3) procesul de distribuție care asigură disponibilitatea versiunii curente a documentelor (manual operațional, proceduri, instrucțiuni, documente ale sistemului de management al siguranței) în toate zonele operaționale;
- (4) analiza și revizuirea, după cum este necesar, pentru a menține valabilitatea informațiilor conținute în documente;
- (5) controlul și diseminarea documentelor achiziționate și utilizate extern.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

3.2.7. Sănătate și securitate în muncă

- (1) FSH trebuie să ia toate măsurile necesare pentru asigurarea celor mai bune condiții de lucru, controlarea/ eliminarea riscurilor de vătămare și îmbolnăvire ale personalului, astfel încât acesta să își desfășoare activitățile într-un mod sigur și să nu se pună în pericol pe sine sau pe alte persoane în timpul executării activităților.
- (2) În contextul SSM, FSH trebuie:
 - (i) să evalueze riscurile pentru personalul propriu și să pună în aplicare măsuri de control al acestor riscuri;
 - (ii) să evalueze riscurile generate de operațiunile sale pentru alți angajați și să pună în aplicare măsuri de control al acestor riscuri;
 - (iii) să coopereze și să se coordoneze cu toate celelalte organizații implicate în activitatea de turnaround;
- (3) Obligațiile personalului din punct de vedere al SSM vor fi menționate în fișa postului.

3.3. Cerințe privind personalul

3.3.1. Organizația trebuie să aibă desemnat:

- a) un manager executiv responsabil care, indiferent de celelalte funcții, trebuie să aibă răspunderea finală și responsabilitatea în numele organizației pentru implementarea și menținerea sistemului de management al siguranței.
- b) un manager de siguranță responsabil față de managerul responsabil pentru implementarea și performanța SMS
 - (1) În funcție de dimensiunea și complexitatea organizației, rolul de manager de siguranță poate fi o funcție sau poate fi combinat cu alte atribuții, cu condiția ca acestea să nu conducă la conflicte de interese.
 - (2) Liniile de raportare către managerul responsabil trebuie să fie clar definite atât în diagrama funcțională cât și în fișa postului.

3.3.2. Organizația trebuie să se asigure că:

- a) sunt implementate programele de instruire, incluzând înregistrările aferente.

Nota 9: În cadrul auditurilor/ inspecțiilor, AACR va verifica, prin sondaj, prin interviuri sau în scris, eficacitatea instruirii personalului.

- b) personalul efectuează examenul medical de către medicul de medicina muncii, inclusiv examenul psihologic; documentul emis în urma examenului respectiv trebuie să poată fi pus la dispoziția AACR, la cerere.

3.3.3. La redactarea manualului operațional/procedurilor /instrucțiunilor de lucru, se va ține cont de principiile performanței umane, un accent deosebit punându-se pe limba efectiv utilizată, folosirea schemelor și a graficelor, mediul de lucru în care vor fi utilizate documentele precum și influențele specifice asupra indivizilor în timpul operațiunilor de zi cu zi.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

3.3.4. A se vedea pct.3.2.2.i) din prezentele proceduri.

3.4. Cerințe privind echipamentele

3.4.2. Operatorii de aerodrom trebuie să transmită la AACR cerințele proprii stabilite pentru echipamentele utilizate de FSH în efectuarea activităților de handling.

3.4.3. În vederea avizării specificațiilor tehnice ale echipamentelor, organizația trebuie să depună cererea pentru avizare însoțită de următoarele documente pe suport electronic:

- (1) pentru echipamentele noi:
 - (i) declarația de conformitate din partea producătorului;
 - (ii) copii ale specificațiilor tehnice din cartea tehnică;
 - (iii) proiectul tehnologic pentru depozitele de combustibil de aviație și pentru instalațiile destinate stocării lichidelor de degivrare/antigivrare a aeronavelor la sol; în cazul acestora, nu se depun documentele de la punctele de mai sus, respectiv 3.4.3(1)(i),(ii).
- (2) pentru echipamentele second-hand, în plus față de pct. (1) de mai sus:
 - (i) conformarea cu cerințele standardelor în vigoare cu prezentarea dovezilor privind conformarea;
 - (ii) evaluările riscurilor rezultate din conformarea cu cerințele standardelor în vigoare, aplicabile, dacă este cazul;
 - (iii) înregistrări/ declarații de conformitate privind modificări față de proiectul tehnic inițial, dacă acestea s-au produs.

3.4.4. Organizația trebuie să se asigure că:

- (1) este implementată procedura de control a informațiilor documentate;
- (2) toate manualele de întreținere a echipamentelor/cărțile sau specificațiile tehnice/ procedurile de lucru conțin instrucțiuni clare de întreținere și reparații precum și informații complete privind asistența tehnică.

3.4.5. Program de mentenanță

- a) Programul de mentenanță a echipamentelor de handling trebuie respectat atât în situația în care mentenanța se desfășoară în cadrul organizației cât și în situația în care aceasta este externalizată.
- b)
 - (1) Înregistrările de mentenanță și inspecție a echipamentelor vor fi păstrate pe toată durata de funcționare a acestora, pe suport de hârtie și/sau electronic, conform procedurii de control a informațiilor documentate;
 - (2) în situația externalizării serviciului de mentenanță a echipamentelor, organizația trebuie să se asigure că deține toate dovezile legate de efectuarea mentenanței echipamentelor, pentru a le pune la dispoziția AACR în cadrul inspecțiilor/auditurilor.
- c) Programul de mentenanță trebuie să includă informații privind mijloacele prin care este îndepărtat, în siguranță, un echipament care s-a defectat în zona securizată.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

CAPITOLUL 4: PROCESUL DE CERTIFICARE**4.1. Activități ale procesului de certificare****4.1.1. Solicitarea certificării**

a) Solicitantul va depune la AACR cererea de certificare conform Anexei 10 (secțiunile 1 și 2 sau secțiunile 1 și 3, după caz), însoțită de:

- (1) documentele întocmite corespunzător și menționate la punctele: 3.1.1 a) (1) sau (2), după caz, 3.1.1.e), f), 3.1.2 din prezentele proceduri;
- (2) acordul în scris al operatorului/ administratorului aerodromului, conform pct. 3.1.1 d) din RACR-AD-FSH.

Nota10: Actele transmise/depuse în formă electronică prin poșta electronică, vor avea încorporată, atașată sau logic asociată semnătura electronică calificată.

La transmiterea prin mijloace electronice, înscrisurile cerute în original se semnează cu semnătură electronică calificată, iar în cazul înscrisurilor cerute în copie certificată de beneficiar, copia este certificată prin semnătură electronică calificată.

4.1.2. Evaluarea documentației are scopul de a determina dacă solicitantul a depus documentația conform prevederilor reglementărilor în vigoare și dacă reflectă modul de conformare cu cerințele aplicabile.

4.1.3. Pregătirea auditului

- (1) În vederea pregătirii auditului, conducătorul echipei de audit contactează auditatul, telefonic sau prin e-mail, pentru a stabili de comun acord perioada de audit.
- (2) Conducătorul echipei de audit întocmește planul de audit (Anexa 11) și îl comunică solicitantului cu minimum 5 zile lucrătoare înainte de data propusă pentru audit.
- (3) După primirea planului de audit, solicitantul va notifica AACR, prin e-mail, privind acceptarea planului de audit.

4.1.4 Evaluarea organizației la fața locului presupune parcurgerea următoarelor etape:

- (1) Ședința de deschidere, la care trebuie să participe echipa de audit a AACR, managementul de vârf al auditatului sau reprezentantul desemnat al acestuia și reprezentanții entităților auditate, după caz, în cadrul căreia sunt abordate, fără a fi limitative, următoarele aspecte:
 - (i) prezentarea participanților, cu o evidențiere a rolurilor acestora în cadrul procesului de audit;
 - (ii) confirmarea planului de audit;
 - (iii) prezentarea metodelor și procedurilor ce vor fi utilizate pentru efectuarea auditului, inclusiv înștiințarea auditatului asupra faptului că dovezile de audit se vor baza numai pe eșantioane din informațiile disponibile;
 - (iv) confirmarea aspectelor referitoare la confidențialitate și securitatea informațiilor primite;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (v) confirmarea din partea auditatului privind îndeplinirea obligativității de a pune la dispoziția echipei de audit resursele și facilitățile necesare desfășurării auditului.
- (2) Auditul propriu-zis, în cadrul căruia auditatul trebuie să coopereze cu toți membrii echipei de audit, să permită acestora efectuarea auditului conform programului stabilit și să faciliteze:
- (i) accesul în orice zonă operațională, la orice bază tehnică, facilitate, instalație, echipament, procedură, documente, date, soft, înregistrare sau alt material relevant pentru activitatea supusă evaluării, indiferent dacă este contractată sau nu;
 - (ii) efectuarea sau asistarea la orice acțiune, inspecție, evaluare, test, etc., considerate de către echipa de audit ca fiind relevante pentru procesul de audit, inclusiv verificarea, prin sondaj, a funcționării corecte a echipamentelor de handling;
 - (iii) furnizarea de copii sau extrase din înregistrări date, proceduri și alte documente/ materiale relevante la solicitarea echipei de audit.
- Nota11: Neconformitățile, precum și dovezile de audit în sprijinul lor, vor fi înregistrate la fața locului, în Fișa constatărilor (Anexa 12); orice constatare a unei neconformități va fi înregistrată față de o cerință specifică a criteriilor de audit, va conține o descriere clară și va identifica, în detaliu, dovada obiectivă pe care se bazează.
- Nota12: În cazul în care nu există nicio dovadă, dovada obiectivă o va constitui declarația de neconformitate a auditatului.
- (3) Ședința de închidere în cadrul căreia:
- (i) Conducătorul echipei de audit prezintă participanților la ședință neconformitățile menționate în Fișa constatărilor (anexa 12), într-un mod în care acestea să fie înțelese și acceptate de managementul auditatului și se agreează termenele de implementare al corecțiilor/acțiunilor corective, în mod proporțional cu riscurile generate de neconformitățile identificate.; termenele scadente vor fi consemnate în Fișa constatărilor;
 - (ii) orice opinie divergentă apărută între echipa de audit și organizația auditată privind constatările și/sau concluziile auditului trebuie să fie discutată și, pe cât posibil, rezolvată; opiniile divergente referitoare la dovezile sau constatările auditului și punctele nerezolvate se înregistrează în Fișa constatărilor.

4.1.5. Emiterea documentelor de certificare

- (1) În cazul în care inspectorii AACR identifică neconformități în cadrul auditului efectuat:
- (i) organizația auditată va investiga toate neconformitățile rezultate în vederea determinării cauzelor acestora și va stabili acțiuni corective pentru a împiedica reapariția lor;
 - (ii) în cel mult 5 zile lucrătoare de la data încheierii auditului la fața locului, organizația va înainta la AACR un plan de acțiuni corective (Anexa13), în

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

care vor fi prevăzute termene scadente și responsabilități bine definite, care să nu depășească termenele limită stabilite de comun acord cu AACR în timpul auditului;

(iii) planul și termenele scadente trebuie să fie acceptate de către AACR.

- (2) În maximum 7 zile lucrătoare de la finalizarea auditului la fața locului sau, când este cazul, de la data înregistrării la AACR a planului de măsuri corective transmis de către organizația auditată, se întocmesc documentele de certificare: raportul de evaluare (anexa 14), certificatul (anexa 15) și anexa la acesta (Anexa 16a sau 16b, după caz).

4.2. Durata procesului de certificare

4.2.1. Evaluarea documentației

- (1) Evaluarea documentației în vederea acceptării se efectuează în maximum 30 de zile de la înregistrarea acesteia la AACR; AACR va informa solicitantul dacă documentația este completă sau necesită completări, prin e-mail, cu confirmarea primirii acestuia.
- (2) Dacă documentația depusă este completă, durata procesului de certificare este de maximum 60 de zile calendaristice de la data depunerii cererii de certificare.

4.2.2. În cazurile în care AACR solicită completări la documentația transmisă, perioada de audit/emitere a certificatului se prelungește cu durata aferentă obținerii acestor completări.

4.3. Acordarea certificatului

4.3.1. Raportul de evaluare:

- (1) se întocmește într-un exemplar, de către conducătorul echipei de audit;
- (2) va fi datat, semnat de conducătorul echipei de audit și de toți membrii echipei de audit și înaintat spre avizare / aprobare superiorilor ierarhici conform organigramei în vigoare.

4.3.2. Certificatul și anexa la acesta

- (1) Certificatul (Anexa 15) și anexa la acesta (Anexa 16a sau 16b, după caz) vor fi elaborate în două exemplare:
- exemplarul purtând numai semnătura Directorului General al AACR se va transmite organizației certificate;
 - cel de-al doilea exemplar semnat de superiorii ierarhici conform organigramei în vigoare și de Directorul General al AACR se păstrează la AACR.
- (2) Numerotarea certificatelor se face în ordine cronologică, conform registrului unic al certificărilor furnizorilor de servicii de handling.
- (3) Certificatele emise pentru operatorii aerieni care desfășoară activități de handling în sistem propriu, vor include mențiunea "în sistem propriu".

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

4.4. Modificarea certificatului și a anexei la acesta**4.4.2. Modificările certificatului**

- (1) În situația modificării numelui sau sediului organizației, FSH va depune la registratura AACR cererea de modificare a certificatului (Anexa 10 / Secțiunea 1 și Secțiunea 5) însoțită de următoarele documente:
 - certificatul de înregistrare în registrul comerțului;
 - certificatul constatator;
 - documentația suport înaintată la AACR în scopul certificării, actualizată conform modificărilor solicitate.
- (2) Numărul certificatului rămâne același, modificandu-se doar ediția și anul emiterii.

4.4.3. Modificările anexei la certificat

- (1) Pentru excluderea unor activități/ puncte de lucru din anexa la certificat, FSH va solicita modificările respective printr-o cerere, conform Anexei 10 /secțiunea 1 și secțiunea 4.
- (2) Pentru includerea unor activități/ puncte de lucru în anexa la certificat, FSH va depune la registratura AACR cererea de modificare a anexei (Anexa10/Secțiunea 1 și Secțiunea 4) însoțită de următoarele documente:
 - (i) procedurile aferente activităților pentru care solicită certificarea și manualul operațional actualizat, dacă este cazul;
 - (ii) lista personalului, fiind indicată repartizarea în funcție de sarcinile ce urmează să le îndeplinească, distribuit pe categorii de activități, conform criteriilor de dimensionare, corespunzător pregătirii și a competențelor;
 - (iii) lista echipamentelor utilizate aferente desfășurării activităților supuse certificării;
 - (iv) acordul în scris al operatorului/ administratorului aerodromului și dovezi ale deținerii/ închirierii spațiilor de lucru/ birourilor.

Nota 12: FSH trebuie să facă dovada asigurării echipamentelor de protecție pentru personalul operațional.

4.6. Suspendarea certificatului

- g)** Până la încheierea contractului de operare, operatorul/administratorul de aerodrom își asumă responsabilitatea ca la începerea activității, furnizorul de servicii de handling să îndeplinească toate condițiile impuse atât de procedurile locale cât și de reglementările în vigoare aplicabile.
 - (1) Furnizorul de servicii de handling are obligația de a încheia un contract de operare cu operatorul/administratorul de aerodrom, prin care se detaliază și se reglementează relația dintre cele două organizații, incluzând aspecte precum supravegherea siguranței, securității și mediului, responsabilitățile, răspunderea, serviciile furnizate, accesul la facilitățile aerodromului, după caz.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (2) În cadrul contractului, drepturile și obligațiile furnizorului de servicii de handling trebuie stabilite în mod clar, inclusiv obligații generale și operaționale, cum ar fi:
 - (i) respectarea regulilor/regulamentelor/procedurilor operatorilor de aerodrom în cauză, aplicabile FSH, documentele respective fiind precizate în contract; operatorul de aerodrom are obligația de a se asigura că acestea sunt menținute la zi și că personalul FSH implicat este instruit.
 - (ii) raportarea accidentelor și incidentelor, ca parte SMS, conform sistemului de raportare implementat de FSH corespunzător cu sistemul de raportare stabilit de operatorul/ administratorul de aerodrom;
 - (iii) participarea în comitetele de siguranță ale operatorilor de aerodrom unde furnizează servicii de handling;
 - (iv) furnizarea serviciilor convenite în numele operatorului de aerodrom, dacă este cazul;
 - (v) încheierea unei asigurări suficiente pentru a acoperi orice daune aduse aeronavelor sau infrastructurii aerodromului, stabilită la data de consultare cu operatorul de aerodrom;
 - (vi) participarea la instruirea privind planul de răspuns la urgență;
 - (vii) sancțiuni sau restricții în caz de neconformități.
- (3) Operatorul de aerodrom are obligația de a stabili foarte clar și precis cerințele privind siguranța în perimetrul aerodromului, tipul și nivelul neconformităților referitoare la cerințele respective, sancțiunile sau restricțiile corespunzătoare fiecărei neconformități.
- (4) Contractul ar trebui să conțină o scurtă descriere a serviciilor prestate operatorilor aerieni de către FSH, precum și cerința ca FSH să stabilească un acord cu fiecare operator aerian înainte de prestarea serviciilor (unde este aplicabil).
- (5) În situația în care FSH subcontractează anumite servicii, acesta va notifica operatorul de aerodrom în conformitate cu prevederile stipulate în contractul de operare.

CAPITOLUL 5: PROCESUL DE SUPRAVEGHERE A FURNIZORILOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL**5.2. Ciclul de supraveghere:**

- (1) se stabilește în termen de 30 de zile de la emiterea certificatului furnizorului de servicii de handling;
- (2) se transmite FSH odată cu programul de supraveghere aferent.

5.5. Activitățile de supraveghere includ:

- a) audituri/inspecții programate care se vor efectua cu respectarea etapelor prevăzute la pctele 4.1.3, 4.1.4 și 4.3.1.;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

b) audituri / inspecții neprogramate care se vor efectua cu respectarea etapelor prevăzute la pctele 4.1.4(2), 4.1.4(3) (după caz) și 4.3.1. Aceste audituri/ inspecții se pot efectua la sesizarea/reclamația beneficiarilor/ operatorului de aerodrom, în cazul producerii unor incidente aeronautice în perimetrul infrastructurilor de aerodrom care ar fi putut afecta siguranța zborului sau pentru verificarea implementării dovezilor transmise conform planului de acțiuni corective asumat.

5.5.1. După efectuarea auditului/inspecției de supraveghere programată sau neprogramată, echipa AACR va elabora un raport de evaluare (Anexa 14) care va fi supus spre avizare superiorilor ierarhici conform organigramei în vigoare și înaintat organizației supravegheate.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

ANEXA 1 CONTROLUL ÎNCĂRCĂTURII**A1.0 Generalități**

- (1) Responsabilitatea privind controlul încărcăturii aparține operatorului de aeronave. Prevederile care urmează se aplică atunci când operatorul aerian delegă FSH atribuțiile de întocmire a documentației privind masa și centrajul aeronavei.
- (2) FSH trebuie să dispună de un proces documentat privind controlul încărcăturii aeronavei care să cuprindă, după caz, informații și proceduri pentru cel puțin următoarele elemente:
 - (a) asigurarea informațiilor necesare pentru control masă și centraj;
 - (b) utilizarea informațiilor operatorului de aeronave privind codificări, greutateți utilizate pentru pasageri și bagaje;
 - (c) calculul datelor preliminare pentru controlul încărcăturii;
 - (d) întocmirea instrucțiunilor pentru încărcarea aeronavei (Loading Instruction Report / LIR);
 - (e) supervizarea încărcării/descărcării aeronavei;
 - (f) raportarea și înregistrarea încărcării aeronavei;
 - (g) întocmirea loadsheet-ului;
 - (h) modificări de ultim moment (Last Minute Change / LMC);
 - (i) gestionarea discrepanțelor apărute în procesul de loadcontrol;
 - (j) transmiterea mesajelor operaționale;
 - (k) înregistrări și formulare;
 - (l) roluri și responsabilități.
- (3) În cazul în care utilizează un sistem automat de control al încărcăturii (Departure Control System/DCS), FSH trebuie să dețină un proces documentat privind coordonarea cu operatorul de aeronave și schimbul de informații pentru a se asigura că datele introduse în DCS sunt cele în vigoare și acestea sunt aprobate de operatorul de aeronave.
- (4) FSH trebuie să pună la dispoziția personalului care întocmește loadsheet/LIR/NOTOC ediția curentă a ICAO Technical Instruction for the Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) sau un document echivalent (IATA DGR).
- (5) Încărcarea, masa și centrul de greutate al aeronavei trebuie să respecte limitările indicate în manualul de operațiuni la sol al operatorului de aeronave.

