Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo

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

Publikim Teknik - TP 03

Zonat Mbrojtëse të Aeroportit

Manual Udhëzues

Parathënie

Qëllimi i këtij manuali është të përshkruaj Sistemin e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit dhe të ofrojë udhëzime për ata të cilët, përmes legjislacionit shoqërues, janë të përfshirë në operimet e tij.

Palët e interesit të përfshirë në mbrojtjen e operimeve të mjeteve ajrore janë ata, veprimet e të cilëve ndikojnë në zhvillimet fizike në zonat e definuara përreth aeroporteve, zhvillime të cilat nuk cënojnë kërkesat për sigurinë e navigacionit ajror.

Me qëllim që sistemi të jap kontribut të vërtetë në sigurinë e fluturimeve të aviacionit civil në Republikën e Kosovës, është mëse e rëndësishme, që të gjitha palët e interesit të respektojnë procedurat e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit.

Ky doracak ofron udhëzime për ata që janë përgjegjës për operime të sigurta në një aeroport apo të objekteve teknike dhe për ata që janë përgjegjës për dhënien e lejeve për ndërtime fizike, vlerësimin e ndikimit të zhvillimeve apo ndërtimeve të propozuara në sigurinë e navigimit ajror. Ky vlerësim njihet si Zonat e Mbrojtëse të Aeroportit. Sipas Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionit Civil, AAC-ja mbanë përgjegjësinë për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit në territorin e Kosovës.

Ky manual përcakton procedurat për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit të cilat duhet të përcillen nga ana e autoriteteve përgjegjëse. AAC-ja kërkon që të gjitha palët të njihen me përmbajtjen dhe procedurat e përshkruara këtu.

Dritan Gjonbalaj
Drejtor i Përgjithshëm
Autoriteti i Aviacionit Civil

Lista e faqeve efektive

Kapitulli	Faqet	Shqyrtimi nr.	Data e hyrjes në fuqi
Parathënie	2 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
Lista e faqeve efektive	3 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
Tabela e përmbajtjes	4 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
Përkufizimet dhe interpretimet	5 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	6 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	7 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
Kapitulli 1 – Objektivat dhe qëllimi	8 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	9 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
Kapitulli 2 – Planifikimi i Aplikacioneve dhe Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit	10 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	11 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	12 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	13 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	14 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	15 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	16 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	17 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	18 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	19 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	20 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	21 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
Shtojca A – Gjenerimi i Hartës së një Zone Mbrojtëse të Aeroportit	22 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	23 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
	24 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
Shtojca B – Hartat e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit ANP (PIA)	25 nga 29	Botimi i parë	24 prill 2009
Shtojca C – Shembulli i Formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit	26 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	27 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
Shtojca D - Shembulli i Formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit për pengesat e përkohshme	28 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011
	29 nga 29	Amendament 1	07 shkurt 2011

	Emri dhe pozita	Datë	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	**Burim Dinarama** Inspektor, Departamenti i Aeroporteve	07 shkurt 2011	E nënshkruar në versionin e gjuhës angleze
Kontrolluar për cilësi nga:	**Lendita Kika-Berisha** Menaxhere për Auditim të Brendshëm dhe Menaxhim të Kualitetit		
Aprovuar nga:	**Dritan Gjonbalaj** Drejtor i Përgjithshëm		

Tabela e përmbajtjes

Parathënie....2
Lista e faqeve efektive....3
Tabela e përmbajtjes....4
Termat dhe përkufizimet....5
Kapitulli 1 - Objektivat dhe qëllimi....8
1.1. Objektivat....8
1.2. Qëllimi....8
1.3. Kërkesat rregullatore....9
Kapitulli 2- Aplikacionet e Planeve dhe Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit ...10
2.1. Konsultimet për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit....10
2.2. Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit....10
2.3. Procedura e Vlerësimit të Zonave Mbrojtëse të Aeroportit nga ana e Operatorit të Aerodromit....12
2.4. Sipërfaqet me Pengesa të Kufizuara (OLS)....13
2.5. Vlerësimet tjera....17
2.6. Ndriçimi i pengesave....19
2.7. Këshilla për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit....19
2.8. Kontrolli i pengesave të përkohshme....19
Shtojca A - Gjenerimi i një harte për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit....22
Shtojca B - Harta e Zonave Mbrojtëse të ANP (PIA)....25
Shtojca C – Shembulli i formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit 26
Shtojca D - Shembulli i formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit për pengesat e përkohshme 28

Termat dhe përkufizimet

Aerodrom	Nënkupton një fushë të caktuar në tokë apo ujë (duke përfshirë çdo ndërtesë, instalim dhe pajisje) që mëton të shfrytëzohet tërësisht apo pjesërisht për aterrim, nisje dhe lëvizje sipërfaqësore të mjeteve ajrore.
Lartësia e aerodromit	Lartësia e pikës më të lart të zonës së aterrimit .
Pika referente e aerodromit	Vendi i caktuar gjeografik i një aeroporti.
Operator i aerodromit	a) çdo person fizik i cili është angazhuar ose i cili shërben në cilësinë e drejtorit ose menaxherit të një aeroporti, aerodromi, fushe ajrore ose një njësie për shërbimin e trafikut ajror, i cili ofron dhe mirëmban aerodromin dhe/ose pajisjet për navigim ajror për veprimtarinë e mjeteve ajrore për transport publik; b) çdo person fizik përgjegjës për inspektimin, mirëmbajtjen, riparimin ose riparimin e përgjithshëm të një aerodromi, si dhe çdo individ përgjegjës për inspektimin, mirëmbajtjen, riparimin ose riparimin e përgjithshëm të objekteve të njësisë për shërbimin e navigimit ajror, pajisjeve për radio navigim si dhe pajisjeve dhe aparaturave të tjera.
Aeroport	Nënkupton fushë aterrimi e cila shfrytëzohet rregullisht nga mjetet ajrore për marrjen ose zbritjen e udhëtarëve ose të ngarkesave.
Goditje e shpezëve	Përplasja mes shpezëve në fluturim dhe një mjeti ajror. Ky është një kërcënim i zakonshëm ndaj sigurisë së mjeteve ajrore dhe ka shkaktuar disa aksidente me fatalitet.
AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.
Aerodrom i certifikuar	Nënkupton një aerodrom, operatorit të të cilit i është dhënë një certifikatë aerodromi.
Ndërtim	Nënkupton ngritjen, instalimin, zëvendësimin, riparimin, zgjerimin, modifikimin, konvertimin apo demolimin e një konstruksioni ndërtimor,

	duke përjashtuar punët për mirëmbajtjen e ndërtesave ekzistuese.
Zhvillues	Nënkupton çdo person juridik apo fizik që ka treguar interesim të ndërtojë apo ka aplikuar për leje ndërtimi.
Pajisjet elektronike	Nënkuptojnë pajisjet jo-vizuale apo instrumentale që shfrytëzohen në aerodrom për navigacionin ajror.
"ICAO"	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.
Trajektoret e fluturimit instrumental	apo fluturimet IFR nënkuptojnë fluturimet e udhëhequra sipas rregullave të fluturimit instrumental.
Ministria/itë	Nënkupton Ministrinë apo Ministritë relevante të cilat janë përgjegjëse bashkërisht apo veçanërisht për të lëshuar leje ndërtimi në përputhshmëri me Ligjin Nr. 2004/15 për Ndërtim.
Komunat	Nënkuptojnë komunat që përfshijnë brenda kufijve të tyre sipërfaqësorë një aerodrom apo Zonat Mbrojtëse të tij.
TORA	Pjesa në dispozicion për ngritje. Gjatësia e pistës e shpallur si e disponueshme dhe e përshtatshme për drejtim tokësor të një mjeti ajror që ngritet.
TODA	Distanca në dispozicion për ngritje. Gjatësia e pjesës së disponueshme për ngritje plus gjatësia e rrugës së lirë, nëse është dhënë.
ASDA	Distanca për Përshpejtim-Ndalim. Gjatësia e pjesës për ngritje dhe gjatësia e rrugës së ndalimit, nëse është dhënë.
LDA	Distanca në dispozicion për aterrim. Gjatësia e pistës e cila është shpallur e disponueshme dhe e përshtatshme për pjesën e uljes së një mjeti ajror për aterrim.
Pengesë	Nënkupton të gjitha objektet fikse (qofshin ato të përkohshme apo të përhershme), apo pjesët e tyre,

