



Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,

Në mbështetje të nenit 3.4 pika (i), 15.1 pika (a),(c),(e),(f), (j), dhe 21.2, të Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare" e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, datë 4 qershor 2008),

Më qëllim të përcaktimit të kushteve për ngritjen dhe aterrimin e helikopterëve jashtë zonave të aerodromeve,

Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, në përputhje me Udhëzimin Administrativ nr. 01/2012 mbi procedurat për konsultim publik të palëve të interesuara,

Nxjerr këtë:

## **RREGULLORE Nr. 3/2014 MBI NGRITJEN DHE ATERRIMIN E HELIKOPTERËVE JASHTË ZONAVE TË AERODROMEVE**

### **Neni 1 Fushëveprimi**

1.1 Kjo Rregullore përcakton kushtet dhe procedurat për kryerjen e operimeve individuale kohë pas kohe të ngritjes dhe aterrimin të helikopterëve në vendet që janë jashtë zonave të aerodromeve të aprovuara apo certifikuara, brenda territorit të Republikës së Kosovës.

1.2 Dispozitat e kësaj rregulloreje nuk vlejnë për operimet me helikopter me qëllim të ngritjes apo aterrimin nga sipërfaqet e ngritura, p.sh. nga kulmet e ndërtesave, zonave të ndërtimit, etj.

1.3 Dispozitat e kësaj rregulloreje nuk vlejnë për operimet e helikopterëve me qëllim të ngritjes apo aterrimin në rast të:

- a) atertimeve në raste emergjente,

- b) ofrimit të ndihmës emergjente mjekësore,
- c) marrjes pjesë në operimet e kërkimit dhe shpëtimit,
- d) marrjes pjesë në fikje të zjarrit, dhe
- e) fluturimeve të ndërhyrjeve të veçanta.

1.4 Dispozitat e kësaj rregulloreje nuk vlejné për operimet për ngritjen dhe aterrimin e helikopterëve ushtarak jashtë zonave të aerodromeve.

## **Neni 2**

### **Perkufizimet dhe shkurtesat**

Për qëllim të kësaj rregulloreje, perkufizimet dhe shkurtesat e përdorura në këtë rregullore kanë këtë kuptim::

*“Aerodrom”* nënkupton zonën e përcaktuar në tokë (duke përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) të cilat përdoren plotësisht apo pjesërisht në atertime, ngritje dhe lëvizjet e avionëve. Në këtë rregullore, termi Aerodrom përfshin heliportet, fusha të aterrimin dhe fusha të veloreve.;

*“AAC”* nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës të themeluar sipas Ligjit nr. 03/L-051 mbi Aviacionin Civil;

*“Zonë e kontrolluar”* nënkupton hapësirën ajrore të kontrolluar që shtrihet nga sipërfaqja e tokës deri në një kufi të sipërm të përcaktuar;

*“Zonë e banuar”* nënkupton qytet, qytezë, fshatë, apo ndonjë zonë që përdoret për qëllime të banimit publikë, privat apo qëllime rekreative;

*“Sipërfaqe e ngritur”* nënkupton zonën e caktuar për aterrim apo ngritje të helikopterëve të vendosur në ndonjë ndërtesë ose strukturë të ngritur mbi nivelin e sipërfaqes së tokës;

*“Heliport”* nënkupton një aerodrom apo një zonë të caktuar në ndonjë strukturë që ka për qëllim të shfrytëzohet plotësisht apo pjesërisht për ngritje, atertime dhe lëvizje të helikopterëve;

*“ Pronar”* nënkupton personin i cili në përputhje me rregullat që rregullojnë të drejtën e pronësisë ka kontrollin aktual të lokacionit natyror apo cdo person i cili ka interes pronësor juridik;

*“Lokacioni natyror për aterrim të helikopterit (NHLS)”* nënkupton një vend që nuk është i përgatitur për ngritje dhe aterrim të helikopterëve;

*“Zonë e sigurt”* nënkupton një zonë të veçantë rreth NHLS në të cilën nuk ka pengesa, me përjashtim të atyre që janë të nevojshme për navigim, dhe që shërbejnë për të zvogëluar rrezikun e dëmtimit të helikopterit në rast të ngritjes në mënyrë të pakontrolluar nga NHLS.