A1.1 Întocmire documentație privind masa și centrajul aeronavei

1.1.1 Proceduri. FSH care desfășoară activități de control și masă a centrajului aeronavei, trebuie să dispună de cel puțin următoarele proceduri:

(1) Proceduri generale:

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (a) prin care organizația se asigură că personalul care întocmește documentația privind masa și centrajul aeronavei are acces și a luat la cunoștință eventualele modificări cu privire la întocmirea documentației privind controlul încărcăturii.
- (b) prin care se asigură că informațiile, comunicate verbal, privind încărcarea aeronavei sunt înregistrate (manual sau electronic) și că aceste informații sunt comunicate persoanei responsabile cu întocmirea documentelor privind masa și centrajul înainte de plecarea aeronavei;
- (c) prin care se asigură că documentația privind masa și centrajul aeronavei este păstrată, pentru o perioadă de cel puțin 3 luni de la data zborului;
- (d) prin care se asigură că în eventualitatea unor discrepante privind masa și centrajul aeronavei (care pot fi generate de valori incorecte ale cantității de combustibil, utilizarea unei înmatriculări eronate a aeronavei, valori incorecte ale DOW/DOI, etc), acestea vor fi comunicate fără întârziere pilotului comandant și operatorului aerian, conform cerințelor acestuia;
- (e) prin care se asigură că în procesul de control al încărcăturii utilizează codificări în conformitate cu cerințele operatorului de aeronave;
- (f) prin care identifică și raportează încărcăturile care depășesc limita de încărcare standard a aeronavelor;
- (g) în cazul în care aceste informații nu sunt furnizate de către operatorul de aeronave, FSH trebuie să solicite proceduri privind compartimentele aeronavei și limitările acestora în scopul întocmirii planificării încărcării aeronavei.

(2) Proceduri privind planificarea încărcării și calcularea masei și centrajului

- (a) prin care se asigură că aeronava va fi încărcată în conformitate cu cerințele operatorului de aeronave; etapa referitoare la planificarea încărcării aeronavei se referă la:
 - (i) selectarea datelor aeronavei inclusiv tipul aeronavei, configurație, înmatriculare, etc;
 - (ii) limitări privind aeronava și/sau zborul (ex: MTOW, RTOW);
 - (iii) alimentarea cu combustibil și distribuția acestuia;
 - (iv) date privind echipamente ale aeronavei, echipaj, catering;
 - (v) echipamente în compartimente (EIC);
 - (vi) bagaje, cargo planificate inclusiv bunuri periculoase;
 - (vii) număr pasageri planificați;
 - (viii) cerințe privind încărcătura specială.
- (b) calcularea preliminară a masei și centrajului în concordanță cu cerințele operatorului de aeronave.
- (c) prin care se asigură că în procesul de control al masei și centrajului:
 - (i) se utilizează date corecte privind masa și centrajul, furnizate de către operatorul de aeronave pentru zborul respectiv;
 - (ii) se ia în considerare încărcătura actuală a aeronavei, incluzând pasagerii și combustibilul.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (iii) se utilizează greutatea standard (agreate cu operatorul de aeronave) pentru pasageri și bagaje;
 - (d) prin care se utilizează informațiile corecte referitoare la încărcarea aeronavei: bulk, ULD, articolele colectate de la poarta de îmbarcare.
 - (e) privind utilizarea balastului în situația când este necesar ca centrul de greutate al aeronavei să fie adus în limitele operaționale ale aeronavei.
- (3) Întocmirea instrucțiunilor pentru încărcarea aeronavei – (Loading Instruction Report/LIR):**
- (a) instrucțiuni privind încărcarea;
 - (b) instrucțiuni privind încărcătura tranzit, încărcătura care trebuie debarcată, încărcată sau reîncărcată;
 - (c) raport privind încărcătura, cu spațiu privind devieri de la instrucțiunile inițiale;
 - (d) certificarea încărcăturii, prin semnătură;
 - (e) semnătura persoanei responsabilă pentru încărcare;
 - (f) pozițiile de încărcare/descărcare în/din aeronavă;
 - (g) informații privind încărcătura specială aflată la bord.
- (4) Notificarea pilotului comandant (NOTOC)**
- (a) care să prevadă informarea, în scris a pilotului comandant prin formularul NOTOC, înainte de plecarea aeronavei, despre existența la bord a bunurilor periculoase și/sau a încărcăturii speciale.
- (5) Documentația privind controlul masei și centrajul aeronavei (load sheet and balance) care trebuie să includă:**
- (a) documentația privind masa și centrajul trebuie să permită comandantului aeronavei să determine dacă încărcătura și repartizarea acesteia nu depășesc limitele de masă și centraj ale aeronavei.
 - (b) emiterea documentației privind masa și centrajul (manual și/sau electronic), în conformitate cu cerințele operatorului de aeronave.
 - (c) documentația privind masa și centrajul trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
 - (i) înmatricularea și tipul aeronavei;
 - (ii) numărul și data de identificare ale zborului;
 - (iii) numele comandantului;
 - (iv) numele persoanei care a întocmit documentul;
 - (v) masa operațională a aeronavei goale și a centrului de greutate corespunzător aeronavei;
 - (vi) masa combustibilului la decolare și masa combustibilului pentru zborul pe rută;
 - (vii) alte mase, în afară de cea a combustibilului, dacă este cazul;
 - (viii) componentele încărcăturii, inclusiv pasageri, bagaje, marfă și balast;
 - (ix) masa la decolare, masa la aterizare și masa fără combustibil;
 - (x) pozițiile aplicabile ale centrului de greutate al aeronavei
 - (xi) valorile limită ale masei și al centrului de greutate.

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (d) pentru schimbări de ultim moment (Last Minute Change/ LMC) în concordanță cu cerințele operatorului aerian pentru a se asigura că:
 - (i) orice schimbare de ultim moment apărută după finalizarea documentației privind masa și centrul trebuie adusă la cunoștința comandantului aeronavei și introdusă în documentele de planificare a zborului care cuprind documentația privind masa și centrul;
 - (ii) este specificată limita maximă a numărului de pasageri sau a încărcăturii în cală care poate fi acceptată ca schimbare de ultim moment;
 - (iii) în cazul în care se depășește această valoare maximă, se întocmește o nouă documentație privind masa și centrul;
- (e) persoana care supraveghează încărcarea aeronavei trebuie să confirme prin semnătură sau o metoda echivalentă faptul că încărcătura și repartizarea acesteia sunt în conformitate cu documentația privind masa și centrul transmise comandantului.

1.1.2 Instruirea

- (1) Furnizorul trebuie să aibă un program care să asigure formarea inițială și recurentă a personalului cu atribuții și/sau responsabilități în funcțiile de control al sarcinii operaționale;
- (2) Programul de instruire va cuprinde cel puțin următoarele elemente, nelimitându-se la acestea:
 - (a) Cunoștințe generale despre masele și centrul aeronavei;
 - (i) terminologie, definiții ale termenilor, coduri operaționale, abrevieri;
 - (ii) principiile balanței aeronavei, consecințele încărcării greșite ale aeronavei;
 - (iii) incompatibilități între bunurile încărcate în aeronavă.
 - (b) Limitări structurale ale aeronavei:
 - (i) limitări legate de rezistența podelei, sarcina maximă pe metru liniar;
 - (ii) masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură / pozițiile de încărcare / pozițiile ULD.
 - (c) ULD:
 - (i) coduri de identificare
 - (ii) limitări greutate brute;
 - (iii) construirea paleților / utilizarea containerelor și reguli/limitări de siguranță a acestora;
 - (iv) etichetarea.
 - (d) Încărcarea în compartimentele dedicate încărcăturii vrac (bulk):
 - (i) reguli de distribuție a încărcăturii;
 - (ii) reguli de siguranță a încărcăturii: plase, legarea încărcăturii.
 - (e) Fișa de încărcare (Load Sheet)
 - (i) completare, emitere, verificare (manual și electronic, după caz);
 - (ii) proceduri pentru modificări de ultim moment (Last Minute Change).
 - (f) Balanța (în sistem tabelar sau grafic):
 - (i) completare, emitere, verificare;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (ii) Proceduri pentru modificari de ultim moment (inclusiv roluri și responsabilități).
- (g) Instrucțiuni pentru încărcarea aeronavei (Loading Instruction Report/LIR):
 - (i) denumirea și numerotarea compartimentelor aeronavei
 - (ii) emitere și verificare (manual și electronic).
- (h) Mesaje operaționale privind încărcătura (interpretarea și transmiterea mesajelor operaționale)
- (i) Bunuri periculoase categoria 10 (ICAO TI sau echivalent)

A1.2. Supervizarea încărcării aeronavei

1.2.1 Proceduri. FSH care desfășoară activități de supervizare a încărcării aeronavei, trebuie să dispună de cel puțin următoarele proceduri, nelimitandu-se la acestea, prin care se asigură de încărcarea/descărcarea corectă și în siguranță a aeronavei:

- (1) Monitorizarea și documentarea încărcăturii la descărcare și raportarea către operatorul aerian a discrepanțelor față de LDM/UCM la sosire;
- (2) Confirmarea că încărcătura tranzit (localizare, ULD-uri, incarcărura vrac) este în conformitate cu documentele (Loading Instruction Report) și raportarea discrepanțelor către biroul Load Control și operator aerian;
- (3) Asigurarea conformității între Loading Instruction Report și încărcătura reală;
- (4) Instrucțiuni privind încărcarea/descărcarea aeronavei, inclusiv a mărfurilor speciale;
- (5) Verificarea elementelor de siguranță care ar putea afecta capacitatea de încărcare a aeronavei;
- (6) Verificarea ULD-rilor din punct de vedere al capacității operaționale, al etichetării și al siguranței;
- (7) Verificarea că încărcătura vrac este asigurată corect;
- (8) Se asigură că încărcătura este asigurată în mod corect în compartimentul cargo;
- (9) Verificarea integrității coletelor care conțin bunuri periculoase;
- (10) Asigurarea că mărfurile speciale, inclusiv bunurile periculoase sunt încărcate și stivuite în conformitate cu procedurile operatorului aerian;
- (11) Secvențele încărcării /descărcării pentru a asigura stabilitatea aeronavei;
- (12) Principii de bază ale masei și centrajului aeronavei;
- (13) Informarea persoanei responsabile cu întocmirea loadsheet-ului în legătură cu orice deviație de la încărcătura planificată sau orice alte articole speciale, cu greutate depășită sau non-standard care a fost prezentată pentru încărcare și care nu se regăsește în LIR.
- (14) Completarea LIR cu încărcătura finală și confirmarea prin semnătură de către persoana responsabilă;

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (15) Comunicarea/confirmarea încărcăturii finale către persoana responsabilă cu întocmirea loadsheet-ului final;
- (16) Asigurarea că articolele provenite de la poarta de îmbarcare sunt incluse în fișa de încărcare (loadsheet) finală, în conformitate cu instrucțiunile operatorului de aeronave.
- (17) Proceduri care să prevadă că după încărcarea aeronavei, Loading Instruction Report:
 - (a) este completat și semnat de către responsabilul cu supervizarea încărcării aeronavei;
 - (b) este transmis compartimentului responsabil cu întocmirea masei și centrului;
 - (c) o copie a LIR este păstrată în dosarul zborului.

1.2.2. Instruirea. Personalul desemnat să supervizeze încărcarea aeronavei trebuie să fie instruit după cum urmează, nelimitându-se la aceste module:

- (a) Cunoștințe generale despre masa și centrul aeronavei;
 - (i) terminologie, definiții, coduri operaționale, abrevieri;
 - (ii) principiile balanței aeronavei, consecințele încărcării greșite ale aeronavei;
 - (iii) incompatibilități între bunurile încărcate în aeronavă.
- (b) Limitări structurale ale aeronavei:
 - (i) limitări legate de rezistența podelei compartimentului cargo, sarcina maximă pe metru liniar;
 - (ii) masa maximă pe fiecare compartiment pentru încărcătură / pozițiile de încărcare / pozițiile ULD.
- (c) ULD:
 - (i) coduri de identificare;
 - (ii) limitări greutate brute;
 - (iii) construirea paleților / utilizarea containerelor și reguli/limitări de siguranță a acestora;
 - (v) etichetarea.
- (d) Încărcarea în compartimentele dedicate încărcăturii vrac:
 - (i) reguli de distribuție a încărcăturii;
 - (ii) reguli de siguranță a încărcăturii: plase, legarea încărcăturii;
- (e) Fișa de încărcare (Load Sheet)
 - (i) proceduri pentru modificări de ultim moment (Last Minute Change).
- (f) Balanța (în sistem tabelar sau grafic):
 - (i) completare, emitere, verificare;
 - (ii) proceduri pentru modificări de ultim moment (inclusiv roluri și responsabilități).
- (g) Loading Instruction Report (LIR):
 - (i) denumirea și numerotarea compartimentelor aeronavei;
 - (ii) emitere și verificare (manual și electronic).
- (h) Mesaje operaționale privind încărcătura (interpretarea și transmiterea mesajelor operaționale)

Proceduri și Instrucțiuni de Aeronautică Civilă

- (i) Bunuri periculoase în confruntare cu categoria TI dedicată.

A1.3 Mesaje operaționale comunicații

1.3.1 Proceduri. FSH trebuie să dețină proceduri privind întocmirea și transmiterea mesajelor operaționale în format standard:

- (1) mesaj privind încărcătura aeronavei - LDM (aircraft load message);
- (2) mesaj privind distribuția containerelor/paleților – CPM (container/pallet distribution message);
- (3) mesaj privind controlul ULD – UCM (ULD control message);
- (4) mesaj privind mișcarea aeronavei – MVT (aircraft movement message);
- (5) roluri și responsabilități.

1.3.2 Instruire

- (1) Tipuri de mesaje operationale;
- (2) Codificarea/decodificarea mesajelor operaționale;
- (3) Sisteme informatice utilizate pentru transmiterea mesajelor operaționale.

ANEXA 2 HANDLING PASAGERI

A 2.1 Proceduri. FSH care desfășoară activități de handling pasageri trebuie să aibă cel puțin următoarele proceduri, nelimitându-se la acestea:

- (1) Comunicarea/transferul informațiilor și datelor către departamentul care gestionează controlul masei și centrajul aeronavei; procedura trebuie să includă metodele de comunicare necesare pentru coordonarea eficientă între personalul check-in și departamentul care gestionează controlul masei și centrajului în ceea ce privește transferul de informații referitoare la greutatea:
 - (a) pasagerilor cărora li s-au făcut formalitățile check-in;
 - (b) pasageri și bagaje transfer;
 - (c) bagaje încărcate în cala aeronavei;
 - (d) DAA și alte articole colectate la poarta de îmbarcare pentru a fi încărcate în compartimentul cargo al aeronavei.
- (2) Emiterea cărții de îmbarcare pentru fiecare pasager care ocupă un loc în aeronavă;
- (3) Acceptarea bagajelor de cală:
 - (a) toate bagajele sunt etichetate cu datele de identificare ale pasagerului;
 - (b) bagajele sunt etichetate până la destinația finală, după caz;
 - (c) etichetele de la zborurile anterioare sunt îndepărtate;
 - (d) sunt aplicate etichete speciale, după caz;
 - (e) bagajele care nu prezintă siguranță (bagaje rupte, deteriorate, etc.) sunt refuzate la transport.
- (4) Proceduri prin care se asigură că bagajele de cabină respectă dimensiunile, greutatea și cantitatea în conformitate cu regulamentele aplicabile și/ sau cu cerințele operatorului aerian;
- (5) În cazul în care FSH utilizează cântare pentru a determina greutatea bagajelor, acesta trebuie să facă dovada că are o procedură/proces prin care se asigură că acele cântare sunt verificate periodic și calibrate iar rezultatele sunt înregistrare și păstrate chiar dacă aceste acțiuni sunt efectuate de către alte entități.
- (6) Tratarea bagajelor speciale cum ar fi:
 - (a) articole reținute de la pasageri de către personalul de securitate dar care sunt acceptate pentru transportul în cala de bagaje;
 - (b) alte obiecte reținute de la pasageri după efectuarea formalităților check-in care trebuie încărcate în cala de bagaje;
 - (c) bagaje agabaritice;
 - (d) alte articole atipice.
- (7) Proceduri privind identificarea pasagerilor care pot avea boli transmisibile și proceduri de urgență.

-
- (8) Proceduri privind verificarea concordanței numărului de pasageri care au făcut formalități check-in cu numărul de pasageri care au fost îmbarcați. În cazul unor discrepanțe, bagajele pasagerilor care lipsesc la îmbarcare, vor fi debarcate.
- (9) Proceduri privind bunurile periculoase:
- (a) detectarea și identificarea bunurilor periculoase care nu sunt permise a fi transportate la bordul aeronavei de către pasageri sau în bagajele pasagerilor;
 - (b) întocmirea și transmiterea unui raport de siguranță atunci când sunt descoperite astfel de bunuri periculoase;
 - (c) proceduri pentru acceptarea și handling-ul echipamentelor destinate deplasării pasagerilor, care funcționează pe bază de baterii (exemplu fotolii rulante, scootere electrice) și care vor fi transportate ca bagaj de cală pentru a se asigura dacă aceste bagaje:
 - (i) fac obiectul bunurilor periculoase din punct de vedere handling și încărcare;
 - (ii) sunt luate în considerare în procesul de control al masei și centrului;
 - (iii) procesul privind notificări/ comunicații pentru bateriile cu litiu care vor fi transportate în cabină.
- (10) În cazul în care, în conformitate cu cerințele operatorilor aerieni, există persoane /personal de securitate autorizate să transporte arme la bord pentru îndeplinirea atribuțiilor lor, FSH va avea proceduri în conformitate cu legislația aplicabilă și cu cerințele operatorului aerian pentru:
- (a) check-in-ul, handling-ul și îmbarcarea acestor pasageri care poartă arme asupra lor;
 - (b) notificarea pilotului comandant referitor la numerele locurilor pasagerilor respectivi.
- (11) În cazul în care FSH efectuează handlingul personalului de securitate care nu va fi în posesia armelor la bord, FSH va avea proceduri în conformitate cu legislația aplicabilă și cu cerințele operatorului aerian pentru check-in, handling și îmbarcare de astfel de arme, prin care va asigura că:
- (a) o persoană autorizată și calificată în mod corespunzător a verificat că nicio armă care trebuie urcată în aeronavă nu este încărcată;
 - (b) arma este poziționată într-un loc care nu e accesibil în timpul zborului;
 - (c) pilotul comandant este informat despre existența la bord a armei;
- (12) FSH trebuie să aibă proceduri în conformitate cu reglementările și cerințele aplicabile ale operatorilor aerieni pentru acceptarea și handlingul armelor transportate de pasageri, inclusiv:
- (a) o persoană autorizată și calificată în mod corespunzător a verificat că nicio armă care trebuie urcată nu este încărcată;

-
- (b) muniția respectă regulile pentru bunuri periculoase;
 - (c) Armele sunt împachetate și etichetate corespunzător ;
 - (d) Sunt compeltate formularele/declarațiile în conformitate cu cerințele operatorului aerian.
- (13) FSH trebuie să aibă proceduri în conformitate cu reglementările și cerințele aplicabile ale operatorilor aerieni pentru handlingul și raportarea armelor nedecarate descoperite în bagajele înregistrate.
- (14) Pasageri cu nevoi speciale:
- (a) informarea pilotului comandant, privind existența la bord a unor persoane care trebuie să călătorească urmare unor proceduri judiciare sau administrative.
 - (b) identificarea și handlingul pasagerilor perturbatori prin care se asigură că aceștia nu reprezintă un pericol pentru siguranța zborului iar persoanele respective sunt raportate operatorului aerian.
 - (c) tratarea minorilor neînsoțiți.
 - (d) acceptarea și handling-ul pasagerilor cu mobilitate redusă, a pasagerilor cu dificultăți de vedere și de auz, cu dificultăți mentale, pasageri cu animale de ghidare, pasageri care călătoresc pe targă, pasageri care au nevoie de oxigen, pasageri care au nevoie de aprobare medicală pentru a călători
 - (e) refuzul la îmbarcare a pasagerilor intoxicați sau care, prin comportament, demonstrează că sunt sub influența drogurilor sau a alcoolului (aceste proceduri nu vor fi aplicate pasagerilor care sunt sub îngrijire medicală).
- (15) Efectuarea check-in ului în mod manual.