	që janë të vendosura në hapësira që mëtojnë të shfrytëzohen për lëvizjen e mjeteve ajrore në sipërfaqe apo që shtrihen mbi një sipërfaqe të caktuar që ka për qëllim të mbrojë mjetet ajrore gjatë fluturimit.
Sipërfaqe me pengesa të kufizuara	Nënkupton një hapësirë ajrore të definuar përreth aerodromit që duhet të mbahet pa pengesa.
Pistë	Një zonë e përcaktuar drejtkëndëshe brenda territorit te aerodromit e përgatitur për uljen dhe ngritjen e mjeteve ajrore.
Radar	Nënkupton një radio pajisje detektuese e cila ofron informata për shtrirjen, azimutin dhe/apo lartësinë mbidetare të objekteve.
Sigurimi i aerodromeve	Nënkupton sigurinë e aerodromeve apo mbrojtjen e aerodromeve.
Pajisjet vizuale	Nënkupton pajisjet në aerodrom që në mënyrë vizuale e ndihmojnë navigacionin ajror në aeroport.
Trajektoret e fluturimit vizual	apo fluturimet VFR nënkupton fluturimin e udhëhequr sipas rregullave të fluturimit vizual.

Kapitulli 1
Objektivat dhe qëllimi

1.1. Objektivat

Objektivat e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit janë si vijon:

a) Ofrimi i masave, të zbatueshme me ligj, të kontrollit të zonës/tokës së shfrytëzueshme në afërsi të aeroporteve të Kosovës dhe në sipërfaqet e trajektoreve të fluturimit.

b) Të sigurojnë që në të ardhmen, projektet zhvillimore të ndërtimit në zonat e definuara, në asnjë formë, të mos shkelin kërkesat e sigurisë së navigacionit ajror dhe ato të jenë në përputhje me operimet në aeroport .

c) Krijimin e një procesi për lejimin apo mos-lejimin e ndërtimeve në zonat e definuara përreth aeroporteve.

1.2. Qëllimi

1.2.1 Qëllimi i këtij manuali udhëzues për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit është që të ofrojë udhëzime për t'u mundësuar atyre që janë përgjegjës për operimin e sigurt të një aeroporti apo objekti teknik, që të vlerësojnë ndikimin e zhvillimeve apo ndërtimeve të propozuara në operimet e tilla.

1.2.2 Zonat Mbrojtëse të Aeroportit arrihen përmes një procesi të kontrollit të zhvillimeve të propozuara ashtu që të:

- Mbrojnë blloqet e ajrit përmes së cilit mjetet ajrore fluturojnë, duke parandaluar depërtimin e sipërfaqeve të krijuara për identifikimin e kufijve të ulët të tyre;

- Mbrojë integritetin e radarit dhe pajisjeve tjera elektronike për navigacion ajror duke parandaluar reflektimet dhe thyerjen e radio sinjaleve përkatëse;

- Mbrojë pajisjet vizuale si dhe ato për ndriçimin gjatë aterrimit dhe ngritjes duke parandaluar që ato të pengohen apo duke parandaluar instalimet e ndriçimeve tjera që do të shkaktonin huti për ta;

- Shmangë rritjen e rrezikut nga goditjet e shpezëve për mjetet ajrore duke parandaluar rritjen e llojeve të rrezikshme të shpezëve në afërsi të aeroportit dhe kurdo që ka mundësi, të zvogëlojë nivelin e rrezikut.

1.2.3 Ky vlerësim bazohet në informatat që gjenden në Kapitullin 4, 5 dhe 6 të Aneksit 14, Vëllimi I, i Konventës së ICAO-së. Prandaj, Zonat Mbrojtëse të

Aeroportit duke bërë një vlerësim të tillë dhe duke ndërmarrë masat e domosdoshme ofrojnë një siguri për mjete ajrore e me këtë edhe të pasagjerëve dhe ekuipazhit në bord gjatë ngritjes apo aterrimit apo derisa fluturojnë në afërsi të aeroportit.

1.3. Kërkesat rregullatore

1.3.1 Ligji i Kosovës Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, Neni 64 për Zonat e Mbrojtëse të Aeroportit thotë:

> 64.1 AAC mund të vendosë se një aeroporti i nevojitet një zonë mbrojtëse rrethuese. AAC mund ta marrë këtë vendim (i) për shkak të shkallës së trafikut të aeroportit, (ii) për të ruajtur sigurimin dhe sigurinë e aeroportit, (iii) për të siguruar integritetin e veprimtarisë doganore dhe të imigracionit e cila ushtrohet në aeroport, dhe/ose (iv) për shkaqe tjera të cilat janë specifike për atë aeroport dhe të cilat shfaqin shqetësime që imponohen për mbrojtjen e interesit publik.
>
> 64.2 Nëse AAC vendos se një aeroporti i nevojitet një zonë mbrojtëse, AAC do të përcaktojë parametrat e zonës mbrojtëse dhe është e autorizuar që të vendosë kufizime mbi (i) kategoritë e personave të cilët mund të kenë qasje në zonën mbrojtëse, dhe (ii) aktivitetet, duke përfshirë ato të ndërtimit, të cilat mund të ndërmerren në zonën mbrojtëse. Gjatë përcaktimit të parametrave të një zone mbrojtëse, AAC do të konsultohet me Ministrinë e Punëve të Brendshme për të siguruar që këta parametra janë të mjaftueshëm për sigurinë e aeroportit.
>
> 64.3 Ndërhyrja në shërbimet e navigacionit ajror do të evitohet në zonën mbrojtëse. Pengesat në aviacion, si ndërtesat, pemët, telat, shtyllat, digat dhe të ngjashme, po ashtu janë të ndaluara në zonën mbrojtëse. Vetëm publiku, një autoritet publik ose një ndërmarrje në pronësi publike mund të jetë pronar i ndërtesave ose pronave tjera të paluajtshme brenda zonës mbrojtëse.

1.3.2 Rregullorja Nr. 5/2010 për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.

Kjo Rregullore vlen për të gjitha entitetet juridike dhe personat fizik që posedojnë apo planifikojnë të ndërtojnë ndonjë objekt në afërsi të aeroportit, për institucionet të cilat sipas Nenit 34 të Ligjit Nr. 2004/15 për Ndërtimet, janë përgjegjëse për dhënien e pëlqimeve për të gjitha llojet e ndërtimeve të listuara në këtë nen si dhe për operatorët e aeroporteve të certifikuara në territorin e Republikës së Kosovës.

1.3.3 Ky Doracak Udhëzues për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit, përshkruan procesin e ruajtjes së aeroportit të cilin Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor, Komunat përkatëse, operatori i aeroportit dhe AAC-ja do ta respektojnë gjatë ushtrimit të funksioneve statusore të tyre në një mënyrë të koordinuar lidhur me zhvillimet dhe ndërtimet në zonat e definuara në afërsi të aeroporteve.

Kapitulli 2
Aplikacionet e Planeve dhe Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit

2.1. Konsultimet për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit

Hartat e certifikuara nga AAC-ja, për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit relevante për aerodromet e siguruara, duhet të përdoren nga ana e Ministrisë dhe Komunave përkatëse gjatë shqyrtimit për dhënien e lejeve për zhvillimet dhe ndërtimet, gjithmonë kur zhvillimet apo ndërtimet e tilla gjenden brenda kufijve të hartave të certifikuara që i përkasin një aerodromi të caktuar. Në raste të tilla, këto autoritete do të konsultohen me operatorët e aerodromit për të siguruar përmbushjen dhe mirëmbajtjen e kërkesave për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.

Shtojca A përshkruan se si të përgatitet një hartë për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.

2.2. Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit

Të gjitha aplikacionet për ndërtim apo zhvillim të caktuar, brenda zonës së mbrojtur të një aerodromi, që janë dorëzuar pranë Ministrisë apo Komunave relevante duhet t'i nënshtrohen vlerësimit nga operatori i aerodromit dhe miratimit nga ana e AAC-së.

Ministria apo Komunat relevante duhet të informohen me shkrim, bashkë me dokumentacionin e duhur, për zhvillimet apo ndërtimet përkatëse që lidhen me lartësinë dhe lokacionin e zhvillimeve (ndërtimeve) që propozohen. Përveç kësaj, secili zhvillim i propozuar në prona që janë tërheqëse për shpezët brenda 13 km afër aerodromit, do të referohet për konsultim me operatorin e aerodromit.

