

Warszawa, dnia 26 czerwca 2020 r.

Poz. 28

**ZARZĄDZENIE NR 31  
KOMENDANTA GŁÓWNEGO STRAŻY GRANICZNEJ**

z dnia 25 czerwca 2020 r.

**w sprawie Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych w Straży Granicznej**

Na podstawie art. 9 ust 7 pkt 6 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 305) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Wprowadza się do stosowania w Straży Granicznej Instrukcję Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, zwaną dalej „IKP”, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.

**§ 2.** Traci moc zarządzenie nr 23 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 9 marca 2012 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w Straży Granicznej Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych (Dz. Urz. KGSG poz. 18).

**§ 3.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Komendant Główny Straży Granicznej

gen. dyw. SG Tomasz PRAGA

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

---

## **LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ**

---

Załącznik do zarządzenia nr 31  
Komendanta Głównego Straży Granicznej  
z dnia 25 czerwca 2020 r.

# **INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH W STRAŻY GRANICZNEJ (IKP)**

Wydanie 1 zmiana 0 z dnia .....

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	STRONA TYTUŁOWA	IKP 00-00-00 Strona 1/2
--	-----------------	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	STRONA TYTUŁOWA	IKP 00-00-00 Strona 2/2
--	-----------------	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

**00-01-00 KARTA WPROWADZONYCH ZMIAN DO IKP**

**ZMIANA NR 1** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 2** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 3** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 4** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	KARTA WPROWADZONYCH ZMIAN DO INSTRUKCJI KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 00-01-00 Strona 1/2
--	---	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

**ZMIANA NR 5** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 6** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 7** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

**ZMIANA NR 8** do Instrukcji Kontroli Jakości Paliw Lotniczych, wprowadzona zarządzeniem nr..... Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia .....

.....  
(pieczęć i podpis osoby upoważnionej)

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	KARTA WPROWADZONYCH ZMIAN DO INSTRUKCJI KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 00-01-00 Strona 2/2
--	---	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

**00-02-00 SPIS TREŚCI IKP**

<b>Nr rozdziału</b>	<b>Tytuł</b>
<b>00-00-00</b>	<b>STRONA TYTUŁOWA</b>
<b>00-01-00</b>	<b>KARTA WPROWADZONYCH ZMIAN DO IKP</b>
<b>00-02-00</b>	<b>SPIS TREŚCI IKP</b>
<b>01-00-00</b>	<b>ADMINISTROWANIE, KONTROLA I UŻYTKOWANIE IKP – SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN I POPRAWEK</b>
<b>02-00-00</b>	<b>OPIS SYSTEMU NUMERACJI STRON I DAT ICH WYDANIA</b>
<b>03-00-00</b>	<b>REJESTR ZMIAN I POPRAWEK</b>
<b>04-00-00</b>	<b>WYKAZ STRON OBOWIĄZUJĄCYCH</b>
<b>05-00-00</b>	<b>PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>
05-01-00	Wstęp
05-02-00	Definicje, terminy i warunki przechowywania MPS
05-02-01	Definicje
05-02-02	Terminy i warunki przechowywania MPS
05-03-00	Gospodarowanie paliwami lotniczymi i produktami MPS
05-04-00	Kontrola jakości paliw i stacji paliw lotniczych
05-04-01	Metody kontroli jakości paliw lotniczych
05-04-02	Kontrola odbioru paliwa – dostawa cysterną samochodową (dotyczy pl i bl)
05-04-03	Kontrola paliw lotniczych na poszczególnych etapach dystrybucji

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	<b>SPIS TREŚCI</b>	<b>IKP 00-02-00</b> Strona 1/3
--	--------------------	-----------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
05-04-04	Przygotowanie paliw do eksploatacji w statkach powietrznych z silnikami turbinowymi w okresie występowania temperatur poniżej +5°C	
05-04-05	Sposoby naliczania ubytków naturalnych paliw lotniczych	
05-04-06	Druki	
	Druk D.01 - zawieszka do próbki paliwa	
	Druk D.02 – odpis orzeczenia laboratoryjnego	
	Druk D.03 - zestawienie zużycia MPS	
	Druk D.04 - dziennik rozchodu MPS	
	Druk D.05 - dziennik rozchodu-przychodu odstoi paliw lotniczych powstałych w ramach magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych	
	Druk D.06 - dziennik rozchodu-przychodu odstoi paliw lotniczych powstałych w ramach przedlotowej kontroli jakości paliw lotniczych	
	Druk D.07 - arkusz ewidencji kontroli jakości paliwa	
	Druk D.08 - protokół zmieszania	
	Druk D.09 - protokół ubytków	
	Druk D.010 - dowód wydania	
	Druk 0.11 - dokument przewozowy	
	Druk 0.12A - wzór umowy o odpowiedzialności materialnej dla pracowników	
	Druk 0.12B - wzór umowy o odpowiedzialności materialnej za powierzone mienie dla funkcjonariuszy	
	Druk 0.13 - wzór protokołu przyjęcia paliwa	
<b>06-00-00</b>	<b>ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH.</b>	
06-01-00	Szkolenie personelu w zakresie kontroli jakości paliw lotniczych	

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

06-02-00      Informacje ogólne

06-03-00      Procedury tankowania statków powietrznych

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	SPIS TREŚCI	IKP 00-02-00 Strona 3/3
--	-------------	----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

### **01-00-00 ADMINISTROWANIE, KONTROLA I UŻYTKOWANIE IKP - SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN I POPRAWEK**

1. Wszelkie zmiany, uzupełnienia i poprawki w IKP wprowadzane są zarządzeniem Komendanta Głównego Straży Granicznej.
2. Za opracowywanie, publikowanie i aktualizację zmian do IKP oraz ich dystrybucję, odpowiedzialny jest dyrektor Biura Lotnictwa Straży Granicznej.
3. Osobą, która opracowuje treść kolejnej zmiany i zajmuje się jej publikacją, aktualizacją i dystrybucją jest naczelnik Wydziału Ekonomicznego Biura Lotnictwa Straży Granicznej.
4. Wszystkie propozycje zmian do IKP kieruje się do naczelnika Wydziału Ekonomicznego Biura Lotnictwa Straży Granicznej.
5. Po opracowaniu propozycji zmiany do IKP naczelnik Wydziału Ekonomicznego Biura Lotnictwa Straży Granicznej przedstawia ją dyrektorowi Biura Lotnictwa Straży Granicznej w celu akceptacji.
6. Po zaakceptowaniu propozycji, o której mowa w ust. 5, dyrektor Biura Lotnictwa Straży Granicznej - w celu jej wprowadzenia do IKP - opracowuje projekt zmiany i przedstawia Komendantowi Głównemu Straży Granicznej w celu wydania nowelizacji.
7. Wprowadzenie zmiany do IKP równoznaczne jest z wydaniem nowej strony zawierającej w jej dolnej części - kolejny numer zmiany i datę jej wydania.
8. Rejestr zmian i poprawek do IKP zamieszczony jest w rozdziale 03-00-00.
9. Osoba dokonująca wprowadzenia stron wymiennych w IKP zobowiązana jest do potwierdzenia tej czynności własnoręcznym podpisem wraz z datą wprowadzenia w arkuszu „Rejestru zmian i poprawek”.
10. Strony podlegające wymianie są wykazywane w rozdziale 04-00-00.

Miejsce celowo pozostawione puste

2Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ADMINISTROWANIE, KONTROLA I UŻYTKOWANIE INSTRUKCJI KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH (IKP)	IKP 01-00-00 Strona 1/2
---	--	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

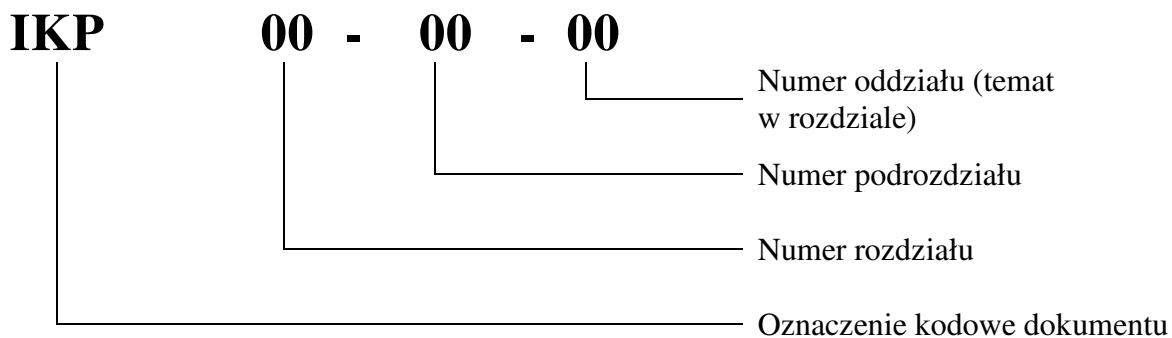
Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	OPIS SYSTEMU NUMERACJI STRON I DAT ICH WYDANIA	IKP 02-00-00 Strona 2/2
--	---	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

## **02-00-00 OPIS SYSTEMU NUMERACJI STRON I DAT ICH WYDANIA**

1. Strony powinny być oznakowane zgodnie z przedstawionym poniżej systemem. Strony nieposiadające oznakowania lub oznakowane niezgodnie z przedstawionym niżej systemem są nieważne.
2. Każda strona IKP oprócz strony tytułowej i jej rewersu posiada nagłówek i stopkę.
3. Nagłówek strony w lewej części zewnętrznej ma umieszczoną nazwę organizacji lotniczej, w części środkowej nazwę dokumentu, w części prawej zewnętrznej obszar działalności lotniczej. Stopka strony zawiera w lewej zewnętrznej części dane identyfikujące aktualność strony (data wydania i numer zmiany), w części środkowej tytuł rozdziału, a w części prawej zewnętrznej oznaczenie kodowe dokumentu wraz z numerem rozdziału oraz numer kolejnej strony i ilość stron w bieżącym rozdziale.
4. W IKP zastosowano następującą zasadę oznaczania kodowego dokumentów oraz numerowania rozdziałów (podrozdziałów i oddziałów):



Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	OPIS SYSTEMU NUMERACJI STRON I DAT ICH WYDANIA	IKP 02-00-00 Strona 1/2
--	---	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	OPIS SYSTEMU NUMERACJI STRON I DAT ICH WYDANIA	IKP 02-00-00 Strona 2/2
--	---	----------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	REJESTR ZMIAN I POPRAWEK	IKP 03-00-00 Strona 2/2
--	--------------------------	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

### 04-00-00 WYKAZ STRON OBOWIĄZUJĄCYCH

Lp.	Rozdział	Strona	Nr zmiany	Data wydania
1.	IKP 00-00-00	1/2	0	00-00-0000
2.		2/2	0	00-00-0000
3.	IKP 00-01-00	1/2	0	00-00-0000
4.		2/2	0	00-00-0000
5.	IKP 00-02-00	1/2	0	00-00-0000
6.		2/2	0	00-00-0000
7.	IKP 01-00-00	1/2	0	00-00-0000
8.		2/2	0	00-00-0000
9.	IKP 02-00-00	1/2	0	00-00-0000
10.		2/2	0	00-00-0000
11.	IKP 03-00-00	1/2	0	00-00-0000
12.		2/2	0	00-00-0000
13.	IKP 04-00-00	1/2	0	00-00-0000
14.		2/2	0	00-00-0000
15.	IKP 05-00-00	1/48	0	00-00-0000
16.		2/48	0	00-00-0000
17.		3/48	0	00-00-0000
18.		4/48	0	00-00-0000
19.		5/48	0	00-00-0000
20.		6/48	0	00-00-0000
21.		7/48	0	00-00-0000
22.		8/48	0	00-00-0000
23.		9/48	0	00-00-0000
24.		10/48	0	00-00-0000
25.		11/48	0	00-00-0000
26.		12/48	0	00-00-0000
27.		13/48	0	00-00-0000
28.		14/48	0	00-00-0000
29.		15/48	0	00-00-0000
30.		16/48	0	00-00-0000
31.		17/48	0	00-00-0000
32.		18/48	0	00-00-0000
33.		19/48	0	00-00-0000
34.		20/48	0	00-00-0000
35.		21/48	0	00-00-0000
36.		22/48	0	00-00-0000
37.		23/48	0	00-00-0000
38.		24/48	0	00-00-0000

39.		25/48	0	00-00-0000
40.		26/48	0	00-00-0000
41.		27/48	0	00-00-0000
42.		28/48	0	00-00-0000
43.		29/48	0	00-00-0000
44.		30/48	0	00-00-0000
45.		31/48	0	00-00-0000
46.		32/48	0	00-00-0000
47.		33/48	0	00-00-0000
48.		34/48	0	00-00-0000
49.		35/48	0	00-00-0000
50.		36/48	0	00-00-0000
51.		37/48	0	00-00-0000
52.		38/48	0	00-00-0000
53.		39/48	0	00-00-0000
54.		40/48	0	00-00-0000
55.		41/48	0	00-00-0000
56.		42/48	0	00-00-0000
57.		43/48	0	00-00-0000
58.		44/48	0	00-00-0000
59.		45/48	0	00-00-0000
60.		46/48	0	00-00-0000
61.		47/48	0	00-00-0000
62.		48/48	0	00-00-0000
63.	IKP 06-00-00	1/6	0	00-00-0000
64.		2/6	0	00-00-0000
65.		3/6	0	00-00-0000
66.		4/6	0	00-00-0000
67.		5/6	0	00-00-0000
68.		6/6	0	00-00-0000

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	WYKAZ STRON OBOWIĄZUJĄCYCH	IKP 04-00-00 Strona 1/2
--	----------------------------	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Strona celowo pozostawiona pusta

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	WYKAZ STRON OBOWIĄZUJĄCYCH	IKP 04-00-00 Strona 2/2
--	----------------------------	----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

## **05-00-00 PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH**

### 05-01-00 Wstęp

1. Opracowanie obowiązuje w Lotnictwie Straży Granicznej.
2. IKP zawiera niezbędne informacje dotyczące prowadzenia kontroli jakości paliw lotniczych i tankowania statków powietrznych w Straży Granicznej.
3. IKP określa organizację gospodarki materiałami pędnymi i smarami (MPS) oraz procesów tankowania statków powietrznych celem zapewnienia poprawności ich wykonywania przy jednoczesnym zachowaniu zasad bezpieczeństwa lotniczego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy oraz służby, zwanych dalej zbiorczo „zasadami BHP”.

