



Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



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

**RAPORT MBI
KONSULTIMIN PUBLIK TË PALËVE TË INTERESIT
NR. 1/2012**

5 Shtator 2012

I. TË PËRGJITHSHME

Ky raport është hartuar në përputhje me kërkesat e Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesit, lidhur me projekt-rregulloret e AAC-së, në vijim:

- Rregullore për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores nr. 01/2008 për aerodromet
- Rregullore për Aerodromet e aprovuara
- Rregullore për operimet me mjete ajrore mikro të lehta
- Rregullore për kushtet dhe mënyrën e përdorimit të deltaplanerëve dhe paraplanerëve

Këto projekt-rregullore kanë qenë në procedurë të konsultimit publik nga data 13 deri më 27 gusht 2012. Marrja e komenteve dhe vërejtjeve të palëve të interesit për këto projekt-rregullore është bërë duke aplikuar procedurën e paraparë në nenin 5.3 të Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 (konsultimi me shkrim) duke marrë parasysh se nuk janë plotësuar kushtet për organizimin e takimit me palët e interesit, siç parashihet me nenin 5.4 të Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012.

AAC ka vlerësuar dhe analizuar me kujdes çdo koment/sugjerim të dhënë në lidhje me projekt-rregulloret në konsultim publik të palëve të interesit.

II. KOMENTET E PRANUARA DHE PËRGJIGJET E AAC-së

Thirrjes së dërguar për konsultim publik të palëve të interesit i janë përgjigjur katër persona fizik, të cilët kanë paraqitur vërejtjet/sugjerimet e tyre nëpërmes postës elektronike zyrtare të AAC-së. Rradhitja e shqyrtimit të komenteve/sugjerimeve është bërë në bazë të radhitjes kalendarike të pranimit të komenteve dhe/ose sugjerimeve nga palët, nëpërmes adresës elektronike.

Në vijim janë të pasqyruara vërejtjet/sugjerimet e pranuar në formë origjinale siç janë dërguar dhe pranuar në AAC për secilën projekt-rregullore, ndërsa në formë të përmbledhur janë paraqitur vërejtjet e bëra me ndërhyrje në tekst të projekt-rregulloreve, pa ndonjë koment përkatës:

- **Projekt-Rregullore për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores nr. 01/2008 për aerodromet**
Nuk ka komente.
- **Projekt-Rregullore mbi aerodromet e aprovuara**
 1. (Neni 13)

“(Operatori apo pronari i aerodromit me rastin e ndryshimit fizik të aerodromit do të duhej të paraqiste një kërkesë të plotësuar me të gjithë dokumentacionin e nevojshme për aprovim të AAC-ja

para se ai te filloi me ndertimet apo ndryshimet ne aerodrom. Procedura per kerkesen dhe miratimin e ndryshimeve ne aerodromet e aprovuara duhet te jene afersisht e ngjashme me ato te paraqitura ne KAPITULLIN 1".

Te Neni 27 , Njoftimi dhe Raportimi eshte thene keshtu:

27.3 Operatori i aerodromit duhet të njoftojë AAC-në paraprakisht rreth çfarëdo zhvillimi apo para çfarëdo ndryshimi në karakteristikat fizike të aerodromeve të aprovuara, duke përfshirë ndërtimin e ndërtesave të reja dhe ndryshimet në ndërtesat ekzistuese apo në pajisjet vizuale. *"(Keshtu po duket si e pamjaftueshme!)"*

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

1. Përgjigje e AAC-së:

Sipas Nenit 27.3 të Rregullores për aprovim të aerodromeve si dhe dokumentit 9774 të ICAO-s "Manual on Certification of Aerodromes" Kapitulli 3, Neni 3D7, para çfarëdo zhvillimi apo para çfarëdo ndryshimi në karakteristikat fizike, duke përfshirë ndërtimin e ndërtesave të reja dhe ndryshimet në ndërtesat ekzistuese apo në pajisjet vizuale, operatori i aerodromit duhet të njoftojë AAC-në sa më shpejtë.