*“Hapësira për ngritje dhe aterim”* nënkupton sipërfaqen e cila mundëson ngritjen apo aterimin e helikopterit;

<i>“A”</i>	Diametri i rotorit të helikopterit;
<i>“AFM”</i>	Manuali i Fluturimit i Mjetit Ajror;
<i>“B”</i>	Distanca ndërmjet rrotave, skive ose pajisjeve lundrues të helikopterëve;
<i>“CDP”</i>	Pika kritike e vendimit;
<i>“CTR”</i>	Zona e Kontrolluar;
<i>“D”</i>	Gjatësia maksimale e helikopterit;
<i>“Ft”</i>	Këmbë (gjatësia e cila është 0.304 metra, sic është e definuar ne Rregulloren Nr. 3/2013 Njësitë matëse që përdoren në operimet nga ajri dhe toka);
<i>“NHLS”</i>	Lokacioni natyror për aterim të helikopterëve;
<i>“TLOF”</i>	Hapësira për aterim dhe ngritje;
<i>“SA”</i>	Zona e sigurtë;
<i>“VFR”</i>	Rregullat e fluturimit vizuel;
<i>“Vy”</i>	Shpejtësia më e mirë e ngritjes.

### **Neni 3**

#### **Dispozita të përgjithshme**

3.1 Aterimi dhe ngritja e helikopterëve nga NHLS mund të kryhet vetëm nëse lokacionet natyrore për aterim të helikopterëve janë në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje.

3.2 Nëse ngritja dhe aterrimi është kryer nga NHLS, të cilat gjenden brenda zonave të kontrolluara (CTR), është e nevojshme të mirret miratimi i kontrollit të trafikut ajror para ngritjes.

3.3 Operatorët e helikopterëve të angazhuar në operime komerciale duhet të përshkruajnë në manualin e operimit procedurat për zgjedhjen e NHLS në përputhje me kufijtë e klasës së performansës së helikopterit të përcaktuara sipas rregulloreve përkatëse.

3.4 Operatorët e autorizuar të helikopterëve të përfshirë në operimet ajrore jo të rregullta (charter), privat, taxi dhe/apo panoramike nuk mund të përdorin NHLS më tepër se katër (4) ditë të njëpasnjëshme brenda periudhës tridhjetë (30) ditore.

3.5 Ngritja dhe aterrimi i helikopterëve nga NHLS nuk lejohet në transportin e rregullt ajror.

3.6 Ngritja dhe aterrimi i helikopterëve nga NHLS nuk lejohet brenda zonave të banuara dhe një distance më të vogël se 150 m (500 ft) nga zonat e banuara.

#### **Neni 4** Aprovimet

4.1 Operatori i helikopterit, për të kryer operimet e ngritjes dhe aterrimin të helikopterëve nga NHLS, paraprakisht duhet të marrë aprovimin. Aprovimi lëshohet nga AAC, sipas kërkesës së operatorit të helikopterit.

4.2 Kërkesa për aprovim të kërkesës sipas paragrafit 1 të këtij neni, duhet të dorëzohet duke përdorur formularin e autorizuar nga AAC, të publikuar në faqen zyrtare të internetit të AAC-së.

4.3 Aprovimi siç referohet në paragrafin 1 të këtij neni, do t'i listojë pilotët që mund të kryejnë ngritjen dhe aterrimin e helikopterëve nga NHLS dhe do të paraqes kushtet dhe kufizimet shtesë të nevojshme për të siguruar kryerjen e operimeve të sigurta.

4.4 Aprovimi për ngritje dhe aterrim të helikopterëve nga NHLS, varësisht nga lloji i operimeve që operatori ka për qëllim të kryej, mund të lëshohet për një periudhë deri në një vit.

4.5 AAC mund të refuzojë lëshimin e aprovimin sipas paragrafit 1 të këtij neni ose të tërheqë aprovimin e lëshuar, nëse zbulon që kushtet e përshkruara nuk janë plotësuar.