A 2.2. Instruire

- (1) FSH trebuie să aibă un program care asigură întregului personal cu atribuții și / sau responsabilități în funcțiile operaționale de handling pasageri o pregătire inițială și recurentă în operațiunile de handling pasageri
- (2) Programul de instruire trebuie să includă cel puțin următoarele elemente, nelimitându-se la acestea:
 - (a) proceduri check-in pasageri;
 - (b) proceduri check-in bagaje;
 - (c) proceduri check-in manual;
 - (d) aspecte privind acordarea locurilor în aeronavă (inclusiv rânduri de urgență și pasageri cu nevoi speciale, conform operatorului aerian);
 - (e) proceduri îmbarcare pasageri;

- (f) coordonarea cu departamentul loadcontrol;
- (g) handlingul și îmbarcarea armelor de foc și a persoanelor autorizate să transporte arme de foc;
- (h) tratarea pasagerilor cu nevoi speciale;
- (i) proceduri de colaborare cu departamentul load control, cu operatorul aerian, cu autoritățile locale și alte entități, după caz);
- (j) protecția datelor și a documentelor;
- (k) proceduri de urgență (incendiu, bunuri periculoase, etc);
- (l) proceduri privind siguranța și sănătatea la locul de muncă;
- (m) instruire bunuri periculoase categoria 9 ICAO TI sau echivalent;
- (n) instruire privind lucrul în zona de operațiuni aeriene (pentru personalul care necesită acces în zona respectivă) în conformitate cu procedurile aerodromului pe care operează

ANEXA 3. HANDLING BAGAJE

A 3.1 Proceduri. FSH care desfășoară activități de handling bagaje trebuie să dispună de următoarele proceduri, nelimitându-se la acestea:

- (1) Manipularea bagajelor în zonele de sortare;
- (2) Operare bandă pentru încărcare / descărcare (pentru fiecare tip de echipament);
- (3) Operare tractor bagaje și echipamente (pentru fiecare tip de echipament);
- (4) Operare platformă încărcare containere și paleți (pentru fiecare tip de echipament);
- (5) Handling-ul, stocarea și administrarea containerelor (ULD):
 - (a) ULD trebuie inspectate pentru a se identifica eventuale deteriorări și pentru a se determina dacă sunt bune pentru zbor și operabile la primire/acceptate și înainte de a fi eliberate pentru a fi încărcate în aerobava;
 - (b) ULD trebuie etichetate cu informații relevante înainte de a fi încărcate în aeronava (origine, destinație, greutatea ULDului și conținut, tipul conținutului)
 - (c) ULD trebuie manipulate și stocate astfel încât să fie eliminat riscul de deteriorare sau pierdere
 - (d) la stocarea ULD trebuie avute în vedere: identificarea, trasabilitatea inventarului, accesibilitatea, separarea ULD funcție de operatori aerieni;
 - (e) ULD identificate a fi avariate trebuie să fie stocate separat pentru a fi prevenită utilizarea lor.
- (6) Încărcarea aeronavei în concordanță cu instrucțiunile de încărcare pentru zborul respectiv și astfel încât să prevină mișcarea sau scurgerea încărcăturii în timpul zborului
- (7) Proceduri prin care FSH trebuie să desemneze persoane calificate pentru funcția de supervizare a încărcării/descărcării aeronavei în concordanță cu procedurile și instrucțiunile fiecărui zbor
- (8) Proceduri prin care FSH se asigură că, înainte de încărcarea în aeronavă, ULDurile și celelalte bunuri sunt verificate și, în cazul în care acestea prezintă avarii, nu vor fi încărcate în aeronavă
- (9) Proceduri generale pentru prevenirea deteriorării aeronavei și a rănirii personalului care ar putea rezulta, printre altele, din următoarele cauze:
 - (a) neaplicarea/aplicarea eronată a procedurilor de operare în siguranță;
 - (b) lipsa echipamentului de protecție;
 - (c) depășirea limitărilor de încărcare ale aeronavei;
 - (d) asigurarea incorectă a bunurilor din compartimentul cargo al aeronavei și lipsa asigurării plaselor de separare ale compartimentelor sau ale ușilor compartimentelor;
 - (e) poziționarea mărfurilor (cargo) în cabină, pe locurile destinate pasagerilor;
 - (f) deschiderea sau închiderea ușilor compartimentelor cargo;
 - (g) operarea ușilor compartimentelor cargo în timpul unor vânturi puternice sau rafale de vânt;

-
- (h) utilizarea incorectă a echipamentelor .
 - (10) Operarea ușilor compartimentelor cargo conform instrucțiunilor operatorului aerian;
 - (11) Asigurarea stabilității la sol a aeronavelor și prevenirea basculării aeronavei.

A3.2 Instruire

Pregătirea personalului cu atribuții și / sau responsabilități în funcțiile operaționale de manipulare a bagajelor trebuie să abordeze următoarele domenii, ca funcții operaționale aplicabile:

- (a) Proceduri de manipulare a bagajelor (identificare, sortare, încărcare în ULD)
- (b) ULDuri (codificarea ULD/tipuri ULD, inspectare, încărcare, ertichetare, scoaterea din uz)
- (c) Principiile încărcării aeronavei
- (d) Manipularea încărcăturii care necesită atenție specială
- (e) Marfuri incompatibile
- (f) Operarea echipamentelor de încărcare din compartimetele cargo ale aeronavei (dupa caz)
- (g) Încărcarea ULD si siguranțarea acestora în aeronavă
- (h) Controlul încărcăturii (consecințe ale încărcării incorecte, coordonare, proceduri)
- (i) Consecințele deteriorării încăturii
- (j) Proceduri de comunicare cu departamentul load control, cu autoritățile locale, alte entități, după caz
- (k) Protectia datelor si a documentelor
- (l) Proceduri de urgență
- (m) Proceduri privind reconcilierea pasagerilor cu bagajele
- (n) Proceduri sănătate și siguranță în muncă
- (o) Bunuri periculoase conform categoriei 8 ICAO TI sau echivalent

Anexa 4. HANDLING MARFĂ ȘI POȘTĂ

A 4.1 Proceduri

Pentru a efectua activitatea handling marfă și poștă, FSH trebuie să dispună de proceduri, după cum urmează, după caz:

- (1) FSH trebuie să dispună de un proces prin care să se asigure că personalului implicat în activitatea marfă și poștă îi sunt comunicate modificările aduse documentației operaționale.
- (2) Proceduri de comunicare privind transferul informațiilor/datelor către biroul de loadcontrol pentru a se asigura că încărcătura (marfă, poștă, alte materiale) încărcate în aeronavă este luată în considerare pentru procesul de control al încărcăturii, în conformitate cu cerințele operatorului aerian.
- (3) Prin care se asigură că marfa și/sau poșta sunt acceptate și manipulate conform reglementărilor aplicabile și cerințelor operatorului aerian.
- (4) Prin care se asigură că în cazul în care se constată că marfa/poșta este deteriorată:
 - se efectuează o evaluare a pagubelor pentru a se determina dacă marfa este adecvată pentru a fi transportată în aeronavă;
 - dacă nu este adecvată pentru transport, marfa nu va fi transportată;
 - este informat operatorul aerian;
- (5) În cazul în care FSH utilizează cântare pentru a determina greutatea încărcăturii, acesta trebuie să implementeze un proces pentru a se asigura că acestea sunt verificate și calibrate periodic, iar aceste informații sunt înregistrate și păstrate în conformitate cu reglementările în vigoare și/sau cu cerințele operatorilor aerieni. Verificarea cântarelor se va face cel puțin o dată la 6 luni iar calibrarea anual sau după fiecare reparație.
- (6) În cazul în care FSH deține spații pentru depozitare cargo/poștă, acesta trebuie să amenajeze spații de stocare pentru mărfurile speciale astfel:
 - bunurile periculoase sunt depozitate conform ICAO TI / IATA DGR în vigoare;
 - animalele vii sunt plasate în zone liniștite și ventilate, protejate de condiții meteo nefavorabile;
 - articolele sensibile la temperatură sunt depozitate la temperatura potrivită (containere cu temperatura controlată);
 - rămășițele umane în siciru nu sunt depozitate lângă alimente/animale vii;
 - bunurile perisabile sunt separate de bunurile incompatibile;
 - marfa de valoare e depozitată într-un spațiu sigur, în concordanță cu cerințele operatorului aerian.
- (7) Dacă FSH acceptă la transport/ manipulează animale vii, acesta trebuie să dispună de un proces prin care se asigură că aceste expediții sunt acceptate și manipulate în concordanță cu cerințele operatorului aerian și să cuprindă cel puțin următoarele elemente:
 - (a) lista de verificare pentru acceptarea animalelor vii
 - (b) documente de acceptare:
 - (i) Shipper`s certification for live animals

-
- (ii) Air Waybill
 - (iii) documente CITES în cazul în care sunt transportate specii protejate (Convenția privind Comerțul Internațional cu Specii Periclitate de Faună și Floră Sălbatică)
 - (iv) certificate de sănătate, după caz;
 - (v) drepturi de export/import, după caz;
 - (c) cerințe privind containerul de transport (inclusiv etichetare, marcare, ventilare, siguranța, sănătatea animalului, etc)
 - (d) instrucțiuni pentru îngrijirea animalelor (inclusiv hrănire și adăpare)
 - (e) animalele care urmează să fie transportate sunt gestionate de personal calificat
 - (f) facilități de stocare, după caz. Acestea trebuie să asigure protecție față de condiții meteo adverse, ventilație adecvată și protecție la zgomot. De asemenea, trebuie asigurată separarea între animalele care se pot ataca între ele în mod natural, separarea față de alimente, rămășițe umane sau expediții de bunuri periculoase.
- (8) Dacă FSH acceptă bunuri perisabile pentru a fi transportate pe calea aerului, acesta trebuie să dispună de un proces prin care să se asigure că astfel de expediții sunt în concordanță cu cerințele operatorului aerian și ar trebui să includă:
- (a) acceptarea documentației (Air Waybill)
 - (b) împachetarea (categorii)
 - (c) cerințe de etichetare și marcare
 - (d) cerințe pentru stocarea corespunzătoare a bunurilor perisabile (separate de alte bunuri perisabile sau incompatibile).
- (9) Dacă FSH acceptă rămășițe umane (HUM) trebuie să dispună de un proces prin care acestea sunt acceptate și manipulate în concordanță cu cerințele operatorilor aerieni și includ următoarele:
- (a) dacă HUM sunt incinerate, trebuie protejate pentru a nu fi deteriorate sau să nu prezinte scurgeri;
 - (b) dacă HUM sunt transportate în sicriu, acesta trebuie să fie separate de mărfurile incompatibile, sigilate ermetic și protejate pentru a nu fi deteriorate.
 - (c) facilități de stocare.
- (10) Acceptarea mărfurilor: condiții de transport pe calea aerului, condiții și documente privind expediția, ruta pe care urmează să o parcurgă marfa, expedițiile care nu pot fi acceptate pentru transport pe calea aerului, stabilirea priorității la încărcarea în aeronavă funcție de tipul mărfurilor, împachetarea, cântărirea, etichetarea și marcarea.
- (11) Întocmirea documentelor de transport: Air waybill (AWB): funcțiile AWB, completarea, distribuirea Cargo Manifest;
- (12) Proceduri de colaborare cu terți.

A4.2 Instruire

- (1) Personalul care efectuează activități de marfă și poștă trebuie să cunoască cel puțin următoarele:
- (a) acceptarea mărfurilor și poștei;

- (b) întocmirea documentelor de transport;
- (c) manipularea mărfurilor și poștei;
- (d) bunuri periculoase conform ICAO TI categoria dedicată;
- (e) instruire privind operarea în zona de operațiuni aeriene conform procedurilor locale;
- (f) instruire privind conducerea vehiculelor pe suprafața de mișcare în conformitate cu procedurile locale;
- (g) operarea GSE specifice, după caz.

ANEXA 5. HANDLING AERONAVE PE PLATFORMĂ**5.0 Generalități.**

În cazul în care operează echipamente de deservire la sol a aeronavelor, FSH trebuie să includă la capitolul proceduri specifice activităților operaționale, cel puțin următoarele prevederi, după caz:

- (1) Inspectarea echipamentelor înainte de a fi utilizate în zona de operațiuni aeriene;
- (2) Dirijarea/ghidarea echipamentelor care se află în proximitatea aeronavei;
- (3) Staționarea echipamentelor la sau lângă aeronavă va fi efectuată astfel:
 - (a) să nu blocheze calea evacuare a alimentatorului;
 - (b) să aibă frâna de parcare cuplată cu maneta schimbătorului de viteză în poziție de parcare sau în poziție neutră și, după caz, cu calele instalate;
 - (c) menținerea luminilor de poziție aprinse pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă.
- (4) Reguli generale privind operarea echipamentelor electrice și/sau motorizate care să includă cel puțin următoarele:
 - (a) accesul facil la sistemele de urgență ale echipamentelor;
 - (b) echipamentele nu trebuie să fie lăsate nesupravegheate atâta timp cât sunt cu motorul pornit;
 - (c) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu stabilizatori, aceștia trebuie să fie coborâți atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (d) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu un sistem de auto-nivelare, sistemul trebuie să fie activat atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (e) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu balustrade acestea trebuie să fie instalate atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (f) pentru echipamentele care intră în contact direct cu aeronava acestea trebuie poziționate astfel încât bara de protecție din cauciuc să nu fie comprimată pe fuzelajul aeronavei;
 - (g) atunci când sunt poziționate la aeronavă, echipamentele:
 - (i) nu blochează, în caz de urgență, evacuarea persoanelor aflate în aeronavă;
 - (ii) nu împiedică desfășurarea operațiunilor de handling ale altor aeronave.

5.1 Dirijarea aeronavelor pe platformă de către dispecerul de sol

(1) FSH trebuie să elaboreze și să implementeze proceduri prin care se asigură că înainte de sosirea aeronavei se realizează inspecția locului de parcare stabilit după cum urmează:

- (a) suprafața de mișcare nu conține articole care ar putea cauza FOD;

(b) puntea de îmbarcare pasageri este retrasă în totalitate în spațiul special amenajat

(c) nu sunt echipamente în ERA.

(2) Personalul care efectuează dirijarea aeronavei trebuie:

(a) să efectueze semne și semnale standard (în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 923/2012 într-o manieră clară și precisă;

(b) să poarte o vestă de identificare fluorescentă distinctivă pentru a permite echipajului de zbor să identifice că acesta este persoana responsabilă cu operațiunea de dirijare la sol;

(c) să utilizeze bastoane, palete sau mănuși fluorescente pe timpul zilei și bastoane iluminate în condiții de vizibilitate redusă sau pe timpul nopții.

(3) Instriuirea și autorizarea dispecerilor de sol se face conform PIAC-AD-IPAD și RACR-AD-ADS în vigoare.

5.2 Activități turnaround

(1) Organizațiile care desfășoară operațiuni de turnaround, trebuie să aibă un proces formal scris care controlează această activitate, cum ar fi planul de turnaround. Acest document trebuie să descrie etapele succesive, sarcini și responsabilități la sosirea/ handlingul/ plecarea aeronavei.

5.3 Îmbarcarea/debarcarea pasagerilor cu echipamente dedicate:

(a) operare scară

(b) operare punte îmbarcare

(c) operare echipament îmbarcare pasageri cu mobilitate redusă

(1) FSH trebuie să aibă echipamente și proceduri de operare acestora.

5.4 Tractarea/împingerea aeronavei

(1) Generalități

(a) Operatorul de aerodrom are obligații conform Regulamentului Delegat (UE) 2020/2148, ADR.OPS.B.028- Tractarea aeronavelor, cu AMC/GM subsecvente.

(b) În cazul în care organizația care execută activitatea de comunicare cu pilotul comandant al aeronavei este diferită de organizația care operează echipamentul de tractare/împingere aeronave, trebuie să existe un acord scris între cele două organizații în care să se precizeze în mod clar rolurile și responsabilitățile acestora.

(2) Operarea echipamentului de tractare/împingere aeronave

(a) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor de tractare/împingere aeronave.

(b) FSH trebuie să aibă proceduri prin care se asigură că atunci când se utilizează echipamente de tractare/împingere aeronave, sunt luate în considerare:

- (i) tipul și greutatea aeronavei
- (ii) condițiile meteorologice
- (iii) condițiile suprafeței de mișcare

(c) Echipamentul de tractare / împingere conectat la aeronavă nu va fi lăsat nesupravegheat cu motorul pornit.

(3) Comunicarea cu pilotul comandant al aeronavei

(a) FSH trebuie să aibă proceduri privind frazeologia standard

Anexa 6: SERVICII LA AERONAVĂ

A6.0 Generalități. Dacă FSH operează echipamente trebuie să aibă proceduri privind:

- (1) Inspectarea echipamentelor înainte de a fi utilizate în zona de operațiuni aeriene;
- (2) Dirijarea/ghidarea echipamentelor care se află în proximitatea aeronavei;
- (3) Staționarea echipamentelor la sau lângă aeronavă va fi efectuată astfel:
 - (a) să nu blocheze calea evacuare a alimentatorului;
 - (b) să aibă frâna de parcare cuplată cu maneta schimbătorului de viteză în poziție de parcare sau în poziție neutră și, după caz, cu calele instalate;
 - (c) menținerea luminilor de poziție aprinse pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate redusă.
- (4) Reguli generale privind operarea echipamentelor electrice și/sau motorizate care să includă cel puțin următoarele:
 - (a) accesul facil la sistemele de urgență ale echipamentelor;
 - (b) echipamentele nu trebuie să fie lăsate nesupravegheate atâta timp cât sunt cu motorul pornit;
 - (c) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu stabilizatori, aceștia trebuie să fie coborâți atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (d) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu un sistem de auto-nivelare, sistem trebuie să fie activat atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (e) în cazul în care echipamentul este prevăzut cu balustrade acestea trebuie să fie instalate atunci când echipamentul este poziționat la aeronavă;
 - (f) pentru echipamentele care intră în contact direct cu aeronava acestea trebuie poziționate astfel încât bara de protecție din cauciuc să nu fie comprimată pe fuzelajul aeronavei;
 - (g) atunci când sunt poziționate la aeronavă, echipamentele:
 - (i) nu blochează, în caz de urgență, evacuarea persoanelor aflate în aeronavă;
 - (ii) nu împiedică desfășurarea operațiunilor de handling ale altor aeronave;

A6.1 Alimentarea cu energie electrică (Ground Power Unit)

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavei (GPU)
- (2) Echipamentul trebuie să fie prevăzut cu un sistem care să prevină plecarea accidentală de la aeronavă, atâta timp acesta este cuplat;
- (3) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor;

A6.2 Pornirea aeronavei (Air Starter Unit)

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru pornirea aeronavei aeronavei (ASU)
- (2) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor.

A6.3 Alimentarea cu apă potabilă:

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru alimentarea cu apă potabilă a aeronavei;
- (2) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor.

- (3) FSH trebuie să dețină un proces privind siguranța și calitatea apei potabile (probe apă, tratarea apei, înregistrări, etc.);

A6.4 Vidanizarea/alimentarea cu apă menajeră a toaletelor aeronavei

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru vidanizarea /alimentarea cu apă menajeră a toaletelor aeronavei;
- (2) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor care să cuprindă cel puțin următoarele:
- (a) utilizarea echipamentului pentru vidanizarea aeronavei;
 - (b) poziționarea și retragerea echipamentului de vidanizare la/de la aeronavă;
 - (c) golirea, curățarea, spălarea toaletelor și reumplerea cu fluide;
 - (d) curățarea excidentului de fluide din exteriorul aeronavei;
 - (e) cerințe speciale privind igiena;
 - (f) prevenirea supraîncărcării rezervorului pentru deșeuri;
 - (g) operarea în condiții extreme de vreme (îngheț, etc.).

A6.5 Asigurarea aerului condiționat pentru aeronave

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru asigurarea cu aer condiționat a aeronavelor;
- (2) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor.

A 6.6 Degivrarea /Antigivrarea aeronavei (vezi anexa 7 a prezentului document)

A6.7 Încărcarea /descărcarea cateringului cu echipament dedicat

- (1) FSH trebuie să dețină echipament/ echipamente pentru încărcarea descărcarea cateringului cu echipament dedicat;
- (2) FSH trebuie să aibă proceduri pentru operarea echipamentelor.