Zhvillimet apo ndryshimet në karakteristika fizike në aerodrome të aprovuara mund të jenë nga ato që nuk kanë asnjë ndikim në siguri të operimeve deri tek ato që konsiderohen të rrezikshme dhe/apo ndikojnë në ndryshimin e procedurave të operimeve dhe mirëmbajtjes dhe për të cilat kërkohet edhe vlerësimi i rrezikut dhe/apo studimi aeronautik. Varësisht nga lloji i zhvillimit apo ndryshimit në karakteristikat fizike, AAC-ja do të veprojë sipas procedurave të brendshme në mënyre që të sigurohen operime të sigurta.

Çdo zhvillim apo ndryshim në karakteristika fizike në aerodrome të aprovuara duhen të jenë në përputhshmërinë me kërkesat e Nenit 6.2 të projekt-rregullores.

Për më shumë, AAC-ja ka publikuar një Publikim Teknik për Zhvillime në Aerodrom "TP-08 Aerodrome Development" ku janë detajisht të përshkruara udhëzimet për ata që janë të përfshirë në ndonjë zhvillim apo ndryshim fizik, në mënyre që këto zhvillime të mos komprometojnë kërkesat shtetërore dhe ndërkombëtare për sigurinë e operimeve ajrore.

2. (Neni 19)

Pranimi i Manualit të Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit nga AAC-ja AAC-ja do ta pranojë Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit dhe çfarëdo ndryshimi të tij, me kusht që këto t'i përmbushin kërkesat e këtij kapitulli.

"Kjo do te duhej përshtatur per kete rregullore!"

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

2. Përgjigje e AAC-së:

Manuali i Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit duhet të jetë pjesë e aplikacionit për certifikim të aerodromit (Neni 5.2 i Rregullores nr.1/2008 mbi Aerodromet), ndërsa për aprovimin e aerodromit nuk kërkohet Manuali i Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit

por procedurat e operimeve dhe të mirëmbajtjes së aerodromit (Neni 5.2 i Projekt-rregullores mbi Aerodromet e aprovuara).

Në Kapitullin 2, respektivisht në nenin 14 dhe 15, të Rregullores mbi Aerodromet e aprovuara, është cekur që operatori i aerodromit duhet t'i ofrojë AAC-së një kopje të kompletuar dhe aktuale të procedurave të operimit dhe të mirëmbajtjes së aerodromit dhe se operatori duhet ta njoftojë AAC-në sa më shpejtë të jetë e mundur në raste të ndryshimeve madhore, të cilat operatori synon t'iu bëjë procedurave.

Duke u bazuar në procedurat e brendshme, AAC-ja mund të kërkojë nga operatori dokumentacionin shtesë ashtu që të sigurohet që procedurat e operimeve dhe të mirëmbajtjes së aerodromit të jenë në përputhshmëri të plotë me kërkesat e kësaj rregulloreje (Neni 6, paragrafi 2, pika b) dhe c)).

3. "Po ashtu edhe kjo d-rregullore është punuar në një nivel të mirë. Duke u bazuar me rrethanat në vend unë mendoi se marrja përsipër nga ana e AACK-se për ti aprovuar dhe mbikëqyrur edhe fushat ajrore te cilat do te shfrytëzohen për aviacion sportiv është e drejt! Por nëse i shikojmë praktikat evropiane edhe kjo pjesë po i lihet në përgjegjësin e federatave përkatëse!".Shiko: <http://www.ehpu.org/>; <http://www.epfu.eu/accueil/bienvenue.html>; <http://www.europe-air-sports.org/about-us/our-objectives/>; <http://www.fallschirmsportverband.de/>; <http://www.ballon.eu/> etj. Po ashtu në të ardhmen do të duhej të rregullohet edhe fluturimi me balona dhe hedhja me parashutë! (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

3. Përgjigje e AAC-së:

Rregullorja mbi Aerodromet e aprovuara rrjedh nga përgjegjësitë e caktuara me Ligjin Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, neni 61.2, neni 72 dhe neni 74 ("Gazeta Zyrtare" e Republikës së Kosovës, Viti III, Nr. 28, nga data 4 qershor 2008).