### **UWAGA:**

**Kontrola jakości paliw lotniczych jest jednym z najważniejszych przedsięwzięć wpływających na bezpieczeństwo lotów.**

4. IKP opracowano w oparciu o:
  - 1) instrukcje obsługi technicznych statków powietrznych użytkowanych przez Lotnictwo Straży Granicznej;
  - 2) zarządzenie nr 95 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 31 października 2014 r. w sprawie określenia zasad gospodarowania mieniem będącym w zarządzie Straży Granicznej (Dz. Urz. KGSG poz. 120, z późn. zm.);
  - 3) zarządzenie nr 99 Komendanta Głównego Straży Granicznej z dnia 22 grudnia 2015 r. w sprawie dokumentacji dotyczącej zasad rachunkowości w Komendzie Głównej Straży Granicznej (Dz. Urz. KGSG poz. 97, z późn. zm.);
  - 4) ustawę z dnia 6 grudnia z 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o podatku akcyzowym”;
  - 5) rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 19 września 2019 r. w sprawie norm dopuszczalnych ubytków niektórych wyrobów akcyzowych (Dz. U. poz. 1790), zwane dalej „rozporządzeniem”;
  - 6) dokumenty wewnętrzne Straży Granicznej (instrukcje obsługi urządzeń dystrybuujących paliwa lotnicze);
  - 7) w przypadku, gdy przepisy IKP nie regulują danej kwestii dotyczącej spraw uregulowanych w IKP stosuje się odpowiednio przepisy wskazane w pkt 1-6.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 1/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

05-02-00 Definicje, terminy i warunki przechowywania MPS

05-02-01 Definicje:

- 1) **IKP** – Instrukcja Kontroli Jakości Paliw Lotniczych;
- 2) **kontrola paliw lotniczych** – kontrola jakościowa i ilościowa paliw lotniczych;
- 3) **kontrola ilościowa** – czynności prowadzone w zbiornikach magazynowych oraz środkach tankujących, mające na celu określenie ilości znajdujących się w nich paliw;
- 4) **kontrola jakościowa** – czynności prowadzone w zbiornikach magazynowych oraz środkach tankujących, mające na celu ocenę czystości i bezwodności paliw oraz niedopuszczenie do tankowania statków powietrznych paliwem nadmiernie zanieczyszczonym lub zawodnionym. Rozróżniamy magazynową i lotniskową kontrolę czystości paliw;
- 5) **magazynowa kontrola czystości paliw** – czynności mające na celu ocenę czystości i bezwodności paliw przechowywanych w podziemnych i naziemnych zbiornikach paliw, oraz autocysternach paliwowych i ich węzłach dystrybucyjnych, z których bezpośrednio tankowane są statki powietrzne;
- 6) **lotniskowa kontrola czystości paliw** – czynności mające na celu kontrolę czystości i bezwodności paliw lotniczych w zbiornikach paliw, cysternach paliwowych, ich węzłach dystrybucyjnych bezpośrednio przed tankowaniem statków powietrznych;
- 7) **gospodarka MPS** – całokształt działań związanych z planowaniem, zaopatrywaniem, kontrolą jakości, nadzorem i prowadzeniem ewidencji materiałów pędnych i smarów oraz sprzętu rozlewczego;
- 8) **MPS (materiały pędne i smary)** – produkty pochodzące głównie z przerobu ropy naftowej, takie jak:
  - a) **paliwa lotnicze** – paliwa do turbinowych i tłokowych silników lotniczych,
  - b) **oleje smarne** – oleje przemysłowe, elektroizolacyjne do silników, przekładni oraz oleje do innych celów,
  - c) **smary plastyczne** – maszynowe, do łożysk, do przekładni, ochronne i innego przeznaczenia,
  - d) **płyny eksploatacyjne** (lub tzw. płyny specjalne) – produkty nie naftowe, płyny do układów hydraulicznych oraz innych zastosowań, niezbędne do eksploatacji sprzętu technicznego;
- 9) **odstoje** – mieszanina paliwa z zanieczyszczeniami mechanicznymi i wodą, powstająca na dnie zbiornika w wyniku procesu sedymentacji, oraz paliwa zlewane ze statków powietrznych lub dystrybutorów w celach kontroli na zawartość wody i zanieczyszczeń;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 2/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 10) **paliwa lotnicze o niepełnej wartości lotniczej** – paliwa zlewane ze statków powietrznych lub dystrybutorów w celach kontroli na zawartość wody i/lub zanieczyszczeń, które nie zawierają wody ani zanieczyszczeń;
- 11) **pasta wodoczuła** – pasta, która pod wpływem wolnej wody zmienia barwę na kontrastową, w sposób pozwalający na dokładne określenie miejsca kontaktu z wodą;
- 12) **odświeżanie** – zespół czynności organizacyjno-technicznych zmierzających do takiego rotowania zapasów MPS, aby były one zużywane w okresie gwarancyjnym ustalonym dla danego typu produktu;
- 13) **prowadzący gospodarkę MPS** – magazynier lub osoba, której w zakresie obowiązków służbowych powierzono prowadzenie gospodarki MPS;
- 14) **urządzenia tankujące** – dystrybutory i cysterny–dystrybutory (autocysterny) przeznaczone do bezpośredniego tankowania statków powietrznych;
- 15) **zbiornik magazynowy** – naziemny, podziemny lub zbiornik autocysterny-dystrybutora będący częścią magazynu paliw;
- 16) **woda rozpuszczona w paliwie** – woda tworząca roztwór z paliwem;
- 17) **woda zdyspergowana w paliwie** – woda w postaci kropelek lub kryształków lodu, tworzących z paliwem emulsję lub dyspersję;
- 18) **wolna woda w paliwie** – woda w postaci odrębnej fazy osadzonej na dnie lub na ściankach zbiorników i elementach układów paliwowych;
- 19) **zanieczyszczenia mechaniczne** – drobno zdyspergowana stała lub półstała faza zanieczyszczeń, zawieszona w całej objętości paliwa lub przechodząca w taki stan pod wpływem czynników zewnętrznych: zmian temperatury, zmian ciśnienia, mieszania, itp.;
- 20) **ACP** – analizator czystości paliw, przyrząd do kontroli czystości paliw;
- 21) **AZP** – analizator zawodnienia paliw;
- 22) **LSG** – Lotnictwo Straży Granicznej;
- 23) **bl** – benzyna do tłokowych silników lotniczych;
- 24) **pl** – paliwo do turbinowych silników lotniczych;
- 25) **OSG** – Oddział Straży Granicznej;
- 26) **BL SG** – Biuro Lotnictwa Straży Granicznej;
- 27) **WE** – Wydział Ekonomiczny BL SG;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 3/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 28) **WL** – Wydział Lotniczy BL SG;
- 29) **RM** – Referat Magazynowy WE BL SG;
- 30) **ROT** – Referat Obsług Technicznych WTL BL SG;
- 31) **WTL** – Wydział Techniki Lotniczej BL SG;
- 32) **WOL** – Wydział Operacji Lotniczych BL SG;
- 33) **partia paliwa** – paliwo dostarczone do naziemnego, podziemnego zbiornika paliw lub do zbiornika autocysterny/autocysterny-dystrybutora, oraz przechowywane w wymienionych zbiornikach.

#### 05-02-02 Terminy i warunki przechowywania MPS

##### 1. Zasady przechowywania paliw lotniczych:

- 1) jako początek okresu przechowywania należy przyjąć datę produkcji podaną w dokumentach dostawcy, na opakowaniach lub orzeczeniu laboratoryjnym (świadczenie jakości) wydanym przez producenta;
- 2) okres gwarancji dotyczący przechowywania i zdatności do użycia dla pl i bl określa ich producent lub dostawca;
- 3) zaleca się, w miarę możliwości, stosowanie zasady pełnych zbiorników paliwa w okresie zimowym z uwagi na wytrącanie się wody na ściankach wewnętrznych zbiornika, co może prowadzić do zawodnienia paliwa;
- 4) przynajmniej raz w roku, jeśli jest to możliwe, należy uzupełniać stany paliw w zbiornikach magazynowych, przy czym ilość paliwa z dostawy powinna być większa (minimum 2 razy) od ilości paliwa znajdującego się w zbiorniku w celu odświeżenia magazynowego paliwa.

##### 2. Przechowywanie produktów MPS:

- 1) produkty MPS powinny być przechowywane w pomieszczeniach do tego wyznaczonych zgodnie z warunkami przeciwpożarowymi oraz przepisami BHP;
- 2) produkty MPS przechowywane w magazynach podręcznych, przeznaczone do użytku powinny posiadać ważne orzeczenie laboratoryjne (świadczenie jakości) oraz kartę charakterystyki, które dostarczane są z każdą partią MPS;
- 3) okres gwarancji dotyczący przechowywania i zdatności do użycia dla produktów MPS określa ich producent lub dostawca.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 4/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

**UWAGA:**

1. **Dopuszczalny okres przechowywania danej partii paliwa w zbiornikach środków transportowych nie może przekraczać 6 miesięcy. Partia paliwa przechowywana dłużej powinna zostać poddana badaniom laboratoryjnym lub odświeżeniu.**
2. **Dopuszczalny okres przechowywania paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym we wszystkich rodzajach zbiorników wynosi 30 dni (bez wykonywania dodatkowych badań). Pozytywny wynik badań zawartości dodatku przeciwkrystalicznego w paliwie przedłuża okres przechowywania o następne 10 dni.**
3. **Paliwo o zawartości dodatku przeciwkrystalicznego poniżej 0.10% (v/v) może być zużyte bez uzupełniania zawartości dodatku, gdy temperatura otoczenia wynosi powyżej +5°C, w przypadku spełnienia pozostałych wymagań jakościowych zawartych w Instrukcjach Obsługi Technicznej statków powietrznych.**
4. **Aktualne orzeczenia laboratoryjne (świadczenia jakości) paliw oraz materiałów eksploatacyjnych i smarów należy przechowywać w specjalnie założonych teczkach z podziałem na rodzaje produktu wraz z kartami charakterystyki.**
5. **Archiwizację orzeczenia laboratoryjnego (świadczenia jakości) po przekroczeniu jego ważności przeprowadza się zgodnie z jednolitym rzeczowym wykazem akt obowiązującym w Straży Granicznej.**

05-03-00 Gospodarowanie paliwami lotniczymi i produktami MPS:

**1. Informacje ogólne:**

- 1) magazynowanie i dystrybucja MPS stwarza potencjalne zagrożenie pożarowe, możliwość zatrucia toksycznych oraz zagrożenie dla środowiska naturalnego. Nieprzestrzeganie podstawowych zasad BHP w tym zakresie może w konsekwencji prowadzić do groźnego pożaru, wybuchu lub niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego lub skażenia środowiska;
- 2) przy wykonywaniu czynności związanych z obrotem MPS muszą być zachowane wszelkie środki ostrożności zapewniające bezpieczeństwo przeciwpożarowe oraz zasady BHP;
- 3) systematyczne sprawdzanie jakości paliwa oraz utrzymanie we właściwym stanie technicznym poszczególnych urządzeń biorących udział w procesie dystrybucji paliwa ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotów;
- 4) do obowiązków oraz zakresu odpowiedzialności i obszaru uprawnień decyzyjnych prowadzącego gospodarkę MPS należy:
  - a) kontrola paliw lotniczych oraz pozostałych materiałów dostarczanych do stacji paliw i wydawanych do eksploatacji statków powietrznych,
  - b) udział (w miarę możliwości) przy tankowaniu statku powietrznego wykonywanego przez mechanika obsługi lub członka załogi, ze zwróceniem szczególnej uwagi na prawidłowość działania urządzeń, a głównie szczelności instalacji,
  - c) okresowa kontrola jakości paliw lotniczych przechowywanych w stacji paliw,

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 5/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- d) dokonywanie okresowych kontroli materiałów eksploatacyjnych i smarów, a także sprzętu będącego na wyposażeniu stacji paliw,
- e) wykonywanie przeglądów okresowych, prac konserwacyjnych i napraw sprzętu specjalistycznego do tankowania i badania czystości paliw lotniczych zgodnie z odbytymi przeszkoleniami i posiadanymi uprawnieniami,
- f) pobieranie, zabezpieczenie oraz właściwe oznaczenie i przechowywanie próbek paliwa pobranych podczas wykonywania magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych,
- g) przechowywanie orzeczeń laboratoryjnych (świadczeń jakości), kart charakterystyki oraz dokumentacji przychodowo-rozchodowej paliwa;
- 5) prowadzenie gospodarki MPS można powierzyć kilku osobom, w takim przypadku wszystkie te osoby powinny zostać wyszczególnione w odpowiedniej umowie o odpowiedzialności materialnej dla pracowników (druk D.012A) albo umowie o odpowiedzialności materialnej za powierzone mienie dla funkcjonariuszy (druk D.012B);
- 6) prowadzący gospodarkę MPS powinien być przeszkolony z zakresu przeprowadzania magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych. Szkolenia przeprowadza się jednorazowo lub jako uzupełniające według zgłaszanych potrzeb.
2. Organizacja dostaw paliw lotniczych:
- 1) zaopatrzenie centralne realizowane jest przez WE;
- 2) dostawy paliw lotniczych do baz WL i RM realizowane są:
- a) dla I WL:
- benzyny lotniczej - przez dostawcę zewnętrznego zgodnie z podpisaną umową na zakup i dostawę paliw lotniczych,
  - cysterną-dystrybutorem zgodnie z podpisaną umową na zakup i dostawę paliw lotniczych z przechowywującym depozyt paliwa F-34 Straży Granicznej,
- b) dla II WL pojazdem-cysterną Podlaskiego OSG,
- c) dla III WL pojazdem-cysterną Nadbużańskiego OSG,
- d) dla IV WL pojazdem-cysterną Karpackiego OSG,
- e) dla RM pojazdem-cysterną Karpackiego OSG,
- f) dla WOL przez dostawcę zewnętrznego zgodnie z podpisaną umową/zamówieniem;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 6/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 3) koordynacja oraz planowanie dostaw na podstawie potrzeb złożonych przez WL i RM należy do zadań WE;
  - 4) zaopatrywanie w paliwo baz, może być dokonywane centralnie pojazdem-cysterną Karpackiego OSG lub przez firmę zewnętrzną na podstawie umowy na zakup i dostawę paliw lotniczych;
  - 5) w przypadku braku możliwości użycia pojazdu-cysterny Karpackiego OSG, Dyrektor BL SG może wyrazić zgodę na realizację dostawy paliwa w inny sposób;
  - 6) tankowanie statków powietrznych realizowane jest bezpośrednio ze zbiorników paliwowych (naziemnych i podziemnych) jak i z cystern-dystrybutorów;
  - 7) koordynacja zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo lotnicze w portach lotniczych, do których wykonują one loty doraźne odbywa się za pośrednictwem WE;
  - 8) dopuszcza się transport paliw pomiędzy poszczególnymi WL. W takim przypadku transport organizuje i ponosi odpowiedzialność za jego realizację kierownik Sekcji Technicznej, a w przypadku jego nieobecności osoba upoważniona w WL albo w RM kierowca samochodu specjalistycznego (cysterny), a w przypadku jego nieobecności osoba upoważniona;
  - 9) za całość organizacji dystrybucji paliw w wydziałach BL SG odpowiedzialni są naczelnicy wydziałów.
3. Obieg dokumentów przy dostawach paliw lotniczych oraz przy tankowaniu statków powietrznych:
- 1) ewidencja dostaw paliwa:
    - a) zaopatrywanie WL w paliwo lotnicze realizowane jest centralnie przez WE oraz przez wyspecjalizowane inne podmioty zajmujące się dystrybucją paliw lotniczych,
    - b) ewidencja prowadzona jest w oparciu o dostarczone do WL, WOL i RM dokumenty dostawy. Na ich podstawie prowadzący gospodarkę MPS w WL, WOL i RM sporządza protokół przyjęcia paliwa (druk D.013). W protokole przyjęcia paliwa uwzględnia się ilość paliwa faktycznie przyjętą do magazynu,
    - c) w przypadku tankowania paliwa bezpośrednio do statku powietrznego poza magazynami komórek organizacyjnych BL SG protokół przyjęcia paliwa wystawiany i podpisywany jest przez załogę tankowanego statku powietrznego. Numer protokołu przyjęcia paliwa nadawany jest w WL, którego załoga wykonała operację lotniczą. Dokument ten jest niezwłocznie przesyłany do WE;
  - 2) ewidencja rozchodów paliwa:
    - a) tankowanie statków powietrznych:

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 7/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- po każdym tankowaniu statku powietrznego w WL, WOL i RM należy sprawdzić ciężar właściwy tankowanego paliwa i odnotować to w dzienniku rozchodu MPS (druk D.04) oraz/lub w dowodzie wydania (druk D.010),
  - w przypadku tankowania paliwa bezpośrednio do statku powietrznego poza magazynami komórek organizacyjnych BL SG, dowód wydania wystawiany i podpisywany jest przez załogę statku powietrznego. Numer dowodu wydania nadawany jest w WL, którego załoga wykonała operację lotniczą,
  - dokumentem potwierdzającym wydanie paliwa z cysterny-dystrybutora jest dowód wydania lub dziennik rozchodu MPS,
- b) rozliczenie zużycia MPS:
- tankowanie i zużycie MPS przez statki powietrzne realizujące misje na zlecenia instytucji zewnętrznych (np. Agencji FRONTTEX, misje refundowane) ewidencjonuje się na oddzielnych dowodach księgowych (dowód wydania, dziennik rozchodu MPS, itp.) z dopiskiem określającym zlecającego (np. „FRONTTEX”),
  - rozliczenie pobranych paliw oraz produktów MPS na statek powietrzny odbywa się w cyklu miesięcznym, w ciągu siedmiu dni roboczych po zakończeniu miesiąca. Osobą odpowiedzialną za prawidłowe rozliczanie MPS jest prowadzący gospodarkę MPS,
  - zużycie paliwa rozlicza się w kilogramach z dokładnością do liczb całkowitych, pozostałe materiały rozlicza się z dokładnością do jednej dziesiątej (0,1),
  - podstawą do rozliczenia paliwa i pozostałych produktów MPS pobranych na eksploatację statku powietrznego jest zestawienie zużycia MPS (druk D.03),
  - jednostką ewidencyjną stanów ilościowych MPS jest kilogram (kg),
  - zestawienie zużycia MPS należy sporządzić w dwóch egzemplarzach, pierwszy egzemplarz wraz z kompletem dokumentów materiałowych należy dostarczyć do WE, drugi egzemplarz wraz z kopią dokumentów materiałowych należy zachować w WL,
- c) tankowanie statków powietrznych resortu spraw wewnętrznych oraz obrony narodowej:
- wymaga zrealizowania czynności określonych w ust. 3 pkt 1 i pkt 2 lit. a i b,
  - tankowanie doraźne statków powietrznych resortu spraw wewnętrznych oraz obrony narodowej, może się odbywać za zgodą dyrektora BL SG, zastępcy dyrektora BL SG lub innej upoważnionej przez niego osoby,
  - tankowanie doraźne statków powietrznych resortu obrony narodowej, odbywa się na mocy obowiązującego porozumienia między Ministrem Obrony Narodowej i ministrem właściwym do spraw wewnętrznych,
  - dokumentem potwierdzającym wydanie paliwa z zasobów Straży Granicznej jest wystawiany oddzielny dowód wydania i dziennik rozchodu MPS, do których dołączony jest odpis orzeczenia laboratoryjnego (świadczenia jakości), bądź jego kserokopia,
  - rozliczenie MPS pomiędzy resortem spraw wewnętrznych oraz obrony narodowej odbywa się bezgotówkowo w oparciu o depozyty paliw,

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 8/48
--	--	-----------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

4. Sposób postępowania z odstojami paliw lotniczych i paliwami lotniczymi o niepełnej wartości lotniczej:
  - 1) gospodarowanie odstojami w WL, WOL i RM – odstoje paliwa i paliwa lotnicze o niepełnej wartości lotniczej wydziały BL SG przekazują do właściwych miejscowo OSG, na zaopatrzeniu których pozostają;
  - 2) odstoje paliwa i paliwa lotnicze o niepełnej wartości lotniczej należy przechowywać w miejscu wydzielonym, odstoje zlewane ze statków powietrznych przez przeszkoloną i upoważnioną osobę należy ewidencjonować i przechowywać w wydzielonym miejscu w opakowaniach odpowiednio oznakowanych i opisanych, w celu zapobiegania ich ponownemu wydaniu;
  - 3) odstoje paliwa i paliwa lotnicze o niepełnej wartości lotniczej zlewane z cysterny-dystrybutora podczas wykonywania magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych podlegają ewidencjonowaniu w dzienniku rozchodu-przychodu odstoj paliw lotniczych powstałych w ramach magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych, (druk D.05);
  - 4) dziennik rozchodu-przychodu odstoj paliw lotniczych powstałych w ramach magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych po podsumowaniu wydanych i przyjętych ilości paliwa w litrach i przeliczeniu na kilogramy stanowi podstawę do przeksięgowania paliwa w magazynie i w ewidencji głównej z pozycji paliwo lotnicze na pozycję odstoje paliwa lotniczego;
  - 5) odstoje paliwa zlewane ze statków powietrznych w ramach przedlotowej kontroli paliwa lotniczego podlegają ewidencjonowaniu w dzienniku rozchodu-przychodu odstoj paliw lotniczych powstałych w ramach przedlotowej kontroli jakości paliw lotniczych (druk D.06);
  - 6) odstoje paliwa i paliwa lotnicze o niepełnej wartości lotniczej zlewane z cysterny, dystrybutora i statku powietrznego są ewidencjonowane w książce ewidencji MPS.
5. Wykaz gatunków pl i bl przewidzianych do stosowania w statkach powietrznych:
  - 1) wykaz gatunków paliw lotniczych przewidzianych do tankowania statków powietrznych LSG:
    - a) bl – **AVGAS 100LL, MOGAS, OBR 85 UL, WA-UL-91,**
    - b) pl – **F-34, F-35, JET A-1;**
  - 2) dopuszcza się stosowanie innych gatunków paliw lotniczych, przewidzianych przez producenta statku powietrznego, eksploatowanego w LSG;
  - 3) wykazy MPS stosowanych w statkach powietrznych LSG zamieszczone są we właściwej dokumentacji eksploatacyjnej tychże statków powietrznych.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 9/48
--	--	-----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

05-04-00 Kontrola jakości paliw i stacji paliw lotniczych:

1. Kontrola jakości paliwa:

Jeżeli zawartość wody i zanieczyszczeń stałych jest większa od określonych dla podanych w punkcie 1 i 2 (stopień 2C), należy pobrać drugą próbkę po upływie 20 minut i ponownie ustalić stopień czystości. Jeżeli wyniki trzeciej kontroli przeprowadzonej po kolejnych 20 minutach wykażą, iż zawartość wody i zanieczyszczenia stałe są większe od określonych dla niżej podanych stopni, paliwa nie należy przyjmować.

2. Stopnie zawartości mikrozanieczyszczeń stałych ciał obcych paliwa:

- 1) stopień 1 – paliwo czyste – brak jest w nim zawieszonych cząsteczek, osadu, barwnika, korozji lub innych cząsteczek zanieczyszczeń stałych;
- 2) stopień 2 – w paliwie mogą występować drobne zanieczyszczenia. Próbka zawiera kilka drobnych i średniej wielkości cząsteczek zanieczyszczeń stałych;
- 3) stopień 3 – w paliwie występują drobne stałe cząstki, wyraźnie widoczne w całej objętości paliwa lub osadzone na dnie;
- 4) stopień 4 – paliwo brudne – występuje w nim duża liczba stałych cząstek powodujących zmianę koloru paliwa lub osiadających na dnie.

3. Ocena stopnia zanieczyszczenia paliwa wodą (zawodnienia):

- 1) stopień A – paliwo czyste – próbka jest przezroczysta niezależnie od jej koloru, nie jest mętna i nie zawiera wolnej wody;
- 2) stopień B – paliwo mętne – stan będący wynikiem istnienia wody zemulgowanej (rozproszonej) w całej objętości próbki. Stan taki jest stanem przejściowym i spowodowany jest obniżeniem się temperatury;
- 3) stopień C – paliwo mocno mętne – spowodowane jest to ilością niewielkich kropelek wody rozproszonych w próbce paliwa powodujących stan półprzezroczysty lub całkowicie nieprzezroczysty;
- 4) stopień D – paliwo zawodnione – charakterystyczną cechą tego stanu jest występowanie wolnej wody począwszy od kropelek do jej znacznej ilości znajdującej się na dnie pojemnika z próbką paliwa.

**UWAGA:**

**Ilość paliwa lotniczego zlewanego jako odstój nie jest ściśle określona. zależy bowiem od warunków przechowywania paliwa i od stanu technicznego urządzeń tankujących. odstoję należy zlewać do chwili uzyskania pozytywnego wyniku badania paliwa.**

05-04-01 Metody kontroli jakości paliw lotniczych:

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 10/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

1. Kontrola wzrokowa jakości paliwa (dotyczy pl i bl) przy użyciu szklanego naczynia:
  - 1) próbkę paliwa należy wlać do czystego, suchego cylindra szklanego o średnicy minimum 75 mm lub do kolby stożkowej o poj. min. 750 cm<sup>3</sup>;
  - 2) należy wykonać naczyniem kilka szybkich ruchów okrężnych w celu spowodowania ruchu wirowego paliwa wewnątrz naczynia i obserwować w świetle przechodzącym;
  - 3) paliwo jest czyste, jeżeli nie zawiera zanieczyszczeń mechanicznych i wolnej wody, jest klarowne, nie ma zmienionej barwy, zmętnień i zawieszonych kropeł wody lub osadu na dnie naczynia;
  - 4) jeżeli wolna woda jest niewidoczna na dnie naczynia to w celu sprawdzenia stopnia zawodnienia paliwa należy użyć AZP (według metody B.1) - dotyczy pl;
  - 5) zezwala się na powtórne użycie kolby bez uprzedniego mycia, o ile poprzednia próbka nie zawierała wody.
2. Kontrola zawodnienia paliw:
  - 1) oznaczenie zawartości wody zemulgowanej przy użyciu AZP:
    - a) metoda oznaczania polega na przesączeniu 5 cm<sup>3</sup> badanego paliwa przez wskaźnik wodoczuły i określeniu ilości wody zdyspergowanej zawartej w paliwie metodą porównania wskaźnika ze skalą wzorców oraz na ilościowej i opisowej ocenie stanu zawodnienia paliwa,
    - b) przebieg oznaczania:
      - AZP złożony jest ze strzykawki oraz wymiennej kapsułki ze wskaźnikiem wodoczułym, (kapsułki wodoczułe przechowywać należy w suchym zamkniętym i opisanym pojemniku),
      - próbkę paliwa o objętości około 750 cm<sup>3</sup> pobrać z pistoletu wydawczego lub odstożnika dystrybutora lub filtra do czystej i suchej kolby,
      - pobraną próbkę ocenić w świetle przechodzącym, jeżeli na dnie lub ściankach kolby znajdują się kropelki wody lub kryształki lodu w postaci odrębnej fazy, należy próbkę uznać za zawodnioną i oznaczania nie należy wykonywać,
      - kapsułkę ze wskaźnikiem wodoczułym nałożyć na końcówkę strzykawki i pobrać z kolby 5 cm<sup>3</sup> badanego paliwa, wyjąć strzykawkę z paliwa i nie zdejmując kapsułki wciągnąć około 1 cm<sup>3</sup> powietrza, celem usunięcia ze wskaźnika resztek paliwa, po upływie około 30 sekund porównać zabarwienie wskaźnika ze skalą wzorców,
      - kapsułkę wodoczułą po każdej przeprowadzonej pozytywnej kontroli przechowywać w szczelnym opisanym pojemniku do wykonania następnego badania,

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 11/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

- jako wynik oznaczania podać opisową (skrót) lub ilościową ocenę stanu zawodnienia paliwa zgodnie z tabelą nr 1, co najmniej dwóch oznaczeń, nie wskazujących dostrzegalnych różnic nieuzbrojonym okiem (wynik zapisać w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07));

**Tabela nr 1**

Barwa wskaźnika		Zawartość wody zemulgowanej w %	Opisowa ocena stanu zawodnienia paliwa
obrzeże	środek		
<b>żółta</b>	<b>żółta</b>	do 0,0015	wody zemulgowanej nie zawiera (WZNZ)
<b>żółta</b>	<b>zielona</b>	0,0015 – 0,0030	występują ślady wody zemulgowanej (WŚWZ)
<b>żółta</b>	<b>granatowa</b>	powyżej 0,0030	zawiera wodę zemulgowaną (ZWZ)
<b>granatowa</b>	<b>granatowa</b>	wolna woda	zawiera wolną wodę (ZWW)

2) wykrywanie obecności wolnej wody za pomocą chemicznych wskaźników obecności wody (dotyczy pl i bl) - zasada oznaczania polega na stwierdzeniu obecności wolnej wody w paliwie na podstawie zmiany barwy pasty wodoczułej, przy czym:

- wykonanie oznaczenia polega na naniesieniu na suchej powierzchni listwy pomiarowej warstwy pasty wodoczułej, następnie na zanurzeniu listwy w zbiorniku z badanym paliwem (jak najbliższej dna zbiornika). W przypadku wystąpienia zmiany barwy z niebieskiej na różową, zmierzyć długość odcinka, na którym wystąpiła zmiana barwy pasty wodoczułej,
- za wynik oznaczania przyjęć należy poziom wolnej wody wyznaczony zmianą barwy pasty wodoczułej naniesionej na listwie pomiarowej. W przypadku, gdy pasta wodoczuła nie zmienia barwy, należy przyjąć, że w zbiorniku nie występuje wolna woda.

**UWAGA!**

**Badanie zawartości wody oraz zanieczyszczeń stałych w paliwie (azp i acp) należy wykonać po każdym napełnieniu/dotankowaniu cysterny - dystrybutora.**

3. Zapach paliwa i kolor (dotyczy pl i bl).

Zauważalna zmiana zapachu, wymaga przeprowadzenia dodatkowej kontroli, ponieważ może to oznaczać zanieczyszczenie paliwa innymi produktami. Benzyny lotnicze są barwione na odpowiednie kolory w celu ustalenia ich gatunków. Odstępstwo od tych kolorów wymaga przeprowadzenia dodatkowych sprawdzeń i wyjaśnień.