## **Neni 5**

### Përvoja e pilotit

Ngritjen dhe aterrimin e helikopterit nga NHLS mund ta kryej piloti i helikopterit i cili posedon licencë valide për tipin, klasifikimin e tipit të helikopterit si dhe të ketë së paku tri (3) ngritje dhe atertime brenda 90 ditëve të fundit.

## **Neni 6**

### Pëlqimi për shfrytëzim

6.1 Operatori i helikopterit, pavarësisht aprovimit të lëshuar nga AAC, para shfrytëzimit të NHLS, duhet të marrë pëlqimin e pronarit, apo të cilitdo person tjetër fizik apo juridik që ka interesa pronëso-ro-juridike mbi atë pronë.

6.2 Pronari apo personi tjetër fizik apo juridik sipas paragrafit 1 të këtij neni, është përgjegjës për zbatimin e rregullave dhe/ose kërkesave të përcaktuara nga qeveria lokale apo qendrore për territorin ku gjendet kjo sipërfaqe (p.sh. parqet natyrore, parqet nacionale, zonat e mbrojtura, etj).

## **Neni 7**

### Njoftimi për përdorimin

Para fillimit të operimeve, operatori i helikopterit duhet të njoftojë në kohë të duhur Drejtorinë Rajonale të Policisë përkatëse për qëllimin e përdorimit të NHLS.

## **Neni 8**

### Lokacioni natyror për aterrim të helikopterëve

8.1 Operatori i helikopterit nuk mund të përdorë NHLS e cila nuk i plotëson kushtet e mëposhtme:

- a) NHLS duhet të ketë një sipërfaqe që është e barabartë me ose më e madhe se sipërfaqja e një drejtkëndëshi që është marrë si rezultat i shumëzimit të 1.5 DxD, ku D është gjatësia maksimale e helikopterit;
- b) Sipërfaqja e NHLS duhet të jetë rezistente nga efekti i rotorëve dhe e lirë nga cdo parregullsi e të cilat mund të ndikojnë pafavorshëm në ngritjen dhe aterrimin e helikopterëve;

- c) TLOF duhet të ketë kapacitet të ngarkesës e cila mund ti përballon peshën totale të helikopterit që do të përdoret;
- d) TLOF duhet të jetë më e madhe sesa sipërfaqja e diametrit, apo së paku 0.83 D e helikopterit më të madhe që do të përdoret;
- e) NHLS duhet të ketë përfaqë hapësirën e sigurisë (SA), gjerësia e së cilës nuk është më e vogël se 10 metra;
- f) Nuk lejohet asnjë objekt fiks në hapësirën e sigurisë së NHLS, përveç objekteve të thyeshme/lakuara të cilat janë të domosdoshme të vendosen në këtë hapësirë. Në asnjë mënyrë nuk lejohet vendosja e objekteve të lëvizshme (mobile) në hapësirën e sigurisë gjatë operimeve të helikopterëve;
- g) Hapësira brenda sipërfaqes së sigurisë (SA) duhet të jetë e përshtatshme për aterrim të detyruar;

8.2 Ngritja dhe aterrimi nga NHLS ekskluzivisht duhet të kryhet gjatë ditës sipas Rregullave të Fluturimit Vizual (VFR).

8.3 Në sipërfaqen ku kryhen ngritjet dhe aterrimet duhet të ketë së paku një pajisje 12 kg që shërben për fikjen e zjarrit, e cila është e shenjzuar në mënyrë të qartë dhe e vendosur ashtu që të mund të përdoret shpejtë në rast të zjarrit. Ndhima e parë duhet të ketë shenjzime të qartë dhe të jetë në afërsi të duhur nëse nevojitet për përdorim. Ndhima e parë duhet të mirëmbahet sipas udhëzimeve të prodhuesit dhe të plotësohet pas çdo përdorimi.

## **Neni 9**

### **Vështrimi i terrenit**

9.1 Para se të aterrohet në NHLS piloti komandues përmes metodës së mbi-fluturimit duhet të përcaktoj si më poshtë:

- a) drejtimin e erës,
- b) mundësinë e mbajtjes së nivelit në përafrim dhe ngritje,
- c) përshtatshmërinë e NHLS dhe hapësirës së sigurt për aterrim të detyruar, dhe
- d) mundësinë e kalimit të pengesave.

