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 21

Menaxhimi i Rrezikut në Platformë

Material udhëzues

Parathënie

Materiali udhëzues në këtë Publikim Teknik më së miri përshkruhet si "Praktikë e mirë e pranueshme" dhe paraqet një mënyrë të pranueshme të funksionimit. Kjo ilustron mënyrën se si mund të identifikohen rreziqet si dhe ofron këshilla se si mund të vendoset siguria e platformës në kuadër të qasjes sistematike dhe të strukturuar të menaxhmentit - Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë.

Publikimi Teknik ilustron gjërat të cilat organizatat priten t'i kenë parasysh për shkak të sigurisë së platformës; ky publikim nuk synon të jetë plotësisht gjithëpërfshirës në hollësitë e dhëna. Respektimi i përmbajtjes së këtij publikimi nuk i liron ata që janë përgjegjës për sigurimin e një mjedisi të sigurt të operimit dhe të punës nga të menduarit për veten e tyre. Kjo nënkupton elemente të sigurisë organizative të cilat, nëse ofrohen, do të ndihmojnë në bindjen e organeve rregullative që përpjekjet për të ofruar llogaridhënien e sigurisë sipas ligjit janë efektive, të drejtuara mirë dhe të përgjegjshme.

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	Faqe	Nr. i rishikimit	Data efektive
Parathënie	2 nga 132		
Lista e faqeve efektive	3 nga 132		
	4 nga 132		
	5 nga 132		
	6 nga 132		
Tabela e aprovimit	7 nga 132		
Lista e shpërndarjes **Tabela e rishikimit**	8 nga 132		
Përmbajtja	8 nga 132		
	9 nga 132		
	10 nga 132		
	11 nga 132		
	12 nga 132		
	13 nga 132		
Përmbajtja	9 nga 132		
	10 nga 132		
	11 nga 132		
	13 nga 132		
	14 nga 132		
Shkurtesat	15 nga 132		
Termat dhe përkufizimet	16 nga 132		
	17 nga 132		
	18 nga 132		
1. Hyrje	19 nga 132		
2. Rreziqet potenciale në platformë	20 nga 132		
3. Automjetet që mund të godasin Avionët dhe / ose njerëzit	21 nga 132		
	22 nga 132		
4. Rreziqet ndaj udhëtarëve në platformë	23 nga 132		
	24 nga 132		
5. Lëvizjet e avionëve në tokë	26 nga 132		
6. Praktikat e parkimit të sigurtë të avionëve - Operacionet në vendqëndrim - Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP) - Pronësia e hapësirës për vendqëndrim/parkim	27 nga 132		
	28 nga 132		
	29 nga 132		
	30 nga 132		
	31 nga 132		
	32 nga 132		
	33 nga 132		

- Vëmendja për sigurinë gjatë parkimit të Avionit - Ardhja e avionëve - Masat paraprake para shkuarjes së avionëve - Vetë-manovrimi i avionëve në platformë - Shkuarja e avionëve - Masat tjera mbi sigurinë	34 nga 132		
	35 nga 132		
	36 nga 132		
	37 nga 132		
	38 nga 132		
	39 nga 132		
	40 nga 132		
	41 nga 132		
	42 nga 132		
7. Rreziqet nga motori	43 nga 132		
	44 nga 132		
	45 nga 132		
	46 nga 132		
	47 nga 132		
	48 nga 132		
	49 nga 132		
	50 nga 132		
8. Rëniet dhe objektet e rëna - Të përgjithshme - Qasja në dyert e avionëve - Pjesët tjera të avioni - Rëniet tjera të ndërlidhura me avion	51 nga 132		
	52 nga 132		
	53 nga 132		
	54 nga 132		
	55 nga 132		
	56 nga 132		
	57 nga 132		
9. Operacionet e urës ajrore	58 nga 132		
	59 nga 132		
	60 nga 132		
	61 nga 132		
10. Trajtimi manual	62 nga 132		
	63 nga 132		
11. Zhurma	64 nga 132		
	65 nga 132		
12. Pajimet e punës (përfshirë makinerinë)	66 nga 132		
	67 nga 132		
	68 nga 132		
	69 nga 132		
13. Substancat dhe mallrat e rrezikshme	70 nga 132		
	71 nga 132		
	72 nga 132		
	73 nga 132		
14. Ndriçimi jo-adekuat, dritat shkëlqyese dhe hutuese	74 nga 132		
	75 nga 132		

15. Kushtet e rënda atmosferike (përfshirë operacionet dimërore)	76 nga 132		
	77 nga 132		
	78 nga 132		
16. Rrëshqitjet dhe marrjet në thua	79 nga 132		
17. Rreziqet elektrike	80 nga 132		
	81 nga 132		
18. Prishjet dhe defektet	82 nga 132		
19. Inspektimi i zonës së lëvizjes	83 nga 132		
Shtojca A	85 nga 132		
	86 nga 132		
	87 nga 132		
Shtojca B	88 nga 132		
	89 nga 132		
	90 nga 132		
	91 nga 132		
Shtojca C	92 nga 132		
	93 nga 132		
	94 nga 132		
	95 nga 132		
	96 nga 132		
	97 nga 132		
Shtojca D	98 nga 132		
	99 nga 132		
	100 nga 132		
	101 nga 132		
	102 nga 132		
Shtojca E	103 nga 132		
	104 nga 132		
Shtojca F	105 nga 132		
	106 nga 132		
	107 nga 132		
	108 nga 132		
Shtojca G	109 nga 132		
	110 nga 132		
	111 nga 132		
	112 nga 132		
Shtojca H	113 nga 132		
	114 nga 132		
	115 nga 132		
Shtojca I	116 nga 132		
	117 nga 132		
	118 nga 132		

	119 nga 132		
Shtojca J	121 nga 132		
	122 nga 132		
	123 nga 132		
Shtojca K	124 nga 132		
	125 nga 132		
Shtojca L	126 nga 132		
	127 nga 132		
	128 nga 132		
Shtojca M	129 nga 132		
	130 nga 132		
	131 nga 132		
Bibliografia	132 nga 132		

Tabela e Aprovimit

	Emri dhe pozita	Data	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	**Alban Ramabaja,** Inspektor, Departamenti i Aerodromeve	10.05.2018	E nënshkruar verzioni në gjuhën angleze
Autorizuar nga:	**Burim Dinarama,** Drejtor, Departamenti i Aerodromeve	18.05.2018	E nënshkruar verzioni në gjuhën angleze
Kontrolli i cilësisë:	**Lendita Kika-Berisha**, Menaxhere, Auditim i Brendshëm dhe Menaxhim i Cilësisë	23.05.2018	E nënshkruar verzioni në gjuhën angleze
Aprovuar nga:	**Dritan Gjonbalaj**, Drejtor i Përgjithshëm	25.05.2018	E nënshkruar verzioni në gjuhën angleze

Lista e shpërndarjes

Kopja nr.	Lokacioni	Mediumi	Sas.
1	Biblioteka e AAC-së	Origjinal	1
2	Serveri i AAC-së	Digjital	1

Tabela e rishikimit

Nr. i rev.	Data	Përgatitur nga:	Autorizuar nga:
1	10.03.2016	Alban Ramabaja	Burim Dinarama

Përmbajtja

Parathënie 2
Lista e faqeve efektive 3
Tabela e Aprovimit 7
Lista e shpërndarjes 8
Tabela e rishikimit 8
Përmbajtja 9
Shkurtesat 15
Termat dhe përkufizimet 16
1. Hyrje 19
2. Rreziqet potenciale në platformë 20
3. Automjetet që mund të godasin avionët dhe / ose njerëzit 21
4. Rreziqet ndaj pasagjerëve në platformë 23
5. Lëvizja e avionëve në tokë 26
6. Praktikat e parkimit të sigurt të avionit 27
6.1 Operacioni i vendqëndrimit 27
6.2 Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP) 27
6.3 Pronësia e hapësirës së vendqëndrimit / parkimit 27
6.4 Vëmendja për sigurinë gjatë parkimit të avionëve 29
Kontrolli i operacionit 29
Frenat/Bllokadat 29
Pas-krahët dhe lëvizjet e kontrolluara tokësore 30
Rrotat 30
Kontrolli i pasagjerëve 30
Marshallimi i avionit 30
Njësia e fiksuar tokësore për furnizim me rrymë (FEGP)/ Njësia ndihmëse për furnizim me rrymë (APU)/ Njësia tokësore për furnizim me rrymë (GPU) 31
6.5 Ardhja e avionit 31
6.6 Masat para shkuarjes së avionit 33
6.7 Vetë-manovrimi i avionit në platformë 34
6.8 Shkuarja e avionit 35
6.9 Masat tjera mbi sigurinë 40
Shenjat, shënjimet dhe udhëzimet 40
Veshjet me dukshmëri të lartë 41
7. Rreziqet nga motori 43

Shpërthimi, dridhja, zhurma dhe tymi 43
Menaxhimi i motorit gjatë ardhjes së avionit 44
Menaxhimi i motorit gjatë shkuarjes së avionit 44
Testimi i operimit të motorit 45
Tymi dhe zhurma 45
Thithja - Gëlltitja 46
Dëmtimi nga objektet e huaja 48
Helikat 48
Rotorët 49
8. Rëniet dhe objektet e rëna 51
8.1 Të përgjithshme 51
8.2 Qasja në hapësirat e derës së Avionëve 53
8.3 Pjesët tjera të avionit 56
8.4 Rëniet e tjera të ndërlidhura me avionin 57
9. Operacionet e urës ajrore 58
Instalimi 58
Pajisjet e urës ajrore 58
Shënjimet në tokë 59
Mirëmbajtja dhe mosfunksionimi i urës ajrore 59
Procedurat e operimit 60
Trajnimi i operatorit 60
10. Manovrimi manual 62
11. Zhurma 64
12. Pajimet e Punës (përfshirë makinerinë) 66
12.1 Të përgjithshme 66
12.2 Pajimet mobile të punës (përfshirë automjetet) 67
12.3 Pajimet e ngritjes 67
12.4 Makineria e re 68
13. Substancat e dëmshme dhe mallrat e rrezikshme 70
13.1 Substancat e dëmshme për shëndet 70
13.2 Substancat radioaktive 71
13.3 Substancat e ndezshme 71
13.4 Transporti i Mallrave të Rrezikshme 73
14. Ndriçimi jo -adekuat, shkëlqimi dhe dritat hutuese 74
15. Kushtet e rënda atmosferike (përfshirë operacionet e dimrit) 76
15.1 Kushtet e rënda atmosferike 76

15.2 Erërat e forta 76
15.3 Procedurat e dukshmërisë së ulët (PDU) 76
15.4 Operacionet dimërore 77
16. Rrëshqitjet dhe marrjet në thua 79
17. Rreziqet elektrike 80
18. Prishjet dhe defektet 82
19. Inspektimi i zonës së lëvizjes 83
Shtojca A 85
Procedurat model të operimit të platformës – Bllokimi i avionit 85
1 Hyrje 85
2 Procedura 85
3 Pikat kyçe të sigurisë 87
Shtojca B 88
Udhëzimi model i sigurisë - Operimi i Sistemit Drejtues Vizual për Parkim 88
1 Hyrje 88
2 Sistemi 88
3 Përgjegjësia për operimin e SDVP-së 88
4 Shërbimet e marshallimit 89
5 Mos-funksionaliteti i urës ajrore 89
6 Procedura e “qëndrimit të shkurtër” 90
7 Procedura e ndalimit emergjent 90
8 Përmbledhje e sigurisë së SDVP-së 91
Shtojca C 92
Procedurat model të operimit të platformës – Shtyrja e avionit (Tërheqësit konvencional) 92
1 Hyrje 92
2 Procedurat – Tërheqësi dhe shufra tërheqëse konvencionale 93
3 Pikat kyçe të sigurisë 96
Shtojca D 98
1 Hyrje 98
2 Procedurat e operimit të platformës 99
3 Lidhja e avionit 100
4 Shtyrja e Avionit 101
5 Pikat kyçe të sigurisë 102
Shtojca E 103
1 Hyrje 103
2 Kërkesat për lëvizje të aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve 103

3 Demonstrimi i lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve 104
4 Aplikacionet 104
Shtojca F 105
1 Hyrje 105
2 Procedurat e ardhjes 105
3 Procedurat e shkuarjes– Ndezja e motorit 106
4 Procedurat e shtyrjes së aeroplanëve – Masat paraprake ndaj shpërthimeve 107
5 Taksimi 107
6 Siguria në afërsi të Zonave të Punës 107
7 Vet-manovrimet e Avionit 108
8 Të përgjithshme 108
Shtojca G 109
Udhëzuesi i modelit të sigurisë- Funksionimi i motorit të avionit në tokë dhe përdorimi i njësive ndihmëse të fuqisë 109
1 Hyrje 109
2 Definicioni 109
3 Aprovimi 109
4 Siguria 110
5 Njësitë ndihmëse për furnizim me rryme 111
6 Njësitë tokësore për furnizim me rrymë 112
Shtojca H 113
Udhëzuesi model i sigurisë – Dëmi/Mbetjet nga objektet e huaja 113
1 Hyrje 113
2 Rregullat e përgjithshme 114
Shtojca I 116
Udhëzues i modelit të sigurisë – Ura ajrore e pasagjerëve 116
1 Hyrje 116
2 Shërbimi i urës ajrore për Pasagjerëve 116
3 Certifikimi i operatorit të urës ajrore 116
4 Përgjegjësitë e operatorit të urës ajroret 117
5 Funksionimi i urave ajrore 119
6 Kutitë e parkimit 119
7 Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP) 119
8 Procedurat e qëndrimit të shkurtër 119
9 Raportimi i gabimit 120
10 Ndalesa emergjente dhe veprimi emergjent i tërheqjes 120

11 Procedura e raportimit të aksidentit 120
Shtojca J 121
1 Hyrje 121
3 Përgjegjësitë gjatë erërave të forta 121
4 Urat ajrore 122
5 Pozicionimi dhe piketimi i Avionit 122
6 Tërheqja e avionit 123
7 Anulimi i paralajmërimit për erërat e forta 123
Shtojca K 124
Udhëzues i modelit të sigurisë – Operacionet në platformë gjatë dukshmërisë së ulët 124
1 Hyrje 124
2 Paralajmërimet për Dukshmëri të Ulët 124
3 Përgjegjësitë gjatë PDU-ve 124
4 Dukshmëria e Ulët në Platforma 125
5 Anulimi i PDU-së 125
Shtojca L 126
Udhëzues i Modelit të Sigurisë – Operacionet Dimërore dhe Rreziqet në Platformat 126
1 Hyrje 126
2 Lajmërimi 126
3 Përgjegjësitë e Aeroportit 127
4 Masat parandaluese gjatë ngricave 127
5 Shmangia e rrjedhjes së ujit nga automjetet/objektet 127
Shtojca M 129
Udhëzues i Modelit të Sigurisë – Komiteti i sigurisë së zonës ajrore 129
1. Hyrje 129
2. Organizimi i komitetit 129
Bibliografia 132

E LËNË ZBRAZËT ME QËLLIM

Shkurtesat

NTA	Ndriçimi tokësor aeronautik
APU	Njësia ndihmëse për furnizim me rrymë
KTA	Kontrolli i trafikut ajror
AAC	Autoriteti i aviacionit civil
RMR	Rregulloret për mallrat e rrezikshme
dB	decibel
dB(A)	decibel A - të matura (për të pasqyruar reagimin e veshit të njeriut)
BE	Bashkimi Evropian
FEGP	Njësia e fiksuar tokësore për furnizim me rrymë
FOD	Copëza të objektit të huaj ose dëmtimi nga objekti i huaj
AP	Aviacioni i përgjithshëm
GPU	Njësia tokësore për furnizim me rrymë/ Njësia e fiksuar tokësore për furnizim me rrymë
IATA	Asociacioni ndërkombëtar i transportit ajror
ICAO	Organizata ndërkombëtare e aviacionit civil
SIA	Sistemi instrumental për aterrim
JAR-OPS	Kërkesat e përbashkëta të aviacionit- Operacionet
$L_{EP, d}$	Ekspozimi personal ndaj zhurmës
PVU	Procedurat gjatë dukshmërisë së ulet
PMNP	Platformat ngritëse mobile për punë
RNO	Raporti obligativ për ndodhitë
PnB	Personat në bord
PPM	Pajisjet mbrojtëse personale
RT	Radio telefon/Radio telefoni
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
PSO	Procedura standarde e operimit
SDVP	Sistemi Drejtues Vizual për Parkim

Termat dhe përkufizimet

Në këtë manual, termat e përdorur janë në përputhje me ato në Ligjin Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, Rregulloren Nr. 17/2017 për Dispozitat dhe Procedurat Administrative në Lidhje me Aerodromet, dhe Aneksin 14 - Vëllimin I i Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar. Megjithatë disa nga termat e përdorura më së shpeshti janë dhënë më poshtë për shkak të lehtësimit të referimit nga përdoruesi:

Termi	Përkufizimi
Aerodrom	Do të thotë një zonë e caktuar mbi tokë ose ujë (duke përfshirë të gjitha ndërtesat, instalimet dhe pajimet) mbi tokë ose ujë ose në structure lundruese apo të fiksuar, që përdoret si e tërë apo pjesërisht për arritjen, ngritjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të avionëve.
Objektet dhe pajimet e Aerodromit	Objektet dhe pajimet brenda ose jashtë vijës kufizuese të aerodromit e që janë të ndërtuara apo të instaluara dhe që mirëmbahen për ardhje, shkuarje dhe lëvizje të avionëve nëpër sipërfaqe.
Manuali i Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromeve	Manuali i cili është pjesë e aplikacionit për certifikatë aerodromi në pajtim me kërkesat e Manualit për Certifikim të Aerodromeve duke përfshirë secilin ndryshim të cilin e ka pranuar Autoriteti.
Operator i Aerodromit	Secili person apo entitet ligjor i autorizuar nga ana e Autoritetit për te drejtuar dhe operuar një aerodrom përmes lëshimit të një certifikate të aerodromit.
Avion	Avion do të thotë secila makinë e cila përfiton mbështetje në atmosferë nga reaksionet e ajrit, ose ndryshe nga reaksionet e ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.
Shërbimi i Trafikut Ajror	Shërbimi i trafikut ajror përfshin (a) shërbimin e kontrollit te aerodromit; (b) shërbimin e kontrollimit të afrimit; (c) shërbimin e kontrollit zonal; (d) shërbimin informativ të fluturimit; (e) shërbimin alarmues dhe (f) çdo shërbim tjetër i trafikut ajror që nga ana e

	Autoritetit konsiderohet të jetë i nevojshëm apo i dëshirueshëm për operim të sigurt dhe efikas të sistemit të aviacionit civil.
Platformë	"Platformë" nënkupton një zonë të caktuar për të akomoduar avionët për qëllim të ngarkimit ose shkarkimit të pasagjerëve, postës, mallrave, karburantit, parkimit apo mirëmbajtjes;
Shërbimi i menaxhimit të platformës	Nënkupton një shërbim i ofruar për të menaxhuar aktivitetet dhe lëvizjet e avionëve dhe automjeteve në një platformë.
Autoriteti	Në këtë manual, Autoriteti nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës.
Person i Autorizuar	Në këtë manual, "I autorizuari" do të thotë një person i autorizuar nga Autoriteti.
Aerodrom i Certifikuar	Një aerodrom të cilit operator iu është lëshuar një certifikatë aerodromi.
Avari e dritës	Një dritë/llambë konsiderohet të ketë avari atëherë kur për çfarëdo arsye intensiteti mesatar i përcaktuar për ti përdorur këndet e veçuara të ngritjes së krahëve, në pjesë të përparme dhe të përhapur, bie nën 50 për qind të intensitetit mesatar të veçuar të një drite të re.
Zonë manovrimi	Ajo pjesë e një aerodromi që do të përdoret për ngritje, aterrim dhe taksim të avionëve, duke përjashtuar platformat.
Shënjues	Një objekt që është mbi nivelin e tokës e që tregon ndonjë pengesë apo që paraqet një kufi.
Shenjë	Një simbol apo një grup simbolesh të paraqitura në sipërfaqen e zonës së lëvizjes për të ofruar informata aeronautike.
Zonë e lëvizjes	Ajo pjesë e një aerodromi që shfrytëzohet për ngritje, aterrim dhe taksim të avionëve, e që përbëhet

	prej zonës së manovrimit dhe platformës(-ave).
Pengesë	Të gjitha objektet e fiksuara (qoftë të përkohshme apo të përhershme) dhe objektet mobile, apo pjesët e tyre, që: - ndodhen në një zonë të paraparë për lëvizje sipërfaqësore të avionit, apo që zgjaten mbi kufirin e një sipërfaqeje të përcaktuar që është paraparë të mbrojë avionin në fluturim, apo, - qëndrojnë jashtë këtyre siperfaqeve të definuara dhe që janë vlerësuar se paraqesin rrezik për navigimin ajror;
Rregullorja mbi Mallrat e Rrezikshme	Rregullorja Nr. 08/2014 mbi Kushtet dhe Metodat për Transportin e Mallrave të Rrezikshme Përmes Ajrit ose ndonjë akt që e ndryshon atë.
Pistë	Një vend i caktuar në aerodrom e përgatitur për aterrim dhe ngritje të avionit.
Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë	Një sistem për menaxhim të sigurisë nëpër aerodrome duke përfshirë strukturën organizative, përgjegjësitë, procedurat, proceset dhe dispozitat për zbatim të politikave të menaxhimit të sigurisë nga operatori i aerodromit, i cili ofron kontroll të sigurisë, dhe shfrytëzim të sigurt të aerodromit.
Rruga e taksimit	Një shteg i përcaktuar në aerodrom i krijuar për taksim te avionëve, dhe i paraparë që të ofrojë një lidhje në mes të njërës dhe pjesës tjetër të aerodromit duke përfshirë vendqëndrimin e aeroplanit, korsia për taksim, platformën, rruga e taksimit, dhe rruga e taksimit për dalje rapide.
Zonë e papërdorshme	Një pjesë e zonës së lëvizjes që është e papërshtatshme dhe e pa-përdorshme për t'u shfrytëzuar nga avioni.
Vend-punim	Një pjesë e aerodromit ku punët e mirëmbajtjes apo ato të ndërtimit janë në zhvillim e sipër.