A6.8. Instruire

- (1) Personalul care efectuează activități de servicii la aeronavă trebuie să cunoască următoarele, după caz:
- (a) Proceduri operaționale specifice:
 - (i) proceduri de raportare a incidentelor/accidentelor;
 - (ii) siguranța în timpul alimentării cu combustibil;
 - (iii) proceduri privind comunicațiile sol-sol;
 - (iv) proceduri în situații de urgență (incendiu, bunuri periculoase, etc.);
 - (v) sănătatea și siguranța muncii;
 - (vi) proceduri de răspuns la situații de urgență;
 - (b) Bunuri periculoase conform ICAO TI, categoria dedicată;

(c) Instruire privind operarea în zona de operațiuni aeriene în conformitate cu procedurile locale;

(d) Instruire privind conducerea vehiculelor pe suprafața de mișcare în conformitate cu procedurile locale;

(e) Operarea echipamentelor.

Anexa 7. DEGIVRAREA / ANTIGIVRAREA AERONAVELOR LA SOL**A 7.1. Documente de referință:**

Prevederile prezentelor proceduri se completează cu cele conținute de edițiile în vigoare ale următoarelor documente, fără a fi limitate la acestea:

- a) ICAO Doc 9640: Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (Manual operațiuni de degivrare/antigivrare a aeronavelor la sol);
- b) SAE AS 6285: Aircraft Ground De-icing/Anti-Icing Processes (Procese de degivrare/antigivrare a aeronavelor la sol);
- c) SAE ARP 6257: Aircraft Ground De-icing/Anti-Icing Communication Phraseology for Flight and Ground Crews (Frazeologia comunicării degivrării/antigivrării aeronavelor la sol pentru echipajul de zbor și cel de sol);
- d) SAE AS 6286: Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Training and Qualification Program (Programul de instruire și calificare pentru degivrarea/antigivrarea aeronavelor la sol);
- e) AMS 1424: Fluid, Aircraft Deicing/Anti-Icing, SAE Type I;
- f) AMS1428: Fluid, Aircraft Deicing/Anti-Icing, Non-Newtonian (Pseudoplastic), SAE Types II, III, and IV;
- g) ARP1971: Aircraft Deicing Vehicle – Self-Propelled (Vehicul autopropulsat pentru degivrare aeronave);

A7.2. Definiții specifice

- a) Antigivrare: metodă preventivă prin care suprafețele critice curate ale aeronavei sunt protejate contra formării gheții sau chiciurii și acumulării de zăpadă sau zăpadă (semi)topită, pentru o perioadă de timp limitată.
- b) Conceptul de aeronavă curată: suprafețele critice ale aeronavei trebuie să fie fără niciun contaminant înghețat (gheață, chiciură, brumă, zăpadă, etc.) care ar putea împiedica o decolare sigură.
- c) Brumă: depozit de gheață produs prin înghețarea ceții suprarăcite pe obiecte a căror temperatură este sub sau puțin peste punctul de îngheț. Este formată din granule separate de bule de aer, uneori ornate cu ramificații cristaline.
- d) Burniță: precipitație uniformă, compusă exclusiv din picături fine de apă (diametrul mai mic de 0,5mm (0,2in)), foarte apropiate unele de altele. Burnița pare a pluti, urmând curenții de aer, dar spre deosebire de ceață, se depune la sol.
- e) Burniță care îngheață: precipitație uniformă, compusă din particule fine (diametru mai mic de 0,5 mm), care îngheață la impact cu solul sau cu alte obiecte.
- f) Ceață și ceață la sol: suspensie de picături foarte fine de apă în aer care reduc vizibilitatea orizontală la suprafața pământului la mai puțin de 1 km.
- g) Ceață care îngheață: ceață formată din picături de apă suprarăcite care îngheață în contact cu obiectele expuse și formează o peliculă de brumă / gheață transparentă.
- h) Chiciură: depozit de gheață cu aspect cristalin, având în general forme de solzi, ace sau stele. Se formează prin sublimare (depunerea vaporilor de apă pe suprafețe a căror temperatură este egală sau inferioară punctului de îngheț).

i) Degivrare: metodă prin care gheața, chiciura, zăpada sau zăpada (semi)topită sunt îndepărtate de pe suprafețele aeronavei; se poate realiza prin metode mecanice, pneumatice sau cu lichide încălzite.

j) Degivrare / antigivrare: procedura în care sunt combinate ambele metode (degivrare și antigivrare) și care poate fi executată într-un pas sau în doi pași.

(1) Degivrarea / antigivrarea într-un pas. Această procedură este executată cu lichid de tip I, II, III sau IV încălzit, asigurând degivrarea aeronavei și protecția la givrare.

(2) Degivrarea / antigivrarea în doi pași:

- *degivrarea*, se realizează cu lichid de degivrare încălzit;

- *antigivrarea*, se realizează cu lichid antigivrant rece; această procedură trebuie executată înainte ca lichidul aplicat în prima etapă să înghețe.

k) Durată de protecție (*HOT- Holdover time*): interval de timp estimat, în care lichidul de antigivrare împiedică formarea gheții și chiciurii și acumulării zăpezii pe suprafețele tratate ale unei aeronave; durata de protecție reală începe în momentul aplicării ultimului strat de lichid antigivrant și se termină când lichidul și-a pierdut eficiența.

l) Forță de forfecare: forță aplicată lateral asupra unui lichid antigivrant, care îi reduce vâscozitatea.

m) Gheață transparentă: peliculă de gheață, în mod obișnuit transparentă și netedă, dar conținând bule de aer. Ea se formează pe obiectele expuse la temperaturi joase sau puțin peste punctul de îngheț, prin înghețarea burniței sau a picăturilor de apă suprarăcite.

n) Givrare: depunerea unui strat aderent de gheață pe suprafețele expuse ale aeronavei, ca rezultat al înghețării picăturilor de apă suprarăcite și/sau acumularea pe aceste suprafețe a precipitațiilor sub formă de cristale mici de gheață, fulgi de zăpadă, etc., în condiții de temperaturi exterioare negative, precum și în condiții de temperaturi exterioare pozitive, dacă suprafețele respective rămân la 0°C sau sub această valoare (ca urmare a "împregnării cu frig").

o) Împregnare cu frig (*Cold-soak effect*): aripile unei aeronave se consideră "împregnate cu frig" când temperatura combustibilului conținut în rezervoare este foarte scăzută ca urmare a aterizării după un zbor la o altitudine ridicată sau alimentării cu combustibil foarte rece. La căderea precipitațiilor pe o aeronavă "împregnată cu frig" aflată la sol, se poate forma gheață transparentă. Chiar dacă temperatura ambiantă se situează între -2°C ÷ +15°C, în prezența umidității vizibile sau a umidității ridicate se poate forma gheață sau chiciură dacă structura aeronavei rămâne la 0°C ori sub această valoare.

p) Intensitatea precipitațiilor: indicație a cantității de precipitații colectate într-un interval de timp, exprimate prin calificativele : slabe, moderate sau abundente.

q) Lapoviță: precipitații sub forma unui amestec de ploaie cu zăpadă. Din punct de vedere operațional lapovița este tratată ca precipitațiile slabe care îngheată.

r) Ploaie: precipitații sub formă de picături de apă cu diametrul egal sau mai mare de 0,5 mm care, spre deosebire de burniță, sunt foarte dispersate.

s) Ploaie și burniță care îngheată: Ploaie sau burniță în stare de picături de apă suprarăcite care îngheată la impactul cu orice suprafață.

t) Program de degivrare la sol: set de proceduri, ghiduri și procese documentate în manuale, prin care se asigură că aeronavele nu decolează cu contaminanți înghețați aderând la suprafețele critice.

u) Suprafețe critice: suprafețele unei aeronave care trebuie să fie complet lipsite de gheață, zăpadă, zăpadă (semi)topită sau chiciură înainte de decolare. Suprafețele critice sunt precizate de constructorul aeronavei.

A7.3. Executarea activităților de degivrare/ antigivrare aeronavă

A7.3.1. Instruirea personalului

a) Activitățile de degivrare / antigivrare a aeronavelor la sol trebuie executate și verificate numai de personal instruit și calificat.

b Operatorul aerian trebuie:
)

- (1) să elaboreze un program de degivrare care să cuprindă proceduri de degivrare / antigivrare ale aeronavelor sale, incluzând metode, tipuri de fluide utilizate, restricții privind aplicarea fluidelor, tabele/diagrame privind HOT, comunicarea între echipajul de zbor și personalul furnizorului de servicii de degivrare, sarcini și responsabilități pentru verificări post degivrare/antigivrare, tipuri de verificări cerute, proceduri și responsabilități pentru verificări;

Nota1: În situația în care operatorul aerian nu a elaborat proceduri de degivrare/ antigivrare a aeronavelor la sol, va accepta procedurile FSH.

- (2) să se asigure că furnizorul de servicii cu care a încheiat contract pentru executarea și/sau supervizarea activităților de degivrare / antigivrare, a primit programul de degivrare și a instruit personalul corespunzător;
- (3) să definească, în cadrul programului de instruire, nivelele de calificare precum și cerințele de calificare și instruire aplicabile fiecărei funcții/ poziții operaționale.

c) Furnizorul de servicii de degivrare trebuie să aibă proceduri de degivrare/antigivrare a aeronavelor la sol care să fie în conformitate cu reglementările/standardele relevante și să acopere toate aspectele activităților respective, incluzând, fără a fi limitate la acestea, sarcini, responsabilități, infrastructură.

d Instruirea personalului trebuie să cuprindă, fără a fi limitate la acestea, în funcție de) tipul activităților desfășurate, următoarele subiecte:

- (1) cunoștințe de bază privind performanța aeronavelor;
- (2) efectele adverse ale contaminanților înghețați asupra performanțelor aeronavelor, stabilității și manevrabilității lor;
- (3) tehnici pentru recunoașterea contaminanților înghețați prezenți pe suprafețele critice ale aeronavei;
- (4) conceptul de aeronavă curată;
- (5) tehnici generale pentru îndepărtarea depozitelor de gheață, zăpadă, zăpadă (semi)topită și chiciură de pe suprafețele critice ale avionului și tehnici de antigivrare pentru aceste suprafețe;

- (6) proceduri de degivrare / antigivrare cu lichide, măsuri specifice pe tipuri de aeronave recomandate de producătorii aeronavelor, operatorii aerieni sau producătorii lichidelor;
- (7) proceduri de operare a echipamentelor de degivrare / antigivrare;
- (8) caracteristici de bază ale lichidelor de degivrare / antigivrare pentru aeronave, proceduri de control al calității acestora;
- (9) proceduri și metode pentru stocare și handling a lichidelor de degivrare / antigivrare;
- (10) utilizarea tabelor care indică duratele de protecție ale lichidelor antigivrante;
- (11) tipuri de verificări cerute, proceduri și responsabilități pentru verificări;
- (12) codurile de degivrare / antigivrare și procedurile de comunicare;
- (13) proceduri noi, evenimente noi, precum și experiența sezonului rece anterior.

A7.3.2. Conceptul de aeronavă curată

- a) În cazul în care, în timpul operațiunilor la platformă, sunt condiții favorabile givrării aeronavelor, nu trebuie să aibă loc nici o tentativă de decolare dacă gheața, zăpada, zăpada (semi)topită sau chiciura sunt prezente sau se depun pe aripi, elici, suprafețe de comandă, pe dispozitivele de admisie a aerului în motoare sau pe alte suprafețe critice.
- b) Acumularea de gheață sau de alți contaminanți care se produc natural trebuie) îndepărtați, întrucât:
 - (1) Orice depunere de gheață, zăpadă sau chiciură pe suprafețele exterioare ale unei aeronave, exceptând cele permise în manualul de zbor, pot afecta drastic performanțele sale aerodinamice, din cauza scăderii portanței și creșterii rezistenței la înaintare;
 - (2) Zăpada (semi)topită, zăpada care îngheață sau gheața pot afecta, până la blocare, anumite componente, cum ar fi suprafețele de comandă sau mecanismele de acționare a flapsului.
- c) Verificările privind prezența contaminanților înghețați trebuie să includă aripile, ampenajul, suprafețele de control, senzori, trenul de aterizare și compartimentul roților, motoare / APU, valvele de la rezervoarele de combustibil și orice alte suprafețe și componente indicate de fabricantul aeronavei.
- d) O aeronavă pregătită de decolare trebuie să corespundă conceptului de aeronavă) curată. În acest scop:
 - (1) se determină necesitatea degivrării/antigivrării aeronavei prin efectuarea unei inspecții vizuale și tactile, când este cazul și orice contaminant înghețat, cu excepția celor permise în anumite zone, trebuie îndepărtat printr-un tratament adecvat, în funcție de condițiile meteorologice;
 - (2) pot fi necesare verificări speciale pentru a stabili existența gheții transparente, produsă inclusiv prin efectul "impregnării cu frig" a aripilor aeronavei; deoarece acest tip de contaminare este foarte dificil de detectat, mai ales când iluminatul

este slab sau când aripile sunt umede, trebuie utilizate proceduri speciale de detectare, incluse în programul operatorului aerian/ furnizorului de servicii de degivrare.

- e) Înainte de a începe activitatea de degivrare / antigivrare a aeronavei, este esențial ca personalul tehnic de sol, instruit și calificat corespunzător, precum și pilotul comandant, să verifice dacă aeronava este corect configurată, în conformitate cu recomandările constructorului aeronavei și procedurile operatorului aerian.
- f) Furnizorul de servicii de degivrare:
 - (1) trebuie să stabilească împreună cu pilotul comandant procedurile care trebuie utilizate pentru a se asigura că nu există neînțelegeri;
 - (2) are obligația, în cazul în care pilotul comandant refuză și /sau nu este de acord cu tipul de degivrare aplicat, să notifice oficialii operatorului aerian și operatorul de aerodrom pentru a face o evaluare independentă și, dacă este cazul, să revizuiască decizia.
- g) O verificare vizând încadrarea în conceptul de aeronavă curată trebuie executată) imediat după aplicarea lichidelor de degivrare / antigivrare, de o persoană calificată, conform sarcinilor și responsabilităților alocate, stabilite prin procedurile operatorului aerian/furnizorului de servicii de degivrare, după caz.
- h) Comunicarea între personalul de sol responsabil de activitatea de degivrare / antigivrare și pilotul comandant este parte integrantă din procesul de degivrare / antigivrare și trebuie inclusă în procedurile de degivrare / antigivrare.
- i) Operatorul aerian/ furnizorul de servicii de degivrare trebuie să dețină tabele sau diagrame cu duratele de protecție estimate pentru condiții variate de givrare la sol și diferite tipuri și concentrații ale lichidelor utilizate.
- k) La utilizarea tabelelor/diagramelor pentru duratele de protecție, trebuie avut în vedere că acestea pot fi reduse de următorii factori, fără a fi limitați la aceștia:
 - (1) tipul și intensitatea precipitațiilor, temperatura mediului exterior;
 - (2) umiditatea relativă;
 - (3) direcția și viteza vântului; vântul puternic sau acțiunea suflului reactoarelor pot degrada pelicula protectoare a lichidului antigivrant și reduce considerabil durata de protecție;
 - (4) temperatura învelișului aeronavei;
 - (5) tipul, temperatura, concentrația lichid/apă.

A7.3.3. Metode de degivrare / antigivrare a aeronavelor la sol

- a) Alegerea metodelor de degivrare / antigivrare depinde de condițiile meteorologice, echipamentul disponibil, lichidele disponibile și timpul de protecție necesar, operațiunile de degivrare / antigivrare putând fi executate:
 - (1) într-un pas, cu lichide de tip I, II, III sau IV încălzite, realizând concomitent

degivrarea și antigivrarea;

- (2) în doi pași, efectuând în primul pas degivrarea cu lichide de degivrare încălzite, urmat imediat, în pasul al doilea, de aplicarea lichidului antigivrant; în aplicarea acestei metode, FSH trebuie să țină cont de compatibilitatea celor două tipuri de lichide, conform indicațiilor producătorului de lichid.

b) Pe durata executării degivrării/ antigivrării aeronavelor la sol:

- (1) trebuie respectate prescripțiile privind concentrația amestecului lichid / apă, temperatura lichidului, presiunea la duză, tehnicile de pulverizare, corespunzător procedurii aplicate;
- (2) lichidele de degivrare / antigivrare se aplică din apropierea învelișului aeronavei, pentru minimizarea pierderilor de căldură, începând, de regulă, cu fuselajul.

c) Tehnici generale de pulverizare a lichidelor de degivrare / antigivrare:

- (1) Pe fuselaj: de-a lungul axului longitudinal, în lateral, evitând pulverizarea direct pe geamuri și parbriz;
- (2) Pe aripi și ampenajul orizontal: de la bordul de atac către bordul de fugă și de la vârf către încastrarea aripii; configurația aeronavei și/sau condițiile locale pot impune o procedură diferită;
- (3) Pe ampenajul vertical: de sus în jos și de la bordul de atac către bordul de fugă;
- (4) Pe trenul de aterizare și compartimentul roților: nu se recomandă pulverizarea cu presiune ridicată sau direct pe roți, pe ansamblul de frânare și pe conducte/cabluri (aplicarea lichidului de degivrare / antigivrare în această zonă trebuie limitată);
- (5) Pe motoare / APU:
 - (i) trebuie evitată pulverizarea în zona motoarelor sau APU și mai ales direct în acestea și de asemenea trebuie evitată pulverizarea direct pe ajutajele de ieșire sau pe reversoarele motoarelor;
 - (ii) se vor respecta recomandările constructorului aeronavei;
 - (iii) înainte de pornire se verifică dacă motoarele se pot roti liber și dacă palele frontale și posterioare ale ventilatorului sunt fără contaminanți înghețați;
 - (iv) sistemul de condiționare a aerului trebuie să fie oprit în timpul operațiunilor de degivrare / antigivrare, când motoarele sau grupul APU sunt în funcțiune.
- (6) Pe senzori: trebuie evitată pulverizarea direct pe tuburile Pitot, orificiile pentru măsurarea presiunii statice, detectorul de unghi de incidență sau senzorii de unghi de atac.

d) Pentru evitarea acumulării reziduurilor de lichide îngroșate în zonele aerodinamice calme ale structurii aeronavei, respectiv prevenirea blocării sistemelor de comandă, nu se admite aplicarea repetată a lichidelor de tip II, III sau IV fără aplicarea intermediară a lichidului de tip I.

e) Dacă s-a aplicat lichid antigivrant pe aeronavă și, din diverse motive, trebuie efectuată antigivrarea din nou, nu se admite aplicarea unui alt strat de lichid antigivrant peste stratul existent; mai întâi trebuie degivate suprafețele tratate inițial și apoi aplicat noul strat de lichid antigivrant.