Nëse vendi i zhvillimeve të propozuara gjendet brenda 6 km nga aerodromi, pavarësisht nga lartësia që kërkohet dhe për të vërtetuar ndërhyrjen që ajo ndërtesë mund ta ketë në sinjalet e radarit duhet të konsultohet operatori i aerodromit.

Për të siguruar vlerësim të saktë të një zhvillimi të propozuar, operatorit të aerodromit duhet t'i ofrohet informacion i duhur në vijim për propozimet:

- Vendin me koordinatat gjeografike (Ordnance Survey Grid Reference) (së paku 6 figura për secilën në drejtimin lindor dhe verior);
- Lartësinë e terrenit [me një saktësi prej 0.25 m Mbi Nivelin e Detit (MND)];
- Planimetrinë, dimensionet dhe sidomos lartësinë e zhvillimeve të propozuara;
- Informata tjera sipas nevojës, p.sh. detajet e relievit, për të mundësuar vlerësimin për mundësinë e goditjeve nga shpezët, apo, lloji i materialit

me të cilin është propozuar mbulimi ashtu që mundësia për reflektim të radarit të jetë modeluar.

Aerodromi do të vlerësoj aplikacionin e planifikuar lidhur me:

- Sipërfaqet me pengesa të kufizuara të cilat mbrojnë Trajektoret e fluturimeve vizuale dhe instrumentale (shiko Seksionin 2.4)
- Ndikimet në pajisjet vizuale dhe elektronike të navigacionit ajror;
- Mundësitë për tërheqjen e shpezëve.

Operatori i aerodromit duhet që brenda pesë ditëve të punës pas pranimit të aplikacionit, të shqyrtojë dhe ofrojë vlerësimin e vet përfundimtar me arsyetimin e bazuar që i dërgon AAC-së duke theksuar cilëndo nga të gjeturat në vijim:

- Pa kundërshtime;
- Pa kundërshtime, por me kushte të caktuara të theksuara si duhet;
- Me kundërshtime (duke dhënë arsyet).

Operatori i aerodromit mundet, me përjashtime dhe për shkak të kompleksitetit të lëndës, të shtyjë afatin e përmendur më lart për pesë ditë tjera me kusht që të merr pëlqimin paraprak të Ministrisë apo Komunave relevante të përfshira.

Në bazë të vlerësimit final të kryer nga ana e operatorit të aerodromit, AAC-ja do të nxjerrë vendimin e duhur lidhur me përputhshmërinë e aplikacionit për lejen e ndërtimit me dispozitat e Nenit 3 të Rregullores Nr. 5/2010 për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.

Pa paragjykim për ushtrimin e kompetencave dhe pushtetit të dhënë nga ligjet e aplikueshme për Ministrinë dhe Komunat, këto të fundit, duhet të marrin parasysh të gjeturat nga vlerësimi i miratuar nga ana e AAC-së, kur të marrin vendimin e duhur për një aplikacion për një leje ndërtimi brenda fushëveprimit të Nenit 1 të Rregullores Nr. 5/2012 për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.

Kur Ministria apo Komunat përcaktojnë rezultatin e aplikacionit të planifikuar duhet marrë parasysh edhe përgjigjen e dhënë nga operatori i aerodromit bashkë me përgjigjet tjera.

Operatori i aerodromit duhet të këshillojë AAC-në për përgjigjet e dhëna bashkë me të gjitha informatat që lidhen me një ndërtim përkatës e që lidhen me lartësinë, planimetrinë dhe lokacionin e tij.

Operatori i aerodromit duhet të njoftojë Komunat dhe/apo Ministrinë e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor për zhvillimet e reja në afërsi të aeroportit, leja për të cilin nuk i është dhënë nga autoritetet komunale.

Zhvilluesit mund të kërkojnë këshilla nga operatori i aerodromit dhe nga AAC-ja lidhur me planifikimin e zhvillimeve/ndërtimeve, për një gjë të tillë edhe Ministria mund ta drejtojë zhvilluesin.

Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit është ilustruar në Fig.1.

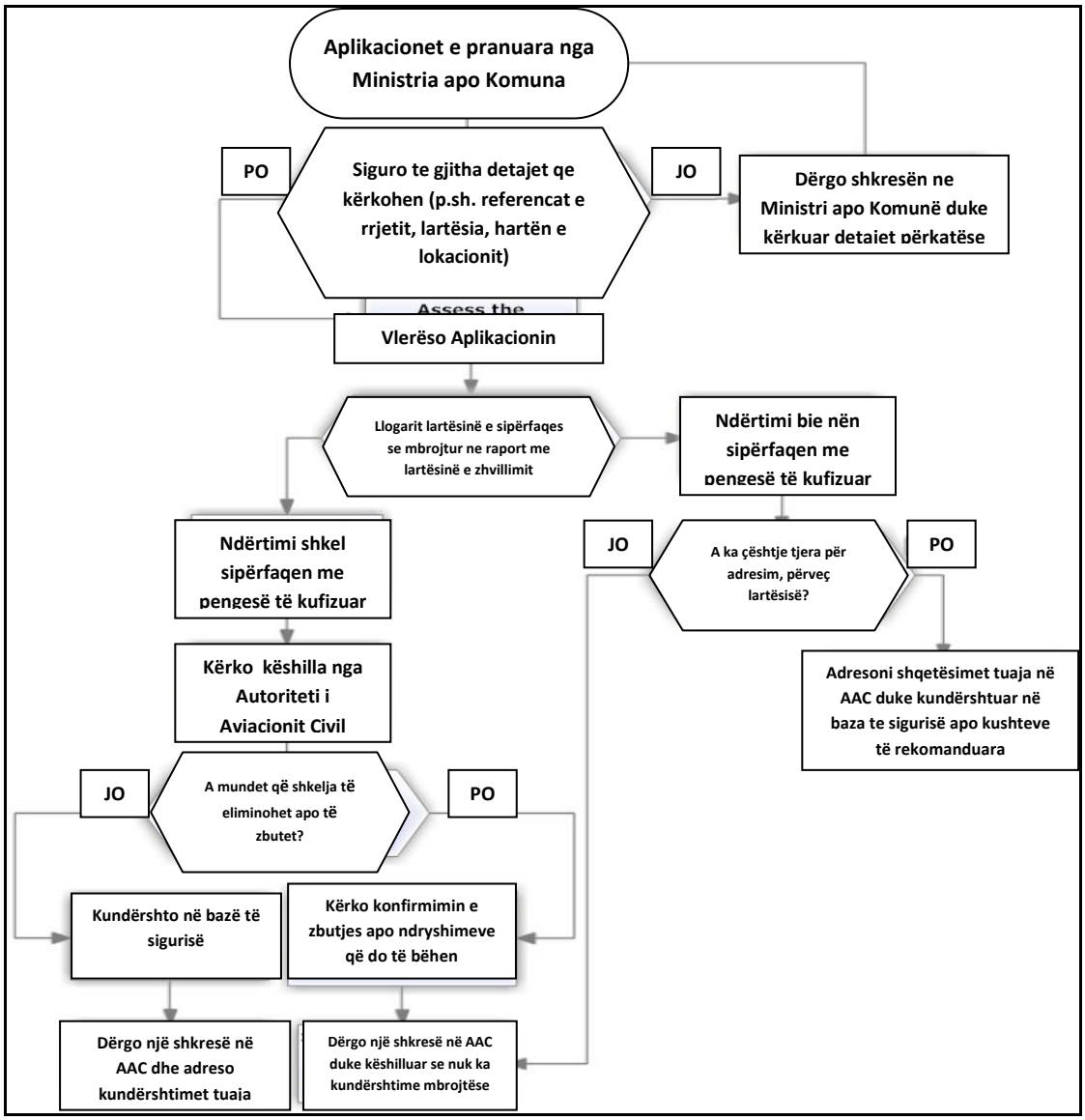


Figura 1. Skema e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit

2.3. Procedura e Vlerësimit të Zonave Mbrojtëse të Aeroportit nga ana e Operatorit të Aerodromit

Procedura e vlerësimit të një Zone Mbrojtëse të Aeroportit është si vijon:

- ✓ Gjenerimi i një rasti për "Zonat Mbrojtëse të Aeroportit" për të përmbledhur gjithë informacionin relevant (shiko Shtojcën C për shembull të një rasti).