1. Hyrje

Organizatat që veprojnë në aerodrome duhet të menaxhojnë sigurinë e avionit si dhe sigurinë dhe shëndetin në punë dhe sigurinë me një shkallë të madhe të ekspertizës dhe të jenë në përputhje me kërkesat ligjore dhe standardet. Megjithatë, pa një menaxhim adekuat të sigurisë, nuk mund të përmbushen detyrimet ligjore dhe morale.

Mësimet e nxjerra nga aksidentet e avionëve dhe njerëzve tregojnë se, në shumë raste, dështimet në menaxhim ishin një nga shkaktarët kyç. Ky dokument synon t'i përmbledhë proceset me anë të të cilave siguria e avionëve si dhe siguria dhe shëndeti në punë do të mund të menaxhoheshin.

Veçanërisht në aerodromet e mëdha, platforma është një vend me një vëllim të madh të punës. Njerëzit dhe avionët përballen me shumë rreziqe të mundshme, sidomos nga lëvizja dhe operimi i avionëve dhe automjeteve. Dështimi për të eliminuar ose kontrolluar rreziqet e tilla mund të shpie në aksidente të avionëve dhe/ose njerëzve apo rasteve të përkeqësimit të shëndetit.

Menaxhimi i sigurisë së platformës zbatohet në çdo aerodrom, pavarësisht nga madhësia, vetëm rangu dhe madhësia e operacioneve mund të jetë e ndryshme. Menaxherët do të duhet të marrin parasysh shkallën e zbatueshmërisë së materialit të detajuar të paraqitur, dhe të përdorin masa të përshtatshme të kontrollit përveç atyre të përshkruara. Gjatë shqyrtimit të kombinimit më të përshtatshëm të masave të kontrollit duhet të merret parasysh hierarkia e kontrollit.

Në pajtim me nenin 3 të Ligjit Nr. 03 / L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës" Viti III / Nr. 28, datë 4 qershor 2008) dhe ADR.AR.A.015 të Rregullores Nr. 17/2017 për kërkesat dhe procedurat administrative lidhur me aerodromet ("Rregullorja Nr. 17/2017 për Aerodromet e Certifikuara"), Republika e Kosovës ka miratuar mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (AMC) dhe materialet udhëzuese (GM) për të ilustruar mjetet për të vendosur pajtueshmërinë me Rregulloren nr. 03/2009, e ndryshuar, ("Rregullorja Bazë") dhe Rregullat e Zbatuese të saj.
Operatorët e aerodromit ose ofruesit e shërbimit të menaxhimit të platformës mund të përdorin mjetet alternative të pajtueshmërisë dhe materialet udhëzuese të cilat do të jenë objekt i vlerësimit nga AAC në përputhje me ADR.OR.A.015.

2. Rreziqet potenciale në platformë

2.1 Ky seksion paraqet disa nga rreziqet potenciale të hasura shpesh në platformë. Është e rëndësishme që të gjitha operacionet e avionëve, duke përfshirë kohën e shërbimit të aeroplanit të merret në konsideratë të plotë nevoja për praktika të sigurta në punë. Dështimi për të bërë këtë mund të rezultojë në anashkalim të kësaj dhe në praktika të këqija që mund të shpiejnë në aksidente, sëmundje dhe lëndime të punonjësve dhe dëmtime të aseteve.

2.2 Rreziqet e zakonshme në aerodrome të cilat janë diskutuar në paragrafët e mëposhtëm, përfshijnë:

- Automjetet që mund të godasin avionët dhe / ose njerëzit
- Rreziqet ndaj pasagjereve në platformë
- Lëvizjet e avionëve (përfshirë shtyrjen ose tërheqjen e avionëve)
- Operimi i motorëve të avionit (përfshirë helikopterët)
- Rëniet dhe objektet e rëna
- Operacionet e urave ajrore
- Trajtimi manual
- Zhurma
- Pajimet e punës (përfshirë makinerinë)
- Substancat dhe mallrat e rrezikshme (përfshirë substancat radioaktive)
- Ndriçimi jo-adekuat, shkëlqim ose dritat hutuese
- Moti i keq (përfshirë operacionet dimërore)
- Rrëshqitjet dhe marrje në thua
- Rreziqet elektrike
- Gabimet dhe defektet

2.3 Trajtimi efektiv i këtyre rreziqeve do të kërkojë menaxhim të mirë të sigurisë së avionëve, të sigurisë dhe shëndetit në punë, si dhe bashkëpunim dhe koordinim ndërmjet operatorit të aerodromit, shërbyesve në tokë, kompanive ajrore dhe përdoruesve tjerë të aerodromit, siç janë kontraktuesit e mirëmbajtjes. Iniciativat për reduktimin e riskut ndaj shëndetit dhe sigurisë nga këto rreziqe, duhet të jenë një pjesë integrale e planifikimit të projekteve të operatorit të aerodromit.

3. Automjetet që mund të godasin avionët dhe / ose njerëzit

3.1 Automjetet në zonën ajrore përbëjnë një rrezik gjithnjë e më të pranishëm për njerëzit dhe avionët dhe nevojitet vigjilencë e jashtëzakonshme nga të gjithë ata që punojnë në zonën ajrore. Eliminimi i rreziqeve për njerëzit në zona të caktuara të aerodromit mund të bëhet duke bërë një vijë ndarëse për automjetet dhe këmbësorët, aty ku është e mundshme, për shembull duke përdorur ura ajrore. Kur për ndonjë arsye kjo nuk praktikohet, atëherë përdoret një tjetër metodë për trajtimin e problemit që është ofrimi i rrugëve të veçanta të caktuara, të tilla si trotuaret apo shtigjet e shënjuara. Rrugët e trafikut të organizuara mirë, duke përfshirë sistemet një-kahëshe, ndriçimi adekuat i rrugëve dhe shenjëzimi i qartë i rrugëve poashtu mund të ndihmojnë.

3.2 Ndarja e plotë mes avionëve, këmbësorëve dhe automjeteve në të gjitha zonat e aerodromit ndoshta nuk mund të realizohet. Megjithatë, kjo nuk nënkupton braktisjen e të gjithë idesë për ndarje të tyre. Kjo duhet të aplikohet në zonat ku ndarja e avionëve, njerëzve dhe automjeteve mund të vihet në funksion.

3.3 Aty ku ndarja nuk është praktike, ekzistojnë masa tjera të cilat mund të vihen në funksion për të reduktuar dhe minimizuar rrezikun. Për shembull, mund të ri-organizohet plani i një zonë, në mënyrë që ndërveprimi i këmbësorëve, avionëve dhe automjeteve të jetë i minimizuar, ose të ulet frekuenca e aktiviteteve me rrezik të lartë siç është kthimi mbrapa. Të gjitha ndryshimet në sipërfaqen e një aerodromi që ndikojnë në sigurinë e avionëve duhet të diskutohen me AAC-në në fazën e hershme, pasi që këto ndryshime mund të kenë ndikim në kushtet për certifikimin e aerodromit.

3.4 Paragrafët 4.1-4.5 japin udhëzime të mëtejshme për mbrojtjen e pasagjerëve në platformë.

3.5 Edhe me vendosjen e masave të tilla fizike, duhet të zhvillohet një sistem i sigurisë në punë. Kjo ofron një mundësi për partneritet në planifikim duke përfshirë të gjithë ata që kanë interes të drejtpërdrejtë në sigurinë e avionëve, si dhe të shëndetit dhe sigurisë së punës në platformë. Një sistem i tillë duhet të përfshijë:

- Rregullat e trafikut që rregullojnë çështjet e tilla si kufizimet e shpejtësisë, sidomos gjatë qasjes tek avionët dhe në afërsi të njerëzve
- Mirëmbajtjen korrekte të automjeteve, sidomos të komponentëve kritike të sigurisë siç janë frenat dhe sistemi drejtues
- Trajnimin për vozitje dhe trajnimin rifreskues
- Standardet e vozitjes
- Kompetencën/sjelljen e vozitësve

- Menaxhimi i platformës
- Ofrimin e ndihmës dhe/ose audio pajisjeve paralajmëruese gjatë kthimit të automjeteve (edhe pse këto audio pajisje paralajmëruese mund të mos jenë plotësisht efektive në afërsi të ambientit me zhurma të larta, ose në qoftë se njerëzit kanë vendosur mbrojtje të dëgjimit)
- Prokurimin e automjeteve të përshtatshme, p.sh. automjetet që ofrojnë dukshmëri të mirë për shofer
- Monitorimin e rregullt të standardeve
- Parkimin e sigurt të automjeteve në mënyrë të tillë që të parandalohet ndërhyrja me avionin gjatë manovrimit ose me përdoruesit tjerë të aerodromit
- Inkurajimin e praktikave të mira
- Ofrimin dhe veshjen e rrobave me dukshmëri të lartë

3.6 Në rastet kur më shumë se një kompani është e pranishme në shërbimin e një avioni, për t'i parandaluar automjetet nga goditja e njerëzve, automjeteve tjera, pajimeve ose avionëve, koordinimi dhe bashkëpunimi efektiv i kontraktorëve është esenciale. Operatorët e kompanive ajrore dhe të aerodromit kanë një rol kyç në këtë çështje, në kuadër të sistemeve të tyre për vlerësimin, kontrollimin dhe monitorimin e kontraktorëve të tyre. Plani i kohës së shërbimit të aeroplanit ka gjasa të jetë një dokument kyç për të siguruar që lëvizjet e automjeteve përreth avionëve të jenë të kontrolluara. Paragrafët 6.3.1-6.3.6 ofrojnë udhëzime të mëtejshme mbi planin e kohës së shërbimit të aeroplanit.

3.7 Është e mundshme që një kombinim i masave, përfshirë edhe ndarjen e njerëzve nga automjetet dhe rreziqet tjera, aty ku është e mundur, të kërkohet për t'i kontrolluar rreziqet. Kombinimi i saktë mund të ndryshoj sipas vendndodhjes, aktiviteteve dhe ndoshta madje edhe brenda ditës. Efektet e ndryshimeve në aerodrom, për shembull, për shkak të punëve të përkohshme ose efektit të ndërtesave të reja do të duhet të merret parasysh, mundësisht në një fazë të hershme. Rrjedhimisht, është e rëndësishme të vlerësohen rreziqet nga automjetet, në kuadër të sistemit të përgjithshëm për menaxhimin e sigurisë së avionëve si dhe të shëndetit dhe sigurisë në punë.

3.8 Këshillat për sinjalistikën e aerodromit jepen në paragrafët 6.9.1-6.9.7. Këshillat e mëtejshme mbi pajimet, duke përfshirë edhe automjetet janë dhënë në paragrafët 12.1.1-12.4.4, dhe udhëzimet për ndriçimin janë dhënë në paragrafët 14.1-14.14.

4. Rreziqet ndaj pasagjerëve në platformë

4.1 Në aerodrome, pasagjerëve mund t'ju rastisë të ecin në platformë nga ndërtesa e terminalit tek avioni. Kjo mund t'i ekspozoj pasagjerët ndaj rreziqeve të tilla siç janë automjetet lëvizëse në platformë. Rreziqet për lëndime shtohen pasi që pasagjerët janë të cenueshëm dhe në përgjithësi të pavetëdijshëm për rreziqet përreth tyre. Për më tepër, udhëtarët munden pa dashje (ose edhe me qëllim) t'i dëmtojnë avionët. Operatori i aerodromit, operatori i kompanisë ajrore dhe shërbyesit në tokë, të gjithë kanë përgjegjësi për tu siguruar që lëvizja e udhëtarëve të jetë rreptësisht e mbikëqyrur dhe e kontrolluar.

4.2 Operatori i aerodromit ka përgjegjësi për të ofruar një aerodrom që është i sigurt për përdoruesit e tij. Gjatë projektimit të shtrirjes dhe objekteve të aerodromit, operatori i aerodromit ka mundësi të jap një kontribut të rëndësishëm për sigurinë e pasagjerëve. Për shembull, kur operatori i aerodromit ofron ura ajrore, pasagjerët nuk janë të ekspozuar ndaj rreziqeve në platformë. Aty ku sigurimi i urave ajrore nuk është praktikisht i arsyeshëm, operatori i aerodromit duhet të sigurojë që shtrirja dhe shenjëzimi i zonave të pjesës ajrore të mundësojë lëvizjen e sigurt të udhëtarëve në dhe prej zonës së terminalit.

4.3 Hapat që mund të ndërmerren për të siguruar shëndetin dhe sigurinë e pasagjerëve në platformë ndryshon nga aerodromi në aerodrom dhe nga vendqëndrimi në vendqëndrim, por do të përfshijnë masat e mëposhtme:

a) Pasagjerët nuk duhet të lejohen që të lëvizin lirshëm;

b) Nëse ka mundësi, operatori i aerodromit duhet të sigurojë që rrugët e përhershme të trafikut, p.sh. rrugët e aerodromit ose shtigjet e taksimit, të mos kryqëzohen në mes të terminalit dhe avionit;

c) Aty ku nuk është e mundur, operatori i aerodromit duhet të sigurojë rrugë të sigurta të shënjuara në sipërfaqen e platformës (duke përfshirë pikat e sigurta të kalimit për rrugët e platformës) dhe shenja të qarta për të treguar rrugën që duhet ndjekur. Kontrolli pozitiv i trafikut të automjeteve mund të kërkohet nga kompania ajrore ose agjenti shërbyes; për të arritur këtë mund të nevojitet koordinim dhe bashkëpunim me operatorin e aerodromit;

d) Rrugët e sigurta mund të shënjohen po ashtu edhe me përdorimin e barrierave dhe zinxhirëve të lëvizshëm për të krijuar një rrugë të përkohshme të sigurt përgjatë platformës për shfrytëzim nga pasagjerët. Kur nuk është në shfrytëzim, është me rëndësi që pajimet e tilla të ruhen në mënyrë të duhur për të siguruar se ato nuk do të bëhen një burim i 'FOD' (foreign object debris) copëza/mbetje nga objekt i huaj;

e) Rrugët për në avion nuk duhet të kalojnë nën krahët e avionit ose nën vrimat e karburantit, ose në afërsi të helikave ose rotorëve të avionëve në të cilët ata janë

duke hipur / zbritur, ose avionëve në vendqëndrime të afërta. Nuk duhet të ketë trafik në rrugët përreth avionit, kabllove elektrike, tubave të karburantit dhe pajimeve tjera të platformës;

f) Duhet të vendosen kufizime për operimin e motorëve të avionëve në afërsi të pasagjereve dhe duhet të ndërmerren masa pozitive për t'i mbrojtur ata nga zhurma e lartë e motorit dhe shpërthimit reaktiv;

g) Punonjësit duhet të jenë të pranishëm në platformë për të siguruar që udhëtarët ndjekin një rrugë të sigurt në terminal/avion. Nëse është e nevojshme, pasagjerët duhet të udhëhiqen drejt avionit apo terminalit;

h) Pasagjerët duhet të informohen mbi rrugën e sigurt që ata duhet të ndjekin për në terminal/avion, p.sh. përmes njoftimit publik para se të largohen nga avioni/terminali;

i) Për vendqëndrimet e largëta ose vendqëndrimet në një vend tjetër deri tek salla e pritjes në terminal, pasagjerët duhet të transportohen me autobus tek avioni; dhe

j) Informacioni mbi hyrjen dhe daljen e udhëtarëve mund të jetë pjesë e planit të kohës së shërbimit të aeroplanit (shih paragrafët 6.3.1-6.3.6 për udhëzime të mëtejshme mbi planin e kohës së shërbimit të aeroplanit).

4.4 Mbështetja vetëm në informimin e udhëtarëve për rrugët e sigurta dhe shenjëzimin e tyre, mund të mos jete metoda e duhur për operacionet komerciale të pasagjerëve. Duhet të ketë punonjës të mjaftueshëm sa herë që pasagjerët duhet të ecin nëpër platformë për tu siguruar që pasagjerët nuk do të shmangen nga rrugët e sigurta.

4.5 Përgjegjësia për tu siguruar që pasagjerët mbrohen nga rreziku mes hapësirës së avionit dhe ndërtesës së terminalit bie bashkërisht tek kompanitë ajrore, operatorët e aerodromit dhe tek cilido shërbyes në tokë. Është me rëndësi të jetë e qartë se kush është përgjegjës për ofrimin e stafit për të mbikëqyrur dhe/ose shoqëruar pasagjerët nëpër platformë, dhe se është ofruar një numër i mjaftueshëm i personelit.Çdo kontratë do të duhet ta ketë të përfshirë këtë në mënyrë të qartë. Dështimi për të mbikëqyrur siç duhet udhëtarët mund të shpie në aksidente me pasoja të rënda për të gjithë të përfshirët.

4.6 Duhet të merren parasyshë edhe rrethanat e jashtëzakonshme, siç është evakuimi i ndërtesave të terminalit ose avionit, ku nga udhëtarët dhe anëtarët tjerë të publikut mund të kërkohet që të hyjnë në zonat e pjesës ajrore. Procedurat duhet të sigurojnë që personat përgjegjës të cilët janë të njohur me rreziqet që ekzistojnë në pjesët zonës ajrore të jenë të pranishëm për të mbikëqyrë pasagjerët dhe anëtarët e publikut sa më shpejt që të jetë e mundur kudo ku ka dalje emergjente. Duhet pasur parasysh edhe metodat me të cilat mund të ndalen lëvizjet e avionëve dhe burimet

tjera të rrezikut në zonat në të cilat udhëtarët dhe anëtarët e publikut mund të mblidhen me mbikëqyrje të kufizuar.

5. Lëvizja e avionëve në tokë

5.1 Lëvizja e avionëve në tokë, qofte me fuqi të tyre, ose nëpërmjet rimorkimit, krijojnë një sëre rreziqesh që janë unike për industrinë e aviacionit. Në veçanti operimi i motorëve reaktiv ose me helikë mund të shkaktoj dëme fatale apo serioze dhe dëme të shumta në pajimeve ose në avionë të tjerë.

5.2 Shtojcat e këtij publikimi përbëhen nga një seri e udhëzimeve të modelit të sigurisë të cilat janë zhvilluar për të përfshirë pikat apo çështjet relevante të operimit të përshkruar. Këto modele ofrohen për shqyrtim si një bazë e fortë për hartimin e udhëzimeve të përshtatshme për secilat operime vetanake të aerodromit.

6. Praktikat e parkimit të sigurt të avionit

6.1 Operacioni i vendqëndrimit

6.1.1 Paragrafët në vijim përshkruajnë përgjegjësitë dhe përgjegjshmëritë tipike për operimin e avionit në dhe nga vendqëndrimi. Marrëdhëniet mund të ndryshojnë nga një aerodrom në tjetër për shkak të marrëveshjeve të ndryshme kontraktuale apo marrëveshjeve tjera të pronarit/operatorit. Çdo aerodrom duhet të përcaktojë hierarkinë e përgjegjësive dhe pastaj të punojë në përcaktimin e praktikave të dakorduara të sigurisë në punë brenda kësaj kornize.

6.1.2 Operatori i aerodromit është përgjegjës për rregullat dhe procedurat që mbrojnë lëvizjet e ardhjes dhe shkuarjes së avionëve në vendqëndrim dhe për shpërndarjen e informatave tek operatorët e kompanive ajrore/kompanive.

6.2 Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP)

6.2.1 Ne raste kur ofrohet SDVP-ja, operatori i aerodromit duhet të aranzhoj kalibrimin dhe prezentimin e elementit udhëzues për ndalje për të gjithë avionët e përzgjedhur që e përdorin ketë sistem, në një mënyrë të qartë dhe kuptueshëm. Saktësia e udhëzimit të azimutit duhet të kontrollohet rregullisht. Sistemet e tilla duhet të jenë subjekt i kontrolleve të përditshme të servisimit, rezultatet e të cilave duhet të regjistrohen. Detajet e SDVP-së në dispozicion në aerodrom duhet të shpallën në Publikimin e Informatave Aeronautike - PIA.

6.3 Pronësia e hapësirës së vendqëndrimit/parkimit

6.3.1 Në përgjithësi operatori i aerodromit mbanë përgjegjësinë për të siguruar mirëmbajtjen e vendqëndrimit të avionëve, që të jetë pastër dhe të mos ketë pengesa. Megjithatë, gjatë vëllimit të madh të punës në platformë, me ndryshimet e gjendjes nga çasti në çast dhe me lëvizjen e automjeteve/pajimeve, do të ketë gjithashtu përgjegjësi specifike për personelin operues të platformës.