**UWAGA:**

**Zabrania się wdychania oparów paliw lotniczych**

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 12/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

4. Oznaczanie zawartości zanieczyszczeń mechanicznych i składu granulometrycznego zanieczyszczeń mechanicznych metodą polową (dotyczy pl):

1) oznaczanie zawartości zanieczyszczeń mechanicznych i składu granulometrycznego zanieczyszczeń mechanicznych przy użyciu ACP:

- a) zasada oznaczania polega na przesączeniu 5 dm<sup>3</sup> badanego paliwa przez sączonek membranowy z zastosowaniem analizatora czystości paliw (ACP lub ACP-2 o nominalnej średnicy oczek 0,45 μm (do ACP) lub 0,8 μm (do ACP-2) i porównaniu wyglądu sączoneka z wzorcami zawartości zanieczyszczeń mechanicznych oraz wzorcami składu granulometrycznego,
- b) dopuszcza się stosowanie innych urządzeń do oznaczania zawartości zanieczyszczeń mechanicznych i składu granulometrycznego stałych ciał obcych metodą polową, umożliwiającą uzyskanie, co najmniej takiej dokładności pomiaru jak z zastosowaniem ACP lub ACP-2;

2) przebieg oznaczania:

a) przygotowanie:

- wkład filtracyjny przygotować w następujący sposób: podstawkę i pokrywę wkładu umyć w ciepłej wodzie z dodatkiem detergentu, następnie przepłukać kolejno w wodzie bieżącej, wodzie destylowanej i alkoholu izopropylowym lub etylowym; osuszyć w temperaturze nie wyższej niż 90°C w suszarce lub strumieniu powietrza; na wysuszoną podstawkę od strony użebrowania położyć podkładkę (używając pincety), a na nią sączonek membranowy; podstawkę przykryć pokrywą, otwory zabezpieczyć koreczkami plastikowymi i umieścić wkład w pojemniku ochronnym lub torebce foliowej,
- ACP przygotować w następujący sposób: wyjąć aparat z walizki i wzrokowo ocenić stan czystości poszczególnych elementów; w przypadku stwierdzenia widocznych śladów zabrudzenia, części składowe analizatora przemyć benzyną nieetylizowaną i osuszyć; w gnieździe pompki tłoczkowej (takie gniazdo nie występuje w analizatorze ACP-2) umieścić sączonek membranowy; sączonek ten może być używany wielokrotnie,
- z pojemnika ochronnego wyjąć wcześniej przygotowany wkład filtracyjny, usunąć z niego koreczki plastikowe i umieścić w obudowie, zwracając przy tym uwagę, aby sączonek membranowy zwrócony był w kierunku zaworu analizatora,

b) wykonanie oznaczania:

- ACP podłączyć do pistoletu wydawczego poprzez reduktor, włączyć pistolet wydawczy i przepłukać analizator przepuszczając, co najmniej 1 dm<sup>3</sup> badanego paliwa; w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek nieszczelności analizatora, należy je usunąć przed wykonaniem oznaczania,
- następnie przestawić zawór ACP i przefiltrować 5 dm<sup>3</sup> badanego paliwa,

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 13/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- zamknąć dopływ paliwa; usunąć resztki paliwa przy użyciu pompki wykonując kilka ruchów tłoczkiem,
- rozkręcić obudowę wkładu filtracyjnego, wyjąć wkład filtracyjny i zabezpieczyć go koreczkami plastikowymi,
- c) w przypadku ACP-2 należy dodatkowo przygotować naczynia pomiarowe umożliwiające odmierzenie objętości 1 dm<sup>3</sup> i 5 dm<sup>3</sup>,
- d) w przypadku stosowania innych analizatorów polowych, o dokładności pomiaru nie niższej niż ACP lub ACP-2, proces przygotowania analizatora i jego obsługi realizować zgodnie z zaleceniami producenta;

3) ocena zawartości zanieczyszczeń stałych:

- a) otworzyć wkład filtracyjny z pobraną próbką zanieczyszczeń mechanicznych i porównać zabarwienie wkładu filtracyjnego z wzorcami zawartości zanieczyszczeń mechanicznych. Z trzech odcieni skali barw należy wybrać odcień najbardziej zbliżony do barwy wkładu filtracyjnego i ustalić symbol wzorca, którego natężenie barwy jest najbliższe natężeniu barwy wkładu filtracyjnego,
- b) za wynik oznaczania zawartości zanieczyszczeń mechanicznych należy przyjąć symbol barwy i numer wzorca zawartości zanieczyszczeń mechanicznych paliw lotniczych (np. A-2),
- c) za wynik oznaczania składu granulometrycznego zanieczyszczeń mechanicznych należy przyjąć symbol literowy wzorca składu granulometrycznego (np. C),
- d) wynik końcowy oznaczania należy podać w następującej kolejności:
  - symbol barwy i numer wzorca zawartości zanieczyszczeń mechanicznych,
  - symbol literowy wzorca składu granulometrycznego zanieczyszczeń mechanicznych.

**PRZYKŁAD:**

Wynik oznaczania: **A-2C**

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 14/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Oznaczanie zawartości zanieczyszczeń mechanicznych metodą polową z zastosowaniem analizatora czystości paliw i nomogramu polega na określeniu zawartości zanieczyszczeń mechanicznych i składu granulometrycznych zanieczyszczeń mechanicznych według ust. 1, a następnie odczytaniu z nomogramu wartości zawartości zanieczyszczeń mechanicznych (Wykres nr 1). Wielkość zanieczyszczeń stałych, większa niż 0,25 mg/l, wymaga natychmiastowego ustalenia przyczyny tego stanu i wykonania czynności zmniejszających ilość zanieczyszczeń.

Wynik zapisać w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07).

**UWAGA:**

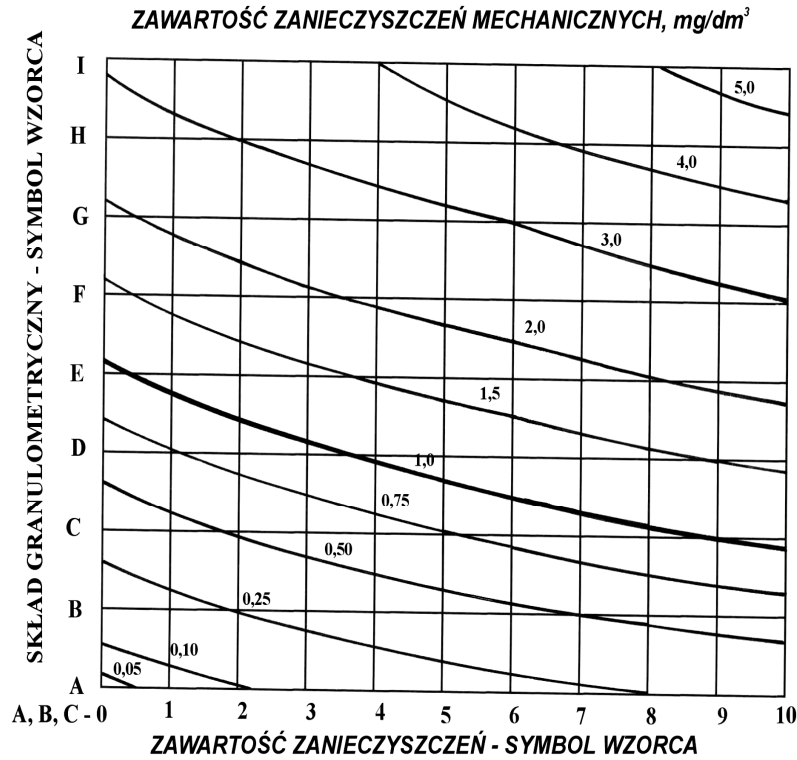
**Wstrzymać tankowanie statków powietrznych paliwem, którego zanieczyszczenia wynoszą 1mg/l. badanie zawartości zanieczyszczeń stałych w paliwie należy przeprowadzać po każdorazowym przygotowaniu partii paliwa do tankowania z pojazdu cysterny/zbiornika magazynowego (do wydawania paliwa na statki powietrzne).**

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 15/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

Wykres nr 1



Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 16/48
--	--	------------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

05-04-02 Kontrola odbioru paliwa – dostawa cysterną samochodową (dotyczy pl i bl)

1. Oplombowanie cysterny:

- 1) w przypadku transportu paliw cysternami Straży Granicznej strona odpowiedzialna za nadanie transportu każdorazowo plombuje włązy, pokrywę szafy dystrybucyjnej i pokrywę szafy armatury;
- 2) w przypadku transportu paliw cysternami firm zewnętrznych sprawdzić, czy nie są naruszone plomby na wlewach, zaworach, końcach przewodów oraz na ich połączeniach.

2. Oznakowanie gatunku paliwa w cysternie.

Sprawdzić oznakowanie gatunku paliwa i jego zgodność z dokumentem przewozowym (druk D.011).

3. Orzeczenie laboratoryjne (świadczenie jakości).

- 1) sprawdzić zgodność dostarczonego paliwa z zamówieniem;
- 2) sprawdzić zapisy w orzeczeniu laboratoryjnym (świadczenie jakości), dotyczące okresu ważności i daty produkcji paliwa.

4. Ilość paliwa.

Sprawdzić czy ilość paliwa jest zgodna z zamówieniem.

5. Gęstość paliwa.

Przeprowadzić kontrolę gęstości paliwa za pomocą termoanemometru lub gęstościomierza elektronicznego.

6. Osłony zabezpieczające głowice elastycznych przewodów paliwowych.

Przed podłączeniem każdego przewodu sprawdzić czy ich końcówki są zabezpieczone osłonami i czy nie są zanieczyszczone, jeżeli którakolwiek końcówka jest zanieczyszczona należy ją oczyścić przed rozpoczęciem przepompowywania paliwa lub dokonać wymiany zanieczyszczonego przewodu na czysty.

7. Przewody uziemiające.

Przed podłączeniem przewodów paliwowych cysterny do zbiornika magazynowego, należy uziemić cysternę i wyrównać potencjały elektrostatyczne.

8. Dokumenty dostawcze.

Do każdej dostawy powinno być dołączone orzeczenie laboratoryjne (świadczenie jakości) dopuszczające paliwo lotnicze do tankowania statków powietrznych podpisane przez upoważnionego kontrolera, zawierające co najmniej następujące dane:

- 1) gatunek paliwa, gęstość, temperaturę, numer partii paliwa nadanej przez producenta i datę napełniania autocysterny;
- 2) własności produktu potwierdzające jego zgodność z odpowiednią normą.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 17/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

05-04-03 Kontrola paliw lotniczych na poszczególnych etapach dystrybucji

1. Kontrola na stacji paliw i/lub zbiornik magazynowy:

- 1) wykonanie kontroli paliw lotniczych należy odnotować w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07). Kontrolę ilości paliwa (kontrola ilościowa paliw lotniczych) należy wykonać nie rzadziej niż raz w miesiącu;
- 2) zakres wymagań i metod badań.

**Tabela nr 2**

Lp.	Wymagania	Metody badań	Uwagi
1.	obecność stałych ciał obcych i wolnej wody w próbkach paliw	nie zawiera	A.1 wzrokowo
2.	obecność wolnej wody w paliwie	nie zawiera	A.1 B.2 wzrokowo
3.	zawartość wody zemulgowanej w paliwie, w %, nie więcej niż : - w pojedynczej próbce - średnia próbka	0,0030 0,0015 *)	B.1 wzorce do AZP

\*) Przekroczenie wymagań średniej zawartości zemulgowanej wody w paliwie nie stanowi podstawy do wstrzymania dystrybucji paliwa, jest natomiast informacją, że w systemie dystrybucji należy wykonać działania zmierzające do poprawy efektywności jego działania, np. czyszczenia zbiorników, wymiany wkładów filtracyjnych, itp.

**UWAGA:**

**Dopuszcza się kontrolę zawartości wody w paliwie lub też stanu ilościowego na podstawie wskazań urządzeń elektronicznych systemu pomiaru stacji paliw, jeżeli jest ona wyposażona w taki system.**

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 18/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

## 2. Magazynowa kontrola czystości paliw.

Tabela nr 3

Lp.	Miejsce pobierania próbki	Metody badań	Częstotliwość badań	Uwagi
1.	Cysterny, którymi paliwo jest dostarczane do magazynu MPS	A.1 B.1 B.2 B.3	każda cysterna po zlaniu odstoju	wzrokowo
2.	Zbiornik magazynowy w czasie przechowywania paliwa	elektroniczny system monitoringu i kontroli stacji paliw	każdy zbiornik nie rzadziej niż raz w miesiącu	w przypadku braku systemu elektronicznego nadzoru wykonać czynności według metody A.1 oraz B.2
3.	Zbiornik magazynowy do wydawania paliwa na statki powietrzne	A.1 B.1 B.2	Przed wydawaniem paliwa na statki powietrzne	w przypadku kontroli za pomocą systemu elektronicznego nadzoru nie wykonuje się czynności według metody B.2
4.	Cysterna-dystrybutor przystosowana do wydawania paliwa na statki powietrzne w przypadku przechowywania paliwa <ul style="list-style-type: none"> <li>• z odstoju zbiornika</li> <li>• z odstoju filtra oczyszczająco-odwadniającego (filtr separatora)</li> <li>• z pistoletu wydawczego</li> </ul>	A.1 B.1 A.1 A.1 B.1 B.4*	Każda cysterna – dystrybutor nie rzadziej niż raz w miesiącu	Wzrokowo *)

\*) jeżeli zbiornik jest wyposażony w urządzenie do wykonywania ACP. Kontrolę przeprowadzać nie rzadziej niż raz w miesiącu.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 19/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

### 3. Dopuszczalne stopnie zanieczyszczeń paliwa lotniczego w zbiorniku magazynowym:

- 1) po przeprowadzeniu kontroli jakości paliwa, aby mogło być wykorzystane musi posiadać stopnie czystości nie niższe niż:
  - a) **stopień 1** – dla zanieczyszczenia ciałami stałymi, ustalony według metody A1,
  - b) **stopień 2** – dla zanieczyszczeń wodą, ustalony według metod B1 i B2;
- 2) jeżeli czystość paliwa w pierwszej próbce była gorsza od określonych dla ww. stopni czystości, to powtórzyć kontrolę aż do uzyskania wymaganych stopni czystości. Jeżeli nie przyniesie to skutku, należy wyłączyć zbiornik z eksploatacji, zachować próbki a następnie ustalić przyczynę zanieczyszczenia. Wyniki wpisać do arkusza ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07) i przechowywać nie krócej niż 2 lata;
- 3) kontrola przewodów uziemiających i ich zacisków cysterny dystrybutora i zbiornika magazynowego naziemnego:
  - a) po rozwinięciu przewodów uziemiających sprawdzić wzrokowo czy nie ma on pękniętych splotów i czy jest właściwie połączony pomiędzy zaciskiem przewodu a ramą pojazdu,
  - b) co miesiąc przeprowadzić kontrolę ciągłości tych przewodów. Sprawdzenie przewodów uziemiających odnotować w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07);
- 4) czystość studzienek nazbiornikowych i zlewcznych:
 

Studzienki nazbiornikowe i zlewce należy utrzymywać w stanie suchym i czystym. Sprawdzenie ich stanu przeprowadzać raz w miesiącu i odnotowywać w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (D.07);
- 5) archiwizację arkuszy ewidencji kontroli jakości paliwa przeprowadza się zgodnie z jednolitym rzeczowym wykazem akt obowiązującym w Straży Granicznej.