- ✓ Vizato lokacionin e zhvillimit (ndërtimit) të propozuar në një hartë të përshtatshme.

- ✓ Mat distancën e lokacionit nga aerodromi. Nëse skica e lokacionit nuk tregon qartë lokacionin e saktë të strukturës, përdor pjesën e lokacionit që është më së afërmi me aerodromin.

- ✓ Përcakto pikën më kritike, zakonisht më të lartën të strukturës së propozuar.

- ✓ Përcakto lartësinë e saktë tokësore dhe ia shton lartësisë së strukturës për të arritur në lartësinë maksimale të zhvillimit (ndërtimit) të propozuar të lartësisë mbidetare (above ordnance datum - AOD).

- ✓ Vendos sipërfaqen mbizotëruese apo sipërfaqet duke përdorur Standardet dhe praktikat që rekomandohen nga Aneksi 14 i -ICAO-së (shiko Seksionin 4 më poshtë dhe Figurën 2 dhe 3).

- ✓ Llogarit lartësinë e Sipërfaqes(eve) me Pengesa të Kufizuara të aplikueshme në atë lokacion.

- ✓ Krahaso lartësinë e sipërfaqes(eve) me pengesa të kufizuara në lokacion me maksimumin e lartësisë AOD të strukturës së propozuar për të përcaktuar nëse ka tejkalim të saj dhe për sa.

- ✓ Merr parasyshë ndikimet e mundshme të çështjeve të theksuara në 2.5.

- ✓ Përgjigju AAC me një përgjigje të qartë: **pa kundërshtime, pa kundërshtime me kushte të caktuara të theksuara, apo, kundërshtim** me arsyetimin e dhënë.

- ✓ Regjistro detajet e vlerësimit për rastin e Zonave Mbrojtëse të Aeroportit.

- ✓ Ruaj shënimet e të gjitha llogaritjeve, korrespondencave dhe arsyetimeve për vendimet e nxjerra.

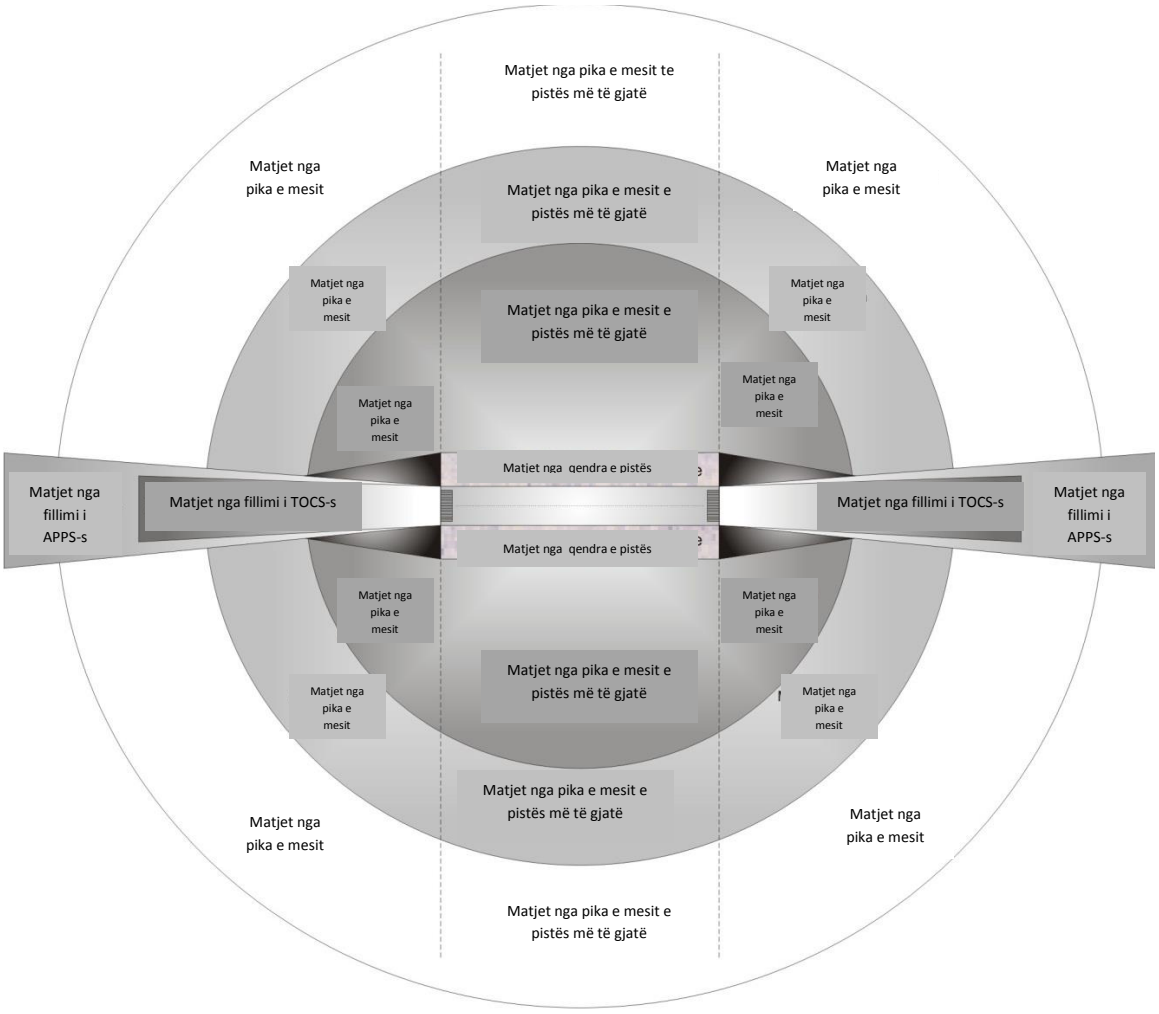
2.4. Sipërfaqet me Pengesa të Kufizuara (OLS)

Sipas ONAC-së, Shtojca 14, Vëllimi I, Kapitulli 4; objektivat e specifikacioneve të OLS-së shërbejnë për të definuar hapësirën ajrore përreth aerodromeve e cila duhet mbajtur e lirë nga pengesat, duke lejuar kështu që operimet e mëtuara të mjeteve ajrore të kryhen në mënyrë të sigurt dhe për të parandaluar që aerodromet të bëhen të pashfrytëzueshëm nga shtimi i pengesave përreth aerodromeve. Kjo arrihet duke krijuar një seri të OLS-ve të cilat definojnë kufijtë deri ku objektet mund të projektohen në hapësirën ajrore.

OLS-ja përfaqëson kufirin më të ulët të blloqeve të hapësirës ajrore të mbrojtur përreth aerodromit. Ato marrin formën e një bashkësie komplekse të sipërfaqeve 3 Dimensionale të cilat zgjerohen në lartësi dhe jashtë pistës(ave).

OLS në tërësi e rrethojnë aerodromin, por këto sipërfaqe të vendosura në linjë me pistën/pistat që përdoren për mbrojtjen e mjeteve ajrorëve gjatë aterrimit apo ngritjes, mund të jenë më të kufizuara se sa ato përreth pjesës tjetër të aerodromit, sidomos duke ju afruar aerodromit. Detajet e OLS-s mund të gjenden në Fig. 2 dhe 3.

Sipas kushteve që dalin nga Certifikatat e tyre, zakonisht nga aerodromet kërkohet që të parandalojnë zhvillimet apo zgjerimet e reja krahas atyre ekzistuese që shkelin kërkesat e OLS-s. Për këtë arsye kërkohen informata të sakta për vendin dhe lartësinë e zhvillimeve të propozuara. Gjatë vlerësimit të rrugëve dhe zonave për parking merret parasysh lartësia e mjeteve motorike brenda zhvillimeve të propozuara, përveç nëse ndonjë ndriçim i përfshirë është më i gjatë. Njëjtë trajtohen edhe hekurudhat.