- Projekt-Rregullore mbi kushtet e operimit te deltaplanëve dhe paraplanerëve

4. (Neni 2) Përkufizimet

Të futet shkurtesa FAK (Federata Aeronautike e Kosovës) organ zyrtar i aeronautikës sportive në përkufizimet e projekt-rregullores për kushtet dhe mënyrën e përdorimit të deltaplanëve dhe paraplanerëve.

4. Përgjigje e AAC-së:

Kjo projekt-rregullore nuk flet për Federatën Aeronautike të Kosovës, andaj nuk është e domosdoshme edhe përshkrimi i FAK-ut te pjesa e përkufizimeve.

5. (Neni 13) Lartësitë e fluturimit

“13.3 Deltaplanët apo paraplanerët duhet të fluturohen në lartësi apo “*distance horizontale*” prej së paku 50 metrave (150 shputa) mbi urat, rrugët, hekurudhat, linjat elektrike, liftat e skijimit, antenat dhe strukturat e ngjashme dhe grupet e njerëzve”.
(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

Përmbledhje: Në nenin 13.3 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 për kushtet dhe mënyrën e përdorimit të deltaplanëve dhe paraplanerëve të shtohet “apo distancë horizontale”.

5. Përgjigje e AAC-së:

Në bazë të Aneksit 2 të Konventës së Çikagos “distanca horizontale” përdoret te klasifikimi i hapësirës ajrore dhe distancës nga retë (dukshmëria).

6. (Neni 16) Pajisjet e nevojshme

Parashuta për shpëtim: Deltaplani apo paraplaneri nuk guxon të fluturohet më lartë se 10- (“50”) metra mbi tokë nëse mjeti ajror ose piloti nuk ka parashute për shpëtim. (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).
(Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

Përmbledhje: Në nenin 16.1 (b) të projekt-rregullores nr. Xx/2012 për kushtet dhe mënyrën e përdorimit të deltaplanëve dhe paraplanerëve të ndryshohet lartësia nga 10 m në 50 m.

6. Përgjigje e AAC-së:

Projekt-rregullorja përcakton kërkesat minimale të pajisjeve. Lartësia e percaktuar prej 10 metrave është e paraparë për trajnimin praktik të ngritjeve dhe uljeve e cila praktikohet, përveç tjerash, edhe në lartësitë prej 1 dhe 5 metrave. Megjithatë, asgjë nuk e ndalon operatorin që të jetë i pajisur me parashutë për shpëtim gjatë gjithë kohës.

7. Përmbledhje: Në nenin 16.1 b) të ndryshohet ripaketimi i parashutës nga “1 herë në vit” në dy herë në vit.

7. Përgjigje e AAC-së:

AACK-ja në Rregulloret e veta i publikon kërkesat minimale, dhe pjesa “apo më shpesh nëse ashtu e saktëson prodhuesi” e mbulon këtë kërkesë.

8. (Neni 16) Pajisjet e nevojshme

“Mbrojtja I shpines: Gjatë fluturimit, personi që drejton deltaplanin apo paraplanerin duhet të mbajë mbrojtjen e shpines te certifikuar, ne prejashtim ne rastet kur eshte parapar qe aterimi te behet ne uje (p.sh. Trajnimi I sigurise)”. (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar I KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

8. Përgjigje e AAC-së:

Projekt-rregullorja përcakton kërkesat minimale të pajisjeve. Mbrojtësit e shpinës nuk janë të paraparë me ndonjë Aneks të Konventës së Çikagos (ICAO). Megjithatë, asgjë nuk e parandalon operatorin e mjetit ajror të shfrytëzojë mbrojtës të shpinës si pajisje shtesë gjatë praktikimit të fluturimeve.