### 4. Lotniskowa kontrola czystości paliw.

**Tabela nr 4**

Zakres lotniskowej kontroli czystości paliw w cysternach - dystrybutorach:

Lp.	Miejsce pobierania próbki	Metody badań	Częstotliwość badań	Uwagi
1.	Cysterna dystrybutor przystosowana do wydawania paliwa na płaszczyznę postoju statków powietrznych			
1.1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• z odstoju zbiornika cysterny</li> </ul>	A.1	z cysterny dystrybutora po przybyciu na płaszczyznę postoju statków powietrznych przed ich tankowaniem	po 20 min odstania paliwa zlewamy odstój
1.2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• z odstoju filtra oczyszczająco- odwadniającego</li> </ul>	A.1	z cysterny-dystrybutora wyposażonej w filtr oczyszczająco-odwadniającej	po 20 min odstania paliwa zlewamy odstój
1.3.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• z pistoletu wydawczego</li> </ul>	A.1 B.1 B.4*	z cysterny-dystrybutora po przybyciu na płaszczyznę postoju statków powietrznych przed ich tankowaniem	po 20 min odstania paliwa zlewamy odstój

\*) B.4 należy wykonać po dotankowaniu paliwa do zbiornika cysterny i nie rzadziej niż raz w miesiącu oraz na każde żądanie personelu tankującego

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 20/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

- 1) kontrolę lotniskową przeprowadza się w następujący sposób:
  - a) kontrolę lotniskową paliw przeprowadza się na płaszczyźnie postoju statku powietrznego lub w innym wyznaczonym do tego miejscu bezpośrednio przed tankowaniem, przez osobę przeszkoloną, która potwierdza podpisem wyniki kontroli odnotowywane w odpisie orzeczenia laboratoryjnego (świadectwa jakości) na paliwo wydawane do statku powietrznego,
  - b) sączi z kontroli czystości paliwa według metody B.4 przechowywać do następnej kontroli w opisanych szczelnych pojemnikach; kontrole według metod B.1 i B.4 przeprowadzać po uprzednim stwierdzeniu, że paliwo odpowiada wymaganiom według metody A.1,
  - c) zabrania się dotankowywania autocysterny-dystrybutora po lotniskowej kontroli czystości, a przed tankowaniem statku powietrznego,
  - d) kontroli czystości podlega paliwo w tych cysternach-dystrybutorach, przy pomocy, których w danym dniu będą tankowane statki powietrzne,
  - e) w przypadku wykonywania operacji tankowania statków powietrznych LSG ze zbiorników (dystrybutorów, cystern-dystrybutorów) firm zewnętrznych świadczących usługi tankowania (odpłatnie) – potwierdzeniem lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych jest aktualne orzeczenie laboratoryjne (świadectwo jakości). Orzeczenie to należy dołączyć do dokumentów potwierdzających wykonanie usługi tankowania;
- 2) rodzaje i czas przechowywania próbek kontrolnych paliwa lotniczego:
  - a) próbki z dostaw przechowywać do czasu pobrania próbki z nowej dostawy paliwa lotniczego, wydania całej ilości danej dostawy i zużycia przez statek powietrzny,
  - b) próbki pobierane bezpośrednio przed tankowaniem ze statków powietrznych wykonujących loty zagraniczne, przechowywać przez okres nie krótszy niż 24 godziny, licząc od czasu ich planowanego lądowania,
  - c) z instalacji paliwowej statku powietrznego - do następnego dnia lotnego;
- 3) próbki kontrolne paliw lotniczych należy przechowywać w pomieszczeniu niedostępnym dla osób postronnych, w zamykanej szafie;
- 4) próbki kontrolne ewidencjonowane są jako odstoje lotnicze, a po okresie przechowywania zlewane są do zbiornika z odstojami lotniczymi.

#### **UWAGA:**

**Do pobierania i przechowywania próbek kontrolnych, stosuje się zamykane, przezroczyste, przystosowane do tego celu pojemniki szklane o pojemności około 1 litra.**

#### 5. Oznakowanie próbek kontrolnych.

Każdą próbkę kontrolną paliwa lotniczego należy przechowywać w szklanym, zamykanym naczyniu z umieszczoną na nim zawieszka do próbki paliwa (druk D.01).

#### 6. Dokumentacja sprzętu oraz kontrola jakości paliw lotniczych.

Dokumentację sprzętu oraz kontroli jakości paliw lotniczych należy prowadzić przejrzystie i czytelnie, odzwierciedlając wykonane czynności kontrolne.

#### 7. Dokonywanie kontroli i odnotowywanie jej wyników:

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 21/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 1) przeprowadzone kontrole oraz wyniki kontroli jakości paliw i wyposażenia stacji paliw lotniczych odnotować w:
  - a) arkusza ewidencji kontroli jakości paliwa (D.07),
  - b) odpisie orzeczenia laboratoryjnego (D.02);
- 2) dokumentację związaną z kontrolą jakości paliw lotniczych i tankowaniem statków powietrznych przechowywać przez czas nie krótszy niż 2 lata licząc od daty jej sporządzenia;
- 3) wyniki kontroli jakości paliwa lotniczego wpisywać do dokumentów zgodnie z treścią zamieszczoną w załącznikach do IKP;
- 4) wyniki kontroli jakości paliwa lotniczego, przed tankowaniem statku powietrznego należy przedstawić dowódcy statku powietrznego, na jego żądanie, lub wyznaczonemu przez niego członkowi załogi.

05-04-04 Przygotowanie paliw do eksploatacji w statkach powietrznych z silnikami turbinowymi w okresie występowania temperatur poniżej +5°C

1. Postanowienia ogólne:

- 1) opracowanie obowiązuje w LSG;
- 2) przedmiotem niniejszego rozdziału są postanowienia mające na celu przygotowanie do eksploatacji paliwa lotniczego do turbinowych silników lotniczych przeznaczonych dla statków powietrznych w okresie występowania temperatur poniżej +5°C;
- 3) bezpośrednią odpowiedzialność za przestrzeganie postanowień niniejszego opracowania ponoszą prowadzący gospodarkę MPS odpowiedzialni za gospodarowanie i zaopatrywanie w paliwa statków powietrznych. Odpowiedzialność z tytułu nadzoru ponoszą odpowiednio:
  - a) w WL – kierownik Sekcji Technicznej,
  - b) w RM – magazynier;

**UWAGA:**

**Dodatek przeciwkrystaliczny należy stosować zgodnie z instrukcją obsługi technicznej danego statku powietrznego.**

- 4) mieszanie dodatku przeciwkrystalicznego z paliwem lotniczym odbywa się za pomocą urządzeń dawkujących zainstalowanych w węzłach dystrybucyjnych stacji paliw lub cystern-dystrybutorów. W przypadku konieczności zastosowania dodatku wartość zadanej dawki dozowanego dodatku przeciwkrystalicznego należy sprawdzić każdorazowo przed każdym tankowaniem statku powietrznego poprzez napełnienie cylindra pomiarowego w instalacji dawkującej dodatek przeciwkrystaliczny i porównanie ilości dodawanego środka przeciwkrystalicznego do ilości wydawanego paliwa. Ponadto w celu wyeliminowania wadliwego działania urządzenia dozującego **minimum raz w miesiącu dokonać kontroli właściwej zawartości dodatku (AP) w paliwie poprzez badanie paliwa refraktometrem.** Wykonanie kontroli należy zaznaczyć w arkuszu ewidencji kontroli jakości paliwa (druk D.07);
- 5) procedura tankowania paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym powinna odbywać się za pomocą dystrybutorów paliw wyposażonych w urządzenie dawkujące w/w dodatek zgodnie

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 22/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

z instrukcją tankowania znajdującą się na wyposażeniu urządzenia oraz zgodnie z zasadami BHP i przepisami przeciwpożarowymi;

6) procedura badania paliwa zatankowanego do instalacji statku powietrznego na zawartość dodatku przeciwkryształicznego należy wykonywać zgodnie z instrukcją urządzenia, którym wykonujemy w/w badanie.

2. Przygotowanie paliw do eksploatacji przy temperaturze otoczenia poniżej 0°C:

1) paliwo w zbiorniku naziemnym (cysterna-dystrybutor, cysterna-przyczepa) odpowiadające wymaganiom normy przedmiotowej należy sprawdzić na zawartość wody. W przypadku stwierdzenia śladów wody czynności (odwodnienia – zlewania odstoi) należy powtarzać, aż do uzyskania pozytywnego wyniku;

2) po odwodnieniu paliwa zbiornik naziemny pozostawić na powietrzu do wymrożenia. Wymrożenie polega na obniżeniu temperatury paliwa z wykorzystaniem temperatury otoczenia, aż wymrażane paliwo osiągnie temperaturę nie wyższą niż  $5 \div 7^{\circ}\text{C}$  od temperatury otaczającego powietrza. Po wymrożeniu paliwa i stwierdzeniu, że temperatura jego nie jest wyższa od temperatury otoczenia o więcej niż  $7^{\circ}\text{C}$ , należy sprawdzić ponownie czystość paliwa.

3. Sprawdzanie czystości paliwa po wymrożeniu:

1) w przypadku, gdy paliwo po wymrożeniu ma temperaturę powyżej  $0^{\circ}\text{C}$  należy wykonać oznaczanie na zawartość wody. W przypadku stwierdzenia wody wolnej lub rozproszonej należy kilkakrotnie zlać odstój aż do uzyskania negatywnego wyniku;

2) w przypadku, gdy paliwo po wymrożeniu ma temperaturę ujemną (poniżej  $0^{\circ}\text{C}$ ), pobrać próbkę paliwa ze zbiornika naziemnego do kolby stożkowej o poj.  $750\text{ cm}^3$  i sprawdzić, czy nie zawiera wody lub kryształków lodu.

4. Ilość wprowadzonego do paliwa dodatku przeciwkryształicznego.

W okresie zimowym przy temperaturach poniżej  $+5^{\circ}\text{C}$  do paliwa należy dodawać dodatek przeciwkryształiczny w ilości 0,10-0,15% (objętościowo) czyli  $1,0-1,5\text{ dm}^3$  dodatku przeciwkryształicznego na  $1000\text{ dm}^3$  wymrożonego paliwa.

5. Mieszanie paliwa z dodatkiem przeciwkryształicznym.

Mieszanie paliwa z dodatkiem przeciwkryształicznym jest realizowane przez wykorzystanie dozownika cysterny-dystrybutora lub lotniskowej stacji paliw, bezpośrednio w trakcie tankowania statku powietrznego.

6. Mieszanie mechaniczne paliwa z dodatkiem przeciwkryształicznym (w razie uszkodzenia dozownika).

W przypadku braku możliwości tankowania przy użyciu dystrybutora wyposażonego w urządzenia do mieszania paliwa z dodatkiem przeciwkryształicznym, należy zastosować poniższą procedurę:

1) przygotowanie mieszaniny wstępnej paliwa:

a) przygotowanie mieszaniny wstępnej z dodatkiem przeciwkryształicznym polega na sporządzeniu mieszaniny paliwa z obliczoną na całą ilość paliwa w zbiorniku, ilością dodatku przeciwkryształicznego,

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 23/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- b) w mieszaninie wstępnej stężenie dodatku przeciwkrystalicznego nie może przekraczać objętościowo 5% (50 dm<sup>3</sup> - na 1000 litrów paliwa);
- 2) przygotowanie mieszaniny właściwej paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym:
- a) przygotowanie mieszaniny właściwej paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym sporządza się w zbiornikach naziemnych (mogą być w tym celu wykorzystane cysterny-przyczepy o dużej pojemności, np.: CP - 11), po uprzednim wymrożeniu i sprawdzeniu paliwa według metody A.1 i B.1,
- b) przygotowaną mieszaninę wstępną paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym w cysternie-dystrybutorze przepompowuje się do zbiornika naziemnego przy użyciu węży tłocznych, wkładając je możliwie najdalej od włazu. Wąż ssący włożyć przez wąż górny, zanurzając go nie głębiej jak do połowy wysokości paliwa, przy czym końcówki węży powinny się znaleźć w możliwie największej odległości od siebie. Właz zbiornika cysterny-dystrybutora (cysterny-przyczepy) przymknąć, a całość włazu nakryć oponczą w celu uniemożliwienia dostania się śniegu, szronu lub wody do zbiornika,
- c) ustawić węzeł rozdzielczy cysterny-dystrybutora na wydanie paliwa i całą ilość wstępnej mieszaniny paliwa przepompować do zbiornika naziemnego cysterny-przyczepy. Mieszanie prowadzić tak długo, aż cała ilość paliwa zostanie przepompowana dwukrotnie. Po zakończeniu mieszania z najniższej części zbiornika pobrać próbkę paliwa o objętości 300-400 cm<sup>3</sup> do kolby stożkowej o pojemności około 750 cm<sup>3</sup> i obserwować w świetle przechodzącym po wprawieniu w ruch wirowy próbki paliwa sprawdzając czy mieszanina jest klarowna, przezroczysta i nie zawiera zanieczyszczeń mechanicznych;
- 3) próbkę z pobraną mieszaniną po opisanu przechowywać do czasu wprowadzenia następnego mieszania dodatku przeciwkrystalicznego z paliwem lub do czasu wyczerpania mieszaniny;
- 4) z wykonanych czynności mieszania sporządzić protokół zmieszania (druk D.08);
- 5) dokonać kontroli właściwej zawartości dodatku w paliwie poprzez badanie paliwa refraktometrem;
- 6) ustępy 3, 4 i 5 stosować tylko w przypadku mieszania mechanicznego paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym.
7. Zasady eksploatacji paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym:
- 1) paliwo z dodatkiem przeciwkrystalicznym należy zużyć w ciągu 30 dni licząc od daty zmieszania. Po tym okresie paliwo można przeznaczyć do dalszej eksploatacji w warunkach zimowych po wykonaniu dodatkowych badań na oznaczenie zawartości dodatku przeciwkrystalicznego (np. refraktometrem), jeżeli oznaczona zawartość dodatku przeciwkrystalicznego jest nie niższa niż 0,10% i nie wyższa niż 0,15% (objętościowo). Ważność dodatkowego badania wynosi 10 dni;
- 2) dodatek powinien być wprowadzony do paliwa odwodnionego;
- 3) dodatek lub jego stężone roztwory w paliwie nie mogą być wprowadzane bezpośrednio do zbiorników statku powietrznego. Postępowanie takie grozi zniszczeniem uszczelek lub gumowych zbiorników;
- 4) w okresie występowania temperatur poniżej 0°C zabrania się mieszania paliw lotniczych, przechowywanych w transporcie nalewczym nie będącym w użytku bieżącym;
- 5) w przypadku niesprawności dozownika dopuszcza się mieszanie mechaniczne;
- 6) podczas eksploatacji paliwa z dodatkiem przeciwkrystalicznym należy przestrzegać zasady „pełnych zbiorników”, co oznacza, że bezpośrednio po zakończeniu lotu należy zatankować paliwem zbiorniki główne i dodatkowe.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 24/48
--	--	------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