6.3.2 Kur një vendqëndrim i jepet për shfrytëzim një operatorit të avionëve dhe arritja e avionit të tyre në vendqëndrim është e pashmangshme, zakonisht është përgjegjësi e personelit operues të platformës të siguroj që vendqëndrimi dhe zona pa pengesa nuk pengohen nga automjetet apo pajimet. Personeli duhet gjithashtu të sigurojë që ura(-t) ajrore është (janë) tërhequr plotësisht ose parkuar në mënyrën e duhur me rrotat e pozicionuara brenda hapësirës së ofruar të parkimit (shih paragrafët 9.7 deri në 9.10) para ardhjes së avionit. Këto veprime duhet të përfundohen nga operuesi para kyçjës së SDVP-së. Kyçja e SDVP-së normalisht njofton kapitenin e avionit që janë përfunduar këto veprime dhe se vendqëndrimi është i sigurt për hyrjen e avionit. Pasi të kyçet SDVP-ja, vendqëndrimi duhet të mbetet nën mbikëqyrje deri sa avioni të arrij në vendqëndrim, në mënyrë që të

sigurohet se vendqëndrimi është i sigurt për shfrytëzim nga avionët. Nëse për ndonjë arsye vendqëndrimi bëhet "i pasigurt" ose i pambikëqyrur para ardhjes së avionit, SDVP-ja duhet të fiket, ose nëse është e nevojshme të sinjalizohet me shenjen "STOP" duke përdorur Sistemin e Ndalimit Emergjent.

6.3.3 Për të kontrolluar dhe menaxhuar fazat e ndryshme të operimit duhet të emërohet një mbikëqyrës dhe të identifikohen në mënyrë të qartë i tërë personeli që punon në vendqëndrim. Mbikëqyrësi duhet të punojë sipas një plani të dakorduar për kohën e shërbimit të aeroplanit dhe duhet të ketë autoritet të mjaftueshëm për të kontrolluar aktivitetet rreth avionit. Mbikëqyrësi duhet të jetë i pranishëm gjatë procedurave të ardhjes, menaxhimit dhe shkuarjes.

6.3.4 Plani për shërbimin e aeroplanit duhet të përshkruajë se si do të kryhet shërbimi i aeroplanit. Duhet t'i mundësojë çdo personi të përfshirë, kryerjen e punëve të tij në mënyrë të sigurt dhe pa rrezikuar të tjerët ose avionin. Të gjitha kompanitë e përfshira duhet të kenë një kopje të planit dhe duhet të kenë pranuar rolet dhe përgjegjësitë e tyre. Pikët që duhet të merren parasysh në plan përfshijnë:

a) Si do t'i kryejnë punët e tyre mbikëqyrësi i shërbimit të aeroplanit dhe agjenti shërbyes;
b) aranzhimet e zakonshme, siç janë: çfarë duhet bërë në rast të urgjencës dhe nevojat minimale për pajisjet personale mbrojtëse;
c) sinjali se është e sigurt që automjetet, pajimet dhe njerëzit mund t'i afrohen avionit;
d) proceduratse si të afrohen tek aeroplani;
e) pozicionet që duhet t'i marrin për tu siguruar që të gjithë mund të qasen dhe të largohen nga avioni në mënyrë të sigurt dhe pa e dëmtuar avionin;
f) çfarëdo ndryshimi ndërmjet avionëve dhe vendqëndrimeve që do të ndikonte në mënyrën se si duhet të kryhet shërbimi i aeroplanit; dhe
g) të sigurohet dalja e shpejte dhe pa pengesa e automjeteve që furnizojnë avionët me karburant.

6.3.5 Kur të përfundohen operacionet e shërbimit të aeroplanit dhe avioni është gati të largohet, personeli i kompanisë ajrore duhet të sigurojë që vendqëndrimi nuk pengohet nga automjetet dhe pajimet para fillimit të shtyrjes së aeroplanit. (Pozicionimi i urës ajrore është i mbuluar në paragrafin 6.3.2).

6.3.6 Para largimit nga vendqëndrimi, personeli operues duhet të sigurohet që SDVP-ja është shkyçur.

6.4 Vëmendja për sigurinë gjatë parkimit të avionëve

6.4.1 Në përgjithësi, disa nga kërcënimet më të mëdha për sigurinë e një avioni në ardhje janë automjetet e drejtuara në mënyrë të pakujdesshme, të parkuara në mënyrë kaotike ose pajimet tokësore dhe sinjalet ose shenjat hutuese. Pajimet tokësore duhet të vendosen në zonat e ofruara për pajime, automjetet e shërbimit dhe karrocat e bagazhit duhet të largohen, ndërsa pajimet e tilla si njësitë tokësore për furnizim me rrymë apo ndonjë pajim tjetër me kabllo apo tuba gome duhet të tërhiqen plotësisht dhe të palohen. Vendqëndrimi duhet të jetë pa pengesa gjatë kohës kur një avion është në lëvizje. Konsiderata tjera lidhur me ankorimin dhe parkimin e sigurt të avionit janë përshkruar në paragrafët në vijim. Zonat apo vendqëndrimet që mund të akomodojnë një numër të ndryshëm të aranzhimeve të parkimit të avionëve shpesh përmbajnë shenja apo sinjale të ndërlikuara, ku vetëm disa prej tyre janë të përshtatshme për avion të veçantë. Është e rëndësishme të minimizohet mundësia e keqinterpretimit të këtyre informacioneve nga një pilot duke u siguruar që, nëse është e mundur, të ndalohet informacioni që nuk është i rëndësishëm për një avion të veçantë dhe se i tërë personeli që mund të përfshihet në aktivitete në atë zonë të jetë plotësisht i trajnuar mbi konfigurimin e përshtatshëm për të gjitha llojet e avionëve që mund të përdorin vendqëndrimin.

Kontrolli i operacionit

6.4.2 Personeli operues i platformës është përgjegjës për shumë aspekte të kontrollit të operacionit të parkimit/ankorimit pasi që avioni të ketë hyrë në vendqëndrim, edhe pse aty ku një marshaller është përgjegjës për udhëzimin e avionit drejt një vendqëndrimi, udhëzimet lokale duhet të tregojnë qartazi pikën në të cilën përgjegjësia kalon nga marshalleri në personelin operues. Mbikëqyrësi i emëruar duhet të kontrollojë progresin e operimit dhe veprimit të ekipit operues.

Frenat/Bllokadat

6.4.3 Pas ardhjes, kur avioni është i pozicionuar sipas preferencës së pilotit dhe është ndaluar përfundimisht, piloti duhet të aktivizoj frenat e rrotave të avionit derisa avioni të ndalet plotësisht dhe në mënyre të duhur (situatat emergjente, të tilla si frenat e tejnxehur ose jo-funksionale të duhet të trajtohen sipas procedurave të kompanisë ajrore). Bllokadat e rrotave nuk duhet të vendosen derisa piloti të tregojë se avioni është ndalur plotësisht dhe gjitha helikat janë ndaluar së rrotulluari. Përveç sinjaleve me duar, piloti i një avioni me motor reaktiv zakonisht do të tregojë se është e sigurt që të vendosen bllokadat përmes fikjes së motorëve. Për të shmangur mundësinë e mbikalimit të bllokadave nga avioni, ose largimin e tyre, nuk duhet të përdoren shenjat tokësore për ndalese si tregues pozitiv për futjen e bllokadave ose që avioni ka arritur në pozitën e tij përfundimtare. Kur nuk janë në përdorim,

bllokadat duhet të paketohen në mënyrë të sigurt dhe të mos lihen në sipërfaqen e platformës.

6.4.4 Një model Udhëzimi që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga Autoriteti i Aerodromit që ka të bëjë me bllokimin e avionit është përfshirë në Shtojcën A.

Pas-krahët dhe lëvizjet e kontrolluara tokësore

6.4.5 Personeli duhet të jetë i vetëdijshëm për rreziqet e lëvizjes së pas-krahëve të avionëve dhe pajimeve tjera nën krahun e avionit kur një avion gjendet në vendqëndrim. Këto zona duhet të shmangen nga personeli dhe automjetet dhe pajimet nuk duhet drejtuar apo parkuar në atë mënyrë që do të shkaktohen dëme nga pas-krahët e avionit dhe nga lëvizjet e kontrolluara tokësore.

Rrotat

6.4.6 Kur një avion është në lëvizje, personeli duhet të qëndroj larg rrotave të avionit në mënyrë që të shmanget bllokimi. Kur një avion arrin në vendqëndrim, gomat dhe veçanërisht frenat mund të jenë të nxehta për një kohë të caktuar. Personeli i platformës duhet të jetë i kujdesshëm kur i kërkohet që të punoj në afërsi të rrotave të avionit. Kur ka lëvizje të lirë të rrotave të avionit, duhet të kushtohet kujdes që rrobat, duart apo këmbët të mos bllokohen.

Kontrolli i pasagjerëve

6.4.7 Shih paragrafët nga 43.1 deri në 43.5.

Marshallimi i avionit

6.4.8 Shërbimi i marshallimit është i zakonshëm por jo domosdoshmërisht i ofruar nga operatori i aerodromit. Konsideratat kryesore janë si në vijim.

a) Operatori i aerodromit, si pjesë e sistemit të tij të menaxhimit të sigurisë, duhet të ofrojë trajnimin, testimin dhe autorizimin e marshallerëve të avionëve dhe duhet t'i përdor sinjalet standarde të marshallimit, siç përcaktohet në Rregulloren Nr. 6/2013 mbi Rregullat në Ajër. Sinjalizimi i pambikëqyrur i avionëve duhet t'i lejohet vetëm marshallerëve të trajnuar dhe me përvojë në praktikën e rregullt të marshallimit;
b) Përveç rasteve kur lejohet vetë-lëvizja e plotë, shërbimi i marshallimit duhet të ofrohet automatikisht për ato vendqëndrime të cilat nuk janë të pajisura me SDVP apo ku SDVP-ja apo pajimet tjera në vendqëndrim nuk janë në shërbim. Shërbimi i marshallimit duhet të jetë në dispozicion sipas kërkesës;
c) Në rrethana të caktuara, të tilla si një shteg jo-standard i taksimit ose në rast të

kërkesës së një piloti vizitues, që nuk është i njoftuar me aerodromin dhe/ose me kushte të dukshmërisë së dobët, duhet të ofrohet një automjet "përcjellës" që duhet të drejtoj pilotin tek një marshaller apo direkt në vendin e tij të parkimit.

Njësia e fiksuar tokësore për furnizim me rrymë (FEGP)/ Njësia ndihmëse për furnizim me rrymë (APU)/ Njësia tokësore për furnizim me rrymë (GPU)

6.4.9 Për të zvogëluar zhurmën dhe ndotjen nga nafta dhe nga emetimet e gazrave, operimi i të gjitha llojeve të motorëve në platformë duhet të mbahet në minimumin e nevojshëm për të mirëmbajtur nevojat operacionale. Kur në vendqëndrim ofrohen njësitë e FEGP-së, ato duhet të përdoren si alternativë për format tjera të energjisë ndihmëse. Operimi i njësive ndihmëse për furnizim me rrymë (APU-ve) dhe njësive tokësore për furnizim me rrymë (GPU-ve) të furnizuara nga motori duhet të kontrollohet në mënyrë strikte për kërkesat minimale operacionale. Kompanitë ajrore duhet të inkurajohen që të përdorin GPU-të me motorë me më së paku zhurmë të cilët janë në dispozicion. Në aerodromet e mëdha, konsideratë mund t'i jepet sigurimit në vendqëndrim të kondicionerëve të ajrit për të reduktuar operimin e APU-së për kondicionimin e ajrit në kabina.

6.4.10 Këshilla të mëtejshme janë dhënë në nenet mbi Zhurmën (paragrafët 11.1 deri në 11.7), Rrëshqitjet dhe marrjet në thua (paragrafët 16.1 deri në 16.5) dhe Rreziqet elektrike (paragrafët 17.1 deri në 17.8).

6.5 Ardhja e avionit

Siguria e vendqëndrimit

6.5.1 Si bazë themelore për menaxhimin e sigurt, të duhur dhe profesional të lëvizjes së avionit është pjesëmarrja në kohë e dispeçerit/operatorit të urës ajrore për fillimin e këtyre veprimeve të nevojshme për të ndihmuar rrjedhën e një ardhje të sigurt. Para ardhjes së avionit, duhet të përfundohet një kontroll i plotë i funksionimit të urës ajrore. Me qëllim të ruajtjes së sigurisë së avionëve dhe personelit dhe për të siguruar hapësirën e sigurt të lirë ndërmjet avionit dhe urës ajrore, duhet të respektohen masat e mëposhtme:

a) Para se avioni të hyj në vendqëndrim, sigurohuni përmes inspektimit vizual personalisht se nuk ka rreziqe të mundshme për parkim të sigurt;
b) Para se avioni të hyj në vendqëndrim, rrotat e urës me lëvizje në platformë duhet të pozicionohen në hapësirën për parkim, ose, në rastin e një ure ajrore me binar, të tërhiqen plotësisht;
c) Para se avioni të hyj në vendqëndrim, konfirmojeni se vendqëndrimi është i përgatitur për llojin e avionit që po afrohet;

d) Duhet të bëhet një kontroll i kujdesshëm për tu siguruar që asnjë automjet apo pajim nuk është duke e penguar lëvizjen horizontale apo vertikale të urës ajrore, përderisa siguroheni se ura ajrore mbetet në pozicionin e duhur;

e) Kabina e urës ajrore duhet të përshtatet vertikalisht dhe në azimut për t'iu përshtatur llojit të avionit hyrës;

f) Vetëm atëherë kur avioni është ndaluar; janë vendosur bllokadat e rrotave; janë fikur motorët dhe është fikur sinjali kundër-përplasjes së avionëve, ura ajrore mund të lëvizet nga pozita e tij e parkimit dhe të ankorohet tek avioni;

g) Dera e pasagjerëve të avionit duhet të mbetet e mbyllur deri sa të ankorohet ura ajrore, të vendoset mbuloja në trupin e avionit dhe të jetë kyçur pajisja e auto-nivelizuesit;

h) Operatori i urës ajrore duhet të qëndrojë në kabinë deri sa të zbresin të gjithë pasagjerët.

6.5.2 Këshilla të mëtejshme mbi urat ajrore ofrohen në paragrafët 9.1 deri në 9.19.

Sistemi i ndalimit emergjent

6.5.3 Në mënyrë që të trajtohen situatat e papritura, dështimet dhe situatat emergjente që ndodhin pa-paralajmërim në vendparkimin me hundë brenda, duhet të konsiderohet një sistemi tregues për të paralajmëruar pilotin që të ndalet në mënyrë emergjente. Aty ku shenjat ofrohen, ato duhet të jenë lehtësisht të dukshme për pilotët. Shenja duhet të jetë e dukshme dhe mund të jetë në formën e një drite ndezëse elektronike paralajmëruese me ngjyrë të kuqe që tregon NDALJA EMERGJENTE apo STOP. Pajisja paralajmëruese për ndalje emergjente duhet të jetë lehtësisht e qasshme dhe të jetë në gjendje të aktivizohet shpejt, si nga kabina e urës ajrore poashtu edhe nga niveli i platformës.

Sistemi për qëndrim të shkurtër

6.5.4 Në vendqëndrimet e pajisura me SDVP duhet të ofrohet një sistem tregues për të këshilluar pilotin për Ndalje të Shkurtër; kjo vjen kryesisht për shkak se ura ajrore është e papërdorshme dhe duhet të përdoren shkallët e avionit për pasagjerët. Mos- funksionimi ose punimet tjera në pjesën e sipërme të vendqëndrimit gjithashtu mund të jenë arsye për Ndalje të Shkurtër. Indikatori për qëndrimin e shkurtër mund të jetë një sinjal elektronik i lidhur me ekranin e SDVP, apo mund të përdoren shenja të dukshme të vizatuara, zakonisht të ngjitura në ura ajrore. Në rastet e qëndrimit të shkurtër duhet të ofrohet shërbimi i marshallimit.

Lokacioni i kontrolleve

6.5.5 Përcaktimi i pozicioneve më të mira për ndërprerësit e SDVP, Ndalje të Shkurtër dhe ndalesa urgjente mund të ndryshojë nga një aerodrom në tjetrin, apo edhe nga një vendqëndrim në tjetrin. Megjithatë, standardizimi i lokacionit të ndërprerësve në të gjitha vendqëndrimet në një aerodrom të veçantë duhet të jetë objektiv i sistemit të sigurisë. Lokacionet në vijim ofrojnë pozicionet më të mira të kontrollit:

a) Ndërprerësit për Ndalesë Urgjente: Ndërprerësi i vendosur në kabinën e urës ajrore dhe i shënuar në mënyrë të qartë. Ndërprerësi i dytë, që punon paralelisht me të parin, i vendosur në një pozitë të dukshme dhe që arrihet lehtësisht në krye të vendqëndrimit dhe i shënuar në mënyrë të dukshme. Duhet të vendoset një person përgjegjës afër çdo ndërprerësi derisa avioni të jetë parkuar me sukses.
b) Ndërprerësit për Ndalje të Shkurtër dhe SDVP-së: Këta ndërprerës mund të grupohen së bashku. Një grup i ndërprerësve duhet të vendoset në kabinën e urës ajrore dhe të shënohet në mënyrë të qartë. Grupi i dytë i ndërprerësve, që punon paralelisht me grupin e parë, duhet të vendoset në një pozicion të dukshëm që arrihet lehtësisht në nivelin e vendqëndrimit dhe duhet të jetë i shënuar në mënyrë të qartë. Se cila nga këto pozita do të jetë pozita primare e ndërprerësit për SDVP do të varet nga fakti se cila nga këto pozita i ofron operatorit pamje më të mirë të zonës së vendqëndrimit.

SHËNIM: Është e rëndësishme që kontrollet e SDVP-së të vendosen në një pozicion të tillë që operatori të ketë një pamje të papenguar të pozitës specifike të parkimit në platformë, përderisa janë duke u përdorur kontrollet.

6.6 Masat para shkuarjes së avionit

6.6.1 Për të shmangur dëmtimin dhe për të mirëmbajtur hapësirën e lirë nga ura ajrore, duhet të respektohen masat paraprake në vijim para fillimit të largimit të avionit nga platforma e pasagjerëve:

a) Dera e pasagjerëve të avionit duhet të jetë e mbyllur;
b) Të tërhiqet mbuloja e urës ajrore dhe duhet të tërhiqet auto-nivelizuesi;
c) Barriera e sigurisë së urës ajrore duhet të ngrihet ose duhet të mbyllen dyert;
d) Të tërhiqet ura me lëvizje në platformë dhe rrotat të vendosen në hapësirën e ofruar të parkimit;
e) Ura me lëvizje në binarë të tërhiqet plotësisht; dhe
f) Të kontrollohet se nuk ka automjete, pajime apo personel që do të pengonin lëvizjen e urës ajrore, para lëvizjes së tij. Gjithashtu të bëhet një kontroll për të konfirmuar se pajimi tokësor është konfiguruar për të përmbushur ndonjë parametër specifik për llojin e avionit.

6.6.2 Modeli i procedurave operative, të cilat mund të jenë të përshtatshme për publikim nga një Autoritet i Aerodromit dhe që kanë të bëjnë me përdorimin e një Sistemi Drejtues Vizual për Parkim, janë përfshirë në Shtojcën B.

6.7 Vetë-manovrimi i avionit në platformë

Konfigurimet e vendqëndrimit

6.7.1 Vetë-manovrimi është një procedurë përmes së cilës një avion hyn në platformë, parkohet dhe më pas largohet, gjatë gjithë kohës me fuqinë e vet. Metodat kryesore të konfigurimit të vendqëndrimit janë vendparkimi me hundë brenda në pozitë këndore, vendparkimi me hundë jashtë në pozitë këndore dhe vendparkimi paralel; secila metodë përfshin zonën më të afërt të platformës që është nën ekspozimin e niveleve të larta të rrymave shpërthyese, zhurmës dhe tymit të motorëve në një fazë të lëvizjes së avionit. Taksimi nëpër vendqëndrim mund të përdoret gjithashtu për vetë-manovrime dhe efekti i shpërthimeve është relativisht më i ulët, mirëpo mundësitë për këtë planifikim janë në përgjithësi më të pakta.

6.7.2 Operacionet e vetë-manovrimit ofrojnë kursim të tërheqësve të avionëve dhe të ekuipazhit në terren, por planifikimi i vendqëndrimeve kërkon përafërsisht dyfishin e hapësirës së platformës të operacioneve konvencionale të shtyrjes së aeroplanit në vendparkim me hundë brenda. Për shkak të niveleve relativisht të larta të fuqisë së motorit që mund të përdoren për vetë-manovrim, ekziston një rritje e mundshme e rrezikut të sigurisë ndaj ndërtesave, instalimeve, automjeteve, pajimeve, personelit dhe pasagjerëve, të cilat duhet të kontrollohen dhe menaxhohen.

6.7.3 Para se të vendoset për miratimin e operacioneve të vetë-manovrimit, aerodromet duhet të shqyrtojnë metoda tjera të trajtimit të avionit. Vetë-manovrimi në platforma të hapura, të pashënuara duhet të jetë subjekt i procedurave të veçanta dhe duhet të ofrohet marshallimi gjatë gjithë kohës pas ardhjes së avionit. Operatori i aerodromit duhet të përcaktojë se cili kombinim i vendqëndrimeve dhe kushteve të avionëve kërkon marshallim gjatë shkuarjes.