9.2 Piloti komandues i helikopterit nuk mund të përdorë NHLS nëse ka njerëz, kafshë, automjete, instalime apo të ngjashme të vendosura në një distancë më të vogël se 3A, ku A paraqet diametrin e rotorit të helikopterit.

## **Neni 10**

### Afrimi dhe nisja

10.1 Afrimi dhe nisja duhet të kryhen brenda sipërfaqes që vijon në drejtimin direkt të ngritjes dhe aterrimit ose përafërsisht në atë drejtim. Gjerësia minimale e sipërfaqes duhet të jetë 3A, ku A paraqet diametrin e rotorit të helikopterit. Sipërfaqja duhet të vazhdojë nga skaji i hapësirës së sigurisë dhe shtrihet deri në pikën vertikale të sipërfaqes së tokës dhe kryqëzimit të nivelit të afrimit/nisjes me nivelin e lartësisë minimale të fluturimit për zonën në të cilën kryhen operimet sipas rregullave në ajër.

10.2 Sipërfaqja duhet të jetë e lirë nga pengesat në tërë gjerësinë dhe distancë vertikale së paku 10 m (35 ft) nga sipërfaqet e afrimit dhe nisjes.

10.3 Afrimi dhe nisja duhet të kryhet në atë mënyrë që në rast aterrimi emergjent mund të kryhet sigurtë në një sipërfaqe të përshtatshme në çfarëdo kohe, përveç tek helikopterët me operime me një motor joefikas, me ç'rast helikopteri mundet sigurtë të mbi-fluturojë pengesat brenda sipërfaqes në një distancë më të madhe se 10 m (35 ft).

10.4 Hapësira për aterrim të detyruar është një sipërfaqe me madhësi dhe karakteristika që në rast të auto-rrotullimit do të mundësojë aterrimin pa ndonjë rrezik për të lënduar persona apo dëmtuar pronën, dhe pa rrezikuar dëmtimin e theksuar të helikopterit. Pjesa e parkingut të cilat nuk janë të rrethuara, apo rrugët publike nuk konsiderohen pjesë të përshtatshme për aterrim emergjente.

10.5 Aterrimi emergjent duhet të jetë i mundshëm në një hapësirë të përshtatshme emergjente në drejtim të ngritjes së helikopterit deri sa të arrijë lartësinë 300 ft në shpejtësinë më të mirë të ngritjes ( $V_y$ ) të helikopterëve të cilët sipas Manualit të Fluturimit të Mjetit Ajror (AFM) nuk është në gjendje të ngritët me një motor joefikas. Për më tepër, duhet të jetë e mundur që aterrimi emergjent për helikopterët të cilët mund të ngriten vetëm me një motor joefikas sipas AFM, para arritjes së pikës kritike të vendim (CDP) pas së cilës, në rast të dështimit të ndonjërit prej motorëve ngritja duhet të vazhdohet.

## **Neni 11**

### Dispozitat ndëshkimore

11.1 Personi që gjendet fajtor për shkelje të dispozitave të kësaj rregulloreje do të jetë përgjegjës dhe do t'i nënshtrohet dispozitave ndëshkimore të Titullit IV të Ligjit Nr. 03/L-051 mbi aviacionin civil.

11.2 Pavarësisht paragrafit 1 të këtij neni, shkelja e dispozitave përkatëse të kësaj rregulloreje mund të ndëshkohet sipas Kodit Penal Nr. 04/L-082 të Republikës së Kosovës.

**Neni 12**  
Përrjashtimet

AAC, në raste të jashtëzakonshme dhe nëse është e domosdoshme për arsye të shërbimit të interesit publik, mund të bëjë përjashtime nga nenet e kësaj rregulloreje.

**Neni 13**  
Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi më 18 shkurt 2014.

Prishtinë, 3 shkurt 2014

**Dritan Gjonbalaj**  
Drejtor i Përgjithshëm