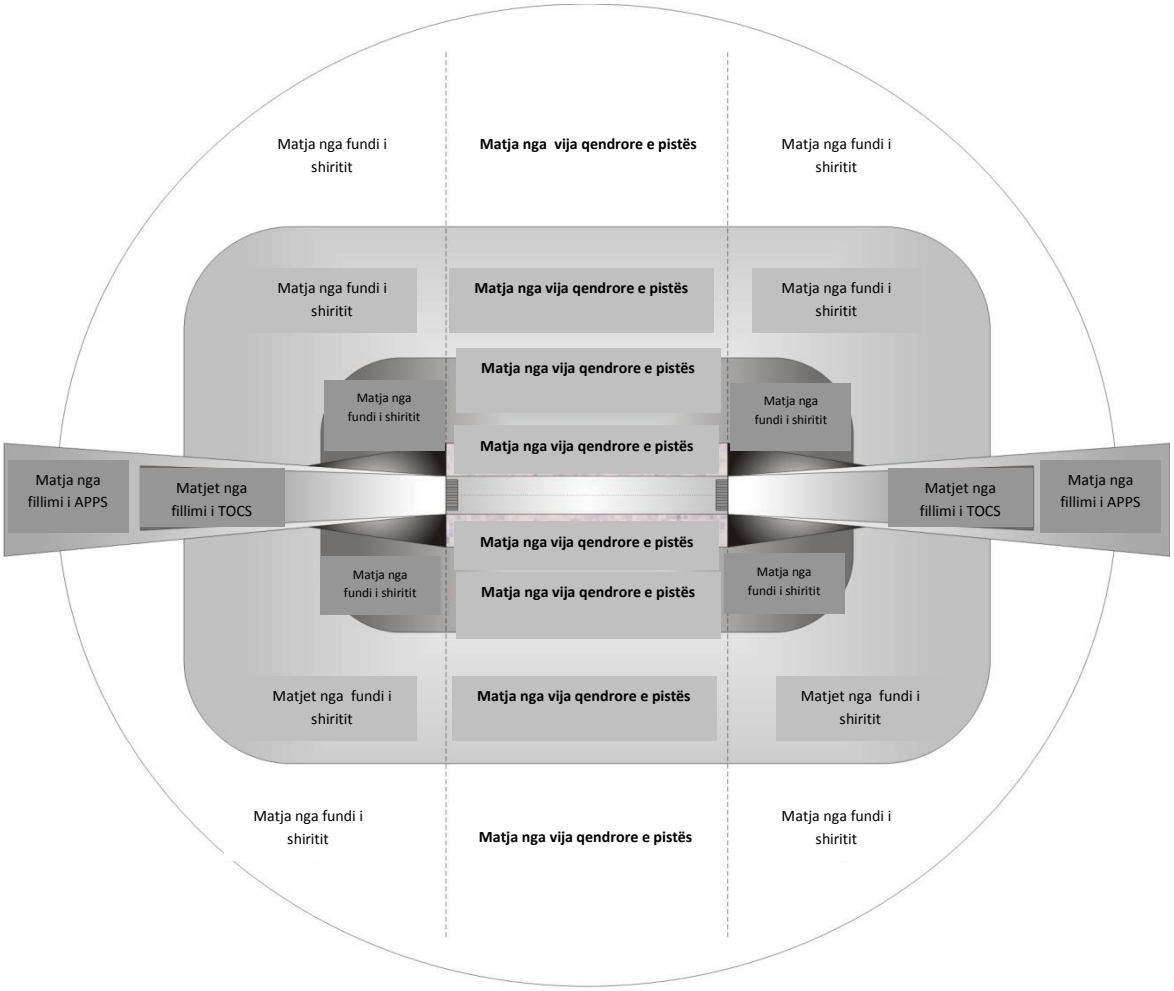
TË MOS SHKALLËZOHET

SHËNIM: Mund të mos vlejë për të gjitha rastet

LEGJENDA

- Sipërfaqja Horizontale në Hyrje [IHS]
- Sipërfaqja Konike
- Sipërfaqja Horizontale e jashtme [OHS]
- Sipërfaqja për ngritje [TOCS]
- Sipërfaqja për afrim [APPS]
- Sipërfaqja Transicionale
- Shiko Aneks 14 [kapitulli 4]

Figura 2. Udhëzime për matjet e vendit të propozuar për ndërtim në raport me aerodromin dhe sipërfaqet e tij me pengesa të kufizuara kur pista më e gjatë është më pak se 1800 m e gjatë



TË MOS SHKALLËZOHET

SHËNIM: Mund të mos vlejë për të gjitha rastet

LEGJENDA

Sipërfaqja Horizontale në Hyrje [IHS]

Sipërfaqja Konike

Sipërfaqja Horizontale e jashtme [OHS]

Sipërfaqja për ngritje [TOCS]

Sipërfaqja për afrim [APPS]

Sipërfaqja Transicionale

Shiko Aneks 14 [kapitulli 4]

Figura 3. Udhëzime për matjet e vendit të propozuar për ndërtim në raport me aerodromin dhe sipërfaqet e tij me pengesa të kufizuara kur pista më e gjatë është më pak se 1800 m e gjatë

2.5. Vlerësimet tjera

Vlerësimet tjera që duhen konsideruar janë si vijon:

a) **Rreziku i dëmeve nga goditjet e shpezëve.** Mund të jetë e duhur që të vendoset një kusht, i cili zakonisht mund të jetë përfshirë si kusht i relievit, në përgjigjen tuaj i cili jep garancion se propozimi nuk përmban tipare ujore ose të relievit që mund të rrisin rrezikun për goditje të shpezëve në mjetet ajrore që përdorin aerodromin. Rekomandohet që të kërkohet këshillë nga eksperti lidhur me dëmet e mundshme të shpezëve nga zhvillimet si: vendpunishtet që mbushen me dhe, tokat me lagështi dhe rezervatet natyrore.

b) **Radari dhe Pajisjet tjera Elektronike për Navigacion Ajror.** Në kushte të dukshmërisë së ulët, pilotët varen tërësisht nga saktësia e informatave që shfaqen në instrumentet e kabinës për të naviguar dhe aterruar mjetin e tyre ajror. Ngjashëm më këtë, kontrollorët e trafikut ajror mbështeten në saktësinë e informatave që shfaqen në monitorët e radarëve para tyre për të mbajtur ndarjen e sigurtë në mes mjeteve ajrorëve. Prandaj, është vendimtare që informatat të mos jenë shtrembëruar nga ndërhyrjet në radio sinjalet e përfshira që përdoren në operimet e pajisjeve naviguese.
Procesi i Zonave Mbrojtëse të Aeroportit përdoret për mbrojtjen e instalimeve të tilla nga:
   - Pengesat e radio frekuencave nga burimet tjera të radio emetimeve;
   - Reflektimin e radio sinjaleve apo shmangien e tyre nga ana e objekteve fizike.

   Kohëve të fundit, një burim më pak i shprehur i ndërhyrjeve në frekuencat e radios është gjeneratori me erë.

c) **Pajisjet Vizuale** që kryesisht përbëhen nga ndriçimet aeronautike tokësore, iu ndihmojnë pilotëve që të rreshtojnë mjetet ajrore me pistën gjatë afrimit për aterrim. Këto mbrohen nga:
   - parandalimi që ato të bllokohen;
   - parandalimin e instalimit dhe shfaqjes së ndriçimeve tjera, e sidomos ndriçimet e rrugëve, në formë apo ngjyrë që do të mund të merrej gabimisht si pajisje vizuale;
   - parandalimin e nivelit të lart të ndriçimit në prapavijë, gjë e cila do të mund të zvogëlonte efikasitetin e tyre;
   - parandalimin e ndriçimeve tjera që do të mund të hutonin pilotët.

d) **Ndriçimi.** Mund të jetë e duhur, të vendosni një kusht në përgjigjen tuaj që jep siguri se propozimi nuk përmban ndriçime në, dhe në afërsi të aerodromit, që do të mund të hutonte apo shpërqëndronte pilotët apo kontrollorët e trafikut ajror.

e) **Punët me vinç.** Personi i caktuar duhet të konsultohet me menaxherin e aerodromit/fushës ajrore për leje pune, nëse një vinç duhet të përdoret brenda 6

km nga aerodromi/fusha ajrore dhe lartësia e të cilit tejkalon 10 m apo edhe strukturat apo drunjtë tjerë përreth." Mund të jetë e duhur që në përgjigjen tuaj të vendosni një informacion që garanton se siguria do të ruhet ku vinçat përdoren për ndërtimin e zhvillimit të propozuar, sidomos kur gjenden 6 km në brendi të kufirit të aerodromit.