Masat mbi sigurinë

6.7.4 Atëherë kur përdoret vetë-manovrimi, operatorët e aerodromit duhet të sigurojnë se janë përmbushur aranzhimet dhe kërkesat në vijim:

a) Rrugët hyrëse, pozitat e parkimit dhe rrugët e shkuarjes të vendqëndrimit duhet të shënjohen me shenja me ngjyrë standarde, në përputhje me standardet e duhura;

b) Ndërtesat dhe instalimet afër vendqëndrimit për vetë-manovrim duhet të ndërtohen në atë mënyrë që të përballoj rrymat shpërthyese të motorit ose të mbrohen nga rrymat shpërthyese me anë të panelit mbrojtës;

c) Automjetet dhe pajimet nuk duhet të vendosen në një pozicion ku mund të preken nga rrymat shpërthyes; zonat e vendosjes së pajimeve duhet të mbrohen përmes paneleve mbrojtëse nga apo të vendosen larg nga vendqëndrimet;

d) Zonat e pasagjerëve dhe zonat e punës së personelit të platformës duhet të mbrohen nga panelet mbrojtës. Pasagjerët nuk duhet t'i nënshtrohen shpërthimit, zhurmës së tepërt apo tymit;

e) Duhet të nxirren udhëzimet mbi sigurinë, duke specifikuar madhësitë maksimale të avionëve që duhet të lejohen në vendqëndrime të veçanta në mënyrë që të mirëmbahen kushtet e përshkruara të sigurisë. Gjithashtu, duhet t'iu kërkohet pilotëve që të kenë kujdes dhe të përdorin fuqinë minimale të motorit, që është e nevojshme për të përfunduar manovrën në mënyrë të kënaqshme;

f) Vendqëndrimet për vetë-manovrim duhet të inspektohen rregullisht dhe mbahen pastër nga çfarëdo 'FOD' në mënyrë që të minimizohet rreziku i gëlltitjes.

6.8 Shkuarja e avionit

6.8.1 Shkuarja e avionit është një fazë kritike e çdo fluturimi, me avion të ngarkuar që operon në peshën bruto të avionit. Pavarësisht presioneve që shpesh kërkojnë lëvizje të shpejta për të përmbushur oraret, autorizimet dhe caktimet e "slloteve (vendeve)", menaxhimi i sigurt i procedurave të largimit është më i rëndësishmi. Avionët që shfrytëzojnë aerodromin rrallë mund të kërkojnë vëmendje të veçantë nga agjentët shërbyes, sepse mund të mos ekzistojnë procedura për llojin apo variantin e avionit. Për shembull, udhëzimet e shkruara duhet të kërkohen nga ekipet në tokë që ngarkojnë bagazhet ose ngarkesën në avion me të cilin ata nuk janë të njohur. Për qëllime të këtij seksioni, faza e shkuarjes konsiderohet të jetë që nga koha e ndezjes së njërit motor të avionit, ose nga fillimi i shtyrjes së aeroplanit, apo edhe me herët, në pikën ku leja e taksimit është lëshuar nga KTA-ja. Udhëzimi që mbulon metodat e ndryshme të largimit të avionëve është dhënë në paragrafët e mëposhtëm.

Procedurat e shtyrjes së aeroplanit

6.8.2 Operacionet e shtyrjes së aeroplanit kanë potencial për aksidente që përfshijnë dëmin/fatalitetin personal për ekipin në terren, si dhe dëmtimin e avionëve, automjeteve dhe pajimeve. Si pjesë e sistemit të tyre të menaxhimit të sigurisë, operatorët e aerodromit duhet të përcaktojnë dhe shpallin rregulla të përgjithshme,

si dhe kërkesa për realizimin e sigurt të operacioneve për shtyrjen e aeroplanit. Kur merren në konsideratë rregullat për shtyrjen e aeroplanëve, duhet të merren parasysh këto në vijim:

a) Duhet të hartohen procedura operative të detajuara me shkrim. Këto procedura duhet të ofrojnë siguri të avionit dhe të personelit të përfshirë;
b) Përveç nëse kërkohet sigurimi i avionit, i tërë personeli i përfshirë duhet të qëndrojë brenda makinës për largimin e avionit. Personeli që punon jashtë makinës për largimin e avionit, të tilla si ata që "lëvizin pranë rrotës së përparme" janë veçanërisht të cenueshëm ndaj lëndimit;
c) Të gjithë shoferët e tërheqësve duhet të jenë të kualifikuar që të drejtojnë tërheqësit për largimin e avionëve në çfarëdo kushte klimatike.
d) Ata duhet të jenë të trajnuar dhe të certifikuar në këto procedura. Ekipi për shtyrjen e aeroplanëve duhet të trajnohet dhe të familjarizohet në detaje me procedurat e shtyrjes së aeroplanëve;
e) Mbikëqyrësit e ekipit për shtyrjen e aeroplanëve duhet të emërohen, trajnohen dhe certifikohen si kompetent, si në piken c) më lart;
f) Mbikëqyrësi duhet, në mënyrë ideale, të mbaj kontakt përmes të folurit me ekuipazhin e kabinës së fluturimit gjatë gjithë kohës së shtyrjes së aeroplanëve. Atëherë kur ekziston mundësia që komunikimi përmes të folurit nuk do të jetë në dispozicion për çfarëdo arsye, mbikëqyrësi duhet të trajnohet për të përdorur sinjale me dorë, të pranuara ndërkombëtarisht;
g) Atëherë kur vlerësimi i rrezikut tregon që është e këshillueshme, duhet të përdoren "përcjellësit e bishtit të aeroplanit" dhe/ose " përcjellësit e krahut të aeroplanit" për avionin gjatë lëvizjes mbrapa dhe për të parandaluar përplasjet me avionët tjerë, automjetet ose personelin. Duhet të hartohen procedurat për personel dhe të ofrojnë siguri për avionët dhe personat e përfshirë. Personeli duhet të trajnohet për tu siguruar se janë të familjarizuar me procedurat;
h) Të gjithë anëtarët e ekipit për shtyrjen e aeroplanëve duhet të kenë veshje me dukshmëri të lartë në përputhje me standardet aktuale;
i) Në rastin kur një avion në shkuarje tërhiqet nga vendqëndrimi i tij, piloti i avionit do të marrë miratimin për tërheqjen e avionit nga KTA-ja dhe do ta kalojë këtë informacion tek shoferi i pajimit për largim.

Menaxhimi i avionit të "palëvizshëm"

6.8.3 Përveç masave të mësipërme, personeli i menaxhimit që largon një avion të " palëvizshëm", do të duhet të marr në konsideratë në vijim:

- Një anëtar nga stafi i trajnuar zakonisht duhet të zë vendin në kabinën e

fluturimit për të kontrolluar frenat, për të monitoruar kontaktin me radio nëmes të mjetit për tërheqje/avionit dhe KTA-së dhe do të kontrollojë sistemin e kundër-përplasjes së avionit dhe, nëse është e përshtatshme, dritat e navigacionit;

- Sapo të caktohet detyra lidhur me lëvizjen e një avioni në çfarëdo pjesë të zonës së manovrimit, vozitësi i mjetit për tërheqjen e avionit duhet të vendos kontakt të KR(kohës reale) me KTA dhe të marrë një leje për nisjes nga KTA-ja para se të hyjë në zonën manovruese. Vozitësi i mjetit për tërheqjen e avionit do të udhëzohet që të lajmëroj KTA-në kur të përfundon manovrimi;
- Përderisa një avion është në tërheqje, vozitësi i mjetit për tërheqje është përgjegjës për sigurinë e avionit, ashtu siç është komandanti i avionit kur avioni është në shtegun e taksimit. Duhet të mbahet në mend se, pavarësisht nga çdo udhëzim i lëshuar nga KTA-ja, vozitësi i mjetit për tërheqje është përgjegjës në çdo kohë për tu siguruar që avioni nuk përplaset me automjete, avionë, ndërtesa apo pengesa tjera;
- Gjatë tërheqjes së një avioni, është veçanërisht e rëndësishme të kushtohet vëmendje për shkallën e ekstremiteteve, siç janë majat e krahëve të avionëve dhe afërsia e tyre me pengesat. Në rast se një vozitësi i mjetit për tërheqje nuk është i sigurt nëse ka hapësirë të mjaftueshme për rimorkimin e sigurt të një avioni, ai ose ajo duhet të ndalojë në mënyrë të sigurt avionin dhe të kërkojë ndihmë. Nëse avioni ndalet në zonën e manovrimit për këtë arsye, vozitësi duhet të këshillohet me KTA-në;
- Për arsye sigurie, është e rëndësishme që numri i personave në bord (POB) të avionit të jetë i njohur për stafin e manovrimit në tokë. Kompanitë e përfshira me manovrimet në tokë duhet të sigurojnë që vozitësi i mjetit për tërheqje t'i vërtetoj POB-të. Në rast të një incidenti apo rrethanave të tjera të jashtëzakonshme në avionin e tërhequr, vozitësi i mjetit për tërheqje duhet të jetë në gjendje të lajmëroj qendrën e kontrollit të operacioneve ose personelin e sektorit të zjarrfikëseve për POB;
- Kur një avion tërhiqet në errësirë ose në dukshmëri të dobët, duhet të ndizen dritat të cilat do të kërkoheshin gjatë fluturimit, d.m.th. dritat e navigacionit. Dritat e logos zakonisht i ndihmojnë KTA-në;
- Gjatë procedurave të dukshmërisë së ulët (PDU) është thelbësore që të gjitha automjetet që operojnë në aeroport të veprojnë në përputhje me kërkesat e sigurisë të përcaktuara në PDU dhe të ushtrojnë kujdes të madh, sidomos kur veprojnë në zonën e manovrimit.

Procedurat për lëvizjen e aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve

6.8.4 Lëvizja prapa e një aeroplani me fuqi të motorëve është gjithsesi më pak i saktë gjatë drejtimit sesa shtyrja e aeroplanit ose lëvizja përpara: gjithashtu mund të

ketë edhe rritje të zhurmës dhe efekt të erës shpërthyese. Prandaj, përdorimi i kësaj teknike duhet të kufizohet për ato lloje të avionëve të autorizuar në manualin e fluturimit të avionit për kthimin mbrapa me fuqinë e vet dhe për të cilët mund të dakordohen procedura të cilat nuk ndikojnë negativisht në sigurinë e aeroportit në lidhje me zhurmën, dridhjen dhe efektit të erës shpërthyese nga motori.

6.8.5 Para miratimit të lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve, operatori i aerodromit duhet të marrë në konsideratë karakteristikat e avionit, shtrirjen e platformës/dendësinë e vendqëndrimit, hapësirat e vendqëndrimit në dispozicion dhe çdo pjerrtësi që gjendet në vendqëndrim apo shtigje të taksimit.

6.8.6 Para se një kompanie ajrore t'iu jepet miratimi për një lloj të veçantë të avionit, operatori i aerodromit duhet të bindet që operacioni i synuar do të jetë i sigurt dhe nuk do të sjell nivele të papranueshme të zhurmës, dridhjes, shpërthimit apo tymit në zonat afër platformës. Rekomandohen kërkesat minimale si në vijim.

a) Procedurat janë të autorizuara në manualin e prodhuesit të aeroplanëve;
b) Procedurat që do të përdoren janë të përfshira në manualin e operacioneve të kompanisë ajrore;
c) Pilotët janë të trajnuar dhe kanë përvoje në operacionet e lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve;
d) Avioni drejtohet nga një agjenti shërbyes/marshaller i trajnuar që përdor sinjale standarde të marshallimit për kthim mbrapa;
e) Përcjellësit e krahut të aeroplanit janë të angazhuar për të ruajtur lëvizjen e kthimit të avionit, veçanërisht rrugën e lire për majate krahëve, për të parandaluar përplasjet me avionët tjerë, automjetet apo personelin. Duhet të ofrohen procedura, trajnime dhe pajisje personale mbrojtëse, të cilat ofrojnë sigurinë e personelit gjatë operacioneve të lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve;
f) Monitorimi i një testit të lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve, peshën e avionit dhe procedurën për përdorim operacional, përmes së cilës demonstrohet siguria e këtij operacioni.

6.8.7 Operatori i aerodromit duhet të vlerësojë efektet e zhurmës, dridhjes dhe erës shpërthyese, të vërejtura gjatë testimit, me qëllim që të vendoset përshtatshmëria e procedurës së demonstruar. Nuk është e mundur të vendosen kufijtë e caktuar të zhurmës dhe erës shpërthyese, të cilët i përshtaten të gjitha vendeve dhe të gjitha llojeve të avionëve; operatorët e aerodromit duhet të vendosin kufizimet lokale që duhet të përmbushen.

6.8.8 Operacionet e lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve nuk duhet të lejohen kur pasagjerët janë duke hipur apo zbritur në vendqëndrimet e afërta,

përveç nëse është e domosdoshme për arsye operacionale. Në rrethana të tilla, operatori i aerodromit duhet të marrë në konsideratë në mënyrë të veçantë dhe të vlerësojë rreziqet e ndërlidhura dhe duhet të vendosë masat e kontrollit për të zvogëluar këto rreziqe në një nivel sa më të ulët.

Procedurat e shumëllojshme të shtyrjes së avionit

6.8.9 Shtyrjet e shumëllojshme të avionit nga një sërë vendqëndrimesh, ose në një rrugë pa krye, janë një metodë e pranuar për ardhjen e një norme më të shpejtë të tërheqjes dhe të largimit, por këto duhet të kryhen me kujdes të duhur sa i përket kërkesave shtesë të sigurisë dhe shëndetit që dalin për ekipet tokësore dhe për sigurinë e përgjithshme të avionëve.

6.8.10 Miratimi për fillimin e "shtyrjes së avionëve" normalisht i takon KTA-së dhe nëse ka zona të platformës së një aerodromi, ku kontrolluesi i lëvizjes në tokë nuk ka pamje të plotë të avionit, atëherë çfarëdo procedure duhet të marr parasysh këtë.

6.8.11 Kërcënimet kryesore të sigurisë kur avionët janë të pozicionuar njëri pas tjetrit janë:

a) Avionët e pozicionuar shumë afër njëri tjetrit kur përfundohet faza e shtyrjes.
b) Nivelet e tepruara të erërave shpërthyese dhe tymit nga motori në drejtim të stafit për shtyrje të cilët janë të pozicionuar pas avionit që ka ndezur ose është duke i ndezur motorët e tij.

6.8.12 Në mënyrë që të shmangen erërat shpërthyese dhe tymi i tepruar, distanca ndarëse e sigurisë pas një avioni do të ndryshojë sipas llojit të avionit dhe motorit. Nuk është praktike për ekipet e shtyrjes apo personelin operacional që të matin çdo herë distancën e saktë, prandaj, duhet të përcaktohet një parim praktik për të lejuar që operacionet e shtyrjeve të shumëllojshme të menaxhohen dhe renditen në mënyrë të sigurt. Përvoja e fituar nga aerodromet tjera mund të jetë e dobishme në përcaktimin se çfarë distanca praktike ndarëse mund të përdoren me siguri, por në çdo rast distanca ndarëse e sigurisë duhet të përcaktohet me anë të vlerësimit të rrezikut. Manualet e mirëmbajtjes së avionit përmbajnë udhëzime për këtë temë gjithashtu.

6.8.13 Pranimi i një autorizimi nga KTA-ja për shtyrjen në një zonë në të cilën avionët tjerë janë duke manovruar normalisht, nënkupton se do të arrihen kriteret e përshkruara të distancës së sigurisë. Vendimi për të pranuar autorizimin për "shtyrje të shumëllojshme" mbetet nën përgjegjësinë e kapitenit të avionit, sikurse përgjegjësia për të siguruar se ekipi i shtyrjes së avionit është plotësisht në dijeni për ndonjë kufizim apo kusht që duhet të respektohet. Është e qartë se nevojitet planifikimi, koordinimi dhe shkëmbimi paraprak i informacionit ndërmjet operatorit të aerodromit, operatorëve dhe KTA-së para miratimit të manovrave të tilla si

praktika standarde.

6.8.14 Modeli i procedurave operative që mund të jenë të përshtatshme për lëshim nga Autoriteti i Aerodromit në lidhje me procedurat e shtyrjes së avionëve, është i përfshirë në Shtojcën C.

6.8.15 Modeli i procedurave operative që mund të jenë i përshtatshëm për lëshim nga Autoriteti i Aerodromit në lidhje me funksionimin e Automjeteve rimorkiuese pa bigë tërheqëse, është përfshirë në Shtojcën D.

6.8.16 Modeli i procedurave operative që mund të jenë të përshtatshme për lëshim nga Autoriteti i Aerodromit në lidhje me procedurat e lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve, është përfshirë në Shtojcën E.

6.9 Masat tjera mbi sigurinë

Shenjat, shënjimet dhe udhëzimet

6.9.1 Një rritje e shenjave dhe shënjimeve në sipërfaqet e platformës dhe rrugët e zonës ajrore mund të shpijnë në konfuzion dhe, ndoshta, mosrespektim të informatave dhe udhëzimeve të rëndësishme të dhëna. Shumëllojshmëria e shenjave të vendosura shpesh në zonat e pjesës ajrore mund të shpijnë në situatë të "verbërisë ndaj shenjave", ku shume mesazhe të rëndësishme nuk vërehen, veçanërisht në qoftë se ato nuk janë në përputhje me standardet e pranuara.

6.9.2 Operatorët e aerodromit duhet të aranzhojnë përmes stafit përgjegjës për siguri të operacioneve apo stafit të zonës ajrore, përcaktimin e standardeve si dhe të koordinojnë dhe kontrollojnë shenjat në zonën ajrore dhe shënjimet tokësore. Duhet të ndërmerren auditime të rregullta për të larguar shënjimet dhe shenjat e tepërta dhe për të siguruar përputhje me standardet e shpallura.

6.9.3 Shenjat duhet të jenë të qarta në format, të qarta në mesazhin që përcjellin, duhet të jene në kushte të pastra dhe të pozicionuara në atë mënyrë që të mund të japin qartë informacionin e synuar. Përvoja tregon se përdoruesit e zonës ajrore familjarizohen me një standard të pranuar të shenjave dhe shënjimeve dhe kanë tendencë për të reaguar në mënyre korrekte në informacionin e tyre.

6.9.4 Një standard për shenjat informues në zonën ajrore përgjatë tërë aerodromit duhet të vendoset dhe shpallet. Dizajni i shenjës, natyrisht, do të varet nga nevoja për atë shenjë.
Duhet të jetë në përputhje me standardet në vijim dhe me gjasa të përzgjidhet në radhitjen vijuese për përparësi:

a) Kur është e nevojshme, shenjat duhet të jenë në përputhje me standardet e

përshkruara në ICAO, Aneksi 14 (Kapitulli 5);

b) Atëherë kur Rregullorja e ICAO-s, Aneksi 14 nuk ofron një shenjë të përshtatshme, duhet të publikohen shenjat standarde në bazë të praktikave më të mira të industrisë;

c) Shfrytëzimi i shenjave të veçanta të dizajnuara për qëllim të caktuar duhet të merret në konsideratë vetëm kur mundësitë standarde kanë rezultuar të papërshtatshme.

6.9.5 Shenjat duhet të jetë qartësisht të lexueshme gjatë natës, sidomos shenjat paralajmëruese, të tilla si kufizimet e lartësisë së automjeteve dhe atyre që shënjojnë afrimin në zonën manovruese të avionëve. Në zonat e largëta ku nuk ofrohet ndriçimi i zonës, duhet të përdoren pikat ndriçuese apo shenjat reflektuese, edhe pse duhet pasur kujdes në shmangien e krijimit të efekteve ndriçuese që mund të shkaktojë konfuzion të pilotëve apo shoferëve.

6.9.6 Shenjat tokësore në zonën e lëvizjes duhet të jenë në përputhje me standardet e përfshira në ICAO, Aneksin 14 (Kapitulli 5.2), dhe në përgjithësi duhet t'i përmbahen parimeve në vijim:

a) Vijëzimet me ngjyrë të verdhë për udhëzimin e avionëve;

b) Vijëzimet me ngjyrë të bardhë për udhëzimin e automjeteve, pajimeve dhe personelit;

c) Kur është e mundur, vijëzimet e rrugëve duhet të jenë në përputhje me, ose të bazuara në vijëzimet standarde të publikuara në bashkëpunim me legjislacionin në fuqi të trafikut rrugor;

d) Pengesat fikse që paraqesin pengesë për avionët ose automjetet, të tilla si këndet e ndërtesave, pajisjet e urave ajrore dhe të zonës ajrore, duke përfshirë edhe shtyllat e ndriçimit, duhet të ngjyrosen me ngjyrë(-a) që i bëjnë ato të dukshme ditën, natën dhe në dukshmëri të dobët. Shënjimet e pengesave duhet të jenë në pajtim me Rregulloren për shënjimin e pengesave.

6.9.7 Kur rregulloret dhe standarded e aplikuara nuk japin udhëzime të përshtatshme, atëherë shenjat dhe shënjimet duhet t'i përmbahen një standardi alternativ, të tilla si ato të përshkruara në Doracakun e IATA-së mbi Shenjat dhe Shënjimet në Platformë (IATA Apron Markings and Signs Handbook) dhe Doracaku i ACI mbi Shenjat dhe Shënjimet (ACI Markings and Signs Handbook), kur është e nevojshme.

Veshjet me dukshmëri të lartë

6.9.8 Pavarësisht masave tjera që ndërmerren për të siguruar një mjedis të sigurt për personelin që punon në zonat e pjesën ajrore, i gjithë personeli që do të punojë

jashtë (p.sh. në këmbë) në zonën e lëvizjes duhet të ketë veshje me dukshmëri të lartë.

7. Rreziqet nga motori

7.1 Ekziston një nevojë e qartë operacionale për funksionimin e motorëve të avionëve në zonat e platformës. Janë të njohura mirë rreziqet e ndërlidhura të sigurisë të shkaktuara nga shpërthimi i shkarkimit, dridhjes, tymit, helikave dhe rotorëve në lëvizje dhe gëlltitjes së ajrit nga motorët reaktiv. Si pjesë e sistemit të menaxhimit të sigurisë, operatorët e aerodromit duhet të sigurojnë që të nxjerrin dhe t'i kuptojnë rregullat dhe procedurat për operimin e sigurt të motorit në aerodrom nga ana e ekuipazheve të fluturimit dhe personelit manovrues.