A7.3.4. Lichide pentru degivrare / antigivrare

- a) Principala funcție a lichidelor de degivrare / antigivrare este de a coborî punctul de îngheț al precipitațiilor care se depun pe avion și, în felul acesta, de a întârzia acumulările de gheață, zăpadă, zăpadă (semi)topită sau chiciură pe suprafețele critice.
- b) Lichidele de degivrare / antigivrare sunt clasificate ca lichide de tip I, II, III și IV și se pot grupa în două categorii distincte:
- (1) lichide care conțin un procent de 80 ÷ 92% glicoli (etilen-/ propilen -glicol), restul fiind constituit din apă și aditivi, fără agenți de îngroșare, fiind reprezentată de lichidele de tip I;
 - (2) lichide care conțin un procent de 50% glicoli, restul fiind constituit din apă, aditivi și agenți de îngroșare (polimeri); din această categorie fac parte lichidele de tip II, III și IV.
- c) Facilitățile pentru lichidele de degivrare / antigivrare trebuie să fie:
- (1) dedicate lichidului de degivrare / antigivrare pentru a evita orice contaminare cu alte produse;
 - (2) construite din materiale compatibile cu lichidul de degivrare/ antigivrare, conform specificației producătorului de lichid, ținându-se cont că performanțele de antigivrare ale lichidelor de tip II, III și IV se pot diminua prin:
 - (i) solicitarea mecanică de forfecare a moleculelor în timpul pompării: transferul lichidului din cisterna de transport în rezervoarele de stocare, transferul lichidului din rezervoarele de stocare în degivroare, pulverizarea pe aeronavă;
 - (ii) efectul de coroziune: materialul rezervoarelor de stocare, al degivroarelor, al liniilor de transfer, etc;
 - (iii) acțiunea căldurii: temperatura prea ridicată și/sau menținerea acesteia pentru o perioadă lungă, sisteme de încălzit neadecvate care nu repartizează uniform căldura;
 - (iv) acțiunea razelor ultraviolete prin materialul translucid al rezervoarelor de stocare;
 - (3) etichetate, în mod vizibil și clar, pentru a evita contaminarea, astfel :
 - (i) rezervorul: tipul, numele și numărul de lot al lichidului stocat, producătorul, data ultimei inspecții/curățiri a rezervorului;
 - (ii) liniile de transfer dedicate și gurile de umplere : tipul lichidului și producătorul ;
 - (4) inspectate anual; dacă este evidentă coroziunea sau contaminarea, rezervoarele trebuie readuse la standard (curățate, recondiționate) sau înlocuite.
- d) Controalele de calitate a lichidelor de degivrare/ antigivrare se execută la recepție, în timpul stocării și utilizării, în vederea verificării concentrației glycol în apă și menținerii în limitele specificațiilor de produs.
- e) **La recepția lichidelor de degivrare/ antigivrare trebuie desfășurate următoarele acțiuni:**
- (1) **se verifică:**

- (i) documentele de livrare: tipul și cantitatea lichidului livrat să corespundă cu cel comandat, numărul de lot, numere identificare sigilii (dacă există), confirmarea din partea furnizorului că recipientii de livrare (cisterne rutiere/ containere/ butoaie) și furtunurile de încărcare au fost curățate înainte de umplere/utilizare, rezultatele testelor din certificatul de analiză, existența semnăturilor;
 - (ii) integritatea sigiliilor de pe recipientii de livrare.
- (2) **se prelevează probe** din recipientii de livrare, astfel:
- (i) din cisterna rutieră, din fiecare compartiment, dacă este cazul;
 - (ii) o singură probă din lotul comun dacă livrarea se face în mai multe containere.
- (3) **se efectuează controlul de calitate** pentru fiecare probă prelevată, după cum urmează :
- (i) controlul vizual: culoare, particule solide (mici cantități de rugină, nisip, așchii de vopsea, etc);
 - (ii) măsurarea indicelui de refracție pentru verificarea concentrației de glycol în apă;
 - (iii) verificarea pH-ului (*potențialul de hidrogen* - exprimă cantitativ aciditatea sau bazicitatea unei substanțe, pe baza concentrației ionilor numiți hidroniu H_3O^+) prin care se identifică dacă lichidul este neutru sau ușor bazic ($pH = 7 \Rightarrow$ pH neutru (soluție neutră); $7 < pH \leq 14 \Rightarrow$ pH bazic (alcalin) (soluție bazică);
 - (iv) verificarea vâscozității (numai pentru lichidele de tip II,III și IV), conform metodei indicată de fabricantul de lichid;
- (4) **se înregistrează** următoarele informații: data recepționării, tipul, numele și numărul lotului lichidului recepționat, numărul / data avizului de livrare și a certificatului de analize/certificatului de conformitate, numerele de identificare a sigiliilor în corespondență cu numărul containerelor (dacă livrarea s-a făcut în mai multe containere), confirmarea verificării sigiliilor, rezultatele controlului de calitate.
- f) În perioada de stocare între sezoane și înainte de începerea sezonului rece** trebuie efectuate următoarele controale de calitate:
- (1) pentru lichidul de **tip I** se efectuează controlul vizual, indicele de refracție, pH, înainte de începerea sezonului rece sau mai devreme dacă se suspectează o degradare/ contaminare;
 - (2) pentru lichidele de **tip II, III și IV** :
 - (i) înainte de începerea sezonului rece, se efectuează: controlul vizual, indicele de refracție, pH, vâscozitatea la laborator;
 - (ii) probele pentru determinarea vâscozității se prelevează din rezervorul/ containerele de stocare (prin eșantionare din lotul comun), din rezervoarele degivroarelor utilizate și de la duzele degivroarelor reglate la presiunea, debitul și forma jetului de lucru, la toate concentrațiile utilizate;
 - (iii) recipientii cu probe pentru laborator se etichetează, notând următoarele informații: tipul, numele și numărul lotului lichidului, identificarea locului de unde s-a prelevat proba (numărul rezervorului de stocare, rezervorul degivrorului număr..... sau duza degivrorului număr.....), debitul și forma jetului

(dispersat, mediu sau concentrat), concentrația, data prelevării.

(3) **rezultatele verificărilor se înregistrează.**

g În perioada sezonului rece, **cand se efectuează activitățile de degivrare/**
) antigivrare, trebuie efectuate controalele de calitate, astfel:

(1) **zilnic**, înainte de utilizare și după fiecare umplere a rezervorului degivratorului se verifică **indicele de refracție** pe probe prelevate de la duza degivratorului dacă amestecul apă/lichid se face înainte de duză sau din rezervorul degivratorului dacă acesta nu este prevăzut cu sistem propriu de amestecare;

(2) **se înregistrează** rezultatele obținute.

h Furnizorul de servicii de degivrare trebuie să facă verificarea refractometrului în
) conformitate cu indicațiile fabricantului și să înregistreze rezultatele.

i) FSH trebuie să aibă formulare corespunzător întocmite pentru înregistrarea lucrărilor efectuate la instalațiile de stocare și a testelor/verificărilor loturilor lichidelor de degivrare/antigivrare utilizate pentru a asigura trasabilitatea.

A7.3.5. Echipamente pentru degivrarea / antigivrarea aeronavelor la sol

Echipamentele de degivrare/antigivrare (model, dimensiuni, parametri, performanțe, etc.) trebuie să corespundă operațiunilor și condițiilor de utilizare preconizate, cu respectarea cerințelor specifice standardelor aplicabile.

A7.4. Supervizarea activităților de degivrare/ antigivrare aeronavă

Persoana care supervizează activitatea de degivrare/antigivrare a aeronavelor la sol trebuie să fie instruită corespunzător și să fie nominalizată în cadrul programului de degivrare al furnizorului de servicii de degivrare sau al operatorului aerian, după caz.

ANEXA 8. HANDLING COMBUSTIBIL**A8.1. Documente de referință:**

Prevederile prezentelor proceduri se completează cu specificațiile de profil (caracteristici tehnice, parametri funcționali, proceduri, etc.) conținute de edițiile în vigoare ale unor documente de aviație civilă relevante, cum sunt:

- a) Doc. IATA JIG 1: Guidelines for Aviation Fuel Quality Control & Operating Procedures for Joint Into -Plane Fuelling Services (Ghiduri pentru controlul calității combustibilului de aviație și proceduri de operare pentru alimentarea cu combustibil a aeronavelor) ;
- b) Doc. 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) Doc. 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) EI 1529: Aviation fuelling hose and hose assemblies (Furtunuri pentru combustibili de aviație și asamblarea furtunurilor);
- e) EI 1540: Design, Construction, Operation and Maintenance of Aviation Fuelling Facilities (Proiectarea, construcția, operarea și mentenanța facilităților pentru combustibilii de aviație);
- f) EI 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);
- g) EI 1581: Specification and Qualification Procedures for Aviation Jet Fuel Filter Separators (Specificații și proceduri de calificare pentru filtre separatoare de apă);
- h) EI 1583: Laboratory Tests and Minimum Performance Levels for Aviation Fuel Filter Monitors with Absorbent Type Elements (teste de laborator și niveluri minime de performanță pentru filtre monitor cu elemente absorbante);
- i) EI 1590: Specification and qualification procedures for aviation fuel microfilters (Specificații și proceduri de testare pentru microfiltre de combustibil de aviație);
- j) Alte documente emise de organizații internaționale de aviație civilă, precum și cerințele emise de operatorii de aerodrom/ beneficiarii serviciilor de handling combustibil.

A8.2. Definiții

- a) Atmosferă 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.
- b) Dead - Man Control: un dispozitiv de control manual care, printr-o o acționare continuă sau intermitentă de către un operator, pornește fluxul combustibilului și-l oprește automat dacă este eliberat din orice motiv.
- c) Elemente filtrante: termen generic dat mediilor de separare, instalate în diferite tipuri de vase (ex. filtru coalescent/separator, filtru monitor sau microfiltru) pentru a îndepărta apa în suspensie și particulele solide.

- d) Filtru: vas sub presiune, echipat corespunzător, care conține elemente filtrante.
- e) Filtru separator: vas cu două trepte de filtrare și separare a apei; prima treaptă (coalescent) îndepărtează murdăria și apa prin coalescență și treapta a doua (separator) care separă combustibilul de eventualele picături de apă reziduale trecute de prima treaptă de filtrare.
- f) Lot : o cantitate de combustibil identificabilă, produsă în rafinărie, testată și identificată ca o singură entitate; dacă combustibilul din două loturi diferite este amestecat, este retestat și identificat ca un nou lot.
- g) Recepție: suma activitatilor de preluare a combustibilului din mijlocul de transport până la stocarea sa în rezervor, cu respectarea procedurilor prestabilite.
- h) Transport dedicat: echipament care transportă numai un singur tip de produs. Dedicat înseamnă că cel puțin trei transporturi anterioare au fost de același tip ca cel încărcat și, în situația în care a avut loc schimbarea tipului de produs, a fost aplicată procedura de schimbare.
- i) Zona de alimentare: ansamblu de cercuri cu raza de 3 m sau mai mult dacă este specificată de autoritățile locale (operator de aerodrom), având centrul la gurile de umplere a rezervoarelor aeronavei și cuprinzând aeronava, autoalimentatorul și furtunurile utilizate. Ar putea fi clasificată ca zonă 0 sau 1 conform zonării mediilor cu pericol de explozie.
- (1) *Zona 0*: atmosfera explozivă este prezentă în mod permanent sau pe perioade lungi de timp sau frecvent, în condiții normale de funcționare. Acest spațiu cuprinde, în esență, interiorul rezervoarelor sau aparatelor.
- (2) *Zona 1*: 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.

A8.3. Recepția și stocarea combustibilului de aviație

A8.3.1. Cerințe generale pentru depozit

- a) Toate facilitățile utilizate în handlingul combustibilului de aviație trebuie să fie complet segregate pe tipuri de combustibili.
- b) 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.

Nota 1: Rezervoarele și conductele construite din oțel inoxidabil sau din aliaj de aluminiu nu necesită protecție interioară.

- c) După lucrările de construcție sau reparații majore ale facilităților de combustibil, trebuie efectuat testul de impregnare pentru asigurarea că nu există contaminanți proveniți din materialele de protecție interioară, fluxul de sudură, unsoarea de la valve sau alte resturi generale; testul de impregnare se face indiferent de materialul de construcție al rezervoarelor și conductelor aferente și durează:

- (1) 4÷7 zile pentru rezervoare/ conducte/ echipamente auxiliare (pompe, filtre, litrometre, valve, etc);
 - (2) minim 8 ore la temperatura mai mare sau egală cu 15°C pentru furtunuri.
- d) Butoanele de pornire/oprire ale pompelor din zonele de descărcare/încărcare a combustibilului precum și cele de oprire în caz de urgență/avarie trebuie să fie clar identificate și ușor accesibile.
- e) Schema tehnologică a depozitului și instrucțiunile pentru operațiunile de recepție/ livrare/ umplere autoalimentatoare trebuie să fie afișate clar, într-un loc ușor accesibil personalului operator.
- f) 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 al sensului de curgere al combustibilului, conform EI 1542.

A8.3.2. Rezervoare – cerințe tehnice

- a) Rezervoarele trebuie să fie construite și instalate astfel încât să fie evitată pătrunderea apei și a murdariei și să fie prevăzute, la cel mai de jos punct, cu colector de apă și impurități, astfel:
- (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.
- b) Rezervoarele trebuie să fie echipate cu:
-)
- (1) supape de respirație/ site de aerisire, prevăzute cu opritoare de flăcări, corespunzătoare tipului de combustibil și de rezervor;
 - (2) colector de apă și impurități solide prevăzut cu o conductă și vană pentru purjarea apei și sedimentelor; volumul liniei de drenare trebuie să fie clar marcat.
 - (3) conducte separate pentru umplerea rezervorului și livrarea combustibilului amplasate astfel:
 - (i) conducta de umplere trebuie să fie cât mai aproape de fundul rezervorului pentru a minimiza turbulențele și direcționa fluxul către colectorul de apă și impurități;
 - (ii) în cazul rezervoarelor orizontale, conductele de intrare/ieșire trebuie situate la partea cea mai înaltă a rezervorului, punctul cel mai de jos al conductei de ieșire (livrare combustibil) trebuind să fie la o distanță de cel puțin 15 cm față de fundul rezervorului;
 - (iii) pentru rezervoarele verticale, punctul cel mai de jos al conductei de ieșire (livrare combustibil) trebuie să fie la o distanță de cel puțin 45 cm față de fundul rezervorului;

- (4) guri de vizitare pentru a permite degazarea și curățarea;
 - (5) orificii pentru luarea probelor și efectuarea măsurătorilor;
 - (6) sistem flotant de aspirație (pentru rezervoare cu capacitate mai mare de 20mc) cu indicatoare de poziție și/sau cablu de control din oțel inoxidabil legat la mantaua rezervorului;
 - (7) sistem de alarmare și/sau închidere la un nivel prestabilit (minim-maxim).
- c) Pentru toate rezervoarele trebuie luate măsuri pentru îndepărtarea apei și sedimentelor din colectorul de apă și impurități, ținând cont de următoarele:
- (1) 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) pentru rezervoarele îngropate se va folosi o pompă de aspirație manuală sau electrică, în funcție de volumul rezervorului, racordată la conducta de purjare;
 - (3) necesitatea prelevării probei de pe linia de drenare dintre rezervorul de stocare și cel de recuperare, în timpul curgerii la debit maxim.
- d) Fiecare rezervor trebuie să fie numerotat în mod vizibil, corespunzător schemei tehnologice și marcat cu tipul de combustibil stocat. De asemenea, trebuie indicată data efectuării protecției interioare și a ultimei curățiri /inspecții.

A8.3.3. Conduce

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

A8.3.4 Cerințe de filtrare

- a) În scopul întreținerii și al verificărilor de rutină, echipamentele de filtrare trebuie instalate în locuri ușor accesibile.
- b) La rampa de descărcare (recepție) cisterne rutiere/ vagoane și la rampa de încărcare a combustibililor în autoalimentatoare/cisterne trebuie montate echipamente de filtrare separate, după cum urmează:
 - (1) Pentru petrolul de aviație: filtre separatoare conform specificațiilor EI1581, ultima ediție; în amonte, la rampa de descărcare cisterne/ vagoane, poate fi instalat și un pre-(micro) filtru conform EI 1590, pentru a îndepărta impuritățile solide și prelungi viața elementelor filtrului separator.

- (2) Pentru benzină de aviație: microfiltru conform EI 1590, cu finețea de maximum 5 microni sau un filtru separator.
- c) 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.
- d) Filtrele trebuie să fie prevăzute cel puțin cu:
- (1) linie de drenare și luare a probelor, având montat supapă cu închidere automată pentru facilitarea prelevării probelor în condiții de curgere a combustibilului;
 - (2) manometru cu citire directă a presiunii diferențiale;
)
 - (3) o valvă de dezaerare situată la cel mai înalt punct al vasului, precum și o supapă de siguranță;
)
 - (4) plăcuța constructorului de confirmare a conformării cu cerințele relevante ale standardelor aplicabile; aceasta 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 standardului aplicabil, tipul și numărul elementelor filtrante, cuplul de strângere.

A8.3.5. Facilități pentru efectuarea testelor la autoalimentatoare

- a) Instalația de testare trebuie să fie proiectată astfel încât să poată fi simulată atât întreruperea treptată cât și cea rapidă a debitului de alimentare cu combustibil a aeronavelor.
- b) Conductele, fittingurile și punctele de testare pe membrane trebuie să fie din inox, aliaj de aluminiu sau oțel carbon protejat epoxi la interior.
- c) Manometrele trebuie să aibă o plajă de valori 0÷10,5 bari (0÷150 psi) și să fie vizibile, ușor de citit.

A8.3.6. Recepția combustibililor în depozitul de aerodrom

- a) Organizațiile trebuie să aibă proceduri de comunicare clare, documentate, cu terțele părți, privind procedurile curente de recepție, răspunsul la situații de urgență și problemele de calitate.
- b) Cisternele rutiere și vagoanele de transport:
- (1) trebuie să fie construite din inox, aliaj de aluminiu sau oțel carbon protejat la interior cu materiale care să nu contamineze combustibilul de aviație;
 - (2) ar trebui să fie dedicate tipului de combustibil transportat; dacă este necesar schimbarea tipului de combustibil, transportatorul va asigura curățarea

echipamentelor, schimbarea marcajelor, înregistrarea operațiunilor și înmânarea la recepție a documentelor aferente, inclusiv certificarea curățării, pentru toate schimbările de tip.

c) La recepția combustibilului trebuie desfășurate cel puțin următoarele acțiuni:

(1) Se verifică:

(i) corectitudinea datelor înscrise în documentele de livrare și existența semnăturilor; în funcție de depozitul (rafinărie, intermediar, de aerodrom) de unde este adus combustibilul, fiecare lot de combustibil este însoțit de unul sau mai multe dintre următoarele certificate: Certificat de calitate de la rafinărie (CCR), Certificatul de analiză (CA), Certificatul de punere în serviciu (CS), Certificatul de analiză de recertificare;

Nota 2: Certificatul de calitate de la rafinărie (CCR) este emis de rafinărie; în CCR se menționează cerințele de specificație pentru produsul testat, data, metodele de testare și rezultatele testelor, cantitatea și tipul aditivilor utilizați, cantitatea și numărul lotului, numărul rezervorului care conține lotul respectiv, datele de identificare ale laboratorului emitent (adresă, e-mail, telefon).

Nota 3: Certificatul de analiză (CA) este emis de un laborator independent de rafinărie și include toate rezultatele testelor efectuate conform cerințelor de specificație al produsului, detalii privind rafinăria originală și trasabilitatea produsului, datele de identificare ale laboratorului emitent (adresă, e-mail, telefon); în CA nu sunt incluse detalii referitoare la aditivii adăugați anterior.

Nota 4: Certificatul de punere în serviciu (CS) însoțește orice transfer de combustibil; prin CS se confirmă că produsul pus în serviciu este conform specificației de produs și conține cel puțin următoarele informații: tipul combustibilului, numărul lotului intern, densitatea combustibilului la 15°C și conductivitatea (numai pentru petrol) în rezervorul din care a fost încărcat, numărul rezervorului din care provine combustibilul, certificarea "fără apă și impurități".

Nota 5: Certificatul de analiză de recertificare conține rezultatele analizelor probelor de combustibil transportat cu mijloace de transport nededicate sau rezultat din amestecul a două loturi diferite.

(ii) integritatea sigiliilor de pe mijloacele de transport.

(2) Se efectuează controlul de calitate al combustibilului, astfel:

(i) din mijlocul de transport, după 10 minute de la sosire, se prelevează probă de pe linia de purjare din fiecare compartiment, se verifică vizual și se determină densitatea;

Nota 6: Înainte de a începe purjarea, trebuie să se facă legătura echipotentială între cisternă și gălețile/ recipientii metalici folosiți pentru purjare, menținându-se pe tot timpul purjării; este interzisă folosirea recipientilor din plastic sau tablă galvanizată.

Nota 7: Valoarea densității se va corecta la temperatura de 15°C și apoi se va calcula diferența față de valoarea indicată în documentația de însoțire primită la livrare; dacă diferența dintre aceste două valori depășește $\pm 3 \text{ kg/m}^3$, aceasta indică posibilitatea existenței unei contaminări ale cărei cauze și influență vor trebui investigate și evaluate înainte de acceptarea combustibilului.

(ii) din rezervorul de recepție, se prelevează probe de pe linia de drenare pentru controlul vizual.

d) Se descarcă combustibilul în rezervorul/rezervoarele de recepție; înainte de a începe descărcarea, se face legătura echipotentială între cisternă/vagon și instalația fixă, menținându-se pe tot timpul descărcării;

Nota 8: Este strict interzisă recepția în autoalimentatoare/ echipamente de alimentare cu combustibil a aeronavelor a combustibilului transportat direct din rafinării.

e) După descărcarea combustibilului în rezervoare:

- (1) se închide vana de ieșire a rezervorului de recepție a combustibilului și pe ea se pune plăcuța "DECANTARE";
- (2) după epuizarea timpului de decantare, se elimină prin purjare toată apa și impuritățile solide, se măsoară densitatea și conductivitatea (numai pentru petrolul de aviație), se completează certificatul de punere în serviciu și, dacă rezultatele sunt satisfăcătoare, se schimbă plăcuța "DECANTARE" cu "LIVRARE".

Nota 9: În funcție de tipul rezervoarelor, timpul minim de decantare, înainte de punerea în serviciu, este:

- rezervoare orizontale prevăzute cu aspirație flotantă: 1 oră;
- rezervoare verticale prevăzute cu aspirație flotantă: 2 ore;
- rezervoare fără aspirație flotantă: 3 ore/metru adâncime combustibil.