f) **Vendndodhjet teknike në Zonat Mbrojtëse të Aeroportit.** Karakteristikat fizike si: madhësia, forma dhe materiali ndërtimor i një zhvillimi të propozuar mund të ndikojë në sistemet aeronautike në, dhe në afërsi të aerodromit. Për më tepër, vendosja e pajisjeve telekomunikuese apo rrezatuese mund të shkaktojë pengesa të mëdha në këto sisteme. Mund të jetë e duhur që të qasen organizata tjera të aviacionit, sidomos ku Shërbimet e Trafikut Ajror (ATS) ofrohen nga organizatat si palë të treta, në mënyrë që të sigurohet që propozimi nuk ka ndikim në sistemet e tyre elektronike. Vendndodhjet teknike në Zonat Mbrojtëse të Aeroportit janë përgjegjësi e aerodromeve me Ofruesit e tyre të Shërbimeve të Trafikut Ajror (ATS) dhe atë për të gjitha radio lokacionet për të cilën gjë kanë aprovimet në kuadrin e ANO-s. Aty ku është e nevojshme, duhet nxjerrë procedurat për përmbushjen e këtyre kërkesave.

g) **Turbinat me erë.** Përpos mundësisë për të qenë pengesa fizike, gjeneratorët me erë mund të pengojnë punën e radarëve. Aty ku është përcaktuar se një aplikacion i planifikuar i një ndërtimi të propozuar mund të ketë ndikim në sistemet e navigacionit apo sistemet tjera aeronautike, është e zakonshme të bëhen simulime apo modelime tjera të pengesave të shkaktuara nga ndërtimi që do të kryhet. Është e zakonshme që zhvilluesi t'i bartë shpenzimet e modelimit.

h) **Rrugët dhe hekurudhat.** Mjetet motorike rrugore apo hekurudhore mund të jenë pengesë potenciale për mjetet ajrore. Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC) për këtë qëllim merr në konsideratë që një rrugë të jetë pengesë mobile prej 4.8 metra dhe hekurudha konsiderohet të jetë pengesë mobile në 5.4 metra. Aty ku rrugët apo hekurudhat janë element, duhet bërë konsultimet dhe vlerësimet përkatëse. Pjesët përbërëse në rrugë, kornizat e shenjave, shtyllat për ndriçimin e rrugëve dhe struktura tjera shoqëruese, duhet që gjithashtu t'i nënshtrohen konsultimit të përshtatshëm me lartësinë e tyre.

i) **Konsultimet që bien jashtë zonës mbrojtëse.** Nëse një propozim për konsultim iu është dërguar juve, por që zhvillimi gjendet jashtë zonës tuaj mbrojtëse, atëherë do të ishte e duhur nga ana juaj që të këshilloni kërkuesin që të kërkojë koment nga AAC-ja dhe operatori i aeroportit.

Nëse një ndërtim i propozuar nuk prek OLS-n dhe nuk ka çështje shoqëruese siç janë detajuar në pjesën 2.5, atëherë duhet t'i dërgoni një përgjigje Ministrisë/Komunës apo zhvilluesit, ku tregoni se nuk keni kundërshtime ndaj ndërtimeve të propozuara sa i përket Zonave Mbrojtëse të Aeroportit.

2.6. Ndriçimi i pengesave

Shtimi i dritave paralajmëruese në pengesa ka për qëllim zvogëlimin e rrezikut për mjetet ajrore që operojnë vizuelisht në nivele të ulëta gjatë aterrimit apo ngritjes në një aerodrom, sidomos gjatë natës apo në kushte të pamjes së zvogëluar gjatë ditës. Ndriçimi i pengesave do të jetë në përputhje me Rregulloren Nr. 2/2010 për Shënimin e Pengesave. Kjo vlen për pengesa të përkohshme si vinçat, por edhe për strukturat e përhershme.

Aty ku konsiderohet e nevojshme të kërkohet ndriçimi i pengesave, do të ishte e këshillueshme që Ministria/Komuna të bashkëngjisin atë si kusht ndaj secilës leje për planifikim që mund të jipet.

2.7. Këshilla për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit

Para aplikimit zyrtar për planifikim nga zhvilluesi, aerodromi do të jetë i gatshëm që të ofrojë këshilla jo-formale për zhvilluesin lidhur me përmbushjen e kërkesave për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit. Këshillat e aerodromit do të varen nga niveli i detajeve të ofruara, por ka gjasa të kufizohet në ndriçimin, relievin dhe kufijtë e lartësisë. Nëse beson se nevojitet një studim i detajuar lidhur me aspektet speciale si rreziqet nga shpezët apo instalimet e pajisjeve të navigacionit, atëherë mundet thjeshtë që të këshillojë angazhimin e një konsulenti ashtu që raporti/et e tyre mund të përfshihen në aplikacionin pasues për planifikim. Secila këshillë do të ishte jo-formale dhe pa paragjykim për konsiderim të detajuar për ndonjë aplikacion për planifikim në të ardhmen. Mungesa e shqetësimit për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit nuk duhet të merret si mbështetje për ndonjë zhvillim të propozuar.

Përpos operatorit të aerodromit, aplikantët mund të kërkojnë këshilla edhe nga AAC-ja.

2.8. Kontrolli i pengesave të përkohshme

Është përgjegjësi e Ministrisë dhe Komunave që të informojnë kërkuesin e lejes për ndërtim dhe të kërkojnë vlerësim nga Zyrtari përgjegjës i Aerodromit dhe miratim nga AAC-ja, nëse do të përdoret vinçi ose pajisje tjera për ngritje.

Zhvilluesi apo operatori i vinçit duhet t'i drejtohet aerodromit përkatës, së paku një muaj para nevojës për të përdorur vinçin apo pajisjet tjera të larta ndërtimore, për të zbuluar nëse ka kufizime apo procedura rregullatore të cilave duhet përshtatur para fillimit të punëve. Në rrethana të caktuara do të jetë e domosdoshme që t'i drejtohet AAC-së, në atë rast aplikuesi do të duhet të bashkëpunojë në hartimin e rastit të sigurisë. Posa të gjitha procedurat të jenë dakorduar, zhvilluesi apo menaxheri i projektit mund të aranzhojë vendosjen e vinçit apo pajisjeve tjera për ngritje në vend punishte.

Së paku tri ditë para dërgimit në vend të vinçit apo pajisjeve tjera për ngritje, operatori duhet t'i raportojë aerodromit dhe AAC-së detajet e sakta të vinçit apo pajisjeve për ngritje që do të përdoren në vendpunishte, dhe aplikon për leje për vendosjen dhe përdorimin e pajisjeve të specifikuara. Leja e lëshuar do të përcaktojë kriteret dhe kufizimet e caktuara.

Një kopje e lejes duhet të mbetet tek operatori i kranit përgjatë gjithë kohës së operimit të tij dhe duhet të prezantohet nëse kërkohet nga ndonjë zyrtar i Aerodromit apo AAC-së apo edhe një zyrtar policor.

Detajet në vijim do të nevojiten:

- Vendi i saktë i pajisjes duhet të jipet në rrjetin e koordinatave (*Ordnance Survey Grid*). Qoftë përmes referencës të së paku gjashtë figurave në drejtimin Lindor *(Easting')* dhe atë Verior (*Nothings*) apo të shënohet në hartë e cila tregon koordinatat përkatëse (*Ordnance Survey Grid*).
- Lartësia maksimale operative në metra mbi (*Above Ordnance Datum AOD*) apo lartësinë e vinçit mbi nivelin e tokës (AGL) plus nivelin tokësor në AOD.
- Duhet të ofrohen informata për llojin e vinçit apo pajisjeve ndërtimore të larta që do të përdoren, vinç me kullë apo vinç i lëvizshëm, etj.
- Radiusi i krahut apo hapjes (*boom*) së vinçit statik;
- Zona e operimit të vinçit lëvizës;
- Data dhe koha e planifikuar e operimit;
- Emri dhe detajet e kontaktit të aplikuesit;
- Detajet e kontaktit për vinçin gjatë operimit.