Shpërthimi, dridhja, zhurma dhe tymi

7.2 Edhe në fuqi të qetë, efektet e shpërthimit, dridhjes dhe tymit të të gjitha madhësive të motorëve të avionit mund të jenë domethënëse. Me rritjen e madhësisë së motorit dhe parametrave të fuqisë, rritet edhe potenciali për lëndime personale dhe dëmtime. Shuma e gazrave të prodhuara drejtpërdrejt është e lidhur me kohën e operimit të motorit dhe me përdorimin e parametrave të fuqisë. Operimi i motorit në zonat e platformës dhe në zonat e bashkangjitura të taksimit duhet të jetë e kufizuar në minimumin e nevojshëm për të përmbushur nevojat për operimin e avionëve. Gjatë formulimit të rregullave të sigurisë, duhet të merren parasysh çështjet e detajuara në paragrafët e mëposhtëm.

Të përgjithshme

7.3 Automjetet dhe personeli nuk duhet të kalojnë prapa motorëve në funksion. Stafi nuk duhet t'i afrohet motorëve ne funksion përveç nëse ajo është pjesë e funksionit të tyre të punës dhe është e nevojshme për detyrën e ngarkuar, në të cilin rast nevojitet një vlerësim i rrezikut të operacionit që shpien në masat e kontrollit të cilat do të mbrojnë sigurinë e avionit si dhe shëndetin dhe sigurinë e personelit.

7.4 Shoferët dhe këmbësorët duhet të jenë vigjilentë gjatë gjithë kohës në platformë. Një tregues i përbashkët për stafin manovrues që motorët e avionëve janë duke operuar, ose janë gati që të fillojnë punën, është ndriçimi i sinjalizuesit(-ve) kundër-përplasje të avionit. Megjithatë, mungesa e ndriçimit të tillë nuk duhet të konsiderohet si dëshmi se është e sigurt qasje në motor dhe prania e shpërthimit dhe zhurma e motorit nuk mund të jenë menjëherë të dukshme për një shofer të një automjeti, ose për një person që ka mbrojtëse të veshit.

7.5 Aty ku është e mundur, duhet të ofrohen panele mbrojtëse ndaj shpërthimit për të mbrojtur ndërtesat, instalimet, automjetet dhe zonat e personelit që janë të cenueshëm ndaj shpërthimit.

7.6 Kur vend-punimet e kontraktuesve që përdorin objekte të përkohshme janë të

vendosura në platformë, duhet t'i kushtohet rendësi projektimit dhe mbrojtjes së ndërtimit për të minimizuar efektet e shpërthimit, dridhjes, zhurmës dhe tymit për personat që qëndrojnë ne atë vend.

Menaxhimi i motorit gjatë ardhjes së avionit

7.7 Kur të kthehet avioni në drejtim të vendqëndrimit, është e preferueshme që ekuipazhi i fluturimit të përdor fuqinë minimale të nevojshme për të kryer një manovër normale të ardhjes. Aty ku është e mundur avionin duhet mbajtur në lëvizje për të shmangur nevojën për fuqinë "shkëputëse" për të vazhduar afrimit drejt vendqëndrimit. Kjo është veçanërisht e rëndësishme në lokacionet cul-de-sac(rruge qorre)[1].

7.8 Ekuipazhet e fluturimit duhet të përkujtohen mbi nevojën për të shmangur përdorimin e parametrave të fuqisë së lartë në motorët në funksion kur motorët tjerë janë të fikur.

7.9 Doreza e forcës shtytëse nuk duhet të përdoret për asnjë qëllim kur avioni i aterruar është në vendqëndrim, përveç nëse miratohet në mënyrë specifike nga operatori i aerodromit.

7.10 Ndriçimi i sinjalizuesit(-ve) kundër përplasjes së avionit duhet të mbetet i ndezur deri sa të ndalën motorët ose janë ndaluar helikat / rotorët së rrotulluari.

Menaxhimi i motorit gjatë shkuarjes së avionit

7.11 Një anëtar i trajnuar i kompanisë ajrore ose stafi i manovrimit duhet të siguroj se zona prapa avionit dhe zona para motorit të mos ketë personel, automjete dhe pajime para fillimit të punës së motorit.

7.12 Sinjalizuesi(-t) kundër përplasjes së avionit duhet të ndizet para se të filloj punën motori.

7.13 Numri i motorëve të ndezur para fillimit të shtyrjes duhet të jetë minimal për të përmbushur nevojat teknike dhe të shërbimit të pasagjerëve.

7.14 Gjatë ndezjes dhe shtyrjes, parametrat e fuqisë së motorit nuk duhet të kalojnë normalisht fuqinë operuese në tokë.

7.15 Avioni me trup të gjere, normalisht nuk duhet të lejohet të ndez më shumë se një motor derisa avioni të jetë në linjë me vijën qendrore të taksimit si dhe personeli tokësor të jete larguar nga avioni.

[1] "Cul-de-sac"- një rrugë ose kalim i mbyllur në njërën kahje.

7.16 Avioni që largohet nga vendqëndrimet e brendshme të lokacioneve cul-de-sac duhet të tërhiqet përpara në një distancë të sigurt nga paneli për mbrojtën nga shpërthim para se mjeti tërheqës dhe gypi tërheqës të shkëputen. Ky pozicion duhet të shënohet në vija qendrore të taksimit për udhëzimin e ekuipazhit të tërheqjes.

7.17 Avioni me tre motor nuk duhet të ndez motorin e sipërm derisa avioni të jetë rreshtuar me shtegun e taksimit dhe të jetë në një distancë të sigurt nga ndërtesat / panelet mbrojtës nga shpërthimi. Ky pozicion duhet të shënohet në vija qendrore të taksimit për udhëzimin e ekuipazhit të tërheqjes.

Testimi i operimit të motorit

7.18 Funksionimi i motorit dhe kontrollimi i ndezjes duhet të kontrollohet dhe të kryhet vetëm me miratimin paraprak të operatorit të aerodromit që duhet të përcaktoj kushtet që duhet të zbatohen, për shembull:

a) Aty ku është e mundur, funksionimi i motorit duhet të kryhet në zonat e larta të dakorduara, të zgjedhura dhe të përgatitura, dhe mundësisht të pajisura me penguesit / devijuesit e motorit;

b) Operimi i motorit më lart se fuqia e qetë nuk duhet të lejohet në lokacionet cul-de-sacs, ose, për shembull, në zonat ku rrjedhja reaktive do të ndikonte në vendqëndrime, zona të pajimeve ose zona të punës;

c) Operimet e aprovuara të motorit në vendqëndrim për përdorim të rregullt në zonat e platformës duhet të jenë të kufizuara vetëm për ndezje kontrolluese dhe fuqi të qetë;

d) Aty ku në platformë lejohet operimi i motorit, duhet të zgjidhet një zonë e largët ku shpërthimi reaktiv nuk do të ndikojë në zonat tjera të platformës dhe shtigjeve të zëna të taksimeve;

e) Aty ku është e nevojshme, operimi i motorit duhet të mbrohet nga stafi operacional i platformës që duhet të rregullojnë që çdo rruge e pasme të mbyllet dhe, nëse është e nevojshme, pjesët e shtegut të taksimit;

f) Zona mbrapa dhe e ngjitur me konin e shpërthimit nuk duhet të kenë pajimee dhe toka duhet të jetë solide dhe pa bitumen, gurë apo materiale tjera të lira;

g) Duhet të ketë kontakt të vazhdueshëm me KTA-në, derisa te behet kontrollimi i fundit i motorit.

Tymi dhe zhurma

7.19 Gjatë miratimit të operimit të motorit ose vetë-manovrimit në platformë duhet të merren parasysh çështjet si në vijim:

a) Përqendrimi i gazrave të pranishme në një zonë të aerodromit është drejtpërdrejtë i lidhur me kohën që motorët janë duke operuar, llojin e motorit dhe parametrat e fuqisë së përdorur dhe nga drejtimi i erës sipërfaqësore;

b) Në mënyrë që të parandalojmë një bezdi të papranueshme të zhurmës dhe grumbullimit të tymit, nuk duhet të miratohet operimi i motorëve në afërsi të drejtpërdrejtë të objekteve, vendeve të punës dhe grupeve të personelit apo të udhëtarëve;

c) Aty ku vendet e punës duhet të hapen direkt në zonat e vendqëndrimit, siç janë objektet e ngarkesës dhe objektet inxhinierike, nevojitet një vlerësim i veçantë i rrezikut për të përcaktuar mënyrën më të mirë për t'i operuar të gjitha objektet në mënyrë të sigurt dhe pa rreziqe ndaj shëndetit, në lidhje me zhurmën dhe tymin.

7.20 Operatorët e aerodromit duhet të zhvillojnë politika dhe procedura për të minimizuar efektet e zhurmës, dridhjes dhe tymit të shkaktuar nga motori tek popullsia e tyre lokale.

Thithja - Gëlltitja

7.21 Thithja e ajrit nga motorët reaktiv paraqet një rrezik, madje edhe në fuqi të qetë, dhe karakteristikat e rrjedhës së ajrit në motor janë të tillë që mund të gëlltiten nga pjesa e përparme, nga pjesa e poshtme, dhe nga pjesët anësore të gëlltitjes së ajrit. Edhe gjësendet e vogla të gëlltitura mund të dëmtojnë motorin, por motorët më të mëdhenj kanë mjaft kapacitet për të gëlltitur objekte të mëdha nga disa metra larg që kanë efekt katastrofik.

7.22 Shtrirja e zonës së rrezikshme varet nga madhësia e motorit, lartësia e vendosjes dhe parametrave të fuqisë. Menaxherët e stafit për trajtimin e avionëve duhet të llogarisin dhe t'i tregojnë stafit të tyre distancën e sigurt për operim me llojet e avionëve që ata operojnë. Shih figurën 1.

Figura 1 Zonat e rrezikshme të motorit

7.23 Personeli që hyn në zonën e rrezikshme ne zonën e përparme të motorit reaktiv në operim e vë veten në rrezik për t'u gëlltitur, duke rezultuar në lëndim serioz ose në vdekje.

Dëmtimi nga objektet e huaja

7.23 'Dëmtimi nga objektet e huaja', ose 'copëzat e objektit të huaj', shkurtimisht 'FOD' (Foreigh Object Debris), janë një burim potencial i dëmtimit katastrofik të avionit - veçanërisht motorëve. 'FOD' gjithashtu mund të shkaktoj rrezik të marrjes në thua apo rrëshqitjes duke rezultuar në lëndim të personelit dhe udhëtarëve.

7.25 Si pjesë e sistemit për menaxhimin e sigurisë, operatorët e aerodromit duhet të përfshijnë udhëzime, shërbime, objekte dhe iniciativa për të luftuar rreziqet që dalin nga 'FOD'. Operatori i aerodromit duhet të krijojë një program për të trajnuar të gjithë përdoruesit e platformës mbi rreziqet dhe kërkesat që lidhen me 'FOD' dhe të theksoj përgjegjësitë e gjithë personelit të punësuar në platformë për të minimizuar rreziqet nga 'FOD'.

7.26 Operatorët e aerodromit duhet të sigurojnë që ekzistojnë programe të rregullta për fshirjen, pastrimin dhe inspektimin e platformës, përfshirë reagimin e shpejtë ndaj rrjedhjeve të karburantit dhe derdhjeve tjera të lëngshme dhe kimike. Ata duhet gjithashtu të sigurojnë objekte për zbrazjen e mbeturinave të ngurta dhe të lëngshme të avionëve dhe mbrojtje nga 'FOD'. Ata duhet t'i kushtojnë vëmendje të veçantë këtyre gjeneruesve të 'FOD' siç janë zonat e kontraktorëve dhe objektet e bagazheve.

7.27 Të gjitha automjetet dhe pajimet e përdorura në platforme duhet të mbahen në gjendje të pastër dhe të dobishme, jo vetëm për arsye të operimit të sigurt të automjetit, por edhe për të minimizuar rrjedhjet e lëngjeve dhe depozitimin e 'FOD' nga këto automjete.

7.28 Duhet të vendosen rregullat dhe marrëveshjet për largimin e rreziqeve nga platforma, siç janë automjetet dhe pajimet e braktisura.

Helikat

7.29 Operatorët e Aerodromit duhet të nxjerrin udhëzime për të mbrojtur operacionet e platformës rreth avionëve me helikë. Stafi i aeroportit duhet të jetë vigjilent ndaj rreziqeve të helikave operuese dhe duhet të stimulohen nga fushatat e përshtatshme të ndërgjegjësimit. Në disa aeroporte aktualisht ka pak avionë me helikë dhe stafi i platformës ka më pak të ngjarë të jetë i njohur me masat që duhet të respektohen, veçanërisht për stafin e kompanive ajrore të cilët vetë nuk ofrojnë shërbime të operimit me helikë. Operatorët e aerodromit duhet gjithashtu të sigurohen që mbrojtja e 'zonave me helikë' të përfshihet në procedurat operative të kompanisë ajrore.

7.30 Operatorët e aerodromit duhet të sigurojnë shtrirje të përshtatshme të objekteve dhe platformës që ofrojnë autorizimet e duhura për funksionimin e llojeve të avionëve me helikë, me theks të veçantë në autorizimin e terrenit për majat e helikave dhe afërsinë e ura ajrore dhe pajimeve tjera të platformës kur avioni qëndron, apo i afrohet, pozicionit të parkimit. Vendqëndrimet në të cilat kjo nuk mund të arrihet, nuk duhet të përdoret për avionët me helikë.

7.31 Pasagjerët nuk duhet të lejohen të ecin në platformë, kur helikat janë duke operuar. Aty ku nevojitet operimi i helikave, udhëtarët duhet të kontrollohet në mënyrë efektive (shih paragrafët 4.1-4.2 për udhëzime të mëtejshme).

Rotorët

7.32 Operacionet e helikopterit, veçanërisht ato të helikopterëve të mëdhenj, aty ku është e mundur, duhet të ndahen nga platforma e operimit të avionëve me krah. Përveç ofrimit të autorizimit standard për rotorët në shtrirjen e platformës, duhet pasur parasysh karakteristikat tjera të operacioneve rrotulluese, duke përfshirë:

a) Erën e fuqishme në pjesën e poshtme të krijuar nga lëvizjet e helikopterit;
b) Cënueshmërinë e helikopterëve dhe avionëve nga shpërthimi reaktiv, erërat e forta dhe nga shtytja e frymës gjatë ngritjes së helikopterëve tjerë;
c) Rreziku i dukshmërisë së reduktuar në terren të shkaktuar nga varja e rotorit, pasi kjo ulet poshtë pas fikjes së motorit ose ndërprerjes së operimit;
d) Lehtësinë e qasjes në vendqëndrimin e zgjedhur të helikopterit përmes metodës së qëndrimit pezull dhe metodës së taksimit pezull dhe ndërhyrjen e vogël nga / për taksimin e avionëve me krah;
e) Rreziqet që lidhen me rotorët e pasmë.

7.33 Varësisht nga karakteristikat e llojit të avionëve, procedurat duhet të përfshijnë marrëveshjet në të cilat:

a) Ardhjet e helikopterëve marshallohen, përveç nëse platforma e helikopterëve është larg dhe është e konfiguruar për vetë-manovrim. Gjithashtu mund të nevojitet asistence / masa mbrojtëse të marshallimit për shkuarje;
b) Idealisht pasagjerët nuk duhet të lejohen të ecin në platformë, kur rotorët janë duke operuar. Aty ku nevojitet operimi i rotorëve, pasagjerët duhet të kontrollohen në mënyrë efektive;
c) Stafi, automjetet dhe pajimet në terren duhet të mbeten larg diskut të rotorit derisa të ndalet. Nëse, siç është përmendur më sipër, nevojitet operimi i rotorëve, atëherë stafi trajtues duhet të jetë i trajnuar në mënyre të duhur;
d) Duhet të sigurohen shenjat e përshtatshme për të paralajmëruar shoferët dhe stafin e platformës që ata janë duke iu afruar zonës ku trajtohen operime të

helikopterit. Të gjithë shoferët dhe stafi i platformës në zonën ajrore duhet të informohen që të jenë të kujdesshëm dhe gjithashtu duhet të jenë të trajnuar për të shikuar përpjetë si dhe horizontalisht për të detektuar dhe t'iu jepen përparësi lëvizjes së helikopterëve.

7.34 Një model Udhëzues i Sigurisë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga Autoriteti i Aerodromit që ka të bëj me shpërthimin dhe tymin nga avioni - ardhjen, ndezjen e motorit dhe largimin e avionit përfshihen në Shtojcën F.

7.35 Një model Udhëzues i Sigurisë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga Autoriteti i Aerodromit që ka të bëj me motorin dhe lëvizjen ne toke të avionit, si dhe me përdorimin e njësive ndihmëse për energji është përfshirë në Shtojcën G.

7.36 Një model Udhëzues i Sigurisë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga Autoriteti i Aerodromit që ka të bëj me objektet e huaja në platformë dhe mënjanimin e rreziqeve është përfshirë në Shtojcën H.

8. Rëniet dhe objektet e rëna

8.1 Të përgjithshme

8.1.1 Do të jetë e nevojshme qasja në nivele të ngritura të jashtme në avion dhe përreth tij kur avionët janë në vendqëndrim. Puna e tillë përfshin shërbimin e ushqimit, trajtimi i ngarkesave dhe bagazheve në dyert e avionit dhe disa aktivitete të pastrimit dhe mirëmbajtjes.

8.1.2 Nuk është e mjaftueshme vetëm të tregohet prania e një skaji nga i cili një person mund të bie. Duhet të ketë masa të përshtatshme dhe efektive për të parandaluar ndonjë person që të bie nga një distancë që ka të ngjarë të shkaktoj lëndime personale. Duhet të merren masa për të parandaluar njerëzit ose avionin që të goditen nga objektet në rënie. Megjithatë, përparësi duhet t'i jepet ofrimit të një vendi të sigurt të punës në vend se të mbështeteni në pajisjet personale mbrojtëse, informacionin, udhëzimin, trajnimin apo mbikëqyrjen për t'i parandaluar këto ngjarje. Megjithatë, edhe kur të merren të gjitha masat tjera të arsyeshme praktike për të parandaluar rëniet, pajisjet personale mbrojtëse (PPM), për shembull, një rrip sigurie dhe një litar, mund të jetë i nevojshëm në qoftë se mbetet rreziku i madh i rënieve.

8.1.3 Dispozita për mbrojtjen e kokës zakonshëm nuk konsiderohet e domosdoshme për aktivitetet rreth avionit në platformë; pajimet mbështetëse në terren munden dhe duhet të jenë të dizajnuara dhe të përdoren në atë mënyrë që t'i bëjnë PPM-të e tilla të panevojshme. Megjithatë, pajisjet mbrojtëse për kokë mund të jenë të nevojshme për aktivitete tjera në platformë, siç janë puna e ndërtimtarisë apo mirëmbajtja e uzinës.

8.1.4 Nga vet natyra e tyre, të gjitha pajimet e qasjes duhet të përdoren në afërsi të avionit. Shoferët mund t'iu duhet të kërkojnë asistence, p.sh. nga një person i emëruar për të udhëzuar automjetin, për të siguruar pozicionimin korrekt të pajimeve të qasjes ashtu që mos të ketë boshllëqe të mëdha që janë të mjaftueshme për një person që të bjerë, si dhe parandalimin e qasjes së platformës ose shasisë së saj nga goditja e avionit. Shoferët duhet gjithashtu të lejojnë ndryshimin e lartësisë së një avioni gjatë ngarkimit / shkarkimit pasi që kjo mund të ndikoj që avionin të prekë pajimet shërbyese që mund të rezultojnë në dëmtim të avionit.

8.1.5 Nëse dyshohet për ndonjë dëmtim të avionit, atëherë kjo duhet të raportohet menjëherë tek personi përgjegjës, për shembull, tek komandanti i avionit ose përfaqësuesit tjerë teknik të operatorit të avionit.

8.1.6 Pajimet e përshtatshme për shërbim gjithmonë duhet të përdoren për të pasur qasje në lartësi. Puna nga sipërfaqja e tillë si kabina e automjeteve, kulmet e ndërtesave dhe pajimet nuk janë të pranueshme përveç nëse këto vende janë

projektuar ose përshtatur për t'i bërë ato të sigurta për një punë të tillë. Platformat mobile ngritëse për punë (PMNP) shpesh mund të ofrojnë mjete fleksibile dhe të sigurta për qasje në lartësi. Ato duhet të përdoren në përputhje me sistemin e sigurt të punës dhe procedurave të cilat minimizojnë rrezikun nga lëndimi dhe dëmtimi i avionit.

8.1.7 Disa vende mund të përshtaten përkohësisht për të bërë punën në lartësi të sigurt. Për shembull, disa avion kanë pika të ngjitjes në krahët e tyre për t'i përshkuar litarët dhe rripat e sigurisë. Duhet të merret parasysh shëndeti dhe siguria e inxhinierëve që përgatisin vende të tilla të punës për përdorim, si dhe parandalimi i dëmtimit të avionit.

8.1.8 Puna në lartësitë më të larta së dy metra duhet të ndërmerret vetëm nga pajimet me barriera mbrojtëse në të gjitha anët, për aq sa është praktike. Mbrojtja nga skajet mund të mos jetë e nevojshme për anët të cilat janë të pajisura me shkalle, apo anët ku afërsia e trupit të avionit i pengon rëniet.