Nota 10: Dacă rezervoarele sunt umplute în mod constant prin sisteme complet segregate și transport dedicat, nu sunt necesare teste de laborator pentru produsul recepționat.

Nota 11: Dacă sunt descărcate în rezervor trei loturi noi sau mai multe, compararea rezultatelor din CCR / CA de origine este dificil de făcut și, în acest caz, se recomandă efectuarea unui test de specificație completă

A8.3.7. Furtunuri pentru recepție

a) Înainte de utilizare, furtunurile trebuie să fie verificate pentru starea lor și spălate în interior cu combustibil specific instalației; combustibilul folosit pentru spălare nu va fi utilizat la alimentarea aeronavelor.

b) Fiecare furtun trebuie:

- (1) să aibă un număr permanent de identificare și o fișă de evidență în care să fie înregistrate detalii ale tuturor testelor;
- (2) Să fie verificat lunar, sub presiunea de lucru.

c) Condițiile de păstrare/exploatare a furtunurilor, recomandate de fabricantul acestora, trebuie cunoscute și respectate.

d) Furtunurile de recepție se mențin în uz maximum 15 ani de la data fabricației, fiind inclusă durata de raft care nu trebuie să depășească 2 ani de la data fabricației.

A8.3.8. Proceduri de stocare / întreținere rezervoare**a) Zilnic:**

- (1) rezervoarele trebuie purjate la jet maxim pentru efectuarea controlului vizual și chimic (CWD- chemical water detector); înainte de a începe purjarea, trebuie să se facă legătura echipotentială între gălețile/ recipientii metalici folosiți pentru purjare și linia de purjare a rezervorului, menținându-se pe tot timpul purjării. Este interzisă folosirea recipientilor din plastic sau tablă galvanizată;
- (2) cablurile de legătură electrică, clemele și tamburii se verifică pentru starea generală și pentru fixarea fermă a clemei de legătură.

b) Săptămânal trebuie măsurată continuitatea electrică la desfășurarea completă a) cablului de legătură electrică de pe tambur; valoarea rezistenței nu trebuie să depășească 25 ohmi.**c) Lunar:**

- (1) se determină conductivitatea petrolului de aviație, dacă intervalul de timp între două recepții este mai mare de o lună;
- (2) se verifică: funcționarea corectă a sorbului flotant, starea sitelor de aerisire, funcționarea sistemelor de alarmare/oprire la preaplin, dacă este posibil, în timpul umplerii rezervoarelor.

d) Din stocurile fără mișcare timp de șase luni (la care nu s-a adăugat nici o cantitate de) produs sau s-a recepționat mai puțin de jumătate din cantitatea existentă în rezervor), se prelevează probe pentru analize periodice.**e) La un an după punerea în serviciu, rezervoarele trebuie inspectate interior, cu intrare, și curățate dacă este necesar și, după aceea, la maximum cinci ani, dacă condițiile* nu impun altfel.**

Nota 12: *în timpul inspecției vizuale fără intrare, se constată o creștere microbiană sau o acumulare de sedimente depășind aproximativ 20% din suprafața fundului rezervorului; în cazul în care vizualizarea nu poate fi completă, ca alternativă, se acceptă un test microbiologic anual;

*contaminare microbiologică, murdărie excesivă, rugină sau alte sedimente prezente în probele prelevate din liniile de purjare ale rezervoarelor;

*durata de viață a elementelor filtrante este redusă semnificativ;

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

f) După punerea în serviciu, anual:

- (1) sau mai des dacă condițiile (a se vedea Nota 12) impun, trebuie efectuată inspecția vizuală din exterior, prin gurile de vizitare, fără intrare, dacă se poate vizualiza complet interiorul;
- (2) se verifică și se efectuează mentenanța supapelor de respirație în conformitate cu recomandările producătorului;
- (3) se verifică operarea corectă a sistemelor de alarmare/oprire la preaplin în conformitate cu proceduri scrise sau mai frecvent dacă producătorul specifică

astfel.

g Rezervoarele de recuperare combustibil provenit din purjări:

)

- (1) de capacitate mai mare de 1000litri, trebuie prevăzute, fie cu valvă cu închidere automată pe linia de încărcare, fie cu sistem de alarmare la preaplin și trebuie să fie inspectate trimestrial (în cazul în care cantitățile respective sunt utilizate în scopuri aviatice);
- (2) de capacitate mică, amplasate lângă rezervoare, trebuie să fie prevăzute cu capace rabatabile pentru o ușoară vizualizare la interior și curățare; acestea trebuie menținute curate și goale când nu se fac purjări.

h La curățarea rezervoarelor, nu trebuie utilizate produse care să contamineze

) combustibilul de aviație ce urmează a fi stocat.

A8.3.9. Proceduri de stocare – întreținere filtre

- a)** Zilnic, la începerea lucrului, filtrele trebuie purjate sub presiune pentru efectuarea controlului vizual și CWD.
- b)** 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.
- c)** Săptămânal, în cursul unui pompaj la debitul cel mai ridicat realizat în mod normal, dar nu mai puțin de 50% din debitul nominal, trebuie notate, pe un grafic, presiunea diferențială și debitul operațional la care s-a făcut citirea. Dacă este necesar, se va face corecția presiunii diferențiale în funcție de debitul maxim operațional al filtrului.
- d)** Lunar, pentru petrolul de aviație, trebuie efectuat testul colorimetric pe membrană, pe probă prelevată de la un punct imediat în aval de la fiecare filtru, la debitul maxim operațional, dar nu mai mic de 50% din debitul nominal.
- e)** Semestrial:
 - (1) se verifică cursa liberă a pistonului manometrului diferențial, pe tot domeniul;
 - (2) pentru petrolul de aviație, se efectuează testul dublu colorimetric sau gravimetric.
- f)** O dată pe an, toate filtrele trebuie deschise și inspectate la interior și schimbate elementele filtrante dacă este cazul; elementele filtrante se schimbă la intervale date de producător sau dacă s-a atins presiunea diferențială maximă.

Nota 13: Inspecțiile suplimentare ale filtrelor sunt necesare dacă există pierderi prin scurgere la garnitura de etanșare, dacă probele prelevate în amonte prezintă cantități mari de sedimente sau apă sau când este observată o reducere semnificativă a debitului.

g) Data efectuării inspecției la interior și a înlocuirii elementelor filtrante, numărul și tipul elementelor precum și debitul maxim operațional trebuie să fie afișate vizibil pe vasul de filtrare.

A8.3.10. Echipamente de măsurare și monitorizare (EMM)

- a) EMM trebuie înregistrate și verificate metrologic conform legislației în domeniul metrologiei.
- b) Contoarele volumetrice/ sistemele de măsură pe baza cărora se emit documente de livrare, se verifică prin contractori autorizați sau intern prin compararea cu etaloane, cu o frecvență de șase luni între verificări.
- c) Este interzisă utilizarea instalațiilor/ echipamentelor care au EMM defecte sau cu verificarea metrologică expirată.
- d) EMM-urile care nu intră în sistemul de verificare periodică trebuie să fie identificate distinct față de celelalte.

A8.3.11. Extinctoare

- a) Extinctoarele trebuie să fie identificabile și să aibă indicată data ultimei inspecții efectuată de o organizație specializată
- b) Extinctoarele trebuie să fie verificate după cum urmează:
 - (1) zilnic pentru prezența în locurile stabilite;
 - (2) lunar se evaluează integritatea;
 - (3) semestrial pentru fluiditatea pudrei, prin rasturnarea de doua-trei ori a extingtorului;
 - (4) anual se efectuează întreținerea de către producător sau de către personal autorizat de producător.

A8.3.12. Capace de protecție împotriva contaminanților

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

A8.3.13. Schimbarea sortimentului de combustibil în rezervoarele de stocare

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

- a) Rezervoarele trebuie golite și curățate, conductele aferente, pompele și filtrele (fără elemente) trebuie drenate și spălate cu sortimentul de combustibil ce urmează a fi stocat, utilizând o cantitate cel puțin de trei ori mai mare decât capacitățile respective.

- b) La curățarea rezervoarelor nu trebuie utilizate produse care să contamineze) combustibilul de aviație care urmează a fi stocat în rezervoare.
- c) Toate elementele filtrante care echipează filtrele aferente trebuie schimbate.
- d) Unde este necesar, se vor face modificări ale conductelor și vanelor pentru a menține o) segregare pozitivă.
- e) Trebuie schimbat codul de culori și inscripționarea, corespunzător sortimentului de combustibil.
- f) După umplere cu noul tip de combustibil, se va efectua testul de impregnare și un test de recertificare pe o probă compozită. Rezervorul va fi pus în serviciu numai după obținerea rezultatelor satisfăcătoare.

A8.3.14. Recepția și stocarea combustibilului de aviație în butoaie

- a) Butoaiile trebuie să fie construite din oțel inoxidabil și să fie prevăzute cu capace/bușoane care să permită vizualizarea interioară și curățarea completă.
- b) Fiecare lot de combustibil recepționat în butoaie trebuie să fie însoțit obligatoriu de Certificatul de punere în serviciu (CS) și, după caz, de unul dintre următoarele certificate: Certificat de calitate de la rafinărie (CCR), Certificatul de analiză (CA), Certificatul de analiză de recertificare.
- c) Înainte de acceptare, butoaiile trebuie verificate din punct de vedere avarii și integritate a sigiliilor, al marcării sortimentului, lotului, datei de umplere.
- d) Nu se acceptă butoaiile care curg, sunt deformate, au sigiliile rupte sau informațiile precizate pe marcaje sunt diferite de cele din documentele de livrare.
- e) Butoaiile trebuie să fie stocate orizontal pentru a 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.
- f) Sortimentele diferite de combustibil trebuie puse separat pentru a minimaliza riscul erorii de alimentare.
- g) 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.
- h) 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 maxim 24 de luni, combustibilul va fi utilizat în alte scopuri decât cele aviatice.
- i) După utilizare și înainte de a fi returnate la furnizor, vor fi șterse toate etichetele/ marcajele de pe butoaie.

A8.3.15 Înregistrări

- a) Organizația trebuie să întocmească formulare adecvate pentru înregistrarea rezultatelor tuturor controalelor/ testelor efectuate, astfel încât să fie asigurată trasabilitatea

serviciilor/ produselor.

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

A8.4. Servicii de alimentare aeronave

A8.4.1 Cerințe privind construcția echipamentelor de alimentare cu combustibili a aeronavelor

- a) Echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să corespundă operațiunilor și condițiilor de utilizare preconizate, cu respectarea cerințelor specifice standardelor aplicabile.
- b) Fiecare echipament trebuie să fie identificabil prin număr și numele organizației căreia îi aparține.
- c) 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, cadmiu sau zinc, protecție prin cadmiere, tablă galvanizată sau materiale plastice.
- d) Fundul rezervoarelor trebuie să aibă o pantă constant descendentă către un colector de apă și impurități, situat la partea cea mai de jos, prevăzut cu supapă cu închidere automată; în cazul rezervoarelor cu mai multe compartimente, fiecare compartiment trebuie să aibă conductă de purjare separată.
- e) Un echipament de alimentare trebuie să transporte numai un tip de combustibil a cărui identificare, conform EI 1542, trebuie aplicată în mod vizibil, pe fiecare parte a autovehiculului și la fiecare punct de umplere.
- f) Toate echipamentele de alimentare cu combustibil a aeronavelor trebuie să fie echipate cu filtre conform ultimelor ediții ale standardelor/specificațiilor în vigoare (a se vedea și pct. A8.3.4 c), d) din prezenta anexă), astfel:
- (1) pentru petrol de aviație: filtru separator de apă, conform EI 1581 sau filtru monitor conform EI 1583 (până la 01.07.2023; a se vedea buletin JIG nr. 132/19.10.2020, respectiv EASA SIB No. 2018-10R1/28.10.2020)
 - (2) pentru benzină de aviație: microfiltru care să asigure o filtrare de maxim 5 microni, conform EI 1590, sau filtru monitor (conform pct.1 de mai sus).
- g) Furtunurile de alimentare trebuie să fie conform cerințelor EI 1529 (tip 2) sau ISO 1825 tip C (semiconductiv) sau tip F dacă este necesar în aplicații specifice.
- h) Pentru siguranța operațională, toate autoalimentatoarele folosite pe aerodromuri, trebuie să fie echipate cu:
- (1) un sistem de interblocare ("interlock") pentru a evita deplasarea vehiculului în timpul alimentării, dacă anumite componente, fără a fi limitate la acestea, nu sunt așezate în poziția normală, cum ar fi: furtunurile de alimentare, ușile cabinei, bara

de mână (mâna curentă) de pe rezervor, platforma mobilă;

- (2) sistem de control ("dead-man") al alimentării, numai pentru alimentarea sub presiune (sub aripă);
- (3) sisteme de control a presiunii (pentru a proteja sistemele de combustibil ale aeronavelor la debit excesiv de alimentare și șoc la presiune):
 - (i) o supapă de control a presiunii instalată la capătul furtunului, dacă presiunea pompei de alimentare se situează în intervalul 3,5÷5,5 bari;
 - (ii) o supapă de control a presiunii instalată la capătul furtunului și una pe autoalimentator (în linie), dacă presiunea pompei de alimentare este mai mare de 5,5 bari;

Nota 14: Dacă presiunea pompei este sub 3,5 bari, nu este necesară instalarea supapelor de control a presiunii.

- i) Toate autoalimentatoarele trebuie prevăzute cu sistem de oprire a umplerii la un nivel prestabilit.

A8.4.2. Umplerea alimentatoarelor și controalele de calitate

- a) Organizația trebuie să dețină proceduri și echipamente care să asigure umplerea alimentatoarelor fără scurgeri de combustibil.
- b) Butoanele de oprire a pompelor de la rampa de umplere trebuie să fie clar indentificate și accesibile ușor; funcționarea lor trebuie verificată lunar.
- c) Operatorul care supraveghează umplerea alimentatoarelor trebuie să aibă acces imediat la sistemele de oprire a operațiunii în situații de urgență și o cale de evacuare sigură.
- d) La rampa de încărcare este recomandată instalarea sistemului "dead-man".
- e) Înainte de cuplarea furtunurilor pentru încărcarea echipamentelor, se face legătura echipotențială între conducta de umplere și echipament.
- f) După umplerea echipamentelor de alimentare, se așteaptă 10 min pentru decantarea combustibilului și se purjează rezervoarele în vederea efectuării controlului vizual și CWD.

A8.4.3 Controalele de calitate și întreținerea echipamentelor de alimentare pentru asigurarea calității combustibililor

- a) Întreținerea, testele și controalele periodice ale echipamentelor de alimentare vor fi efectuate conform manualului de întreținere și utilizare ale acestora și a reglementărilor în vigoare.

b) Pentru efectuarea controlului vizual și CWD, echipamentele de alimentare se purjează după cum urmează:

- (1) zilnic, la începutul schimbului de dimineață (rezervoarele și filtrele);
- (2) după ploaie abundentă sau ninsoare (numai rezervoarele);
- (3) după o spălare sau întreținere a rezervoarelor, filtrelor sau sistemelor de combustibil;
- (4) în timpul alimentării aeronavei, după livrarea a 1000 litri, se prelevează probă de 1 litru de pe linia de ieșire din filtru;
 - (i) în situația în care proba conține apă și/sau sedimente, se prelevează imediat o a doua probă;
 - (ii) dacă a doua probă prezintă apă și/sau sedimente și schimbă culoarea semnificativ la controlul cu detectorul chimic, nu se continuă alimentarea și se anunță reprezentantul operatorului aerian și factorii de decizie conform procedurilor proprii organizației care efectuează alimentarea cu combustibil.

c) Rezervoarele trebuie vizualizate interior:

- (1) trimestrial, prin gurile de vizitare;
- (2) anual, după golire completă; dacă nu se poate vizualiza cel puțin 50% din interior, inspecția trebuie efectuată cu boroscop sau cu intrare;
- (3) dacă stau neutilizate mai mult de o lună.

Nota 15: Curățarea interioară a rezervoarelor este o activitate cu risc ridicat și ar trebui evitată intrarea în acestea; murdăria, rugina și alte resturi ar trebui îndepărtate prin ștergere prin gurile de vizitare, dacă este posibil.

d) Filtrele trebuie testate și verificate după cum urmează:

- (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; orice variație anormală (scădere sau creștere bruscă) a presiunii diferențiale impune oprirea alimentării, raportarea și investigarea cauzelor;
- (2) zilnic, în timpul unei alimentări, pentru fiecare alimentator, se înregistrează presiunea diferențială la debitul operațional maxim;
- (3) săptămânal, trebuie înregistrată, pe un grafic, presiunea diferențială măsurată la debitul maxim operațional;
- (4) lunar, trebuie efectuat testul colorimetric pe membrană;
- (5) semestrial trebuie efectuat testul dublu colorimetric sau gravimetric, după caz;

Nota 16: Testele pe filtru membrană se efectuează numai pentru petrolul de aviație, probele prelevându-se la debitul maxim operațional, cel puțin 50% din debitul nominal al filtrului.

- (6) o dată pe an, toate filtrele trebuie deschise și inspectate interior în privința curățeniei vasului, stării elementelor filtrante și a montajului corect al acestora; elementele filtrante trebuie să fie înlocuite conform recomandărilor fabricantului sau în oricare situație de scădere a eficienței evidente sau suspectată.

- (7) Data efectuării inspecției la interior și a înlocuirii elementelor filtrante, numărul și tipul elementelor precum și debitul maxim operațional trebuie să fie afișate vizibil pe vasul de filtrare.
- e) Furtunurile de alimentare trebuie:**
- (1) să fie identificabile și înregistrate în formulare corespunzătoare pentru consemnarea rezultatelor inspecțiilor/testelor;
 - (2) ca înainte de utilizare, să fie umplute cu combustibil și lăsate la înmuiat timp de 8 ore la temperatura de 15 °C (dacă temperatura este mult mai joasă se poate lăsa până la o săptămână); dacă, după înmuiere, combustibilul prezintă o culoare anormală, furtunul se returnează producătorului;
 - (3) inspectate vizual, lunar, aplicându-se presiunea maximă de lucru;
 - (4) testate hidrostatic:
 - (i) semestrial, la presiunea de 15 bari , dacă presiunea pompei de livrare este mai mare de 5,5 bari
 - (ii) la punerea în serviciu, la presiunea de 15 bari (furtunuri noi cu cuplele montate din fabrică);
 - (iii) după montarea/remontarea cuplelor, la presiune de 20 bari.
- f) Cuplele/ pistoalele de alimentare și sitele de filtrare din acestea se verifică lunar.**
- g) Manșoanele elastice antivibrație vor fi identificate printr-un număr permanent de identificare și lunar vor fi vizualizate la presiunea de operare a pompei.**
- h) Sistemele de siguranță operațională se verifică/testează după cum urmează:**
- (1) Sistemele de control a alimentării, "dead man", trebuie testate lunar, în condiții de debit operațional maxim;
 - (2) Sistemele de interblocare ("interlock"):
 - (i) zilnic, se verifică integritatea sigiliilor; de asemenea se verifică funcționalitatea pe câte un component interblocat, prin rotație, fără ruperea sigiliului;
 - (ii) săptămânal, se testează funcționalitatea prin ruperea sigiliului.
- i) Butoanele de oprire a motoarelor în caz de urgență se testează lunar.**
- j) Sistemele de control a presiunii (la capătul furtunului și în linie) trebuie verificate/testate trimestrial.**
- k) Cablurile de legătură electrică, clemele și tamburii de înfășurare:**
- (1) zilnic se verifică pentru condiția generală și rigiditatea legăturii;
 - (2) săptămânal se măsoară rezistența electrică, verificându-se continuitatea electrică între clește și șasiul autovehiculului; valoarea rezistenței nu trebuie să depășească 25 ohmi.
- l) Echipamentele de măsurare și monitorizare (EMM) se verifică astfel:**
- (1) Contoarele volumetrice/ sistemele de măsură pe baza cărora se emit documente de livrare, manometrele critice (instalația de testare autoalimentatoare, pompe de alimentare și hidrostatice pentru testarea furtunurilor, venturi) se verifică prin contractori autorizați sau intern prin compararea cu etaloane, cu o frecvență de

șase luni între verificări;

- (2) Semestrial se verifică cursa liberă a pistonului manometrului diferențial, pe tot domeniul.

m) Extinctoare

- (1) Extinctoarele trebuie să fie întreținute conform recomandărilor producătorului, să fie identificabile și etichetate cu data ultimei verificări efectuată de o organizație specializată.
- (2) Extinctoarele trebuie să fie verificate după cum urmează:
 - (i) zilnic pentru prezența în locurile stabilite;
 - (ii) lunar se evaluează integritatea dispozitivului de siguranță și poziția acului care trebuie să fie numai pe culoarea verde (dacă este prevăzut cu manometru), fluiditatea pudrei;
 - (iii) anual se efectuează întreținerea de către producător sau de către personal autorizat de producător.

n) Scările și platformele remorcabile utilizate la alimentare trebuie să fie:

- (1) inspectate vizual, zilnic, înainte de utilizare;
- (2) verificate trimestrial de către personal de întreținere.