Posa të jenë marrë parasysh këto detaje, atëherë do të përcaktohet nëse puna mund të vazhdojë dhe nëse ka nevojë të aplikohen kufizime të caktuara. Secili nga kushtet në vijim mund të imponohet për të siguruar sigurinë e mjeteve ajrore:

- Vendosjen e dritave të pengesave;
- Kufizimet për kohën e punës së vinçit;
- Operimet me vinç të varen nga përdorimi i pistës;
- Kufizimet në lartësinë operuese të vinçit;
- Kufizimet gjatë dukshmërisë së ulët (shkaktuar qoftë nga mjegulla apo retë e ulëta).

Lartësia operuese:

- Lartësia maksimale operuese e pajisjeve duhet dhënë në metra:
  - Mbi nivelin e detit (Above Ordnance Datum - AOD) apo
  - Mbi Nivelin Tokësor (AGL) me kusht që të tregohen nivelet tokësore.

Kur dizajni i vinçit e lejon, normalisht do të duhej të ulet poshtë kur nuk është në përdorim apo, kur kërkohet nga zyrtari i aerodromit gjatë periudhës së dukshmërisë së ulët.

Kur nuk mund të ulet poshtë, mund të jetë e domosdoshme që krahu të parkohet në

një drejtim të caktuar kur nuk është në përdorim.

Ndriçimi i pengesave:

- Ndriçimi me drita i pengesave do të bëhet sipas Rregullores Nr. 2/2010 për shenjëzimin e pengesave.

Te vinçi me kullë, dritat duhet vënë në majë të kullës dhe në fund të krahut. Ato duhet të jenë të dukshme në 360 shkallë dhe të jenë të ndriçuara gjatë gjithë kohës.

Llambat e padobishme duhet të zëvendësohen menjëherë pas dështimit të tyre dhe në çdo rast brenda 24 orëve.

Kërkesa e 24 orëve mund të lehtësohet, nëse janë vendosur çift i dritave dhe njëra ende punon.

Shtojca A

Gjenerimi i një harte për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit

1. Hartat standarde që përdoren momentalisht për aerodromet civile reflektojnë nevojën për mbrojtjen e sipërfaqeve të certifikuara përreth aerodromeve dhe kanë një format në formë katrori të vendosur mbi rrjetin kombëtar. Në këtë sistem secili kuadrat i rrjetit kombëtar është i ngjyrosur për të prezantuar bashkëveprimin më kritik mes sipërfaqes së pengesës së kufizuar dhe lartësisë tokësore brenda atij kuadrati. Sipas nevojës, është e pranueshme që të zvogëlohet njoftimi për lartësinë brenda një kuadrati duke përfshirë faktorin e sigurisë. Zakonisht përdoren kodet në vijim me ngjyrë:

Hiri (Grey)	Të gjitha zhvillimet duhet të shënohen
E kuqe (Red)	Zhvillimet që tejkalojnë 10 m aerodromin duhet shënuar
E gjelbër (Green)	Zhvillimet që tejkalojnë 15 m aerodromin duhet shënuar
E verdhë (Yellow)	Zhvillimet që tejkalojnë 45 m aerodromin duhet shënuar
E kaltër (Blue)	Zhvillimet që tejkalojnë 90 m aerodromin duhet shënuar

2. Harta e Zonës Mbrojtëse të Aeroportit duhet të tregojë edhe qarkun prej 13 kilometra në radius nga pika referuese e aerodromit, që përfaqëson nevojën për konsultim për zhvillimet potencialisht tërheqëse për shpezë. Këto zhvillime do të përbënin secilën nga këto në vijim: vendet ku hidhen mbeturinat, rezervuarët, punët e kanalizimit, skemat madhore relievore, zonat me ujë dhe strehët e shpezëve. Qarku prej 13 kilometrash i goditjes së shpezëve bazohet në faktin se 99% e goditjeve nga shpezët ndodh nën lartësinë prej 609.6 metrash (2000 ft.). Një mjet ajror gjatë afrimit normal do të zbres në këtë zonë kur gjendet afërsisht 8 mile statutore (statute miles) nga pista, e që konvertohet në 13 km.

3. Zhvillimet e ardhshme mund të tregohen në hartë. Fillimisht duhet të vendosni se çfarë është ajo që dëshironi të siguroni. A është konfiguracioni ekzistues i aerodromit apo konfigurim tjetër i planifikuar për të ardhmen? A ka të bëjë me shfrytëzimin e tërësishëm të infrastrukturës apo përdorim të kufizuar? A është menduar të instalohet radari apo pajisje tjera navigimi?

   Nëse p.sh. radari do të duhej zhvendosur në një pozitë të re në një kohë të afërme, të dy pozitat mund të shënohen në hartë dhe të sigurohen njëkohësisht. Harta mundet edhe të dizajnohet që të merr parasysh rrethanat tjera të cilat prekin përdorimin e hapësirës ajrore përreth aerodromit.

4. Për gjenerimin e hartës për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit, fillimisht përcakto Kodet Referuese të (Pistës) Aerodromit. Kodi përbëhet nga një numër dhe një shkronjë dhe përcaktohet duke zgjedhur vlerën më të lart të deklaruar të

distancës në Dispozicion për Ngritje (TODA) apo Distancës në Dispozicion për Shpejtim-Ndalim (ASDA). Ajo tregon për masën e planeve laterale, longitudinale dhe ato të pjerrtësisë së hapësirës ajrore dhe sipërfaqes tokësore që rrethon secilën pistë e cila duhet të mbetet e lirë nga pengesat.

5. Pas krijimit të Kodit Referues të (Pistës) Aerodromit, mund të gjeni se këto në vijim duhet të merren parasysh në rast të mbrojtjes së secilës pistë:

a) Emërtimin e pistës dhe kursin magnetik;

b) Nëse pista është Instrumentale apo Vizuale;

c) Koordinatat vendore (National Grid Reference) dhe lartësia, në metra, e të dhënave në vijim:

i) fillimi dhe fundi i Distancës në Dispozicion për Aterrim (LDA) (kufiri);

ii) fillimi dhe fundi i pistës në dispozicion për Ngritje (TORA);

iii) fundi i ASDA-s dhe TODA-s.

d) Koordinatat vendore (National Grid Reference) për:

i) pikën e mesit të pistës kryesore (nëse është nën 1800 m gjatësi) për përcaktim të sipërfaqeve të brendshme horizontale dhe konike;

ii) Pika Referuese e Aerodromit për përcaktimin e sipërfaqes së jashtme horizontale (ku mund të aplikohet).

6. Pas identifikimit të distancave të tanishme dhe të ardhshme për aterrim dhe ngritje, ju duhet të bazoni hartën në elementet më kërkuese të tipareve ekzistuese dhe të planifikuara të aerodromit. Kjo do të mundësojë që harta të përdoret si referencë "e rastit më të keq".

7. Shiriti i pistës dhe Sipërfaqet e Pengesave të Kufizuara

Posa të keni identifikuar distancat e tanishme dhe të ardhshme për aterrim dhe ngritje, mund të skiconi shiritin e pistës dhe sipërfaqet e pengesave të kufizuara. Pika fillestare është Kodi Referues i (Pistës) Aerodromit. Kur shiriti i pistës të jetë shënuar në hartë, ju mund të shtoni pjerrësinë e sipërfaqes së afrimit dhe dimensionet, pastaj sipërfaqet e ngritjes, sipërfaqet kalimtare, sipërfaqen e brendshme horizontale, sipërfaqen konike, dhe sipërfaqen e jashtme horizontale.

8. Procedurat e Fluturimit me Instrumente

Zonat e mbrojtura për procedurat e fluturimit me instrumente janë të ndërlikuara dhe nëse ato duhet që të sigurohen, atëherë duhet të kërkohet këshilla nga ndonjë

ekspert për formën dhe vendin e saktë të tyre. Nuk mund të supozohet se sipërfaqet e pengesave të kufizuara do të ofrojnë mbrojtje të mjaftueshme për procedurat e fluturimit me instrumente .

9. Vendndodhjet teknike

Shto parametrat për Zonat Mbrojtëse të Aeroportit për vendndodhjet teknike siç janë objektet e telekomunikacionit. Për të kuptuar se cilat kritere janë të aplikueshme, do të jetë e domosdoshme të konsultoni ofruesin e shërbimeve.