8.1.9 Skelet dhe/ose pajisjet tjera mbrojtëse (p.sh. rripi personal në të cilat mund të vendosen mjetet) mund të jetë i nevojshëm në qoftë se ekziston rreziku i rënies së objekteve dhe dëmtimit të avionit ose lëndimit të njerëzit që punojnë poshtë. Duhet të mbahet mend se edhe nëse objektet e rëna nuk shkaktojnë direkt lëndime apo dëme të avionëve, ato mund të bëhen një burim i copëzave të objektit të huaj, ose mund të shkaktojnë rrëzimin dhe lëndimin e njerëzve.

8.1.10 Aty ku nuk mund te vendosen rrethojat mbrojtëse etj. duhet të merren parasysh mjete tjera, të tilla si përdorimi i PPM-ve. Duhet të theksohet se kur lartësia potenciali e rënies është më ulte se katër metra, përdorimi i sistemeve të litarit dhe rripit të sigurisë si pajisje mbrojtëse nuk mund të parandalojnë lëndimin pasi që punëtoret mund të bien në toke para se pajisja të jetë efektive. Duhet të këshillohemi me furnizuesin e pajisjeve.

8.1.11 Aty ku ndodhin rëniet më të ulëta se dy metra, duhet që çdo situatë të vlerësohet për gjasat e lëndimit dhe dëmtimit të avionit, si dhe të merren masat e duhura parandaluese. Për shembull, gjasat për lëndim rriten nëse ka pengesa, të tilla siç janë pajimet e profilit të ulët me tehe të mprehtë, në të cilët njerëzit mund të bien, ose puna është duke u zhvilluar përgjatë një rrugë me trafik.

8.1.12 Ashtu si të gjitha pajimet, mjetet e qasjes dhe mjetet për parandalimin e rënieve (duke përfshirë edhe ato integrale të avionit) duhet të mirëmbahen në një gjendje efektive, në gjendje efikase të punës dhe në gjendje të mirë, nëse dëshirohet që të sigurohet mbrojtja e vazhdueshme ndaj dëmtimit të avionit. Mund të nevojitet një regjim i inspektimit për të siguruar që çdo përkeqësim në pajime që mund të ndikoj në shëndet dhe siguri si dhe në siguri të avionit të mund të zbulohet dhe korrigjohet në kohën e duhur. Ky inspektim duhet të kryhet nga personat me

njohuri, përvojë dhe trajnim të mjaftueshëm për të identifikuar dhe prioritizuar defektet. Rezultatet e inspektimeve duhet të regjistrohen dhe të ruhen të paktën deri në inspektimin tjetër dhe më gjatë në qoftë se rezultatet e inspektimit janë përdorur për të monitoruar trendët e servisimit.

8.1.13 Paragrafët 12.1-12.4.4 dhe 18.1-18.8 përmbajnë këshilla të përgjithshme shtese për pajisjet.

8.1.14 Në të gjitha rastet kur kërkohet qasja apo puna në lartësi, punëdhënësit duhet gjithmonë të pyesin vetën 'A kam marrë masa të përshtatshme dhe efektive për të parandaluar ndonjë person që të bie nga një distancë që ka të ngjarë të shkaktoj lëndime personale? 'Dhe' A kam bërë mjaft për të siguruar që avioni të mos dëmtohet nga punimet?'

8.2 Qasja në hapësirat e derës së Avionëve

8.2.1 Qasja e sigurt në dyert e hyrjes/shërbimit të avionëve është veçanërisht e rëndësishme pasi që lartësia e rënies nga dera avionit, në raste ekstreme, mund të rezultojë me lëndim fatal. Dyert dhe hapësirat hyrëse të avionëve janë veçanërisht të cenueshme ndaj dëmtimeve. Dëmet e tilla mund të kalojnë pa u vënë re për një kohë. Për shembull, dëmet e shkallëve rrëshqitëse emergjente nuk mund të jenë menjëherë të dukshme dhe mund të mos zbulohet deri në inspektimin tjetër periodik të shkallëve rrëshqitëse, ose derisa të përdoren në rast emergjence.

8.2.2 Planifikimi i duhur, sistemet e sigurisë në punë si dhe udhëzimi dhe trajnimi janë të nevojshëm për t`u siguruar që dyert e avionëve hapen në një mënyrë të tillë që askush të mos jetë i ekspozuar ndaj rrezikut të rënies dhe të minimizohet rreziku i dëmtimit të avionit.

8.2.3 Kompanitë ajrore duhet të sigurohen që të mos kërkojnë hapjen e dyerve të avionëve në atë mënyrë që do të ekspozonte njerëzit ndaj rrezikut të panevojshëm. Llojet e automjeteve që zakonisht përdoren për të shërbyer avionët, rrallë kanë mjete për të parandaluar rënien nga skajet që janë të ngjitura në avion, kur janë në përdorim. Në disa rrethana, pajimet për shërbim mund t`i afrohen avionit para se një person t'i afrohet skajit kryesor. Për shembull, kur dyert e avionit hapen nga ana e brendshme (shih figurën 2), ana e sipërme, me hapje dhe mbyllje motorike, ose ndryshe, atëherë e shmangin nevojën që njerëzit t'iu ofrohen skajeve të skajshme të pajimeve për qasje ose dyerve hyrëse të avionit.

Figura 2 Hapja e brendshme e dyerve të avionit

8.2.4 Aty ku avioni ka dyer që hapen nga jashtë, të cilat mund të dëmtojnë pajimin e qasjes gjatë hapjes dhe mbylljes, punëdhënësit duhet të vendosin nëse alternativa

më e sigurt, për punonjësit dhe avionët, është që të hapin derën nga brenda. Kjo mund të kërkojë bashkëpunim dhe koordinim me kompaninë ajrore që operon me avionin.

8.2.5 Nëse hapja e derës nga brenda nuk është alternativa më e sigurt, punëdhënësit duhet të sigurohen që personat të punojnë në skajin e pambrojtur të pajimit për qasje për një kohë sa më të shkurtër që është e mundur. Kati në të cilën punëtori është duke qëndruar në këmbë nuk duhet të ketë ndonjë defekt që mund të shkaktoj rrëshqitjen, marrjen në thua ose rënien. Duhet të ofrohen edhe mbajtëse të sigurta të duarve.

8.2.6 Aty ku një platformë e gjerë shtesë mund të pozicionohet në trupin e avionit, rritja e gjerësisë mund të ofroj mbrojtje shtesë kundër rënies (shih figurën 3) dhe të zvogëloj rrezikun e dëmtimit të derës së avionit. Duhet të ekzistoj një sistem i sigurt i punës për hapjen e derës dhe të punësuarve duhet t'i jepet informacione, udhëzime dhe trajnime mbi këtë detyrën.
Çfarëdo platforme që përdoret, rrethojat mbrojtëse anësore të lëvizshme duhet të përshtaten për të qenë afër avionit për t'i mbrojtur punëtorët pa shkaktuar dëme në avion; duhet të mbahet në mend se një boshllëk prej më shumë se 300 mm nuk do të sigurojë punëtorët dhe se avioni mund të lëvizë gjatë ngarkimit dhe shkarkimit. Rrethojat mbrojtëse duhet të pozicionohen në pozicionin sa më shpejt që është e mundshme, sigurisht para se të përdoret dera hyrëse. Puna e fundit para se të tërhiqet pajimi i qasjes nga avioni, do të duhej të ishte tërheqja e rrethojave mbrojtëse. Është po aq e rëndësishme që çdo kontroll që lëviz platformën duhet të jetë i vendosur në mënyrë që operatori të ketë një pamje të qartë të platformës, në mënyrë që të parandaloj platformën nga goditja e avionit.

8.2.7 Ndonjëherë, dyert e avionëve lihen të hapura për arsye të tjera përveç qasjes, për shembull për të mbajtur avionin më të freskët gjatë motit të nxehtë përderisa pastruesit punojnë brenda. Kur dyert lihen të hapura, duhet te instalohen mjete të përshtatshme për të parandaluar një rënie. Këto përfshijnë vendosjen e shkallëve në dyert hyrëse të avionit; edhe pse duhet pasur parasysh kërkesat specifike të sigurisë nga operatori i avionit ose aerodromit.

8.2.8 Shiritat dhe shtojcat e tij, të cilat shpesh janë të vendosura në dyert hapëse të avionë nuk janë të mjaftueshme si mjete për të parandaluar një rënie, pasi që ato nuk janë të dizajnuara për t'i bërë ballë forcave të gjeneruara nga një person që bie apo mbështetet në to.

8.2.9 Nëse mjetet tjera për parandalimin e një rënie nuk mund të sigurohen, atëherë dyert e avionit duhet të mbahen të mbyllura. Nëse është e nevojshme, ajri i kondicionuar i avionit duhet të përdoret për të mbajtur temperatura komode të pune. Ku është e mundur, kjo duhet të sigurohet nga një njësi mobile për kondicionimin e ajrit e pozicionuar në mënyrë të sigurt në vend të njësisë së energjisë ndihmëse të avionit (APU), pasi që APU-ja bënë zhurmë të

konsiderueshme për ata që punojnë jashtë avionit. Duhet të merret parasysh çdo politikë e aerodromit mbi përdorimin e GPU / APU.

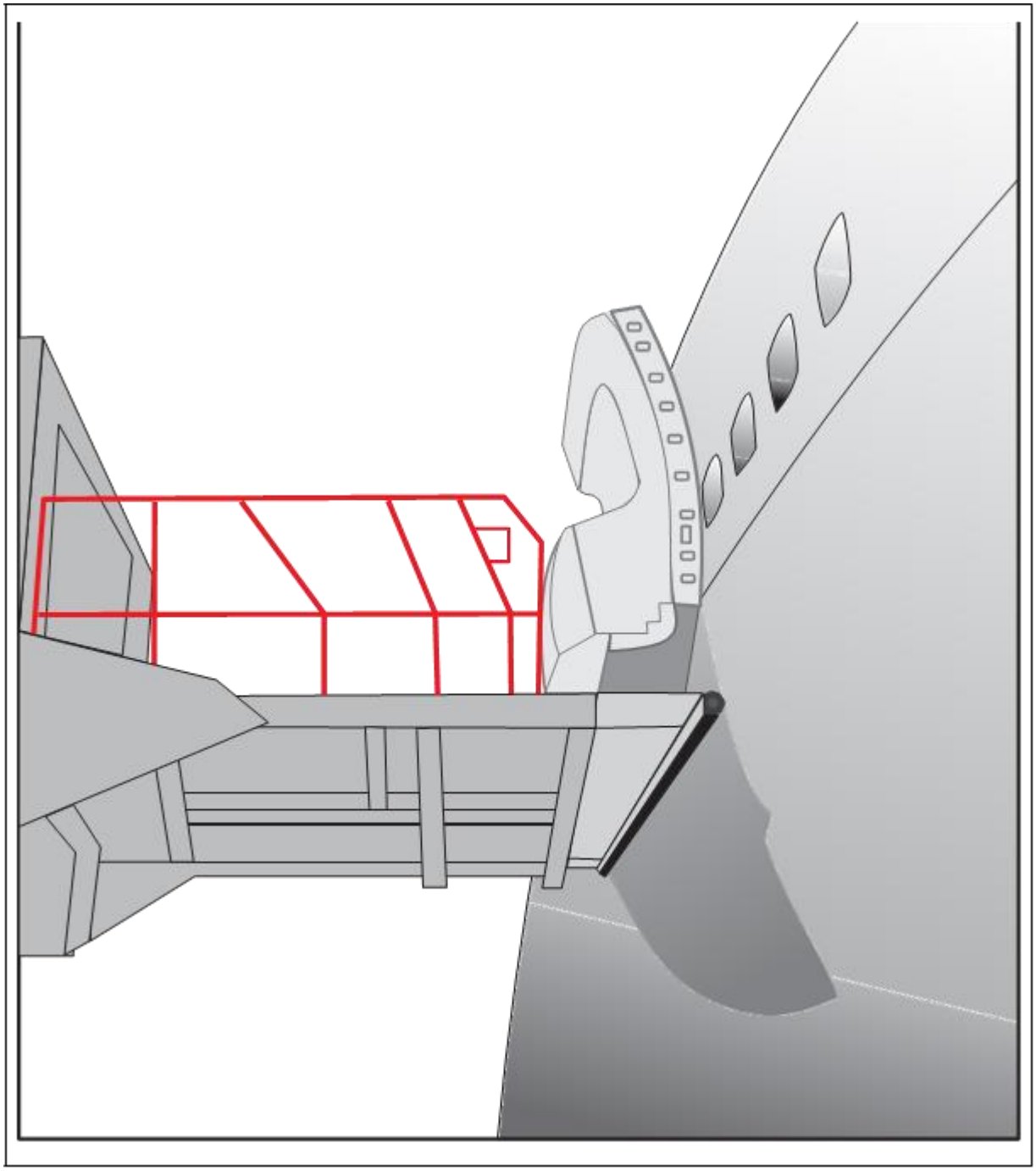

Figura 3 Platforma për qasjetë gjerë

8.3 Pjesët tjera të avionit

8.3.1 Qasja në pjesët tjera të avionit përveç derës hyrëse mund të fitohet nga një PMNP i duhur, edhe pse mund të përdoren masa tjera nëse ato janë të përshtatshme

dhe efektive. Mbrojtja nga skajet rreth platformave të punës duhet të mirëmbahet në mënyrë që të parandalojë rëniet e personave.

8.3.2 Qasja mbi-krahë paraqet rrezik të rënies. Pajisjet e sigurisë për parandalimin e rënies që përfshijnë një litar dhe rrip të sigurisë janë dëshmuar të jenë efektive për një qasje të tillë. Çdo pajim e cila kufizohet me sipërfaqe të avionit duhet të miratohet nga prodhuesi i avionit. Disa prodhues të avionëve tashmë ofrojnë pikat për ngjitjen e pajimeve në krahët e avionëve të tyre dhe, në raste të tilla, duhet të ndiqen udhëzimet e prodhuesit mbi përdorimin e tyre.

8.4 Rëniet e tjera të ndërlidhura me avionin

8.4.1 Një numër i konsiderueshëm i aksidenteve ndodh si rezultat i rënieve përmes pikave të pambuluara të qasjes në dyshemetë e brendshme të avionëve, kur mbulesat janë hequra përkohësisht. Prandaj, mbulesat duhet të zëvendësohen kur rruga e qasjes nuk është në përdorim dhe pikat e pa mbuluara të qasjes duhet të shënjohen me një pengesë të përkohshme.

9. Operacionet e urës ajrore

9.1 Ka pasur një numër të incidenteve të raportuara në lidhje me urat ajrore të cilat kanë ndodhur nëpër aerodrome, të cilat kanë potencial për të shkaktuar dëme të mëdha ndaj avionit dhe/ose lëndime serioze të personelit. Ato kanë përfshirë:

- përplasjen dhe defekte tjera të mëdha strukturore
- lëvizjet e pa-urdhëruara apo të papritura
- pengesat, të tilla si automjetet dhe pajimet, të goditura nga ura ajrore pjesërisht për shkak të mos-funksionimit të pajisjeve të detektimit
- dyshemetë e kalbura dhe rrjedhja e ujit nga kulmet duke shkaktuar rreziqe të rrëshqitjes dhe marrjes në thua.

9.2 Këto incidente zakonisht janë shkaktuar për shkak të instalimit ose mirëmbajtjes joadekuate të pajimeve, ose procedura jo të mira që kanë rezultuar me gabime të operatorit.

Instalimi

9.3 Funksionimi efikas dhe i sigurt i këtyre urave ajrore varet nga instalimi i tyre i saktë. Prandaj, ato duhet të inspektohen pas instalimit dhe para se të vihen në shërbim për herë të parë.

9.4 Nuk mund të jepen këshilla të hollësishme mbi përmbajtjen e një inspektimi të tillë, por ka mundësi të mos jetë i përshtatshëm, përveç nëse bazohet në rezultatet e vlerësimit të rrezikut. Vlerësimi i tillë do të duhet për të mbulojë çështjet përkatëse të përcaktuara në paragrafin 9.9.

9.5 Procesi i instalimit mund t'iu nënshtrohet kërkesave të specifikimit funksional sipas (IATA AHM 900).

Pajisjet e urës ajrore

9.6 Pajisjet ndihmëse në vijim duhet të vendosen në ura ajrore në platformë:

a) Sinjalet audio dhe vizuele që aktivizohen automatikisht kur ura ajrore është në lëvizje;

b) Në mënyrë që të tejkalohen këndet e vdekura të prapme dhe të poshtme për operatorin, duhet të instalohen CCTV-të ose pasqyrat retroaktive për t`i mbuluar këndet e vdekura në të cilat mund të manovrojë ura ajrore;

c) Pajisjet e sigurisë që janë të ndjeshme ndaj presionit të cilat, kur prekin ndonjë objekt, ndërpresin forcën shtytëse duke shkaktuar kështu ndaljen e lëvizjes së

urës ajrore;

d) Mjetet për të parandaluar rënien nga skaji kryesor i urës ajrore, siç janë dyert apo barrierat mbrojtëse, për përdorim kur ura ajrore nuk është ankoruar në avion. (Komentet në paragrafët 8.1 dhe 8.2.8 janë gjithashtu të rëndësishme në lidhje me urat ajrore).

Shënjimet në tokë

9.7 Urat ajrore në platformë janë të ndjeshme ndaj pengesave. Kanë ndodhur dëme të mëdha kur ka pasur pajime të vendosura në zonën operative të urave ajrore. Për vendqëndrimet e pajisura me ura ajrore në platformë, duhet të sigurohet shënjimi i terrenit në formën e një zone të skicuar ku përcaktohet zona brenda së cilës duhet të ndalohet parkimi i automjeteve dhe vendosja e pajimeve. Operatori i aerodromit duhet të zbatojë këtë kufizim parkimi dhe operatorët e urave ajrore duhet të raportojnë makinat e parkuara në mënyrë të parregullt tek operatori i aerodromit.

9.8 Për vendqëndrimet e pajisura me ura ajrore, terreni duhet të shënjohet në formën e katrorit të parkimit për të treguar pozicionin e rrotave të urës ajrore kur ajo është plotësisht e tërhequr, ashtu që hapësira e përshkruar e sigurisë ndërmjet avionit dhe strukturës së urës ajrore të mund të mbahet e sigurt.

9.9 Për të ndihmuar marshallerët dhe ekipet e rimorkimit, duhet të ofrohen shenjat për ndalim përgjatë vijës qendrore të vendqëndrimit dhe duhet të dizajnohen për secilin lloj të avionit që lejohet ta shfrytëzoj vendqëndrimin. Këto shenja të ndalimit duhet të harmonizohen me pozitat e ndaljes sipas sistemit "Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP)" për avionët specifik.

9.10 Pjesa e zgjërueshme e urave ajrore me binar duhet të shënjohet në mënyrë të dallueshme (siç janë simbolet reflektuese) për t'iu bërë me dije pilotëve, shoferëve dhe personelit në platformë se ura ajrore është shtrirë.

Mirëmbajtja dhe mosfunksionimi i urës ajrore

9.11 Operatorët aerodromit duhet të përcaktojnë afate kohore për mirëmbajtje, përfshirë edhe inspektimin nga personat kompetent.

9.12 Këto regjime të inspektimit dhe mirëmbajtjes mund të mos jenë të përshtatshme, përveç nëse merren parasysh pikat në vijim:

- integritetin strukturor të urës ajrore, përfshirë komponentët e cenueshme ndaj dështimeve katastrofike në funksionim dhe depërtimi i ujit që shkakton korrozion në vendkalim ose në sistemet e tij të kontrollit dhe lëvizjes.

- sigurinë elektrike të urës ajrore dhe mundësinë e mos-funksionimit elektrik që shkakton lëvizje të pa-kontrolluara ose të papritura.
- integritetin mekanik të sistemeve të kontrollit dhe lëvizjes së urës ajrore, përfshirë edhe gjendjen e lëngjeve hidraulike dhe komponentët në të cilat mund të ketë ndikim.
- gjendjen e rrotave dhe gomave
- pajisjet për detektimin e pengesave (nëse ka), të tilla si qarku i mbyllur televiziv (CCTV), apo qarqet me sensorë "sensor rings".

9.13 Operatorët e aerodromit duhet të përcaktojnë dhe të shpallin një sistem formal të raportimit për dështimet e urave ajrore. Procedura duhet të përfshijë aktivitete të reagimit të menjëhershëm nga stafi inxhinierik dhe stafi i platformës kur është e nevojshme të bëhet tërheqja e urës ajrore nga përdorimi derisa të ndërmerren veprime korrigjuese për të mirëmbajtur sigurinë e avionit dhe të pasagjerëve.

Procedurat e operimit

9.14 Operatorët e aerodromit duhet të hartojnë dhe nxjerrin procedurat standarde të operimit (PSO-të) për urat ajrore. Këto duhet të përfshijnë procedurat e emergjente të tërheqjes dhe shtjellimit (wind off). Udhëzimet për veprime të emergjente të tërheqjes duhet të shfaqen në kabinën e urës ajrore dhe në rastin të shtjellimit (wind-off) manual, në pikën e realizimit të operacionit.

9.15 Procedurat që janë specifike për një vendqëndrim ose vend-kalim duhet normalisht të vendosen në vendin e kontrollit të urës ajrore. Kjo është veçanërisht e rëndësishme në qoftë se procedurat kanë të bëjnë me konfigurime të ndryshme të llojeve të veçanta të avionëve.