9. Përmbledhje: Në nenin 20.1 të ndryshohet mosha e pilotit nxënës nga 15 në 16 vjeç. (Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

9. Përgjigje e AAC-së

Aneksi 1 i Konventës së Çikagos përcakton moshën minimale 16 vjeçare për pajisje me licencë aeronautike, ndërsa ky nen lejon mundësinë e ndjekjes së pjesës teorike dhe praktike të aftësimit për pilotë nga mosha 15 vjeçare, që është në frymë me Aneksin 1 të ICAO-s.

10. (Neni 21) Përvoja e nevojshme

“3 fluturime nga të cilët secili me kohëzgjatje prej së paku 2 orëve. “(Si te mund te fluturohet me kohëzgjatje prej 2 oresh me nje fluturake pa motor – nese nuk llogaritet ne mundesin e shfrytëzimit te TERMIKAVE?”. (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

10. Përgjigje e AAC-së:

Komenti i vetpërgjigjur.

11. Komenti/sugjerimi: Në nenin 22.1 të ndryshohet mosha e marrjes së licensës nga 16 në 18 vjeç. (Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

11. Përgjigje e AAC-së:

Aneksi 1 i Konventës së Çikagos përcakton moshën minimale 16 vjeçare për pajisje me licencë aeronautike.

12. Komenti/sugjerimi:Të ndryshohet neni 27.4 nga “gjithmonë duhet të ketë me vete autorizimin e shkruar të instruktorit të fluturimit” në “gjithmonë duhet të udhëhiqet nga instruktori apo njëri pilot i licencuar dhe me përvojë”. (Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

12. Përgjigje e AAC-së:

Neni 27 i projekt-rregullores përcakton obligimet e mbajtjes së dokumenteve dhe ofrimin e tyre për inspektim, d.m.th. fjala është për dokumentacion.

13. Komenti/sugjerimi:Të ndryshohet neni 31.1 nga “pa ndonjë datë të skadimit” në “vazhdoen çdo 5 vite”. (Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

13. Përgjigje e AAC-së:

Nenet 31.2 dhe 31.3 specifikojnë kushtet e caktuara dhe përvojen në bazë të të cilave përcaktohet edhe validiteti i licencës.

14. Komenti/sugjerimi: Në nenet 35.2 dhe 36.2 të ndryshohet mosha e nënshtrimit për marrjen e licensës nga 18 në 20 vjeç. (Dërguar nga Fadil Gërguri, Aeroklubi Prishtina, dt. 24 gusht 2012, ora 09:46 min).

14. Përgjigje e AAC-së:

Aneksi 1 i Konventës së Çikagos përcakton moshën minimale 16 vjeçare për pajisje me licencë aeronautike. Duke ia shtuar kësaj moshe edhe kushtin për posedim të licencës për së paku 2 vite para nënshtrimit për provim, atëherë mosha minimale mbetet të jetë 18 vjet.

15. “Kjo d-rregullore e mbulon shumë mirë këtë fushë, e vetmja gjë që nuk është parapare, është themelimi i Federatës së DELTAPLANËVE DHE PARAPLANERËVE, që është edhe praktik evropiane, e cila do ti merrte edhe disa përgjegjësi përafërsisht sikur federata për mjete ajrore mikro të lehta! Shiko: <http://www.ehpu.org/>”.(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

15. Përgjigje e AAC-së:

Është jashtë kompetencave të AAC-së themelimi i Federatave apo aeroklubeve të fushave të ndryshme të aviacionit të përgjithshëm, andaj kjo nuk parandalon iniciativat e ndërmarra nga individë apo organizata të themelojnë Federatë apo aeroklube të ndryshme.

- Projekt-Rregullore mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta

16. (Neni 2) Përkufizimet dhe Shkurtesat

“Inspektor i Federatës Aeronautike (AF) - do të thotë personi i cili është përgjegjës për inspektimin dhe matjen e zhurmës në lidhje me lëshimin apo ri-lëshimin/ripërtëritjen e lejes për fluturim “per nje mjet ajror mikro te lehte”, në emër të Federatës Aeronautike në përputhje me standardet e parashtruara nga AAC.”