Shtojca B

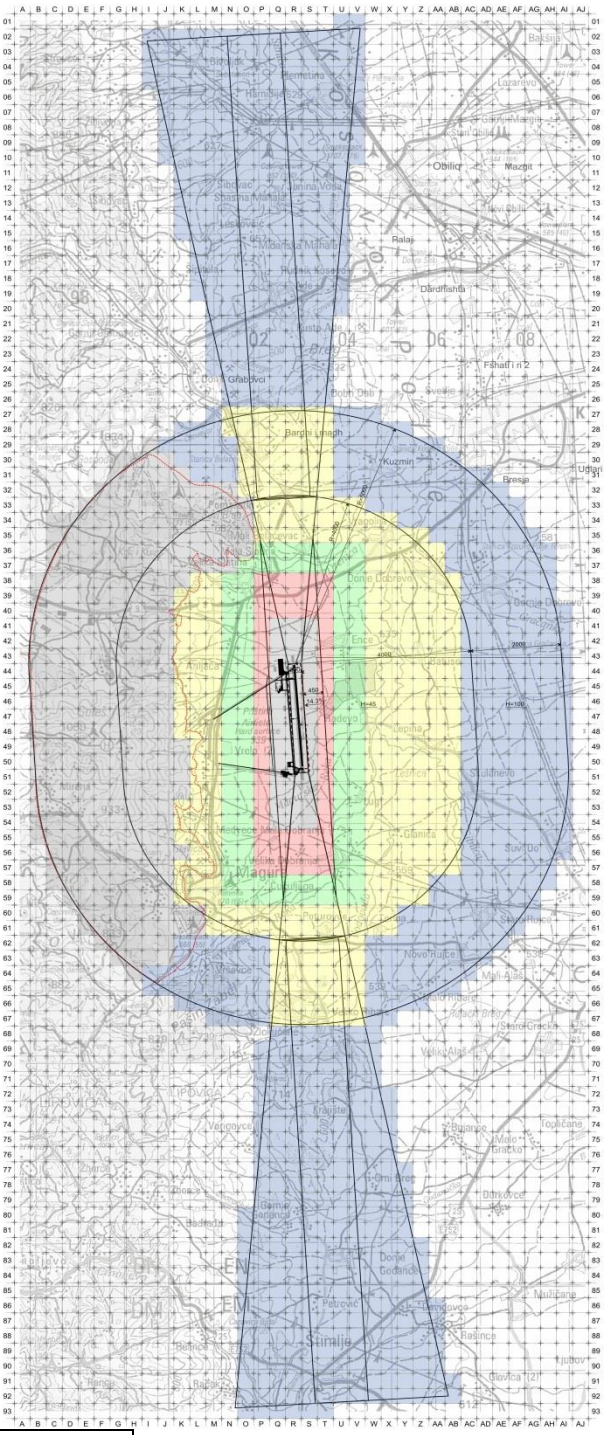
Harta e Zonave Mbrojtëse të ANP (PIA)

ARP : 42° 34' 22"N 21° 02' 09"E	Lokacioni 1392m nga THR17	LART. AD 1788.1	LARTËSIA në FT Dimensionet / Distancat në M	DATA: Qershor, 2007

Harta e Sigurisë së ANP

LART. KULLE	1842.3
LART. TERMINALE	1814
LART. DRITAVE për Përmbytje	1871.4

VAR 3° E (2002)



Legjenda

- Për të gjitha zhvillimet duhet të njoftohet
- Zhvillimet që tejkalojnë 10 m duhet të njoftuar Aerodromin
- Zhvillimet që tejkalojnë 15 m duhet të njoftuar Aerodromin
- Zhvillimet që tejkalojnë 30 m duhet të njoftuar Aerodromin
- Zhvillimet që tejkalojnë 80 m duhet të njoftuar Aerodromin

Perpjesa 1 : 50 000

PISTAT								
Nr.	Lartësia	THR	Fortësia e asfaltit	Data e shënimit	Distancat e Deklaruar			
					TORA	TODA	ASDA	LDA
17	1788.1	42° 35' 07, 19908" N 21° 02' 04, 56345" E	PCN 44/R/C/W/T	THR RWY NR TDZ Linja qendrore e synuar Shiritat anësore8	2501	2501	2501	2501
35	1785.2	42° 33' 46, 38838" N 21° 02' 12, 79750" E			2501	2501	2501	2501

Data: WGS - 84

Shtojca C

Shembulli i Formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit

FORMA E VLERËSIMIT TË ZONAVE MBROJTËSE TË AEROPORTIT
AIRPORT PROTECTIVE ZONES CASE SLIP

Për CAA: *To CAA:*	
Nga: *From:*	
Përmes: *Through:*	
Cc: *Cc:*	
Datë: *Date:*	

Referenca e dosjes: *File referece:*	Dokumentet shtesë: *Enclosure Number: (Documents enclosed)*

Aerodromi: *Aerodrome*	
Lokacioni i punishtes: *Location of the Tech Site:*	
Përshkrimi i ndërtimit: *Description of development:*	
Data e pranimit të aplikacionit: *Date Application received:*	
Lloji i aplikacionit: *Type of Application:*	KOMPLET *FULL* ☐ IDEOR *OUTLINE* ☐

1.	Koordinatat gjeodezike: *Ordnance Survey Co-ordinates:*	E	
		N	
2.	Ngjyra në hartë e Zonës Mbrojtëse: *Airport Protective Zones Color Zone:*		
3.	Lartësia e objektit të propozuar mbi kuoten e terenit: *Height of proposed structure above ground level:*		
4.	Kuota e terenit: *Height of ground level at development location:*		
5.	Lartësia maksimale e objektit të propozuar: *Overall maximum height of proposed structure:*		
6.	Lartësia maksimale e aprovuar: *Approved overall miximum height of proposed structure:*		

Referenca tërthore: *Cross Reference:*	

Komente:
Comments:

Vlerësimi nga operatori i aerodromit *Aerodrome operator's assessment*		
Kundërshtim *Objection*	☐	
Pa kundërshtim por me kushtëzime *No objection but with conditions*	☐	
Pa kundërshtim *No objection*	☐	

Përgatitur nga: *Prepared by:*		Nënshkrimi: *Signature:*	
		Datë: *Date:*	

VENDIMI I AAC-së *CAA DECISION*		
Për: *To:*		
Komente: *Comments:*		
Kundërshtim *Objection*	☐	
Pa kundërshtim por me kushtëzime *No objection but with conditions*	☐	
Pa kundërshtim *No objection*	☐	

Inspektori i Aerodromeve *Aerodrome Inspector*		Drejtori i Departamentit *Director of department*	
		Datë: *Date:*	

Shtojca D

Shembulli i Formës për vlerësimin e zonave mbrojtëse të aeroportit për pengesat e përkohshme

AIRPORT PROTECTIVE ZONES CASE SLIP FOR TEMPORARY OBSTACLES

To CAA:	
From:	
Through:	
Cc:	
Date:	

File referece:	Enclosure Number: *(Documents enlosed)*

Aerodrome:	
Location of the Tech Site:	
Description of development:	
Date Application received:	
Type of Application:	*FULL* ☐ *OUTLINE* ☐

1.	The precise location of the equipment is to be provided on an Ordnance Survey Grid. Either a reference to at least six figures for Easting's and Nothings or marked out on a map that shows the Ordnance Survey Grid.	Easting's	
		Northing's	
2.	The maximum operating height in meters Above Ordnance Datum (AOD) or the height of crane Above Ground Level (AGL) plus ground level in AOD.		
3.	Information must be provided on the type of Crane or tall construction equipment that is to be used, Tower Crane, Mobile Crane, etc.		
4.	The radius of the jib or boom of a fixed crane:		
5.	The area of operation of a mobile crane:		
6.	The intended dates and times of operation:		
7.	Applicant's name and contact details:		
8.	Contact details for the crane when operating:		

Cross Reference:	

Comments:

Aerodrome operator's assessment			
Objection	☐		
No objection but with conditions	☐		
No objection	☐		
Prepared by:		Signature:	
		Date:	

CAA DECISION			
To:			
Comments:			
Objection	☐		
No objection but with conditions	☐		
No objection	☐		
Aerodrome Inspector		Director of department	
		Date:	