A8.4.4. Proceduri de alimentare cu combustibili a aeronavelor pe aerodromuri

- a) Activitățile de alimentare a aeronavelor trebuie efectuate numai de personal competent și instruit pentru procedurile de alimentare a aeronavelor, procedurile locale aeroportuare de siguranță, operarea echipamentelor de alimentare și acțiunile ce trebuiesc întreprinse în cazul situațiilor de urgență.**
- b) Conducerea și poziționarea vehiculelor**
 - (1) Conducerea vehiculelor trebuie făcută la viteze reduse, fără a depăși vitezele stabilite prin reglementările aeroportuare locale sau cele impuse de fabricanții echipamentelor.
 - (2) Utilizarea telefoanelor mobile în timpul conducerii vehiculelor este strict interzisă.
 - (3) Alimentatoarele nu trebuie apropiate de aeronavă dacă luminile anti-coliziune nu au fost stinse.
 - (4) Aproximarea la aeronavă (aproximativ 15m față de standul de parcare) trebuie făcută cu atenție, astfel încât orice coliziune să fie evitată în cazul în care accidental, în momentul respectiv, s-ar defecta frânele autoalimentatorului.
 - (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) La fiecare alimentare, operatorul de handling combustibil trebuie să aibă stabilit un traseu fără obstacole, pentru îndepărtarea de aeronavă și evacuarea rapidă a autoalimentatorului în caz de urgență.
 - (7) Este interzisă manevrarea spre înapoi a autoalimentatoarelor cu remorcă.
 - (8) După poziționare, șoferul nu trebuie să părăsească cabina înaintea cuplării frânei de staționare.
- c) Legătura echipotențială între echipamentul de alimentare și aeronavă:
- (1) Pe timpul operațiunilor de alimentare, aeronava, echipamentul de alimentare și cuplele/ pistoalele de alimentare trebuie să fie interconectate electric, pentru a garanta că între acestea nu există nici o diferență de potențial electric.
 - (2) Operațiunile de legătură echipotențială trebuie efectuate înainte de cuplarea furtunurilor sau de deschiderea bușoanelor de umplere a rezervoarelor aeronavei.
 - (3) Legătura va fi menținută până la decuplarea furtunurilor și punerea la locul lor a tuturor bușoanelor de umplere a rezervoarelor.
 - (4) În situația alimentării pe aripă (cu pistolul), trebuie respectată strict succesiunea:
 - (i) se realizează legătura echipotențială generală între echipamentul de alimentare și aeronavă;
 - (ii) se egalizează potențialul electric, stabilind un contact al pistolului cu o parte metalică, nevopsită a planului; dacă se produce o scânteie, se stabilește din nou contactul și, dacă și de această dată se produce scânteie, nu se alimentează aeronava cu echipamentul respectiv;
 - (iii) se deschide capacul de protecție (daca există) al gurii de umplere a rezervorului;
 - (iv) se conectează fișa cablului de legătură echipotențială a pistolului în orificiul de legătură de pe capacul de protecție, bușonul rezervorului fiind încă închis;
 - (v) se deschide bușonul de umplere;
 - (vi) se introduce pistolul de alimentare în gura de umplere a rezervorului; la sfârșitul alimentării, operațiunile trebuie efectuate în ordine inversă.
 - (vii) dacă este necesar a fi măsurat conținutul din rezervoarele aeronavei înaintea începerii alimentării, se scot bușoanele, se efectuează măsurarea, se pun la loc bușoanele, se așteaptă dispersarea vaporilor și numai după aceea se va face legătura echipotențială cum este descris mai sus.
- d) Reguli generale de alimentare:
- (1) Alimentarea aeronavelor cu combustibili nu este permisă pe timpul furtunilor locale puternice, însoțite de descărcări electrice.
 - (2) La alimentarea pe aripă (cu pistolul), tipul de combustibil trebuie confirmat în scris de către pilotul comandant al aeronavei respective.
 - (3) 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.

- (4) Dacă se constată scurgeri de combustibil care crează riscul la incendiu și poluarea mediului, operațiunea de alimentare trebuie întreruptă și luate măsurile stabilite de reglementările de pe aerodrom.
 - (5) Pe durata alimentării, 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) Pe timpul alimentării cu combustibil nu trebuie efectuată nici o 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.
 - (7) În timpul operațiunilor de alimentare, nu trebuie să se efectueze degivrarea/antigivrarea aeronavelor la sol.
 - (8) 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.
 - (9) Personalul organizației care efectuează alimentarea nu va opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei, excepție făcând personalul care este instruit de către operatorul aerian deservit, pentru a opera comenzile sistemului de combustibil al aeronavei și deține un certificat în acest sens, eliberat de operatorul în cauză.
- e) Alimentarea/extracția cu pasageri la bord sau în curs de îmbarcare / debarcare:**
- (1) Alimentarea /extracția de combustibil cu pasageri la bord sau în curs de îmbarcare/ debarcare poate fi efectuată numai dacă o asemenea acțiune este permisă prin reglementările locale de aerodrom și ale companiei aeriene.
 - (2) Operatorul aerian trebuie să-și asume întreaga responsabilitate pentru a se asigura că:
 - (i) se aplică prevederile reglementărilor locale de siguranță referitoare la alimentarea/ extracția de combustibil;
 - (ii) angajații săi cunosc instrucțiunile pentru siguranța tuturor pasagerilor pe timpul alimentării și că aceste instrucțiuni sunt respectate cu strictețe;
 - (iii) pasagerii îmbarcați/debarcați sunt conduși de o manieră sigură, sub supravegherea unei persoane responsabile, nu le este permis să fumeze sau să întârzie și sunt ținuti cât mai departe posibil de locul operațiunii de alimentare și de alte zone periculoase cum ar fi motoarele, evacuările APU, gurile de aerisire ale rezervoarelor de combustibil.
 - (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.
 - (4) Alimentarea cu benzină a aeronavelor cu pasageri la bord, este strict interzisă.
- f) Alimentarea unei aeronave având APU în funcțiune:**
- (1) În situația în care emisiile provenite de la evacuarea APU sunt în afara zonei de alimentare:

- (i) autoalimentatorul trebuie amplasat cât mai departe posibil de zona de evacuare a APU;
 - (ii) APU poate fi pornit și oprit în timpul operațiunii de alimentare fără notificare;
 - (iii) în cazul deversării accidentale de combustibil, APU este oprit imediat și se va menține oprit până la finalizarea decontaminării/curățării deversării și dispersarea vaporilor inflamabili.
- (2) Emisiile provenite de la evacuarea APU sunt în interiorul zonei de alimentare:
- (i) APU trebuie pornit înaintea desfacerii capacelor de protecție ale gurilor de umplere ale rezervoarelor aeronavei și de efectuarea oricărei conexiuni cu punctele de alimentare;
 - (ii) dacă APU este oprit pe timpul alimentării, acesta nu trebuie repornit înainte de a fi întreruptă livrarea combustibilului către aeronavă;
 - (iii) când APU evacuează gazele lateral față de aeronavă, autoalimentatorul trebuie poziționat pe partea opusă;
 - (iv) în cazul scurgerii / deversării accidentale de combustibil, APU trebuie oprit imediat și va fi repornit numai după finalizarea decontaminării/curățării deversării și dispersarea vaporilor inflamabili;
 - (v) când gazele de evacuare ale APU trec peste aripă, alimentarea aeronavei pe aripă (cu pistolul) nu trebuie efectuată cu APU pornit.
- g) Alimentarea unei aeronave cu GPU în funcțiune:**
- (1) GPU trebuie poziționat la cel puțin 6 metri distanță față de autoalimentator și în afara zonelor de ventilație a rezervoarelor aeronavei.
 - (2) Motorul GPU trebuie pornit și efectuată conexiunea electrică înaintea începerii alimentării; pe timpul alimentării, GPU nu trebuie decuplat și nu trebuie acționat nici un întrerupător al acestuia.
 - (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.
- h) Alimentarea unei aeronave având un motor în funcțiune**
- (1) Alimentarea pe aripă, cu un motor în funcțiune, este strict interzisă, indiferent de împrejurări.
 - (2) Alimentarea cu un motor în funcțiune va fi efectuată numai dacă un reprezentant autorizat al operatorului aerian solicită și își asumă în scris întreaga responsabilitate pentru acest gen de operațiune.
 - (3) Alimentarea se va face pe partea opusă motorului aeronavei în funcțiune, autoalimentatorul fiind poziționat la o distanță maximă față de motorul în funcțiune.
 - (4) Aeronava trebuie poziționată la o distanță de cel puțin 50m față de zona de îmbarcare pasageri a terminalului și față de alte construcții sau alte aeronave.
 - (5) Alimentarea va începe numai după ce toți pasagerii au părăsit aeronava și sunt ținuți la o distanță de cel puțin de 50m;
 - (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.

- (7) Autovehiculele de stins incendii, cu tot personalul necesar, trebuie să fie cu motoarele pornite, în apropierea aeronavei.
- i) Alimentarea aeronavelor cu combustibili din butoaie.
- (1) Înainte de utilizare, butoaiele trebuie verificate pentru asigurarea că sunt în bune condiții și toate marcajele sunt clar identificabile.
 - (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.
 - (3) Alimentarea trebuie făcută utilizând o pompă portabilă echipată cu filtru corespunzător tipului de combustibil, printr-o conductă fixă tăiată pe diagonală, având punctul cel mai de jos situat la 75 mm față de fundul butoiului.
 - (4) Alimentările ar trebui făcute numai din butoaie pline; 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.
 - (5) După folosire, butoaiele goale nu trebuie reumplute cu combustibil pentru scopuri aviatice, acestea trebuind să fie returnate la furnizorul de combustibil.

A8.4.5 Înregistrări

- a) Organizația trebuie să întocmească formulare adecvate pentru înregistrarea rezultatelor tuturor controalelor/ testelor efectuate, astfel încât să fie asigurată trasabilitatea serviciilor/ produselor.
- b) Toate înregistrările trebuie să fie datate și semnate de către persoane responsabile/ autorizate intern.

A8.5. Livrare către terți

- a) Pentru a livra combustibil către terți, furnizorul de servicii de handling combustibil trebuie să îndeplinească toate condițiile prevăzute la secțiunea "Recepția și stocarea combustibilului de aviație", mai puțin cele referitoare la facilități pentru efectuarea testelor la autoalimentatoare.
- b) Livrarea de combustibil către terți se face numai din depozitul furnizorului de servicii de handling combustibil; este strict interzis livrarea direct din rafinării.
- c) Livrarea se poate face în echipamente de transport (autocisterne, rezervoare mobile) proprii furnizorului de servicii de handling combustibil sau puse la dispoziție de beneficiari.
- d) Echipamentele de transport:
 - (1) ar trebui să fie dedicate tipului de combustibil transportat; dacă este necesar schimbarea tipului de combustibil, deținătorul mijlocului de transport/

transportatorul va asigura curățarea echipamentelor, schimbarea marcajelor, înregistrarea operațiunilor și înmânarea la recepție a documentelor aferente, inclusiv certificarea curățării, pentru toate schimbările de tip;

(2) trebuie să fie construite din inox, aliaj de aluminiu sau oțel carbon protejat la interior cu materiale care să nu contamineze combustibilul de aviație.

e) Fiecare cantitate livrată trebuie să fie însoțită de următoarele documente:

(1) certificatul de punere în serviciu;

(2) declarația de conformitate;

(3) certificatul de analiză de recertificare/ analiză periodică/ specificație completă/ rafinare, după caz.

f) Toate livrările către terți vor fi înregistrate în formulare corespunzătoare, în vederea asigurării trasabilității loturilor.

A8.6. Proceduri specifice activităților operaționale

În conținutul manualului operațional furnizorul de servicii de handling combustibil va introduce, în funcție de activitățile desfășurate, fără a fi limitate, următoarele proceduri:

- Formarea, calificarea și atestarea personalului
- Servicii de aprovizionare (incluzând și evaluarea furnizorilor)
- Evidența și controlul echipamentelor de monitorizare și măsurare
- Prelevarea probelor de combustibil și analizele fizico - chimice ale acestora
- Recepția combustibilului la furnizor și transportul acestuia în zona de depozitare
- Asigurarea calității combustibilului pe timpul depozitării în depozitul aeroportuar
- Asigurarea calității combustibilului și siguranței zborului la alimentarea aeronavelor
- Întreținerea echipamentelor de alimentare a aeronavelor
- Măsurarea densității și temperaturii combustibilului
- Detectarea prezenței apei în combustibil
- Testarea cu membrane filtrante
- Determinarea conductivității combustibilului
- Extracția combustibilului din rezervoarele aeronavelor
- Aditivarea combustibilului
- Lotisarea produselor și urmărirea depozitării produselor/echipamentelor cu termen de garanție
- Transferul produselor depozitate către terți
- Schimbarea tipului de combustibil dintr-un rezervor/ echipament de alimentare

ANEXA 9. ACTIVITĂȚI CONEXE TRANSPORTULUI AERIAN DE BUNURI PERICULOASE

9.1 Pentru acceptarea bunurilor periculoase, FSH trebuie să dispună de proceduri în concordanță cu cerințele operatorului aerian prin care:

- (a) Utilizează o listă de verificare pentru acceptarea bunurilor periculoase pentru a verifica dacă expedițiile ce conțin bunuri periculoase sunt acceptate în concordanță cu toate cerințele aplicabile pentru transportul aerian. Verificările vor trebui să cuprindă (funcție de natura bunurilor periculoase din expediție):
 - (i) Cantitatea de bunuri periculoase per pachet este în limitele aplicabile;
 - (ii) Marcarea pachetelor, expedițiilor, containerelor pentru marfă sau ULDurilor sunt vizibile și sunt în concordanță cu formularul Shipper's Declaration of Dangerous Goods;
 - (iii) Marcajul cu privire la ambalaj indică o grupă de ambalaje care este potrivită pentru bunurile periculoase conținute;
 - (iv) Proper Shipping Names, numerele UN, numerele ID, etichetele care indică tipul de pericol, etichetele privind manipularea (handling labels) de pe pachetele din interior, sunt reproduse și sunt vizibile pe partea exterioară overpack-ului;
 - (v) etichetarea și marcarea coletelor, overpack-urilor, containerelor de marfă, ULDurilor sunt în concordanță cu cerințele pentru materiale radioactive și non-radioactive;
 - (vi) Ambalajul exterior al unui colet este de tipul declarat în Declarația mărfurilor periculoase (Shipper's Declaration of Dangerous Goods) și este permis de instrucțiunile de ambalare aplicabile;
 - (vii) Coletele sau expedițiile nu conțin bunuri periculoase care necesită a fi separate;
 - (viii) Coletele, expedițiile, containerele pentru marfă sau ULDurile nu prezintă scurgeri și nu sunt indicii că integritatea acestora a fost compromisă;
- (b) Păstrează documentația asociată cu acceptarea și handlingul bunurilor periculoase pentru o perioadă de minimum 3 luni după efectuarea zborului
- (c) Utilizează limba engleză în plus față de limba ceruta de statul de Origine pentru marcarea și documentele de transport aferente bunurilor periculoase
- (d) Se asigură că ULDurile care conțin bunuri periculoase au atașată o etichetă unde este marcată clasa sau numerele de divizie a bunurilor periculoase transportate;
- (e) Se asigură ca ULDurile care conțin colete cu eticheta "Cargo Aircraft Only" vor fi încărcate în aeronave cargo

9.2 FSH trebuie să dispună de proceduri pentru a se asigura că bunurile periculoase sunt separate de alte mărfuri sau materiale incompatibile în concordanță cu regulile aplicabile (DGR 9.3.2 și Tabel 9.3 A) și cu cerințele operatorului aerian.

9.3 FSH trebuie să afișeze informații relevante privind transportul aerian de bunuri periculoase (cum ar fi posibile bunuri periculoase nedeclarate) în zona de acceptare a mărfurilor.

9.4 FSH trebuie să pună la dispoziția personalului implicat în activitatea de acceptare a bunurilor periculoase documentul ICAO „Technical Instruction of dangerous goods by air” sau un document echivalent.

9.5 FSH trebuie să respecte prevederile RACR-TABP și PIAC-TABP în vigoare.

9.6 Pentru acceptarea bunurilor periculoase, personalul trebuie să dețină licență CAT 6 pentru bunuri periculoase conform ICAO „Technical Instruction of dangerous goods by air” sau un document echivalent”

Anexa 10. CERERE

**CERERE DE CERTIFICARE
CA FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING LA SOL
conform RACR-AD-FSH**

Acordare certificat ca furnizor de servicii de handling la sol*
* când este cazul, se precizează "în sistem propriu"

Modificare certificat

Modificare anexa la certificat

SECȚIUNEA 1: Date despre SOLICITANT		
Numele furnizorului de servicii de handling:		
Adresa:		
Număr înregistrare la Registrul Comerțului:		
Telefon/fax:		
Pagina web/ adresă e-mail		
Reprezentat prin:		
Funcție	Nume, prenume	Detalii contact (Telefon/ e-mail)
Personal desemnat (conform RACR-AD-FSH)		
Funcție	Nume, prenume	Detalii contact (Telefon/ e-mail)
Managerul responsabil		
Manager de siguranță		
Persoană de contact:		
Funcție	Nume, prenume	Detalii contact (Telefon/ e-mail)

SECȚIUNEA 2:	SOLICITARE ACORDARE CERTIFICAT DE FURNIZOR DE SERVICII DE
---------------------	------------------------------------------------------------------

HANDLING LA SOL *
 * când este cazul, se precizează "în sistem propriu"

2.1. Organizația..... , prin reprezentantul legal [numele și prenumele], solicit acordarea Certificatului de furnizor de servicii de handling la sol pentru a desfășura următoarele activități:

Activități	Da	Nu	Punct de lucru
1. Controlul încărcăturii			
1.1 Întocmire documentație privind masa și centrul aeronavei			
1.2 Supervizarea încărcării aeronavei			
1.3 Mesaje operaționale și comunicații			
2. Handling pasageri			
3. Handling bagaje			
4. Handling marfă și poștă			
5. Handling aeronave pe platformă			
5.1. Dirijarea aeronavelor pe platformă de către dispecerul de sol			
5.2. Activități turnaround			
5.3. Îmbarcarea/ debarcarea pasagerilor cu echipamente dedicate:			
(i) Operare scară			
(ii) Operare punte îmbarcare;			
(iii) Operare echipament îmbarcare pasageri cu mobilitate redusă.			
5.4. Tractarea/împingerea aeronavei			
(i) Operarea echipamentului de tractare/împingere aeronave			
(ii) Comunicarea cu pilotul comandant al aeronavei			
6. Servicii la aeronavă			
6.1 Alimentarea cu energie electrică (Ground Power Unit)			
6.2 Pornirea aeronavei (Air Starter Unit)			
6.3 Alimentarea cu apă potabilă			
6.4 Vidanjarea/alimentarea cu apă menajeră a toaletelor aeronavei			
6.5 Asigurarea aerului condiționat pentru aeronave			

6.6	Degivrarea/antigivrarea aeronavei				
	(i)	Executarea activităților de degivrare/antigivrare aeronavă			
	(ii)	Supervizarea activității de degivrare/antigivrare aeronavă			
6.7	Încărcarea/Descărcarea cateringului cu echipament dedicat				
7.	Activități conexe transportului aerian de bunuri periculoase				

2.2. În acest scop, în conformitate cu PIAC-AD-FSH, prezint următoarele:

2.2.1. Lista echipamentelor pentru realizarea obiectului de activitate

Nr crt.	Tip Echipament	Marca	Serie șasiu /	Capacitate [l] (după caz)	Punct de lucru

2.2.2. Documentație

- (a) certificatul de înregistrare în Registrul Comerțului și actul constitutiv;
- (b) certificatul constatator emis de Registrul Comerțului;
- (c) certificatul de atestare fiscală;
- (d) Manualul operațional de servicii de handling la sol;
- (e) lista personalului, fiind indicată repartizarea în funcție de sarcinile ce urmează să le îndeplinească, distribuit pe categorii de activități, conform criteriilor de dimensionare, corespunzător pregătirii și a competențelor;
- (f) dovezi ale deținerii/ închirierii spațiilor de lucru/ birourilor (dacă este cazul)
- (g) acordul în scris al operatorului/ administratorului aerodromului pe care își va desfășura activitatea (nu se aplica atunci când FSH este aceeași organizație cu operatorul de aerodrom)

2.3. **Declar** că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că dețin toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

Numele și prenumele reprezentantului legal al organizației (cu majuscule) :

.....