8. Bezpieczeństwo i higienę pracy ze środkiem przeciwkryształicznym określa jego karta charakterystyki.

05-04-05 Sposoby naliczania ubytków naturalnych paliw lotniczych

1. Przez pojęcie „ubytki naturalne” należy rozumieć zmniejszenie się ilości produktu w związku z jego charakterystycznymi właściwościami fizycznymi (np. parowania) bądź też na skutek nieuniknionych strat manipulacyjnych.
2. Normy ubytków naturalnych nie mają zastosowania do MPS przyjmowanych i wydawanych w oryginalnych opakowaniach dostawcy.
3. Ubytki naturalne dzielą się na:
  - 1) magazynowe – powstałe w czasie przechowywania paliwa;
  - 2) manipulacyjne:
    - a) wewnętrzne – powstałe podczas czynności obrotu wewnętrznego paliwem polegającego na przemieszczaniu paliwa wewnątrz magazynu MPS, a w szczególności przepompowywania paliwa z jednego zbiornika do innego zbiornika magazynowego,
    - b) zewnętrzne – powstałe podczas czynności obrotu zewnętrznego paliwem, polegających na przyjmowaniu paliwa do magazynu MPS i wydawaniu paliwa z tego magazynu;
  - 3) transportowe – powstałe podczas przewozu paliwa.
4. Ubytki naturalne magazynowe oraz manipulacyjne zewnętrzne rozlicza się raz w roku przy ustalaniu stanów na dzień inwentaryzacji lub określenia stanów magazynowych na dzień 30 listopada w danym roku.
5. Ubytki naturalne transportowe oraz manipulacyjne wewnętrzne rozlicza się na bieżąco po dokonaniu danej czynności.
6. Przy ustalaniu wielkości ubytków naturalnych stosuje się ustawę o podatku akcyzowym oraz rozporządzenie, przy czym:
  - 1) **kod CN od 2710 12 11 do 2710 12 90 użyty w rozporządzeniu oznacza benzynę lotniczą;**
  - 2) **kod CN od 2710 19 11 do 2710 19 29 użyty w rozporządzeniu oznacza paliwo lotnicze (np. F-34).**
7. Normatywne ubytki naturalne naliczają w WL oraz RM prowadzący gospodarkę MPS w tych wydziałach.
8. Podstawę do spisywania z ewidencji rzeczywistych ubytków naturalnych stanowi protokół ubytków (druk D.09) sporządzony przez komisję, powołaną przez dyrektora BL SG.
9. Protokół ubytków zatwierdza dyrektor BL SG.
10. Ubytki naturalne rozlicza się według poniższych zasad:
  - 1) ubytki naturalne magazynowe oraz manipulacyjne zewnętrzne rozlicza się w wysokości odpowiadającej ubytkom rzeczywistym, w granicach nie przekraczających ubytków normatywnych;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 25/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 2) ubytki naturalne transportowe rozlicza się w wysokości odpowiadającej ubytkom rzeczywistym, w granicach nieprzekraczających ubytków normatywnych – na bieżąco w czasie odbioru i dostawy paliwa;
  - 3) ubytki naturalne manipulacyjne wewnętrzne rozlicza się w wysokości odpowiadającej ubytkom rzeczywistym, w granicach nieprzekraczających ubytków normatywnych – na bieżąco po dokonaniu manipulacji;
  - 4) jeżeli ubytek rzeczywisty przekracza ubytki normatywne to różnica tych wielkości stanowi ubytek ponadnormatywny;
  - 5) wystąpienie ubytku ponadnormatywnego traktuje się jako szkodę i sporządza protokół szkody.
11. Różnica między ilością ewidencyjną a stanem faktycznym obliczonym według tablic objętości zbiorników wynikająca z dopuszczalnych błędów pomiarowych nie powinna przekraczać wielkości określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 22 stycznia 2008 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać zbiorniki pomiarowe, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1094 oraz z 2020 r. poz. 168).
12. Norma zużycia MPS na jedno przemyście cystern-dystrybutorów lotniczych oraz cystern lotniczych podczas zmiany przewożonego produktu to 1000 litrów na jedno czyszczenie.

Miejsce celowo pozostawione puste

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 26/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

05-04-06 Druki

Druk D.01

**ZAWIESZKA DO PRÓBKII PALIWA**

..... komórka organizacyjna BL SG	
Rodzaj i gatunek paliwa	.....
Miejscowość i miejsce pobrania próbki	.....
Nazwa i numer identyfikacyjny urządzenia, zbiornika	.....
Data pobrania próbki	.....
Nazwisko i imię (numer upoważnienia - jeżeli posiada)	.....
Podpis pobierającego	.....
Numer naczynia	.....

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 27/48
--	--	------------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

Druk D.02

WYDZIAŁ LOTNICZY  
BIURA LOTNICTWA SG  
w .....

.....dn. ....20.....r.

**- O D P I S -**

**ORZECZENIE LABORATORYJNE**

nr .....

Nazwa produktu ..... Data produkcji .....

Dla .....

Nr zbiornika: **autocysterna nr rej.** ..... Ilość produktu w kg. ....

Data analizy ..... numer próby własnej ..... i dostawcy .....

**KONTROLA MAGAZYNOWA:**

**AZP** : .....

**ACP** : .....

Produkt odpowiada (nie odpowiada) normie .....

Kontrolę magazynową przeprowadził, odstój złał (st. imię i nazwisko) .....

.....  
(podpis wykonującego)

**KONTROLA LOTNISKOWA:**

**AZP** : .....

**ACP** : .....

**API** <sup>\*)</sup> : .....

Dodano .....**dodatku przeciwkrystalicznego** na ..... litrów paliwa

Kontrolę lotniskową przeprowadził, odstój złał (st. imię i nazwisko) .....

.....  
(podpis wykonującego)

\*) API – kontrola zawartości środka przeciwkrystalicznego w pl wykonywana za pomocą refraktometru.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 28/48
--	--	------------------------------





















<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.08

ZATWIERDZAM

(Naczelnik komórki organizacyjnej BL SG)

/data, podpis/

data.....

**PROTOKÓŁ ZMIESZANIA Nr ...../PZ/ ...../20 ..... rok**symbol  
komórki organizacyjnej BL SG**Paliwa ..... z dodatkiem .....**

/rodzaj paliwa np.: F-34 itp./

/rodzaj dodatku np.: AVITEN, itp./

W dn. .... komisja w składzie:

1. .... - przedstawiciel .....  
/stopień, imię i nazwisko/ /nazwa komórki organizacyjnej BL SG/2. .... - przedstawiciel .....  
/stopień, imię i nazwisko/ /nazwa komórki organizacyjnej BL SG/3. .... - przedstawiciel .....  
/stopień, imię i nazwisko/ /nazwa komórki organizacyjnej BL SG/**Dokonała zmieszania paliwa ..... z dodatkiem .....,  
do czego zużyto:** /rodzaj paliwa np.: F-34 itp./ /rodzaj dodatku np.: AVITEN, itp./1. Paliwa ..... w zbiorniku nr. AUTOCYSTERNA nr. rej. .... - ..... kg  
/rodzaj paliwa np.: F-34 itp./2. Dodatku ..... - ..... kg  
/rodzaj dodatku np.: AVITEN, itp./

Warunki mieszania:

1. Temperatura paliwa - ..... °C

2. Temperatura otoczenia - ..... °C

Na podstawie niniejszego protokołu komisja stawia wniosek o rozchodowanie z książki ewidencji  
MPS ..... w ..... dodatku ..... w ilości ..... kg

/nazwa komórki organizacyjnej BL SG/

miejsceowość/

/rodzaj dodatku np.: AVITEN, itp./

oraz ujęcie go w miesięcznym zestawieniu zużycia za miesiąc ..... rok.

Na tym protokół zakończono i podpisano:

Podpis komisji:

1. ....  
2. ....  
3. ....Wykonano w 2 egz.

Egz. nr 1 - komórka organizacyjna BL SG, prowadząca ewidencję główną MPS - a/a

Egz. nr 2 - komórka organizacyjna BL SG, prowadząca ewidencję magazynową

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 38/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.09

D.09

...../miejsowość/ dn. ....

Egz. nr.....

**PROTOKÓŁ UBYTKÓW nr ...../PU/...../20 ..... rok**

symbol  
komórki organizacyjnej BL SG

Sporządzony w ..... Z siedzibą w ..... dnia ..... roku,  
/nazwa komórki organizacyjnej BL SG/ /miejsowość/

przez Komisję wyznaczoną ..... z dnia .....  
akt normatywny /np. decyzja/ III

w składzie:

Przewodniczący komisji: .....

Członek komisji: .....

Po zapoznaniu się z: .....  
/nazwa, nr i data dokumentu/

oraz stanem faktycznym za okres .....  
ustaliła:

Lp.	Nazwa paliwa	Informacje uzupełniające lub uwagi	Stan na dzień .....		Symbol indeksowy numer katalogowy	J. n.	STWIERDZONO UBYTKI			Poz. ksiąg w: książe magazynowej			
			ewidencyjny	faktyczny			ilość ogółem	w ponad normie	cena jedn. zł	wartość zł	str.	poz.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Orzeczenie (uwagi) komisji: .....

Podpisy komisji:

Przewodniczący: .....

Członkowie: .....

Wyk. w 3 egzemplarzach

Egz. nr 1 – komórka organizacyjna BL SG, prowadząca ewidencję główną MPS

Egz. nr 2 – komórka organizacyjna BL SG, prowadząca ewidencję magazynową MPS

Egz. nr 3 – Biuro Finansów KGSG

Sporządził/Wykonał: .....

(przewodniczący komisji)

Tel: .....

Data .....

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 39/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.010

D.10

....., dnia .....

/miejsowość/

Ważny do dnia: .....

Eg r .....

.....

/nazwa komórki organizacyjnej BL SG/

**DOWÓD WYDANIA NR ...../DW/MPS/...../20.....**

**...../DW/TZ/MPS/...../20.....\*\*\*\***

/symbol komórki organizacyjnej BL SG/

Dla: \*) \*\*) \*\*\*) \*\*\*\*\*) .....

Od: .....

Transport: .....

Podstawa: polecenie .....

/nadzorujący gospodarkę magazynową MPS, nazwa komórki organizacyjnej BL SG/

Upoważniony: ..... Nr dowodu osobistego (legitymacji) .....

Lp.	Nr karty ewidencyjnej/książka magazynowa	Nazwa sprzętu (materiału)	J.m.	Wydął		Wydano		Cena jednostkowa (w zł)	Wartość (w zł)	Dane o zaewidencjonowaniu w książce ewidencji głównej MPS BL SG
				Ilość	Kat.	Ilość	Kat.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	RWD..... str. .... poz. ....	<b>Rodzaj MPS (np.: F-34, Smar Grease 6, itp.)</b>								RWD..... str. .... poz. ....
<b>RAZEM</b>										

Razem pozycji (słownie): ..... (.....)

<p><b>Dowód opracował</b></p> <p>.....</p> <p>/Imię i nazwisko, podpis/</p>	<p style="text-align: center;"><b>Sprzęt (materiał) w rubrykach 7 i 8</b></p> <p><b>Wydął</b></p> <p>.....</p> <p>podpis</p> <p><b>Przyjął</b></p> <p>.....</p> <p>podpis</p> <p style="text-align: center;">(data)</p>
---	---

\*) - w przypadku przesunięcia pomiędzy komórkami organizacyjnymi BL SG

Wykonano w 4 egzemplarzach: \*\*)

Egz. nr 1 - Odbiorca /użytkownik/

Egz. nr 2 - Komórka zaopatrująca - WE BL SG

Egz. nr 3 - Biuro Finansów KG SG

Egz. nr 4 - Magazyn komórki organizacyjnej WL BL SG

\*\*) - w przypadku tankowania statków powietrznych MON oraz innych formacji podległych/nadzorowanych przez MSWiA

Wykonano w 5 egzemplarzach:

Egz. nr 1 - 8 Baza Lotnictwa Transportowego w Krakowie /Depozyt paliwa lotniczego F-34 SG/

Egz. nr 2 - odbiorca /użytkownik/- Przedstawiciel tankowanego statku powietrznego MON oraz MSWiA /np. KGP/

Egz. nr 3 - Biuro Finansów KG SG

Egz. nr 4 - WE BL SG

Egz. nr 5 -Magazyn komórki organizacyjnej WL BL SG

\*\*\*) - w przypadku wydania MPS do OSG

Wykonano w 5 egzemplarzach: \*\*\*)

Egz. nr 1, 2 - Odbiorca /użytkownik/

Egz. nr 3 - Biuro Finansów KG SG

Egz. nr 4 - WE BL SG

Egz. nr 5 -Magazyn komórki organizacyjnej WL BL SG

\*\*\*\* - tankowanie statku powietrznego SG na zewnątrz /zamówienie, umowa, porozumienie/

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 40/48
--	--	------------------------------



<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.011  
D.011

1. Cysterna pusta

### DOKUMENT PRZEWOZOWY

<b>Nadawca:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.				
<b>Odbiorca lub odbiorcy:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.				
<b>Przewoźnik:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.				
.....  Stopień, imię i nazwisko kierowcy				
.....  Marka, nr rej. pojazdu				
Określenie materiału*	Określenie rodzaju przewozu	Komora	Pojemność (litr)	Całkowita ilość towaru niebezpiecznego** (litr)
<b>„PRÓŻNY POJAZD - CYSTERNA OSTATNI ŁADUNEK: UN 1863 PALIWO LOTNICZE DO SILNIKÓW TURBINOWYCH, 3, III, (D/E) „ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU ”</b>	<b>autocysterna</b>	<b>1</b>	<b>7 700</b>	

\*) - zapis ulega modyfikacji w zależności m.in..od rodzaju przewożonego towaru niebezpiecznego, typu opakowania, pojemności autocysterny itp.

\*\*\*) - należy wpisać rzeczywiście przewożoną ilość towaru niebezpiecznego.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 41/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

2. Cysterna pełna

**DOKUMENT PRZEWOZOWY**

<b>Nadawca:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.				
<b>Odbiorca lub odbiorcy:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.				
<b>Przewoźnik:</b>  .....  Nazwa i adres komórki organizacyjnej BL SG, OSG, itp.  .....  Stopień, imię i nazwisko kierowcy  .....  Marka, nr rej. pojazdu				
Określenie materiału*	Określenie rodzaju przewozu	Komora	Pojemność (litr)	Całkowita ilość towaru niebezpiecznego** (litr)
<b>"UN 1863 PALIWO LOTNICZE DO SILNIKÓW TURBINOWYCH, 3, III, (D/E)" „ZAGRAŻAJĄCY ŚRODOWISKU "</b>	<b>autocysterna</b>	<b>1</b>	<b>19 900</b>	<b>19000</b>

**Łączna ilość towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej = 19 000 litrów**

\*) - zapis ulega modyfikacji w zależności m.in. od rodzaju przewożonego towaru niebezpiecznego, typu opakowania, pojemności autocysterny itp.

\*\*\*) - należy wpisać rzeczywistą przewożoną ilość towaru niebezpiecznego.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 42/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.012A

## UMOWA O ODPOWIEDZIALNOŚCI MATERIALNEJ DLA PRACOWNIKÓW

zawarta w ..... w dniu ..... r., pomiędzy:

**KOMENDANTEM GŁÓWNYM STRAŻY GRANICZNEJ** z siedzibą: 02-514 Warszawa  
Al. Niepodległości 100, o numerze NIP 521-29-21-032, o numerze REGON 013008431,  
zwanym w dalszej części treści umowy **Pracodawcą**,

reprezentowanym przez:

..... – Dyrektora .....  
.....Straży Granicznej,  
przy kontrasygnacie:  
..... – Głównego Księgowego Komendy Głównej Straży Granicznej,

a

**Panem/Panią** ..... – zamieszkałym/łą w .....  
ul. .... zwanym w dalszej części umowy **Pracownikiem** o następującej treści:

### § 1

Pracodawca powierza w/w pracownikowi mienie znajdujące się w magazynie .....  
na podstawie inwentaryzacji przeprowadzonej w dniach ..... (arkusz spisu z natury  
nr .....).