9.16 Në rast të ndonjë emergjence, derisa avioni është në vendqëndrim, ura ajrore duhet të mbetet e ankoruar ose të ri-ankorohet në avion derisa të gjithë pasagjerët dhe ekuipazhi të evakuohen nga avioni.

9.17 Këshilla të mëtutjeshme mbi operimin e urës ajrore janë dhënë në paragrafin 6.32.

Trajnimi i operatorit

9.18 Duhet të krijohet një sistem për trajnimin, testimin dhe certifikimin e operatorëve të urave ajrore. Certifikata e operatorit të urës ajrore (ose leja), e miratuar për llojin përkatës të urës ajrore, duhet të lëshohet nga autoriteti përkatës, pas demonstrimit të një niveli të kënaqshëm të kompetencës. Demonstrimi i kompetencës duhet të përfshijë edhe testin praktik. Duhet të krijohen procedura për

të siguruar se operatorët e urave ajrore përpiqen të operojnë vetëm me ato lloje të urave ajrore për të cilat ata janë vlerësuar të jenë kompetent. Ura ajrore me karakteristika të ndryshme të operimit ose sisteme të kontrollit/sinjalizimit duhet të konsiderohen si lloje të ndryshme të urave ajrore.

9.19 Certifikatat duhet t'i lëshohen vetëm personelit i cili operon rregullisht me ura ajrore si pjesë e funksionit të tij të punës, pasi që ky personel ka njohuri të plota mbi praktikën e mirë të operimit dhe është në rrjedha të ndryshimeve operacionale dhe modifikimeve të ura ajrore. Bartësi i certifikatës duhet t'i nënshtrohet ri-certifikimit të rregullt për të konfirmuar që ata janë kompetentë për të operuar me pajimet. Operatori i aerodromit duhet po ashtu të krijoj një sistem të kontrollit për të siguruar kompetencën e operatorit të urës ajrore dhe respektimin e standardeve; po ashtu duhet të shqyrtohen të dhënat e incidenteve të urave ajrore dhe mosfunksionimet e mëdha. Nëse përgjegjësia për trajnim dhe/ose testim të operatorëve të urave ajrore i është deleguar një agjenti shërbyes ose një pale të tretë, operatori i aeroportit duhet të kryej kontrolle të rregullta të performancës dhe të aktiviteteve të atyre organizatave në mënyrë që të sigurojë se janë arritur nivelet e duhura të sigurisë. Pas aksidentit ose incidentit, operatorët e urave ajrore duhet t'i nënshtrohen ri-certifikimit me kërkesë të operatorit të aerodromit dhe duhet të mundësohet pezullimi i certifikatës së operatorit deri sa të bëhet ri-trajnimi.

9.20 Në qoftë se futet në përdorim një lloj i ri i urave ajrore, të gjithë bartësit e certifikatës së operatorit të urës ajrore që do të operojnë me të (ose trajnerët që do të ofrojnë udhëzime rreth tij), duhet të vijojnë trajnimin dhe testimin për të demonstruar kompetencën dhe njohuritë e tyre mbi pajimin e ri para se t'iu lejohet të operojnë me të.

9.21 Një model i udhëzimeve të sigurisë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga një autoritet i aerodromit, në lidhje me urat ajrore të pasagjerëve, është përfshirë në Shtojcën I.

10. Manovrimi manual

10.1 Manovrimi manual është një term që aplikohet për aktivitete të tilla si ngritja, ulja, shtyrja, tërheqja ose mbajtja e ngarkesës me dorë apo fuqi trupore. Llogaritet se 50% e aksidenteve të raportuara nga industria e transportit ajror shkaktohet nga manovrimi manual. Aktivitetet e zakonshme të manovrimit manual në industri përfshijnë, për shembull, operacionet e ekuipazhit në terren si ngarkimin ose shkarkimin e një avioni dhe ngritjen me mjetet me shufër mbi dhe nga avioni ose mjetet e tërheqjes. Ofrimi i asistencës për pasagjerët e paaftë ose me aftësi të kufizuara do të kërkojë kujdes të veçantë.

10.2 Siguria dhe shëndeti duhet të merren parasysh në përputhje me kërkesat e përcaktuara nga legjislacioni në fuqi.

10.3 Mjeti më i mirë për të shmangur rrezikun është eliminimi i shkaktarit të rrezikut në përgjithësi, për shembull, me anë të teknikave të mekanizuara të manovrimit. Këto përfshijnë përdorimin e ashensorëve mobil për të ndihmuar lëvizjen e pasagjerëve të paaftë ose me aftësi të kufizuara në avion dhe ofrimin e ndihmës rreth bagazhit. Aty ku praktikisht eliminimi i rrezikut nuk është i mundshëm, dhe stafit të shërbimeve në tokë i kërkohet që të kryej manovrimin manual, legjislacioni kërkon që:

- Të behet një vlerësim i përshtatshëm dhe i mjaftueshëm i rrezikut për çdo detyre e cila konsiderohet të paraqesë një rrezik për lëndim. Kjo duhet të adresoj detyrën, ngarkesën, mjedisin e punës dhe aftësitë e individëve në fjalë.
- Të kryhet veprimi mbi rezultatet e vlerësimit, të merren hapat e nevojshëm për të zvogëluar rrezikun e lëndimeve nga manovrimi manual.
- Të ofrohet informacioni mbi peshën dhe qendrën e gravitetit të ngarkesave që do të ngritën kur është e praktikueshme për të bërë këtë.

10.4 Trajtimi i bagazhit krijon më shumë probleme te manovrimi manual se çdo aktivitet tjetër në aeroport. Këto në vazhdim mund të ndihmojnë në zvogëlimin e numrit të lëndimeve nga trajtimi i bagazheve. Të gjitha këto sugjerime do të kërkojnë bashkëpunimin dhe koordinimin ndërmjet operatorit të aeroportit, kompanive ajrore dhe kompanive për shërbime tokësore:

- Planifikimi i duhur i objekteve të reja dhe të rinovuara mund të ofroj zvogëlim të konsiderueshëm të rrezikut të lëndimeve, si dhe rritjen e efikasitetit.
- Shqyrtoni gjithë operacionin e manovrimit (kur është e mundur, trajtimin e një qante nga një punëtor që nga momenti i pare tek momenti i fundit) dhe të shqyrtohet nëse një ndryshim i procesit apo pajimeve mund të eliminojë ndonjë fazë të manovrimit manual.

- Aty ku është e mundur sistemet e manovrimit duhet të integrohen me njëri tjetrin. Pjesë të ndryshme të pajimeve duhet të jenë në përputhje me njëra-tjetrën dhe të pozicionuara për të parandaluar manovrimin e panevojshëm në mes, për shembull, skanerëve të sigurisë, transportuesit, karrocave dhe pajimeve për ngarkimin e avionit.
- Përdorni transportuesit (ose të ngjashme) që janë të një lartësie të përshtatshme për të minimizuar rrezikun e lëndimit nga ngritja ose ulja e gjësendeve në ose nga pajimee të tilla.
- Konsideroni mjedisin ku është marrë përsipër manovrimi manual. Dyshemetë duhet të jenë të thara dhe të mirëmbajtura në mënyrë adekuate. Duhet të ketë hapësirë të mjaftueshme për të lejuar njerëzit që të kthehen gjatë manovrimit, në qoftë se një kthim i tillë është i pashmangshëm. Nuk duhet të ketë hapësira në mes të pajimeve që rezultojnë në hedhjen e bagazheve nga njerëzit. Duhet të ketë mjaft ndriçim që lejon kryerjen e detyrave në mënyrë të sigurt. Temperatura e ambientit duhet të mbahet në një nivel të arsyeshëm (p.sh. në sallat e bagazheve), apo duhet të ofrohen veshje të ngrohta, aty ku kjo nuk është e mundur (p.sh. në platformën e avionit)
- Të sigurohet se sistemet e automatizuara të mirëmbahen në mënyre të duhur ashtu që të minimizojnë pasojat nga teknikat e dobëta të manovrimit manual.
- Të sigurohet se trajnimi është relevant mbi detyrat që personat ndërmarrin. Mund të jete i domosdoshëm që trajnimi të shënjestroj aktivitete të veçanta të tilla si lëvizja e bagazhit në hapësirat e kufizuara të mbajtësit të bagazhit të avionit.
- Të ofroj indikacione të përgjithshme të peshës së secilës çantë. Kjo mund të arrihet me vendosjen e një etikete "çantë e rëndë" gjatë regjistrimit se bashku me udhëzimin dhe trajnimin që iu është dhënë të punësuarve mbi mënyrën se si të merren me bagazhet e tilla.

10.5 Objektivi kryesor duhet të jetë për të reduktuar kërkesat për manovrimin manual. Është praktikë e mirë për të shqyrtuar çdo fazë të procesit të manovrimit të bagazhit me qëllim të eliminimit të gjitha fazave të panevojshme. Për shembull, mund të jetë i mundur eliminimi i disa fazave duke përdorur mjetin për transportimin e bagazheve që mund të përshtatet në lartësinë e duhur të derës mbajtëse të avionit. Kjo eliminon manovrimin manual nga mjeti transportues në një shirit transportues/bartës.

11. Zhurma

11.1 Ka shumë burime të zhurmës në një aeroport. Ekspozimi i tepruar i zhurmës mund të rezultojë në humbjen afat shkurtër dhe të përhershme të dëgjimit. Ajo gjithashtu mund të komprometon komunikimin efektiv gjatë detyrave të sigurisë-kritike. Punëdhënësit duhet të sigurojnë që ata ndërmarrin hapa që përputhen me rregulloret përkatëse.

11.2 Burimi kryesor i zhurmës në platformat e aeroportit janë motorët e avionëve, NJNE-ja dhe pajimet mbështetëse si njësitë mobile tokësore për furnizim me rrymë. Shumë nga këto burime janë shumë mobile dhe shfaqin zhurma të ndryshme. Prandaj, niveli i ambientit / zhurmës në sfond dhe, potencialisht, nivelet e ekspozimit ndaj zhurmës personale, mund të luhaten në mënyrë shumë të konsiderueshme dhe mund të tejkalojnë në masë të madhe nivelet e veprimit.

11.3 Punëdhënësit duhet të përpiqen të zvogëlojnë ekspozimin e zhurmës së punonjësve të tyre, dhe të tjerëve në punë në platformë të ekspozuar ndaj zhurmës së krijuar nga aktivitetet e tyre, pa u mbështetur në mbrojtjen e dëgjimit. Disa sugjerime janë:

a) Kur njësitë e fiksuara tokësore për furnizim me rrymë (me gjenerimin e energjisë të vendosur larg të punësuarve në platformë) dhe njësitë e fiksuara të kondicionerëve (ajrit të kondicionuar) sigurohen në vendqëndrime, atëherë operatorët e avionëve duhet ti përdorim në mënyrë të plotë këto objekte për të minimizuar nevojën për NJNE ose njësive mobile të cilat gjenerojnë nivele të larta të zhurmës;

b) Përdorimi i njësisë mbështetëse tokësore të zhurmshme, duhet të projektohet për të minimizuar gjenerimin e zhurmës. Në disa raste kjo mund të kërkojë veprime korrigjuese në mënyrë retrospektive, p.sh. mbyllja e pjesshme, për të reduktuar emetimin e zhurmës;

c) Para prokurimit të uzinës së re, duhet të merren parasysh të dhënat e emetimeve të zhurmës të ofruara nga furnizuesi, për të përcaktuar nëse janë duhet blerë, dhe nëse nevojiten masat e mëtejshme mbrojtëse. Operatori i aerodromit mund të vendos standarde minimale për pajime të reja;

d) Sasia kohore që punëtorët e kalojnë në afërsi të uzinës së zhurmshme dhe pajimeve duhet, nëse është e mundur, të minimizohet me planifikimin dhe organizimin e punës në përputhje me rrethanat;

e) Puna e ndërlidhur me ngarkesën apo pika të tjera të shërbimit pranë NJNE-së mund të ndërmerren kur kjo nuk është në funksion;

f) Për operatorët e automjeteve, mund të jetë e përshtatshme një kabinë akustike, me kusht që automjeti mund të operohet me dyer dhe dritare të mbyllura. Nëse kjo nuk është e praktikueshme, mund të jetë e mundshme që

vozitësit të përdorin mbrojtje të dëgjimit.

11.4 Fushat në të cilat mbrojtja e dëgjimit është e nevojshme, duhet të shënohen dhe të vihen njoftimet paralajmëruese, aq sa është praktike dhe e arsyeshme. Kjo mund të jetë e vështirë në platformën e avionëve, por relativisht e lehtë brenda apo në pajime, p.sh. në kabinat e automjeteve, ku niveli i dytë i veprimit mund të tejkalohet për një pjesë apo gjithë kohën. Shenjat po ashtu mund të vendosen në pikat e hyrjes së platformës së avionëve.

11.5 Në platformë, veprimtaritë e një punëdhënësi mund t'iu shkaktojnë ekspozim ndaj zhurmës të punësuarve te punëdhënësve tjerë. Për shembull, nivelet e larta të zhurmës nga një NJNE do të ndikojnë në manovruesit e bagazheve dhe të tjerët që punojnë në afërsi të avionit. Punëdhënësit e ndryshëm të përfshirë zakonisht do të duhet të bien dakord se kush duhet të bashkërendoj veprimet e tyre sa i përket zhurmës. Normalisht, ky do të jetë punëdhënësi në kontrollin e përgjithshëm të punës. Ky punëdhënës duhet të sigurohet se ekspozimi i zhurmës nga veprimtaria e tij punuese është vlerësuar dhe zvogëluar, dhe se informacioni mbi zhurmën është vënë në dispozicion për të gjithë punonjësit e prekur; punëdhënësi aktual i secilit punëtor ofron çfarëdo trajnimi dhe pajisje personale mbrojtëse që nevojitet. Në shumicën e rasteve do të nevojitet shkëmbimi i informacionit dhe bashkëpunimi në mes të punëdhënësve për të siguruar se detyrat janë përmbushur pa dyfishimin e panevojshëm.

11.6 Kur komunikimi ndërmjet personelit është thelbësor apo alarmet e dëgjueshëm janë përdorur për të ofruar siguri, duhet të kryhet një vlerësim i plotë i mjedisit për të siguruar që çdo rrezik që rrjedh nga përdorimi i mbrojtjes së dëgjimit të jetë menaxhuar ashtu siç duhet.

12. Pajimet e Punës (përfshirë makinerinë)

12.1 Të përgjithshme

12.1.1 Pajimet e punës përfshijnë çdo gjësend në platformë, duke përfshirë automjetet, pajimet speciale si ngarkuesit e mallrave, pajimet fikse të tilla si urat ajrore dhe njësitë FEGP dhe mjetet e dorës.

12.1.2 Rreziqet ndaj shëndetit dhe sigurisë dhe të sigurisë së avionëve nga pajimet e punës mund të lindin kur ato zhvendosen, instalohen, përdoren, mirëmbahen apo çmontohen. Ato përfshijnë rreziqet nga:

- Makineria
- Sipërfaqet e nxehta apo të ftohta
- Jo-stabiliteti (rrëzimi apo përmbysja)
- Rënia e objekteve apo njerëzve apo largimi i tyre emergjent nga pajimi,
- Shpërbërja, përkeqësimi apo avaritë në pajime ose kontrollet e saja.
- Përdorimi jo i duhur i pajimit (për shembull përdorimi për një qëllim i cili nuk është i përshtatshëm për të)
- Zjarri ose tejnxehja.

12.1.3 Varësisht nga procesi i përfshirë, rreziqet mund të jenë gjithmonë të pranishme në pajime, (si pesha e saj e cila mund të ndikojë në atë se sa lehtë mund të zhvendoset apo të ngritët lartë ajo), ose kalimtare (si rreziku i goditjes së avionit kur pajimi është e ngritur ose e ulur).

12.1.4 Me qëllim që të mbrohen njerëzit dhe avioni, të gjitha kompanitë në aerodrome duhet të sigurojnë se:

a) Pajimi është e sigurt (p.sh. sa i përket integritetit të saj fillestar, vendi ku do të përdoret dhe qëllimi për të cilën do të përdoret);
b) Pajimet mirëmbahen në një vend të sigurt;
c) Pajimi inspektohet në rrethana të ndryshme për të siguruar se është, dhe vazhdon të jetë, e sigurt për përdorim. Çdo inspektim duhet të kryhet nga një person kompetent dhe të mbahet një regjistër deri në inspektimin e ardhshëm dhe më gjatë, nëse rezultatet e inspektimit janë përdorur për trendet e monitorimit të riparimit.

12.1.5 Kompanitë duhet po ashtu të sigurojnë se rreziqet e krijuara nga përdorimi i pajimit janë:

a) Eliminuar, aty ku është e mundshme; ose

b) Kontrolluar nga:

- Marrja e masave të duhura 'harduerike', p.sh. duke ofruar pajisje të përshtatshme të mbrojtjes (si amortizatorët në sipërfaqet të cilat ndërveprojnë me avionin), shenjat dhe pajisjet paralajmëruese (si pullat e Ndalimit Emergjent), dhe
- Marrja e masave të duhura 'softuerike', si sistemet e mëposhtme të sigurta të punës (p.sh. sigurimi i mirëmbajtjes është kryer vetëm kur pajimi është e mbyllur) dhe sigurimin e informacionit të përshtatshëm, udhëzimin dhe trajnimin.

12.1.6 Masat duhet të zgjidhen në bazë të një vlerësimi të rreziqeve. Si pjesë e vlerësimit, duhet të merret parasysh hierarkia e kontrolleve. Në shumë raste, mund të nevojitet një kombinim i masave.

12.1.7 Pa marrë parasysh kombinimin e masave, kompanitë duhet të sigurojnë që njerëzit të cilët përdorin pajimet e punës kanë marrë trajnimin, udhëzimin dhe informatat e duhur për pajime të veçanta.

12.2 Pajimet mobile të punës (përfshirë automjetet)

12.2.1 Pajimet mobile të punës paraqesin rrezik shtesë për njerëzit dhe avionët. Pajime të tilla ose automjetet mund të godasin njerëzit, avionin apo pajimet tjera të punës. Për më tepër, përveç nëse veprohet në mënyrë korrekte edhe gjësendet e lirshme janë të siguruara në mënyrë të përshtatshme, ato gjësende mund të bien dhe të godasin njerëzit apo avionët afër dhe po ashtu mund të krijojnë një rrezik nga 'FOD'.

12.2.2 Rrjedhimisht, kompanitë dhe stafi i tyre duhet të sigurojnë se kur përdoren pajimet mobile të punës për transportimin e njerëzve apo gjësendeve, ai mjet duhet të jetë i përshtatshëm për këtë qëllim (d.m.th. janë zonat e duhura për ulje dhe vendosje). Në disa raste, mund të nevojiten masa për të reduktuar rreziqet ndaj operatorit, njerëzve të tjerë të transportuar, kushdo tjetër që mund të preket/ndikohet (siç janë kalimtarët) dhe avionët. Kjo mund të përfshijë masa për të parandaluar rrokullisjet e pajimeve, apo njerëzit ose objektet duke u hedhur nga pajimet (p.sh. rripat e sigurisë ose kufizimet tjera). Këto masa duhet të bazohen në rezultatet e vlerësimit të rrezikut.

12.3 Pajimet e ngritjes

12.3.1 Pajimi i ngritjes gjithashtu paraqet rreziqe për njerëzit dhe avionët. Njerëzit mund të bien nga pozicione të larta gjatë punës, ose mund të goditet nga ngarkesat që bien, ose të lëshuara nga pajimet. Pajimi i ngritjes mund të përmbyset apo të shkatërrohet, duke rezultuar në lëndime dhe dëme. Avioni mund të goditet dhe

dëmtohet nga pajimet ngritëse gjatë lëvizjes së tyre lart e poshtë.

12.3.2 Në mënyrë që të sigurohet se rreziqet ndaj njerëzve dhe avionëve janë të kontrolluara, pajimet e ngritjes duhet të jenë:

- Mjaft të forta dhe të qëndrueshme për përdorim të veçantë dhe të shënjuara për të treguar ngarkesat e sigurta në punë.
- Të pozicionuara dhe të instaluara për të minimizuar çdo lloj rreziku
- Të sigurta në përdorim, p.sh. puna është e planifikuar dhe organizuar, dhe është kryer nga njerëz kompetent, dhe
- Subjekt i ekzaminimeve të thella të vazhdueshme dhe, sipas nevojës, duhet të jenë të inspektuara nga njerëz kompetent.

12.3.3 Nganjëherë mund të jetë e vështirë për të përcaktuar se çfarë është dhe çfarë nuk është një pajime e ngritjes.

Në aerodrome, mjetet e mëposhtme duhet gjithnjë të konsiderohen si pajime për ngritje:

- Automjetet për shërbimin e ushqimit, ashensorët mobil dhe ngarkuesit tjerë të lartë.
- Makinat për largimin e borës me një fshirëse krahu
- Bartësit e ngarkesave
- Platformat mobile ngritëse për punë (PMNP 'vinç ngritës')
- Platforma ngritëse për automjetet e shërbimit të tualeteve dhe ujit të pijshëm dhe automjetet për furnizim me karburante
- Vinç pirun

12.3.4 Këto më poshtë nuk konsiderohen si pajime për ngritje apo operacione për ngritje:

- Ura ajrore (çdo ngritje që ngjan gjatë manovrimit është krejtësisht i rastësishëm në funksionimin e tyre kryesor)
- Shkallët lëvizëse (këto kanë kërkesa specifike ligjore).