Data _____ **Semnătura** _____

SECȚIUNEA 3:	SOLICITARE ACORDARE CERTIFICAT DE FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING COMBUSTIBIL *
---------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------

* când este cazul, se precizează "în sistem propriu"

3.1. Organizația..... , prin reprezentantul legal [numele și prenumele], solicit acordarea Certificatului de furnizor de servicii de handling combustibil pentru a desfășura următoarele activități:

Nr.c rt.	Activități	Da	Nu	Punct de lucru
1	Recepția și stocarea combustibilului de aviație			
2	Servicii de alimentare aeronave			
3	Livrare către terți			

3.2. În acest scop, în conformitate cu PIAC-AD-FSH, prezint următoarele:

3.2.1. Tipul/ specificația combustibilului stocat/ alimentat la aeronave/ livrat și facilitățile tehnice aferente

Punct de lucru	Tipul/ specificația combustibilului	Facilități tehnice ²	Capacitate[l] ³	Număr intern	Serie șasiu

² : Se precizează: autoalimentator, depozit, echipament fix sau mobil de stocare/ livrare combustibil la pistol

³ : În cazul depozitelor se menționează numărul intern și capacitatea fiecărui rezervor

3.2.2. Documentație

- (a) certificatul de înregistrare în Registrul Comerțului;
- (b) certificatul constatator emis de Registrul Comerțului
- (c) certificatul de atestare fiscală
- (d) Manualul operațional de servicii de handling la sol
- (e) lista personalului, fiind indicată repartizarea în funcție de sarcinile ce urmează să le îndeplinească, distribuit pe categorii de activități, conform criteriilor de dimensionare, corespunzător pregătirii și a competențelor;
- (f) dovezi ale deținerii/ închirierii spațiilor de lucru/ birourilor (dacă este cazul)
- (g) acordul în scris al operatorului/ administratorului aerodromului pe care își desfășoară activitatea

3.3. Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că dețin toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

Numele și prenumele reprezentantului legal al organizației (cu majuscule) :

Name and Surname of the authorized person (uppercase)

.....

Data _____ **Semnătura** _____
Date _____ *Signature*

SECȚIUNEA 4:	SOLICITARE MODIFICARE ANEXA LA CERTIFICATUL DE FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING Nr FSH [.....] / FSHC [.....]
---------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.1. Organizația..... , prin reprezentantul legal [numele și prenumele], **solicit** modificarea anexei ediția [...] la certificatul nr. FSH [...] /FSHC [...], ediția [...], prin excluderea/introducerea următoarelor activități/puncte de lucru.

Nr.c rt.	Activități	Punct de lucru

4.2. În acest scop, în conformitate cu PIAC-AD-FSH, prezint următoarele:

Nota 1: În cazul excluderii unor activități/puncte de lucru, nu se completează pct. 4.2.

Nota 2: În cazul includerii unor activități/ puncte de lucru, se prezintă, după caz, 4.2.1(a) sau 4.2.1(b), după cum urmează:

4.2.1.(a) Lista echipamentelor pentru realizarea obiectului de activitate handling general (FSH):

Nr crt.	Tip Echipament	Marca	Serie șasiu /	Capacitate [l] (după caz)	Punct de lucru

4.2.1(b). Tipul/ specificația combustibilului stocat/ alimentat la aeronave/ livrat și facilitățile tehnice aferente pentru handling combustibil (FSHC):

Punct de lucru	Tipul/ specificația combustibilului	Facilități tehnice ²	Capacitate[l] ³	Număr intern	Serie șasiu

² : Se precizează: autoalimentator, depozit, echipament fix sau mobil de stocare/ livrare combustibil la pistol

Mention: fuelling vehicle, fuel storage depot, fixed or mobile equipment for storage/ over wing fuelling

³ : În cazul depozitelor se menționează numărul intern și capacitatea fiecărui rezervor

For fuel storage depot, mentions the internal number and the capacity for each tank

4.2.2. Documentație:

(a) procedurile aferente activităților pentru care solicită certificarea și manualul operațional actualizat, dacă este cazul

(b) lista personalului, fiind indicată repartizarea în funcție de sarcinile ce urmează să le îndeplinească, distribuit pe categorii de activități, conform criteriilor de dimensionare, corespunzător pregătirii și a competențelor;

(c) lista echipamentelor utilizate aferente desfășurării activităților supuse certificării;

(d) acordul în scris al operatorului/ administratorului aerodromului și dovezi ale deținerii/ închirierii spațiilor de lucru/ birourilor (dacă este cazul)

4.3. Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale și că dețin toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom. Orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

Numele și prenumele reprezentantului legal al organizației (cu majuscule) :

.....

Data _____ **Semnătura** _____

SECȚIUNEA 5:	SOLICITARE MODIFICARE CERTIFICATUL DE FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING NR. FSH [.....] / FSHC [.....]
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5.1. Organizația..... , prin reprezentantul legal [numele și prenumele], **solicit** modificarea certificatului nr. FSH [.....] / FSHC [.....], ediția [.....], astfel:

5.1.1. schimbarea numelui organizației din [.....] în [.....]

5.1.2. schimbarea adresei sediului organizației din [.....] în [.....]

5.2. În acest scop, **prezint** următoarele documente:

(a) certificatul de înregistrare în Registrul Comerțului;

(b) certificatul constatator emis de Registrul Comerțului

(c) certificatului de atestare fiscală

(d) documentația suport înaintată la AACR în scopul certificării, actualizată conform modificărilor solicitate

5.3. Declar că informațiile prezentate mai sus sunt reale, că nu au intervenit modificări în structura organizatorică și echipamente/facilități tehnice și că mențin toate mijloacele necesare pentru a garanta furnizarea serviciilor în condiții de siguranță pe aerodrom.

Orice modificare a acestora va fi adusă la cunoștința Autorității Aeronautice Civile Române, în termenele prevăzute în reglementările aeronautice aplicabile.

Numele și prenumele reprezentantului legal al organizației (cu majuscule) :

Name and Surname of the authorized person (uppercase)

.....

Data _____ **Semnătura** _____
Date _____ *Signature*

Anexa 11. PLAN AUDIT

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ SERVICIUL AERODROMURI	PLAN DE AUDIT (Numele organizației)	Plan nr. FSH (FSHC) XY din	pag. 1/y
-----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------	----------------------------------------------	-------------

1. Nume (organizație):	
2. Tip audit:	
3. Perioada auditului: (început- sfârșit)	
4. Obiectivul auditului:	

5. Criterii de audit:	
Nr. crt.	
01	
02	
03	

6. Domeniul auditului	
Data/ora:	Locația/activitatea:

7. Note:

8. Date identificare echipă audit:	Nume, Prenume:	Telefon:	E-mail:
Conducător:			
Membru:			
...			

Instrucțiuni de completare:

1	Se va menționa numele complet al organizației auditate.
2	Se va menționa tipul de audit (certificare/ supraveghere/de urmărire conform Programului aplicabil după caz).
3	Se va menționa perioada auditului indicând ziua și ora de început, precum și ziua și ora finalizării auditului.
4	Se va menționa care este obiectivul auditului. Exemplu: verificarea implementării cerințelor..., verificarea conformării cu cerințele....., certificarea...menținerea condițiilor de certificare, evaluarea eficacității sistemului de management al..., etc.
5	Se vor insera toate criteriile de audit utilizate ca referință: RACR-AD-FSH, PIAC-AD-FSH, standarde aplicabile, Manualul operațional de handling/Manual SMS, proceduri în vigoare – precizarea punctelor utilizate ca referință.
6	Se va menționa amploarea și limitele auditului astfel încât acesta poate include o descriere a entităților organizaționale/activităților/proceselor planificate a fi auditate și împărțirea lor în cadrul echipei de audit precum și perioadele de timp estimate. În cazul auditurilor de urmărire vor fi incluse și PAC specifice.
7	Se vor menționa orice alte acorduri/convenții stabilite cu auditatul. Se vor menționa de asemenea metodele de audit care se vor aplica.
8	Se vor completa numele, prenumele membrilor echipei de audit și datele de contact ale acestora. Echipa de audit poate include inspectori aeronautici în formare.

Anexa 12. FIȘA CONSTATĂRILOR

AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ SERVICIUL AERODROMURI	FIȘA CONSTATĂRILOR	Nr./dată înregistrare:	pag. 1/y
-----------------------------------------------------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------

1.Nume (auditat):	
2.Tip audit/inspecție:	
3. Perioada auditului/inspecției: (început- sfârșit)	

4. CONSTATĂRI PRELIMINARE:

Nr. crt.	Referința	Descrierea constatării	Note
01			
02			
03			
04			
05			
06			
07			
...			

5.COMENTARIII

--

--

6.Echipa de audit/inspecție a AACR	Nume Prenume:	Semnături:	Data:
Conducător			
Membru			
Membru			

Semnătura conducătorului echipei de audit confirmă faptul că toate constatările și comentariile au fost înregistrate corect în acest document. Auditatul are responsabilitatea de a investiga fiecare constatare fără întârziere.

Instrucțiuni de completare:

1	<i>Se va menționa numele complet al organizației auditate.</i>
2	<i>Se va menționa tipul auditului conform planificării sau audit/inspecție neplanificat/neplanificată după caz.</i>
3	<i>Se va menționa data respectiv ora de început, precum și data, respectiv ora finalizării auditului.</i>
4	<i>Se vor descrie constatările preliminare (rezultatele evaluării dovezilor de audit colectate în raport cu criteriile de audit) descrierea clară a constatărilor și referința asociată acestora.</i>
5	<i>Se vor insera orice comentarii ale auditatului și orice opinie divergentă apărută între echipa de audit și organizația auditată privind constatările de audit.</i>
6	<i>Se vor completa numele și prenumele membrilor echipei de audit, semnătura acestora și data. Echipa de audit poate include inspectori aeronautici în formare.</i>

Anexa 13. PLAN ACȚIUNI CORECTIVE

MODEL PENTRU ÎNREGISTRAREA MĂSURILOR CORECTIVE

Nr. crt.	Nr. raport de audit unde a fost descrisă neconformitatea	Neconformitate		Corecție / AC/P propusă	Data prevăzută pentru rezolvare	Responsabil implementare	Există resurse alocate?	Status neconformitate
		Referință	Cauza de bază					
0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Mod de completare:

- În coloana 1 **“Auditul / Raportul de audit (RA) care a identificat neconformitatea”** se completează numărul auditului de certificare, de prelungire, de modificare certificat sau de supraveghere, precum și numărul raportului de audit (RA) care a identificat neconformitatea.
- În coloanele 2 și 3 **“Neconformitate”** se completează referința (punctul) din raportul de audit în coloana 2 , respectiv cauza apariției neconformității în coloana 3.
- În coloana 4 **“Corecție, AC/P Propusă”**, auditatul completează corecția / acțiunea corectivă/preventivă propusă (AC/P) pentru eliminarea cauzei neconformității.
- În coloana 5 **“Data prevăzută pentru rezolvare”**, auditatul completează data estimată pentru rezolvare, ținând cont de tipul de neconformitate și de efectele acesteia asupra siguranței.
- În coloana 6 **“Responsabil implementare”** se precizează responsabilul/echipa responsabilă din cadrul organizației pentru implementarea acțiunilor corective; responsabilii se identifică prin nume, prenume și funcție.
- În coloana 7 **“Există resurse alocate”** se menționează, după caz, dacă sunt alocate sau nu resurse financiare pentru eliminarea neconformității.
- În coloana 8, **“Status neconformitate”** - se completează la AACR (‘închis/deschis’) în vederea monitorizării corespunzătoare a măsurilor cuprinse în PAC, conform implementării măsurilor corective acceptate anterior.

Înainte de transmiterea Planului de acțiuni corective la AACR spre acceptare, acesta trebuie aprobat de conducerea organizației auditate.

Anexa 14. RAPORT DE EVALUARE

<p>AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ</p> <p>SERVICIUL AERODROMURI</p>	<p>RAPORT DE EVALUARE</p> <p>(Numele organizației)</p>	<p>Raport nr. FSH (FSHC) XY din</p>	<p>pag. 1/t</p>
-------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------	---------------------

Șef SA

1. Perioada de audit/inspecție/ Puncte de lucru

2. Obiectivul auditului/inspecției:

3. Criterii de audit:

4. Domeniul de audit:

	Nume și prenume	Funcția
5. Reprezentanți ai organizației contactați pe durata auditului		
6. Echipa de audit AACR		

7. Constatări

8. Concluzii:

<p>AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ</p> <p>SERVICIUL AERODROMURI</p>	<p>RAPORT DE EVALUARE (Numele organizației)</p>	<p>Raport nr. FSH (FSHC) XY din</p>	<p>pag. 2/t</p>
-------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------	---------------------

9. Propuneri ale echipei de audit/inspecție:

10. Anexe:

11. Tarifare:

12. Echipa AACR de audit/inspecție:

Conducătorul echipei de audit/inspecție	<i>Nume, Prenume</i>	<i>Semnătură</i>
Membru în echipa de audit/inspecție	<i>Nume, Prenume</i>	<i>Semnătură</i>
Membru în echipa de audit/inspecție	<i>Nume, Prenume</i>	<i>Semnătură</i>

13. Lista de distribuție:

1.	AACR, SA: Conducător echipă de audit
2.	Auditat: Furnizor de servicii de handling

14. Clauze de confidențialitate aplicabile/note:

1. Membrii echipei de audit/inspecție confirmă prin semnătura de la pct. 12 că nu se află în nicio situație ce ar putea genera un conflict de interese sau o amenințare la imparțialitatea auditului/inspecției;
2. Membrii echipei de audit/inspecție asigură prin semnătura de la pct. 12 deplina confidențialitate a informațiilor în posesia cărora au intrat în timpul auditului/inspecției;
3. Prezentul Raport este proprietatea AACR, iar reproducerea sau utilizarea integrală sau parțială a prezentului raport în orice publicații sau prin orice procedeu este interzisă dacă nu există acordul scris al AACR.

Notă: Clauzele de garantare de către AACR a confidențialității informațiilor obținute în timpul activităților de audit/inspecție se referă la faptul că rapoartele rezultate în urma auditurilor/ inspecțiilor sunt confidențiale și nu au caracter public excepție făcând situațiile în care cerințele legale impun altfel

(Exemplu: solicitări AIAS, autorităților de stat mandatate, etc)

Instrucțiuni de completare Raport de evaluare

1	Se va completa perioada de audit/inspecție conform Planului de audit.
2	Se va menționa obiectivul evaluării după caz, conform Planului de audit.
3	Se vor enumera toate criteriile de audit utilizate ca referință: <p>RACR-AD-FSH, PIAC-AD-FSH, standarde aplicabile, Manualul operațional de handling/Manual SMS, proceduri în vigoare – precizarea punctelor utilizate ca referință.</p> <p>De asemenea se vor specifica obligatoriu criteriile care nu au fost auditate dar care au fost planificate conform Planului de audit (vezi pct.5 din Planul de audit).</p>
4	Se va menționa amploarea și limitele auditului astfel încât se va specifica dacă au fost auditate toate entitățile organizaționale/activitățile/procesele conform planului de audit (vezi pct 6 din Planul de audit). Se vor specifica și activitățile/procesele/entitățile planificate dar care nu au fost auditate.
5	6 Se va completa numele/prenumele/funția reprezentanților auditatului și ai AACR.
7	Se vor completa rezultatele/rezumatul auditului după luarea în considerare a obiectivelor de audit și a tuturor constatărilor auditului menționate în Fișa constatărilor.
8	Concluziile auditului se pot referi la: <ul style="list-style-type: none"> - confirmarea că obiectivul auditului a fost realizat în concordanță cu planul de audit, - gradul de conformare față de criteriile de audit (se poate menționa numărul total de neconformități și observații); -implementarea, menținerea și îmbunătățirea sistemului de management al siguranței după caz, etc. -domenii de îmbunătățire (dacă a fost identificat ca obiectiv în Planul de audit) <p>De asemenea se vor menționa după caz obstacolele întâlnite care pot diminua încrederea în concluziile auditului.</p>
9	Se pot face propuneri cu privire la acordarea/neacordarea/ limitarea /suspendarea certificatului respectiv, extinderea domeniul de certificare, etc, după caz. <p>Se pot insera orice acțiuni ulterioare care urmează a fi efectuate după încheierea auditului (se pot face trimiteri la data de acceptare PAC, audituri de urmărire, următoarele audituri de supraveghere, etc).</p>
10	Anexe: pot fi dovezile de audit, fișa constatărilor, după caz.
11	Se va menționa tariful aplicabil conform reglementărilor în vigoare (după caz).
12	Se va completa numele/ prenumele membrilor echipei de audit

Anexa 15. CERTIFICAT



AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ ROMÂNĂ
ROMANIAN CIVIL AERONAUTICAL AUTHORITY



operator de date cu caracter personal înregistrat la ANSPDCP cu nr. 20425

CERTIFICAT
FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING
(COMBUSTIBIL)

CERTIFICATE
(FUEL) GROUND HANDLING SERVICES
PROVIDER

Nr./No. FSH (FSHC) XY/AAAA	
1. În baza prevederilor art. 72 alin. (1) din Legea nr. 21/2020 privind Codul aerian, Ordinului ministrului transportului și infrastructurii nr. 275/2021 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române privind certificarea furnizorilor de servicii de handling la sol RACR-AD-FSH și a rezultatelor evaluării consemnate în Raportul nr. FSH(C) XY din ZZ.LL.AAAA, Autoritatea Aeronautică Civilă Română atestă că:	1. Based on the provisions of the art. 72 para. (1) of the Law no. 21/2020 regarding the Air Code, of the Order of Transport and Infrastructure Minister no. 275/2021 for the approval of the Romanian civil aeronautical regulation regarding the certification of ground handling services provider RACR-AD-FSH and of the assessment within the Report no. FSH(C) XY dated DD.MM.YYYY, the Romanian Civil Aeronautical Authority hereby certifies that:
.....(denumirea organizației).....sediul social.....	
se conformează cerințelor stabilite prin reglementări specifice și are capacitatea de a efectua activitățile menționate în Anexa la prezentul certificat, în conformitate cu prevederile reglementărilor / standardelor aplicabile și manualul operațional de servicii de handling.	complies with the requirements established by specific regulations and has the capability to carry out the activities listed in the Annex to this certificate, in accordance with the provisions of the applicable regulations / standards and its ground handling services manual.
2. Acest certificat rămâne valabil pe o durată nedeterminată, cu excepția cazurilor în care este predat sau revocat.	2. This certificate shall remain valid for an unlimited duration unless it is surrendered or revoked.
	Data emiterii / Date of issue:
Director General	
	Șef Serviciu Aerodromuri

Ediția 1 / 1st Edition

AACR CONTACT

Șos. București-Ploiești, nr.38-40, RO-013695, București, sector 1, România
Tel: +40.21.208.15.08; Fax:+40.21.208.15.72/ 21.233.40.62,
Telex: LRBBYAYA, BUHTOYA, www.caa.ro

e-mail: contact@caa.ro



SA-CCSA

Anexa 16a. ANEXA LA CERTIFICATUL DE FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING

ANEXA la
CERTIFICAT FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING
Annex to the certificate of ground handling services provider
Nr./No. FSH XY/ AAAA

1. Activități certificate/ Puncte de lucru:
Certified activities / Stations:

Data emiterii:.....
Date of issue:

Director General

.....

Șef Serviciu Aerodromuri

.....

Ediția /..... *Edition*

**Anexa 16 b. ANEXA LA CERTIFICATUL DE FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING
COMBUSTIBIL**

ANEXA Ia
CERTIFICAT FURNIZOR DE SERVICII DE HANDLING COMBUSTIBIL
Annex to the certificate of fuel ground handling services provider
Nr./No. FSHC XY/ AAAA

1. Activități certificate:

Certified activities:

2. Puncte de lucru (alimentare aeronave)/ Tip combustibil livrat:

Stations (into-plane fuelling) / Grade of fuel supplied

3. Facilități depozitare combustibil

Fuel storage facilities

Data emiterii:.....

Date of issue:

Director General

.....

Șef Serviciu Aerodromuri

.....

Ediția /..... *Edition*