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

Përmbledhje: Në nenin 2 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta, në përkufizimin e Inspektorit të Federatës Aeronautike të shtohet “për një mjet ajror mikro të lehtë”.

16. Përgjigje e AAC-së:

Kjo nënkuptohet, pasi që projekt-rregullorja përcakton operimet me mjete ajrore mikro të lehta.

17. **“Mjet ajror mikro i lehtë/Klasa 4: Gjirokopter** – nënkupton një gjirokopter i cili i plotëson kriteret teknike në vijim: Fuqia e vazhdueshme maksimale është më e vogël apo e barabartë me 45 kË për një ulëse apo me 60 kË për 2 ulëse (*shiko Nenin 6, paragrafin 6.1.4, piken a*) ; Fuqia maksimale është më e vogël apo e barabartë me 60 kË për një ulëse apo me 75 kË për 2 ulëse (*shiko Nenin 6, paragrafin 6.1.4, piken a*) ; Pesha maksimale e mjetit ajror është më e vogël apo e barabartë me 300 kg për një ulëse apo me 450 kg për 2 ulëse (*shiko Nenin 6, paragrafin 6.1.4, piken a!*), këto masa mund të rriten deri në 5% për një mjet ajror që është i pajisur me sistem parashutizmi; Ngarkesa e rotorit në peshë maksimale duhet të jetë në mes të 4,5 dhe 12 kg/m².
(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

17. Përgjigje e AAC-së:

Pranohet sugjerimi dhe do të inkorporohet në verzionin përfundimtar të projekt-rregullores.

18. (Neni 2) Trajnim periodik për fluturim (PFT-“TPF”)

Komenti/sugjerimi: Në nenin 2 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta në përkufizimin e shkurtësës për Trajnim periodik për fluturim (PFT) të ndryshohet në “TPF”.

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

18. Përgjigje e AAC-së:

Është praktikë e AAC-së që përshkrimi i shkurtësave të jetë në gjuhën e standardizuar të aviacionit, d.m.th. në gjuhë angleze, kjo me qëllim të mosngatërrimit të tyre, si p.sh. VFR, IFR, etj.kjo praktikë është përdorur edhe në këtë projekt-rregullore.

19. **“MTOM (Maximum Takeoff Mass)** – nënkupton limitin me te larte, per te gjitha rastet e mundeshme, te mases se lejuar për ngritje” .

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

19. Përgjigje e AAC-së:

Pranohet sugjerimi dhe do të inkorporohet në verzionin përfundimtar të projekt-rregullores.

20. (Neni 3) Dispozitat e përgjithshme

“3.8 Njoftimi i Raporteve të Ndodhive vlen për mjetet ajrore mikro të lehta në përputhje me Rregulloren Nr. 1/2009 mbi Raportimin e Ndodhive në Aviacionin Civil. Njoftimi i raportohet AAC-së përmes formularëve të autorizuar për këtë qëllim sipas Rregullores Nr. 1/2009. (Ndodhit duhet të raportohen poashtu edhe të Komisioni per Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (KHAIA))”.

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

20. Përgjigje e AAC-së:

Njoftimi i raporteve të ndodhive është paraparë me Rregulloren e AAC-së Nr. 1/2009.

21. (Neni 5) Federata Aeronautike

“5.1 AAC mund të aprovojë themelimin e një Federate Aeronautike jo komerciale në nivel vendi, për t’i menaxhuar trajnimet, për të lëshuar leje fluturimi për mjete ajrore mikro të lehta, për të aprovuar fusha ajrore për aktivitetet e trajnimit për fluturim (*Do të ishte e drejtë që federata ta merrte persiper edhe aprovimin dhe mbikëqyrjen e fushave ajrore që do të shfrytëzoheshin për operim me mjete ajrore mikro të lehta?!*) dhe inspektime të përgjithshme të mjeteve ajrore mikro të lehta. (*Si dhe kush do ta ketë mandatin për organizimin dhe mbikëqyrjen e garave sportive – kampjonateve kombetare etj.?!*)”. (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

21. Përgjigje e AAC-së:

Këtë përgjegjësi do ta ketë Federata Aeronautike e Kosovës, sipas Ligjit mbi sportin në kuadër të MKRS-së.