### § 2

1. Pracownik przyjmuje odpowiedzialność materialną za szkody spowodowane niedoborem w mieniu powierzonym z obowiązkiem wyliczenia się, a wymienionym w § 1 oraz za wszelkie inne mienie powierzone mu na podstawie protokołów przyjęcia.
2. Pracownik ponosi całkowitą (100%) odpowiedzialność za powierzone mienie.

### § 3

Do obowiązków pracownika należy:

- 1) prawidłowe przyjmowanie i przekazywanie mienia zgodnie ze stanem faktycznym i wymaganą dokumentacją;
- 2) niezwłocznie informowanie Pracodawcy na piśmie o wszelkich dostrzeżonych brakach i uchybieniach w zabezpieczeniu powierzonego mienia;
- 3) wykazywanie wymaganej staranności pracowniczej przy wykonywaniu pracy;
- 4) rozliczenia się z powierzonego mienia i wyrównanie wszelkich szkód w powierzonym mieniu zaistniałym z winy pracownika.

### § 4

Pracownikowi przysługują następujące uprawnienia:

- 1) ma prawo uczestniczyć w inwentaryzacji mienia osobiście, a w razie niemożności wzięcia udziału

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 43/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

z powodu choroby lub innej ważnej przyczyny, z udziałem innej osoby wskazanej przez pracownika na piśmie, która za zgodą Pracodawcy weźmie udział w inwentaryzacji;

- 2) prawo wglądu w księgi rachunkowe Pracodawcy w zakresie dotyczącym rozliczenia powierzonego mienia;
- 3) uczestniczenie w przyjmowaniu i wydawaniu mienia,

#### **§ 5**

1. Pracodawca jest zobowiązany zapewnić pracownikowi możliwość sprawowania osobistego nadzoru nad powierzonym mieniem przez zapewnienie swobodnego dostępu do mienia, w czasie wykonywania pracy lub określonych czynności w miejscu powierzenia mienia.
2. Pracodawca zobowiązuje się zapewnić pracownikowi zabezpieczenie powierzonego mienia.
3. Pracownik zobowiązuje się do niezwłocznego informowania Pracodawcy o wszelkich trudnościach związanych z należyтым zabezpieczeniem powierzonego mu mienia.

#### **§ 6**

1. Pracodawca może odstąpić od umowy w każdym czasie. Wówczas do przeprowadzenia inwentaryzacji należy przystąpić niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia odstąpienia od umowy.
2. Pracownik może wypowiedzieć umowę na piśmie z zachowaniem 14-dniowego okresu wypowiedzenia. Do przeprowadzenia inwentaryzacji należy przystąpić przed upływem okresu wypowiedzenia, a zakończyć inwentaryzację najpóźniej w dniu rozwiązania umowy.
3. W przypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 pracownik ponosi odpowiedzialność materialną do dnia zakończenia inwentaryzacji, jeżeli ta inwentaryzacja zostanie rozpoczęta w wymaganym terminie. W razie nie dokonania inwentaryzacji w tym terminie pracownik jest wolny od odpowiedzialności materialnej od dnia rozwiązania umowy.

#### **§ 7**

Wszelkie zmiany i uzupełnienia umowy wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem ich nieważności.

#### **§ 8**

W sprawach nie uregulowanych niniejszą umową mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz. U. z 2018 r. poz. 917 z późn. zm.) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 października 1974 r. w sprawie wspólnej odpowiedzialności materialnej pracowników za powierzone mienie (Dz. U. z 1996 poz. 663).

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 44/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.012B

**UMOWA  
O ODPOWIEDZIALNOŚCI MATERIALNEJ  
ZA POWIERZONE MIENIE DLA FUNKCJONARIUSZY**

zawarta w ..... w dniu ..... 20... r. na podstawie ustawy z dnia 7 maja 1999 r. o odpowiedzialności majątkowej funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Straży Marszałkowskiej, Służby Celno-Skarbowej, Służby Ochrony Państwa, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego i Centralnego Biura Antykorupcyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2349) oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 2004 r. w sprawie zasad i trybu powierzania mienia funkcjonariuszom Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa i Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2005 poz. 51, z późn. zm.)

pomiędzy:

**KOMENDANTEM GŁÓWNYM STRAŻY GRANICZNEJ** z siedzibą: 02-514 Warszawa  
Al. Niepodległości 100, o numerze NIP 521-29-21-032, o numerze REGON 013008431,  
zwanym w dalszej części treści umowy **Pracodawcą**,

reprezentowanym przez:

..... – Dyrektora .....  
.....Straży Granicznej,  
przy kontrasygnacie:  
..... – Głównego Księgowego Komendy Głównej Straży Granicznej,

a:

**Panem/Panią** ..... – zamieszkałym/łą w .....  
ul. .... zwanym w dalszej części umowy **funkcjonariuszem** o następującej treści:

**§ 1**

Pracodawca powierza w/w funkcjonariuszowi mienie znajdujące się w magazynie .....  
na podstawie inwentaryzacji przeprowadzonej w dniach ..... (arkusz spisu z natury  
nr .....).

**§ 2**

1. Funkcjonariusz przyjmuje odpowiedzialność materialną za szkody spowodowane niedoborem w mieniu powierzonym z obowiązkiem wyliczenia się, a wymienionym w § 1 oraz za wszelkie inne mienie powierzone mu na podstawie protokołów przyjęcia.
2. Funkcjonariusz ponosi całkowitą (100%) odpowiedzialność za powierzone mienie.

**§ 3**

Do obowiązków funkcjonariusza należy:

- 1) prawidłowe przyjmowanie i przekazywanie mienia zgodnie ze stanem faktycznym i wymaganą dokumentacją;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 45/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

- 2) niezwłocznie informowanie Pracodawcy na piśmie o wszelkich dostrzeżonych brakach i uchybieniach w zabezpieczeniu powierzonego mienia;
- 3) wykazywanie wymaganej staranności pracowniczej przy wykonywaniu pracy;
- 4) rozliczenia się z powierzonego mienia i wyrównanie wszelkich szkód w powierzonym mieniu zaistniałym z winy funkcjonariusza.

#### § 4

Funkcjonariuszowi przysługują następujące uprawnienia:

- 1) ma prawo uczestniczyć w inwentaryzacji mienia osobiście, a w razie niemożności wzięcia udziału z powodu choroby lub innej ważnej przyczyny, z udziałem innej osoby wskazanej przez funkcjonariusza na piśmie, która za zgodą Pracodawcy weźmie udział w inwentaryzacji;
- 2) prawo wglądu w księgi rachunkowe Pracodawcy w zakresie dotyczącym rozliczenia powierzonego mienia;
- 3) uczestniczenie w przyjmowaniu i wydawaniu mienia.

#### § 5

1. Pracodawca jest zobowiązany zapewnić funkcjonariuszowi możliwość sprawowania osobistego nadzoru nad powierzonym mieniem przez zapewnienie swobodnego dostępu do mienia, w czasie wykonywania pracy lub określonych czynności ww. miejscu powierzenia mienia.
2. Pracodawca zobowiązuje się zapewnić funkcjonariuszowi zabezpieczenie powierzonego mienia.
3. Funkcjonariusz zobowiązuje się do niezwłocznego informowania Pracodawcy o wszelkich trudnościach związanych z należytym zabezpieczeniem powierzonego mu mienia.

#### § 6

1. Pracodawca może odstąpić od umowy w każdym czasie. Wówczas do przeprowadzenia inwentaryzacji należy przystąpić niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni od dnia odstąpienia od umowy.
2. Funkcjonariusz może wypowiedzieć umowę na piśmie z zachowaniem 14-dniowego okresu wypowiedzenia. Do przeprowadzenia inwentaryzacji należy przystąpić przed upływem okresu wypowiedzenia, a zakończyć inwentaryzację najpóźniej w dniu rozwiązania umowy.
3. W przypadkach wymienionych w ust. 1 i 2 funkcjonariusz ponosi odpowiedzialność materialną do dnia zakończenia inwentaryzacji, jeżeli ta inwentaryzacja zostanie rozpoczęta w wymaganym terminie. W razie nie dokonania inwentaryzacji w tym terminie funkcjonariusz jest wolny od odpowiedzialności materialnej od dnia zwolnienia ze służby.

#### § 7

Wszelkie zmiany i uzupełnienia umowy wymagają zachowania formy pisemnej pod rygorem ich nieważności.

#### § 8

W sprawach nie uregulowanych niniejszą umową mają zastosowanie odpowiednie przepisy ustawy kodeks cywilny (Dz.U. z 2018 r. poz. 1025, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 grudnia 2004 r. w sprawie zasad i trybu powierzania mienia funkcjonariuszom Policji, Straży Granicznej, Służby Ochrony Państwa i Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2005 poz. 51, z późn. zm.).

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 46/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

Druk D.013

D.013

ZATWIERDZAM

Egz. nr ....

.....  
/Naczelnik komórki organizacyjnej BL SG, pieczętka i podpis/

dnia .....

**Protokół przyjęcia nr ...../PP/MPS/...../20.....  
...../PP/TZ/MPS/...../20.....\***

Sporządzony w	Nazwa komórki organizacyjnej BL SG		dnia	dd-mm-rrrr
przez komisję w składzie:	1. Przewodniczący komisji	stopień, imię i nazwisko		
2. Członkowie	a) stopień, imię i nazwisko	b) stopień, imię i nazwisko		
	c) stopień, imię i nazwisko			
	która dokonała sprawdzenia i przyjęcia n/wym. materiałów,			
sprzętu przybyłych z:	Nazwa, adres kontrahenta			
w obecności przedstawiciela dostawcy	-			
Faktura VAT nr/ z dnia	..... z dd-mm-rrrr	UMOWA/ZAMÓWIENIE nr/z dnia	..... z dd-mm-rrrr	

Transport .....  
(ilość, stacja załadowcza, data, itp.)

Za dowodem dostawy nr ..... konwojowane przez Pana/nią .....

Ilość opakowań wg dokumentu ..... ilość faktyczna .....

Nazwisko i imię odbierającego materiały, sprzęt od przewoźnika, dostawcy .....

Lp.	Nazwa materiału, sprzętu nr katalogowy	J.m.	Stan wg dokumen.		Stan faktyczny		Cena ewidencyjna	Wartość (zł)	Dane o zaewidencjonowaniu w książce magazynowej
			ilość	kat.	ilość	kat.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Rodzaj MPS (np.: F-34, Smar Grease 6, itp.)								RWD nr ..... str. .... poz. ....
<b>RAZEM</b>									

Ilość pozycji: ..... słownie: .....

Orzeczenie (uwagi) komisji: .....

Wyszczególnione materiały, sprzęt zgodnie ze stanem faktycznym (rubryka 6 i 7) przyjęto:

Podpisy komisji:

.....  
podpis magazyniera

Przewodniczący .....

Członkowie .....

\*TZ-tankowanie statku powietrznego SG na zewnątrz /zamówienie, umowa, porozumienie

Wykonano w 3 egz.:  
Egz. nr 1 - BFKG SG  
Egz. nr 2 - Komórka organizacyjna BL SG, prowadząca ewidencję główną MPS  
Egz. nr 3 - Magazyn komórki organizacyjnej WL BL SG  
Sporządził/Wykonał: ..... Tel. ....  
stopień, imię i nazwisko osoby wystawiającej  
Dnia: dd-mm-rrrr

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	IKP 05-00-00 Strona 47/48
--	--	------------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	<b>PROCEDURY KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>IKP 05-00-00 Strona 48/48</b>
--	--	--------------------------------------



LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

## **06-00-00 ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH**

06-01-00 Szkolenie personelu w zakresie kontroli jakości paliw lotniczych

**KONTROLA JAKOŚCI MPS DOSTARCZANYCH DO EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH ORAZ WŁAŚCIWE ZASADY ICH TANKOWANIA SĄ JEDNYM Z NAJWAŻNIEJSZYCH ELEMENTÓW WPLYWAJĄCYCH NA BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW.**

**KONTROLĘ JAKOŚCI MPS ORAZ TANKOWANIE MOŻE WYKONYWAĆ WYŁĄCZNIE PRZESZKOLONY PERSONEL.**

1. Przeszkolenie personelu dopuszczonego do przeprowadzenia magazynowej i lotniskowej kontroli jakości paliw lotniczych oraz tankowania statków powietrznych organizuje naczelnik WE.
2. Szkolenie zachowuje ważność 5 lat od daty szkolenia.
3. Szkolenie należy przeprowadzić w miejscu wyznaczonym przez organizatora. Dokumentację szkoleniową należy przechowywać w dokumentacji LSG przez okres 5 lat a następnie archiwizować zgodnie z jednolitym rzeczowym wykazem akt obowiązującym w Straży Granicznej.
4. Szkolenie powinno obejmować:
  - 1) przyjmowanie paliw lotniczych do zbiorników oraz ich przechowywanie;
  - 2) kontrolę oraz analizę czystości i zawadnienia paliw lotniczych;
  - 3) napełnianie zbiorników, środków tankujących i statków powietrznych;
  - 4) stosowanie w okresie zimowym środka przeciwkrystalicznego;
  - 5) praktyczne zastosowanie przyrządów do ACP, AZP;
  - 6) praktyczne tankowanie z wykorzystaniem autocysterny z dozownikiem środka przeciwkrystalicznego (tylko personel tankujący statki powietrzne).
5. Szkolenie powinno zawierać część teoretyczną i praktyczną.

06-02-00 Informacje ogólne

1. Magazynowanie i dystrybucja MPS stwarza potencjalne zagrożenie pożarowe, możliwość zatrucia toksycznych oraz zagrożenie dla środowiska naturalnego. Nieprzestrzeganie podstawowych zasad bezpieczeństwa w tym zakresie może w konsekwencji prowadzić do groźnego pożaru, wybuchu lub niebezpieczeństwa dla życia ludzkiego lub skażenia środowiska.
2. Przy wykonywaniu czynności związanych z obrotem MPS muszą być zachowane wszelkie środki ostrożności zapewniające bezpieczeństwo przeciwpożarowe i BHP.

### **UWAGA:**

**Pilot statku powietrznego może wykonywać czynności tankowania zgodnie z procedurą przewidzianą dla danego typu statku powietrznego, jeśli posiada przeszkolenie oraz upoważnienie.**

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 1/6
--	---	----------------------------

<b>LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ</b>	<b>INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH</b>	<b>OBSZAR ORGANIZACYJNY</b>
--	---	---------------------------------

06-03-00 Procedury tankowania statków powietrznych:

1. Personel tankujący paliwo:

- 1) operacje tankowania muszą być prowadzone przez przeszkolony personel, z zakresu procedur tankowania statków powietrznych, posługiwania się sprzętem do tankowania oraz postępowania w przypadku wystąpienia niebezpieczeństwa;
- 2) personel bezpośrednio tankujący statek powietrzny powinien posiadać co najmniej upoważnienie do wykonywania przeglądów przedlotowych w zakresie niezbędnym do dopuszczenia statku powietrznego do lotu;
- 3) podczas tankowania, obsada osobowa powinna być adekwatna dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji i umożliwienia podjęcia skutecznego działania w razie zagrożenia;
- 4) personel tankujący powinien znać usytuowanie i funkcjonowanie wyłączników awaryjnych na statku powietrznym i wyłączników na sprzęcie do tankowania i na płycie lotniska;
- 5) podczas tankowania personel tankujący powinien znać usytuowanie dostępnych środków przeciwpożarowych oraz procedury postępowania z materiałami niebezpiecznymi.