22. Vërjetje: Në nenin 6.1.4 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta të largohet termi “ajror”.
(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

22. Përgjigje e AAC-së:

Gabim gjatë hartimit, pranohet vërejtja.

23. (Neni 7) Kushtet operative

“7.2 Fluturimet kryhen vetëm me VFR në periudhën nga lindja e diellit deri në perëndim të diellit ndërsa fluturimet në Klasën D, E, F dhe G të hapësirës ajrore kryhen sipas Kushteteve Meteorologjike Vizuele (VMC) (*dukshmëria, distanca nga pikënisja e reve dhe retë janë të barabarta apo më të larta se minimumi i përcaktuar*).” (Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

Përmbledhje: Në nenin 7.2 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta, të largohet “vetëm kur dukshmëria është së paku 5 km” dhe shtohet “sipas Kushteteve Meteorologjike Vizuele (VMC) (dukshmëria, distanca nga pikënisja e reve dhe retë janë të barabarta apo më të larta se minimumi i përcaktuar)”.

23. Përgjigje e AAC-së:

Aneksi 2 i Konventës së Çikagos i definon rregullat e fluturimeve vizuele (“VFR”).

24. “7.3.a Në ngritje, tranzit (en route) dhe aterim fluturimet nuk kryhen në distancat horizontale më të afërta se 150 metra nga vendet e banuara dhe 300 metra nga vendet e ndërtuara dendur, duke përfshirë vendet me vila për fundjavë dhe vendndodhjet e

banuara për kampingje si dhe vendet e mëdha të hapura për grumbullim të njerëzve”.

7.3.b Lartësia minimale e lejuar për të fluturuar:

.Mbi vendbanime apo grumbullim të njerëzve është 1000ft (300m) mbi objektin/pengesen me të lartë në një rreth me diametër prej 600m.

. Mbi një zonë të lirë/pa banuar mund të fluturohet me ulët se 500 ft (150m) vetëm nga mjetet ajrore pa motor dhe vetëm atëherë kur nuk do të ketë rrezik. Në teleferiket, urat e linja të tjera nuk lejohet të fluturohet.

.Fluturimet akrobatike mund të bëhen vetëm në hapësira të lira dhe jo me ulët se 1500ft (450m) AGL. Fluturimet me ulët se 1500 ft mund të bëhen vetëm nëse autoriteti përkatës e lejon/miraton për rastet e veçanta.

. Fluturimet transit (en-route) me mjete ajrore me motor mund të bëhen në një lartësi jo më të vogël se 600m (2000ft) mbi sipërfaqe tokësore apo ujore përderisa për shkak sigurie nuk është e nevojshme të fluturohet me lartë.

. Për fluturime me qëllime të veçanta autoriteti përkatës mund të lejojë/bej përjashtime për një fluturime të vetëm apo disa fluturime nëse këto janë të nevojshme dhe nëse nuk cenohet siguria/rendi publik.”

Komenti/sugjerimi: Në nenin 7.3 të projekt-rregullores nr. Xx/2012 mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta, të largohet “mbi apo”, dhe shtohet “7.3.b Lartësia minimale e lejuar për të fluturuar: Mbi vendbanime apo grumbullim të njerëzve është 1000ft (300m) mbi objektin/pengesën më të lartë në një rreth me diametër prej 600m. Mbi një zonë të lirë/pa banuar mund të fluturohet më ulët se 500 ft (150m) vetëm nga mjetet ajrore pa motor dhe vetëm atëherë kur nuk do të ketë rrezik. Në teleferiket, urat e linja të tjera nuk lejohet të fluturohet. Fluturimet akrobatike mund të bëhen vetëm në hapësira të lira dhe jo më ulët se 1500ft (450m) AGL. Fluturimet më ulët se 1500 ft mund të bëhen vetëm nëse autoriteti përkatës e lejon/miraton për rastet e veçanta. Fluturimet transit (en-route) me mjete ajrore me motor mund të bëhen në një lartësi jo më të vogël se 600m (2000ft) mbi sipërfaqe tokësore apo ujore përderisa për shkak sigurie nuk është e nevojshme të fluturohet më lartë. Për fluturime me qëllime të veçanta autoriteti përkatës mund të lejojë/bëjë përjashtime për një fluturim të vetëm apo disa fluturime nëse këto janë të nevojshme dhe nëse nuk cenohet siguria/rendi publik.”

(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

24. Përgjigje e AAC-së:

Aneksi 2 i Konventës së Çikagos i definon lartësitë minimale gjatë fluturimeve sipas rregullave vizuale të fluturimit (“VFR”).

25. (Neni 8) Trajnimi i ekuipazhit

- e) “Aplikuesi duhet të ketë pasur trajnim praktik prej së paku 15 orë të fluturimeve të dyfishta (dual) dhe së paku 5 orë të fluturimit vetëm (solo) nga Federata Aeronautike; (A e bene vetem Federat shkollimin e piloteve apo kjo mund te behet edhe nga aeroklube dhe shkolla per pilotim?!).”
(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

25. Përgjigje e AAC-së:

Shkollimi i pilotëve bëhet në aeroklube dhe shkolla të licencuara për pilotim, të mbikqyrura nga Federata Aeronautike e Kosovës.

26. “Kjo d-rregullore e mbulon shumë mirë këtë fushë, e vetmja gjë që duhet të bëhet është edhe hartimi i rregullores për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e mjeteve ajrore mikro të lehta. Përndryshe komentet tjera mund ti gjeni direkt në d-rregullore”.
(Dërguar nga Avdi J. Shala, anëtar i KHAIA-s, dt. 27 gusht 2012, ora 15:36 min).

26. Përgjigje e AAC-së:

Kushtet për ndërtim apo mirëmbajtje të mjeteve ajrore janë të përcaktuara nga vet prodhuesi.

27. Ngritja e lartësisë së fluturimeve në 10000 ft. Mbi nivelin e tokës (AGL) (Dërguar nga BH, në emër të Federatës Aeronautike të Kosovës, dt. 21 gusht 2012, ora 14:36 min).

27. Përgjigje e AAC-së

Projekt-rregullorja mbi operimet me mjete ajrore mikro të lehta te pajisjet dhe leja për fluturim në Nenin 6.1.5, kërkesat minimale të pajisjeve në mjet ajror nuk specifikon pajisjen për oksigjen shtesë, të cilat janë obligative në fluturimet ku shtypja atmosferike është nën 700hPa (10.000 ft) prandaj ngritja e lartësisë së fluturimit 10.000 ft mbi nivelin e tokës do të tejkalonte lartësinë e kufizuar të specifikuar me Aneksin 6 të ICAO-s.

III. PËRFUNDIM

Gjatë fazës së konsultimit publik të palëve të interesit lidhur me projekt-rregulloret nën pikën I të këtij raporti, janë vlerësuar gjithsejt 27 vërejtje/komente të cilat janë pranuar nga data 13-27 gusht 2012.

Nga këto vërejtje/komente, janë pranuar nga ana e AAC-së katër (4) vërejtje për përmirësim të gabimeve apo plotësim të tekstit (komente nr. 9, 17, 19, 22) të cilat do të inkorporohen në verzionet përfundimtare të projekt-rregulloreve përkatëse. Të gjitha komentet tjera kanë marrë përgjigjet adekuate.



Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



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

Raporti është hartuar nga:

Departamenti i Sigurisë së Fluturimeve
Departamenti i Aerodromeve
Zyra për Çështje Juridike dhe Rregullatore