2. Kierowanie pojazdami (autocysternami) i ich podstawianie:

- 1) pojazdy (autocysterny) może prowadzić jedynie kierowca posiadający stosowne i aktualne zaświadczenie ADR;
- 2) pojazdami w rejonie tankowania statku powietrznego nie można jeździć z prędkością większą niż 25 km/godz.;
- 3) pojazdom nie wolno zbliżać się do samolotów dopóki ten nie wyłączy świateł antykolizyjnych (po wyłączeniu silników oraz zatrzymaniu się łopat – śmigieł);
- 4) przed rozpoczęciem manewru zbliżania się pojazdu do statku powietrznego upewnić się o prawidłowym działaniu hamulca zasadniczego i pomocniczego pojazdu;
- 5) do samolotu należy podjeżdżać tak, aby uniknąć zderzenia w razie awarii hamulców pojazdu;
- 6) jeśli jest to możliwe, pojazd powinien zawsze podjeżdżać przodem na pozycję tankowania. Jeżeli należy pojazdem cofać, to takim manewrem musi kierować druga osoba;
- 7) droga odjazdu wszystkich pojazdów tankujących powinna być wolna od przeszkód, co jest szczególnie istotne w przypadku możliwej potrzeby szybkiego usunięcia pojazdu w razie niebezpieczeństwa;
- 8) ustawiając pojazd w pozycji do tankowania należy unikać stref niebezpiecznych wokół statku powietrznego tj. w promieniu co najmniej 3 m od przewodów odpowietrzających statku powietrznego, wylotów gazów spalinowych i innych niebezpiecznych rejonów oraz w promieniu 6 m od naziemnego źródła zasilania;
- 9) należy zachować szczególną ostrożność, aby uniknąć kolizji z jakąkolwiek częścią statku powietrznego i sprzętu naziemnego podczas manewrowania na pozycję tankowania i odjeżdżania z niej;
- 10) przewód do tankowania powinien być tak ułożony by minimalizować ryzyko jego uszkodzenia.

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 2/6
--	---	----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

### 3. Umasienie statku powietrznego.

- 1) statki powietrzne, sprzęt tankujący i pistolety muszą pozostawać wspólnie umasione przez cały okres tankowania w celu zapewnienia braku różnicy potencjałów między poszczególnymi zespołami;
- 2) statek powietrzny i sprzęt do tankowania należy uziemić za pomocą kabla uziemiającego;
- 3) umasienie i uziemienie musi nastąpić przed otwarciem pokryw wlewu paliwa i pozostawić do chwili pozamykania pokryw wlewów;
- 4) jeżeli korki wlewu zostały zdjęte przed tankowaniem, powinny zostać one nałożone na swe miejsce, aby oparom, które wydostały się ze zbiorników, pozwolić się rozproszyć z bezpośredniego otoczenia zanim zacznie się tankowanie;
- 5) Zalecane jest co następuje:
  - a) przy zamkniętym korku wlewu, przymocować wtyk lub zacisk kabla umasienia końcówki do punktu umasienia lub do klapy pokrywy,
  - b) wyrównać potencjały elektrostatyczne poprzez przytknięcie końcówki pistoletu do metalowej powierzchni skrzydła,
  - c) otworzyć klapę pokrywy wlewu,
  - d) otworzyć korek wlewu,
  - e) włożyć końcówkę pistoletu.

### 4. Ogólne warunki tankowania:

- 1) tankowanie jest zabronione podczas wyładowań atmosferycznych lub innych gwałtownych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji;
- 2) zakaz palenia papierosów oraz zbliżania się osób nieuczestniczących w procesie tankowania statku powietrznego;
- 3) zabrania się tankowania statków powietrznych z pracującymi zespołami napędowymi i innymi instalacjami z wyłączeniem instalacji paliwomierzy i wskaźników napełnienia zbiorników statku powietrznego, chyba, że zezwala na to instrukcja wykonywania danej operacji;
- 4) podczas tankowania, autocysterna i statek powietrzny powinny być zabezpieczone przed przemieszczaniem się po płycie lotniska (ładowiska);
- 5) gaśnice muszą być łatwo dostępne;
- 6) tankowanie jest dopuszczalne tylko w bezpiecznej odległości od otwartego ognia lub źródeł iskier, jednak nie mniejszej niż 50 m. Odległość bezpieczna uzależniona jest od warunków meteorologicznych panujących w trakcie tankowania;
- 7) zabronione jest tankowanie w hangarach oraz w innych zamkniętych przestrzeniach;
- 8) podróżni i inne osoby nieuczestniczące w operacji tankowania powinny opuścić pokład tankowanego statku powietrznego i oddalić się od niego na bezpieczną odległość;
- 9) podczas tankowania nie wolno wykonywać żadnej obsługi statku powietrznego, która mogłaby być źródłem zapłonu dla oparów paliwa;
- 10) podczas tankowania, personel tankujący musi zająć pozycję w miejscu umożliwiającym obserwację panelu sterownia pojazdu lub urządzenia tankującego i punkty napełniania statku powietrznego a także sprawdzać czy nie ma wycieków podczas tankowania, sprawdzać czystość filtra poprzez obserwację ciśnień różnicowych na filtrach, sprawdzać poprawność ciśnienia tankowania, równomierność prędkości obrotowej pompy paliwa oraz nie dopuszczać do pojawienia się w szkle odmierzacza pęcherzy powietrza;

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 3/6
--	---	----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- 11) w trakcie tankowania zwracać uwagę na równomierność napełniania poszczególnych zbiorników statku powietrznego;
- 12) rozlewiska paliwa stanowią zagrożenie pożarowe i niszczą środowisko. Gdy nastąpi rozlanie paliwa, należy tankowanie przerwać i podjąć działania zgodnie z właściwymi przepisami w zakresie ochrony środowiska;
- 13) zawsze, gdy głowice tankowania nie są używane, muszą być zabezpieczone pokrywą przed kurzem. Głowic tankowania oraz pistoletów nie wolno ciągnąć po ziemi;
- 14) zabrania się używania telefonów komórkowych podczas tankowania statków powietrznych;
- 15) podczas tankowania danego typu statku powietrznego należy zachować wszelkie środki bezpieczeństwa i zasady ochrony przeciwpożarowej określone w instrukcjach obsługi technicznych poszczególnych typów statków powietrznych a także w przepisach obowiązujących na danych lotniskach (lądowiskach).

#### 4. Roztankowywanie statków powietrznych:

- 1) roztankowanie (złanie paliwa) ze statku powietrznego może nastąpić z uwagi na rozłożenie ciężaru paliwa (wyważenie) lub w celu umożliwienia przeglądu/naprawy statku powietrznego;
- 2) obie powyższe operacje są oznaczane, jako roztankowanie, a zasady które muszą być przestrzegane podczas roztankowania są podobne do zasad, które odnoszą się do tankowania;
- 3) dla ochrony jakości paliwa w urządzeniu tankującym (cysterna-dystrybutor) przed zanieczyszczeniem przez paliwo zlewane ze statku powietrznego, przed rozpoczęciem roztankowywania należy zastosować następujące zasady i sposób postępowania:
  - a) ustalić gatunek paliwa znajdujący się w zbiorniku statku powietrznego poprzez sprawdzenie dokumentów z poprzedniego tankowania,
  - b) jeżeli zostanie ustalone, że statek powietrzny zawiera inny gatunek paliwa niż znajdujące się w zbiorniku, do którego chcemy zlać paliwo lub jeżeli istnieje jakikolwiek powód by podejrzewać nieodpowiednią jakość paliwa, to całe paliwo należy **zlać jako odstój**,
  - c) w przypadku pozytywnego ustalenia gatunku paliwa przed rozpoczęciem roztankowania statku powietrznego należy wykonać następujące czynności:
    - zlać odstój ze statku powietrznego, z którego będzie zlewane paliwo,
    - przeprowadzić kontrolę jakości paliwa według metody A.1 i B.1 (metoda B.1 dotyczy pl);
- 4) jeżeli kontrola według pkt 3 w ppkt c spełnia normy zawarte w metodach A.1 i B.1, to można roztankować statek powietrzny do zbiornika cysterny-dystrybutora (autocysterny), przy czym należy spełnić niżej wymienione wymogi:
  - a) roztankowywane paliwo może stanowić maksymalnie 10% paliwa obecnego w zbiorniku autocysterny. Paliwo to może być ponownie wydane do statku powietrznego, po przeprowadzeniu cyrkulacji, pobraniu próbki i wykonaniu kontroli jakościowa według metody A.1, a w przypadku paliw pl dodatkowo B.1 i B.4,

#### **UWAGA:**

**Do zbiornika można roztankowywać jedynie paliwo tej samej partii, jeżeli są różne partie paliwa to każdą partię paliwa zlewamy do oddzielnego zbiornika).**

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 4/6
--	---	----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

- b) większe ilości roztankowanego paliwa w zakresie od 10% zawartości zbiornika autocysterny do 10 % pojemności zbiornika autocysterny mogą być również zaakceptowane. Wtedy, zbiornik autocysterny powinien zostać zatankowany do pełna ze zbiornika magazynowego, a produkt poddany cyrkulacji. Po dotankowaniu autocysterny wykonać należy kontrolę jakościową według metody A.1, a w przypadku paliw pl dodatkowo B.1 i B.4,
- c) roztankowane paliwo w ilości przekraczającej te limity musi być przyjęte do zbiornika pustej autocysterny lub do zbiornika autocysterny przeznaczonej na zlewane paliwo i tam przechowywane, najlepiej w celu powtórnego dostarczenia do tego samego statku powietrznego. Jeżeli nie jest to możliwe, to zmieszane paliwo musi zostać poddane badaniu w pełnym zakresie (badania laboratoryjne) wymaganym do wystawienia orzeczenia laboratoryjnego (świadectwa jakości). Warunkiem niezbędnym do przetankowania pl i bl do zbiornika magazynowego jest spełnienie norm czystości zgodnie z metodami A.1 i B.1,
- d) przed ponownym wydaniem paliwa z autocysterny po roztankowaniu statku powietrznego upewnić się, że wyniki wszystkich sprawdzeń jakości paliwa są w normie;
- 5) paliwo roztankowane może być przyjęte do naziemnego zbiornika magazynowego, do czasu powtórnego dostarczenia do statku powietrznego. Roztankowana partia paliwa może być zwrócona do naziemnego zbiornika magazynowego, jedynie po wykonaniu kontroli jakościowej, która wykaże, że jakość paliwa jest akceptowalna dla zastosowań lotniczych;
- 6) jeśli autocysterna zawierała paliwo, co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia warunków określonych w metodach A.1 i B.1, musi zostać przepompowane przez filtry w obiegu zamkniętym autocysterny.

#### 5. Warunki dotyczące tankowanego paliwa:

- 1) do zbiorników paliwowych statku powietrznego należy tankować wyłącznie gatunki paliwa dopuszczone do stosowania w danym typie silników statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami instrukcji użytkowania w locie danego typu statku powietrznego;
- 2) personel bezpośrednio tankujący musi uzyskać od dowódcy załogi statku powietrznego lub innego upoważnionego członka załogi potwierdzenie, co do ilości i gatunku tankowanego paliwa;
- 3) personel bezpośrednio tankujący przed rozpoczęciem tankowania statku powietrznego musi:
  - a) sprawdzić rodzaj i ważność dokumentów potwierdzających gatunek i jakość tankowanego paliwa (orzeczenie laboratoryjne, świadectwo jakości),
  - b) upewnić się, że na przeznaczonym do tankowania paliwie przeprowadzono wszystkie czynności kontrolne umożliwiające potwierdzenie jakości paliwa,
  - c) w okresie niskich temperatur, upewnić się o właściwej zawartości w tankowanym paliwie środka przeciwkrystalicznego (np. AVITEN AL-41). W przypadku wielokrotnego

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 5/6
--	---	----------------------------

LOTNICTWO STRAŻY GRANICZNEJ	INSTRUKCJA KONTROLI JAKOŚCI PALIW LOTNICZYCH	OBSZAR ORGANIZACYJNY
--------------------------------	---	-------------------------

tankowania, sprawdzenia należy dokonać każdorazowo przed pierwszym tankowaniem statku powietrznego w danym dniu,

- d) uzyskać informację o aktualnej gęstości paliwa,
  - e) zabrania się tankowania paliwa lotniczego, jeśli jego gęstość nie spełnia warunków specyfikacji;
- 4) podczas napełniania zbiorników paliwa statku powietrznego uwzględnić rozszerzalność termiczną paliw oraz wytrącanie się z niego wody w okresie niskich temperatur podczas pozostawienia w zbiorniku zbyt wielkiej przestrzeni wolnej od paliwa;
- 5) po zakończeniu tankowania:
- a) personel bezpośrednio tankujący statek powietrzny, wpisuje operację tankowania w dokumentacji statku powietrznego, tj. w karcie pracy statku powietrznego oraz w dokumentach personelu dostarczającego paliwo lotnicze, tj. w dzienniku rozchodu MPS,
  - b) personel bezpośrednio tankujący jak i dowódca statku powietrznego sprawdza poprawność zamknięcia korków i pokryw wlewów.

#### **UWAGI KOŃCOWE:**

1. Ostatnie 100 dm<sup>3</sup> zalewać przy mniejszym ciśnieniu, ażeby uniknąć „wybijania” paliwa przez gardziel.
2. Ilość zalewanego paliwa do zbiornika zależy od załadowania statku powietrznego. Ilość tę ustala dowódca statku powietrznego na podstawie Instrukcji Użytkowania w Locie oraz postawionego zadania.
3. W przypadku śmigłowca PZL-Kania w pierwszej kolejności napełniać paliwem prawy zbiornik dodatkowy (jeśli jest zamontowany) w celu zachowania właściwego wyważenia śmigłowca. Dodatkowo przy napełnionym zbiorniku głównym i napełnionych zbiornikach dodatkowych zabrania się otwierania wlewu zbiornika głównego.
4. Jeżeli od chwili ostatniego zlania odstoju minęło więcej niż 24 godziny, to należy ponownie zlać odstój.
5. Niedopuszczalne jest rozlewanie paliwa na płatowiec, ogumienie, płytę lotniskową.
6. W sytuacji przypadkowego rozlania paliwa należy natychmiast usunąć paliwo za pomocą specjalistycznych środków pochłaniających (typu sorbent lub podobnych).

Data wydania: 00-00-0000 Zmiana nr: 0	ZASADY TANKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH	IKP 06-00-00 Strona 6/6
--	---	----------------------------