12.4 Makineria e re

12.4.1 Para blerjes së një makine, përdoruesit duhet të shqyrtojnë:

a) Ku dhe si do të përdoret;

b) Për çfarë do të përdoret;

c) Kush do ta përdor (punonjësit e aftë, të trajnuarit);

d) Çfarë rreziku mund të rezultojë në sigurinë e avionit si dhe në sigurinë dhe shëndetin e stafit;

e) Krahasimi se sa mirë këto rreziqe kontrollohen nga pajimet e prodhuesve të ndryshëm.

12.4.2 Prodhuesit mund të demonstrojnë pajtueshmërinë me kërkesat esenciale të shëndetit dhe sigurisë me anë të dizajnimit dhe prodhimit të një produkti të bazuar në standard të harmonizuar. Një numër i standardeve të harmonizuara specifike për pajimet mbështetëse tokësore, janë publikuar nga IATA AHM 900.

13. Substancat e dëmshme dhe mallrat e rrezikshme

13.1 Substancat e dëmshme për shëndet

13.1.1 Disa substanca karakterizohen si të dëmshme për shëndetin. Këto substanca mund të jenë toksike, korrozive, irrituese, apo të dëmshme për shëndetin (p.sh. substancat biologjike). Disa prej tyre mund t'i dëmtojnë edhe avionët, për shembull, duke ndryshkur sipërfaqet e kontrollit.

13.1.2 Këto substanca mund të:

a) përdoren në aktivitete të punës (siç janë vaji hidraulik apo produktet e pastrimit); ose

b) ato që shfaqen, ose hasen gjatë punës (të tilla si tymi i motorit, mikrobet nga mbeturinat e tualetit të avionit, rrjedhjet nga kontejnerët e mallrave të rrezikshme).

13.1.3 Ligji Nr. 2004/6 mbi Transportin e Mallrave të Rrezikshme dhe Rregullorja e AAC 06/2011 për Transportimin e Mallrave të Rrezikshme përmes ajrit apo çfarëdo akti që e ndryshon atë, është legjislacioni kryesor që aplikohet ndaj ekspozimit të substancave të tilla. Ngarkesat me përmbajtje të dëmshme për shëndetin mund të jenë subjekt i kërkesave për transportin e mallrave të rrezikshme.

13.1.4 Operatori i aerodromit, ofruesit e trajtimit në tokë, dhe operatorët ajror duhet të vlerësojnë rreziqet që vijnë nga puna me këto substanca të dëmshme. Ky vlerësim duhet të ketë parasysh rrezikun e krijuar nga përdorimi, trajtimi, ose lirimi i substancës. Para se gjithash, vlerësimi duhet të tregojë nëse ekspozimi ndaj substancave të dëmshme mund të eliminohet - për shembull, në vend të një substance, a mund të përdoret një tjetër substance më pak e rrezikshme?

13.1.5 Nëse nuk mund të parandalohet ekspozimi, atëherë ai duhet të kontrollohet në mënyrë të duhur. Kjo mund të arrihet, për shembull, duke siguruar që substancat kimike të mos spërkaten mbi njerëz ose avionë, ose tymi të mos të akumulohet në afërsi të njerëzve ose avionëve. Përdorimi i pajisjeve personale mbrojtëse duhet të përdoret vetëm si mjet i fundit. Megjithatë, pajisjet personale mbrojtëse mund të jenë të dobishme për mbështetjen e punonjësve që kryejnë punë si zbrazja dhe pastrimi i tualeteve, të cilët mund të përdorin dorëza mbrojtëse, dhe kominoshe. Në disa rrethana, mbrojtëset për sy/fytyrë mund të jenë të dobishme.

13.1.6 Operatorët duhet të njoftojnë mbi substancat e rrezikshme komerciale duhet të kenë informata rreth sigurisë dhe shëndetit në kontejnerët e tyre të caktuar dhe se furnizuesit e këtyre substancave duhet të vënë në dispozicion informacione tjera në manualin e sigurisë. Ky informacion mund të përdoret si bazë për vlerësim. Për

substanca të tjera të rrezikshme, të tilla si tymi i motorit dhe mbeturinat e tualetit, punëdhënësit mund të këshillohen me specialistin dhe, nëse është e nevojshme, të aranzhojnë marrjen e mostrave atmosferike ose të kryejnë testime tjera.

13.1.7 Natyrshëm, çdo masë e përzgjedhur e kontrollit duhet të jetë efektive dhe në disa raste mund të jetë e nevojshme për të monitoruar ekspozimin e njerëzve ndaj substancave të rrezikshme për t'u siguruar se ata nuk janë të ekspozuar ndaj niveleve të dëmshme.

13.2 Substancat radioaktive

13.2.1 Ekspozimi ndaj substancave të cilat emetojnë rrezatim dhe dëmtojnë shëndetin. Rrezatimi mund të shkaktojë dëme të menjëhershme, p.sh. djegiet nga rrezatimi, ose mund të shkaktojë ndryshime në ADN-ën e qelizave, të cilat përfundimisht shpijnë në kancer.

13.2.2 Kontrolli i rreziqeve ndaj shëndetit që vjen nga rrezatimi është subjekt i Ligjit Nr. 03/L-104 Për Mbrojtje nga Rrezatimi Jo-Jonizues, Jonizues, dhe Sigurinë Nukleare, dhe Rregulloren 08/2014 për Kushtet dhe Metodat për Transportin e Mallrave të Rrezikshme Përmes Ajrit apo çfarëdo aktit tjetër që e ndryshon atë. Kjo rregullore shtron një numër detyrash mbi 'punëdhënësit e rrezatimit', që përfshijnë këtu edhe ata të cilët transportojnë ose magazinojnë substanca radioaktive. Me ligjin nr. 04/L-067 është themeluar edhe Agjencia për Mbrojtje nga Rrezatimi dhe Siguria Bërthamore e cila është përgjegjëse për vendosjen e standardeve mbi mbrojtjen e shoqërisë dhe mjedisit nga efektet e mundshme të dëmshme të rrezatimit jonizues.

13.2.3 Operatorët duhet të vlerësojnë rreziqet prej ekspozimit ndaj rrezatimit dhe të sigurojnë se ekspozimi është i kufizuar. Ata duhet gjithashtu të kenë plane për ngjarje të paparashikuara. Personeli që punon me substanca radioaktive, përfshirë edhe ata që trajtojnë ngarkesat radioaktive duhet të jetë kompetent për të mundësuar sigurinë e tyre, sigurinë e atyre që punojnë me ta si dhe sigurinë e avionit.

13.2.4 Sipas rregulloreve, operatorët mund të emërojnë Këshilltarët për Mbrojtje nga Rrezatimi për të dhënë këshilla kompetente mbi masat e nevojshme të cilat ndërmerren me qëllim të mbrojtjes së shëndetit dhe sigurisë së personelit.

13.2.5 Disa substanca radioaktive mund të jenë toksike ose korrozive, etj., dhe të jenë ksisoj subjekt i Rregullores, e përshkruar më sipër. Substancat radioaktive që janë pjesë e një dërgese mallrash mund të jenë subjekt i kërkesave që kanë të bëjnë me transportin e mallrave të rrezikshme (shih paragrafët 13.4.1-13.4.4).

13.3 Substancat e ndezshme

13.3.1 Njësoj si substancat e dëmshme për shëndetin, edhe substancat e ndezshme mund të përdoren si pjesë e një procesi (të tilla si riparimet e avionëve), si ngarkesë mallrash, apo hasen rastësisht, për shembull, si rezultat i ndonjë derdhjeje. Ato mund të jenë të ngurta, të lëngshme ose të gazta. Zjarri dhe eksplodimet janë rreziqet kryesore që lidhen me këto substanca. Ngjarjet e tilla mund të shkaktojnë lëndim të konsiderueshëm të njerëzve dhe dëmtim të avionëve. Megjithatë, këto substanca mund të jenë të rrezikshme për shëndetin apo mund t'i dëmtojnë avionët edhe përmes mënyrave të tjera, për shembull për shkak të efekteve të tyre gërryese.

13.3.2 Duhet të vlerësohen rreziqet nga puna me substanca të ndezshme, përfshirë ruajtjen dhe transportin e tyre. Kur është e mundur, substancat e ndezshme duhet të mënjanohen, ose të zëvendësohen me substanca jo të ndezshme. Mund të ketë balancë në mes të rreziqeve të përfshira, për shembull, zëvendësuesi i propozuar mbart një rrezik më të madh për shëndetin sesa substanca e ndezshme.

13.3.3 Kur substancat nuk mund të mënjanohen, ose të zëvendësohen, atëherë duhet ndërmarrë masat e duhura. Kontrolli i rreziqeve të substancave të ndezshme mund të bëhet në aspektin e heqjes të së paku, një ane nga 'Trekëndëshi i Zjarrit'. Shih Figurën 4.

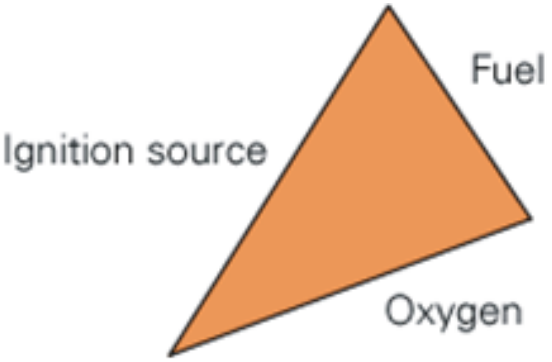

Figura 4 Trekëndëshi i Zjarrit

13.3.4 Këtu mund të hyjnë kombinimet e:

- magazinimit të sigurt, të mbajturit larg nga burimet e ndezjes, substancat jo-kompatibile (siç janë oksidantët) dhe dëmtimi mekanik
- ventilimit adekuat për të larguar avujt ose gazrat e ndezshëm
- shpërndarjes dhe zbrazjes për të zvogëluar derdhjet apo lirimet
- përdorimit të pajimeve të dizajnuara posaçërisht për përdorim me substanca të ndezëshme
- përkujdesjes së mirë në largimin e mbetjeve të ndezshme

- procedurat adekuate për trajtimin e rasteve emergjente dhe derdhjeve, përfshirë trajnimin, informimin dhe udhëzimet për stafin.

13.3.5 Substanca e ndezëshme e cila ka gjasa të gjendet në sasi më të mëdha në aerodrome është karburanti i avionit. Udhëzimet për të punuar me karburant në mënyrë të sigurt nuk janë dhënë në këtë publikim. Burimet e udhëzimeve të hollësishme përfshijnë Publikimin Teknik - TP 18 FURNIZIMI ME KARBURANT i avionit. Shumica e aeroporteve po ashtu do të operojnë me 'leje për punë me materiale të ndezshme" (hot work permits) që ka për qëllim zvogëlimin e rrezikut nga zjarri, përfshirë zjarrin e karburantit.

13.3.6 Aktualisht, nuk ka legjislacion specifik mbi përdorimin e substancave të ndezshme në platformë (edhe pse puna me substanca të ndezshme në hangarët e avionëve mund të jetë subjekt i procedurave të ndërgjegjësimit të sigurisë në platformë dhe politikat e operatorit mbi rreziqet nga zjarri).

13.3.7 Ngarkesat e mallrave me përmbajtje të substancave të ndezshme mund të jenë subjekt i kërkesave që lidhen me transportin e mallrave të rrezikshme.

13.4 Transporti i Mallrave të Rrezikshme

13.4.1 Transporti i mallrave të rrezikshme është i rregulluar me Rregulloren 08/2014 për Kushtet dhe Metodat për Transportin e Mallrave të Rrezikshme Përmes Ajrit apo me cilindo akt që e ndryshon atë.

13.4.2 Transporti i mallrave të rrezikshme përmes ajrit është gjithashtu subjekt i Rregullores së IATA mbi Mallrat e Rrezikshme dhe i Udhëzuesit Teknik të ICAO. Këshillat tjera rreth këtyre standardeve mund të merren nga AAC-ja - Departamenti i Sigurisë së Fluturimeve, email: infocaa@caa-ks.org .

13.4.3 Keni parasysh se përmbushja e këtyre standardeve jo-domosdoshmërisht nënkupton se janë përmbushur kërkesat e legjislacionit të Kosovës që rregullon transportin e mallrave të rrezikshme përmes mënyrave të tjera të transportit.

13.4.4 Po ashtu, përmbushja e standardeve që kanë të bëjnë me transportin e mallrave të rrezikshme përmes ajrit nuk garanton se janë përmbushur kërkesat e Ligjit Nr. 04/L-183 mbi Transportin e Mallrave të Rrezikshme dhe të Ligjit nr. 04/ L-161 për Sigurinë dhe Shëndetin në punë, dhe anasjelltas.

14. Ndriçimi jo -adekuat, shkëlqimi dhe dritat hutuese

14.1 Gjatë errësirës dhe periudhave me dukshmëri të ulët, zonat e platformës duhet të pajisen me ndriçim të një standardi të kënaqshëm me mbulueshmëri dhe ndriçim të mjaftueshëm i cili do t'ua mundësonte pilotëve dhe stafit të platformës të operonin në mënyrë të sigurt dhe efektive. Ndriçimi i vendqëndrimeve të avionëve duhet të jetë në përputhje me standardet e përcaktuara me Rregulloren 01/2008 për aerodromet, e amandamentuar me Rregulloren Nr. 17/2017 Mbi Aerodromet e Certifikuara.

14.2 Duhet pasur kujdes që asnjë instalim i ndriçimit të mos shkaktojë sinjale hutuese për pilotët apo të shkaktojë shkëlqim verbues për ndonjë person në aerodrom, përfshirë stafin e KTA-së në dhomën e kontrollit vizual.

14.3 Është gjithashtu e rëndësishme që çdo vend pune të ketë ndriçim të përshtatshëm dhe të mjaftueshëm për t'iu mundësuar njerëzve që të punojnë në mënyrë të sigurt. Në përgjithësi, ndriçimi duhet të arrijë një shkëlqim të arsyeshëm dhe uniform në të gjitha vendet përkatëse të punës dhe duhet t`i shmanget ndryshimeve të papritura në shkëlqim (për shembull, ku rrugët e platformave të avionëve janë nën ndërtesa). Megjithatë, mund të ketë nevojë për ndriçim lokal në disa vende të caktuara, ku njerëzit janë duke punuar, për shembull, në mbajtëset e ngarkesave të avionit.

14.4 Operatorët e aerodromit duhet të bëjnë aranzhime për të kontrolluar dhe koordinuar sigurimin/instalimin e sistemeve të ndriçimit të hapësirës ajrore.

14.5 Futja e shumë instalimeve të reja të ndriçimit të cilat janë jashtë rregulloreve që përcaktojnë Ndriçimin Tokësor Aeronautik (NTA), janë subjekt i miratimit paraprak nga AAC. Sistemet e mëdha gjithmonë duhet t`i nënshtrohen testeve operative, dhe aty ku është e nevojshme, edhe testeve të fluturimit, për të konfirmuar rregullimet më të përshtatshme të ndriçimit. Ndriçimi i platformës duhet të kontrollohet rregullisht për të parë dëmet apo pengesat e parametrave të ndriçimit tij.

14.6 Ndriçimi zakonisht ngritët mbi shtylla apo skele dhe duhet të jetë subjekt i me sa vijon:

a. Lartësisë së vendosjes, shkëlqimit dhe këndit të vendosjes së ndriçimit duhet të arrijnë ndriçimin e kërkuar pa shkaktuar shkëlqimin verbues ndaj pilotëve dhe personave të tjerë;
b. Shtrirja e shtyllave duhet të jetë e tillë që të sigurojë mbulueshmëri të ndriçimit nga shtyllat që nuk krijon zona të errëta të tilla si hijet e avionit të madh;

c. Ndriçimi me reflektor, përfshirë pajimet e lëvizshme, në hapësirat e punës së kontraktorëve duhet të kontrollohet rreptësishtë dhe t'i nënshtrohet kontrolleve të rregullta për të siguruar mënjanimin e shkëlqimit verbues.

14.7 Për të shmangur shkëlqimin verbues, kurdo që kërkohet, në platforma automjetet duhet të përdorin dritat e shkurtra.

14.8 Çdo ndriçim që përdoret në platformë nuk bënë të bie ndesh me sistemet udhëzuese të avionëve dhe nëse përdoren dritat me ngjyra, ato nuk duhet të shkaktojnë ngatërrime me dritat e koduara me ngjyrat të aviacionit.

14.9 Shenjat e përcaktuara ndriçuese të vendqëndrimit duhet të vendosen, aty ku është e mundur, në një pozitë standarde në ballë të vendqëndrimit për t'i dhënë indikacione të qarta pilotëve rreth vendndodhjes/identifikimit të vendqëndrimit.

14.10 Kur vendndodhja e ndriçimit për vendet tokësore të aerodromit, është e dukshme nga fusha ajrore, niveli i shkëlqimit dhe drejtimit të çdo drite duhet të jetë i tillë që të mos shkaktojë shkëlqim verbues dhe hutues ose të mos i pengojë pilotët apo stafin KTA-së.

14.11 Semaforët që kontrollojnë shtigjet e taksimit të avionëve duhet të jenë qartësisht të identifikueshëm për ngasësit e automjeteve, por duhet të jenë të fshehura nga pamja e pilotëve.

14.12 Udhëzimi mbi projektimin, instalimin dhe mirëmbajtjen e Ndriçimit Tokësor Aeronautikë në lidhje me sigurinë e personelit është dhënë në paragrafët 17,1-17,8.

15. Kushtet e rënda atmosferike (përfshirë operacionet e dimrit)

15.1 Kushtet e rënda atmosferike

Kushtet e tjera të rënda atmosferike që ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve në platforma, përveç borës dhe akullit, janë kryesisht erërat e forta sipërfaqësore dhe dukshmëria e ulët. Në kuadër të menaxhimit të sigurisë, operatorët e aerodromit duhet të japin informacione në lidhje me masat parandaluese që duhet të merren në parashikimin e kushteve të tilla atmosferike, me theks të veçantë ndaj kërkesave të sigurisë për operacionet në platformë.

15.2 Erërat e forta

15.2.1 Në rastin e pranimit të paralajmërimeve meteorologjike për erëra të forta, ato informata duhet të transferohen menjëherë tek kompanitë ajrore dhe operatorët.

15.2.2 Kur shfaqen erërat e forta, problemet e para që hasen janë 'FOD' të lehta që barten përgjatë aerodromit, duke shkaktuar rreziqe nga gëlltitjet e motorit të avionëve që ndodhen në platformë, shtigjet e taksimit dhe në pista. Qeset dhe copat e plastikës paraqesin probleme të veçanta.

15.2.3 Me rritjen e shpejtësisë së erës, kontejnerët e bagazheve, pajimeve të pasigurta, copëzat e mëdha (kryesisht nga platformat), mund të shpërndahen në gjithë zonën e lëvizjes duke shkaktuar rrezik për dëmtimin e avionëve në të gjitha zonat. Mund të vije edhe deri te lëndimet personale dhe dëmtimet e automjeteve dhe pajimeve nga copëzat që 'fluturojnë' në erë. Kërkesat kryesore dhe masat paraprake janë dhënë në procedurat model në Shtojcën H të këtij kapitulli.

15.2.4 Nuk është gjithmonë e mundshme ose e nevojshme që avioni i madh të pozicionohet në drejtim të erës në aerodrome. Kur kërkohet që avioni të pozicionohet në drejtim të erës, atëherë kjo është përgjegjësi e menaxherit, agjentit apo pronarit të kompanisë ajrore përkatëse. Operatorët e aerodromit mund të ndihmojnë përmes alokimit të vendqëndrimeve të përshtatshme dhe zonave të tjera të aeroportit të dizajnuara për këtë qëllim.

15.2.5 Me rritjen e shpejtësisë së erës, kërkohet nga menaxherët, agjentët ose pronarët përkatës të linjave ajrore, që të sigurohen që helikat dhe rotorët lëvizës janë të mbuluar dhe të siguruar.

15.3 Procedurat e dukshmërisë së ulët (PDU)

15.3.1 Operatorët e aerodromit do të kenë aranzhime dhe rregulla gjithëpërfshirëse të cilat sigurojnë operacionet me dukshmëri të ulët në zonën manovruese, megjithatë këto çështjet nuk janë detajuar këtu. Informacionet e mëtejme në

lidhje me zbatimin e operacionit dhe procedurave në dukshmëri të ulët mund të gjenden në Rregulloren 17/2017 dhe Aneksin 14 të ICAO dhe në Manualin përkatës të Aerodromit.

15.3.2 Në shumicën e shtrirjeve të aerodromeve, platformat kufizohen direkt me sistemin për taksim prandaj, kur PDU-të janë në fuqi, ka një ndikim mbi operacionet e platformës dhe kërkohet nga stafi i platformës që të jenë të vetëdijshëm për implikimet e operacioneve të shtegut të taksimit dhe të veprojnë në përputhje me kërkesat dhe kufizimet me të cilat njoftohen.

15.3.3 Dukshmëria e cila mund të kualifikohet si e ulët sipas termave operacional të avionëve, mund të konsiderohet e arsyeshme nga disa përdorues të aerodromit. Por kur dukshmëria të jetë zvogëluar, duhet siguruar që stafi të jenë në dijeni për kërkesat shtesë të sigurisë për të mbajtur sigurinë e operacioneve.

15.3.4 në Shtojcën J është dhënë një Udhëzues model mbi sigurinë i cili mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga ana e Autoritetit të Aerodromit që merret me erërat e forta.

15.3.5 Në Shtojcën K është dhënë një Udhëzues model mbi sigurinë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga ana e Autoritetit të Aerodromit i cili merret me Operacionet në kushtet e dukshmërisë së ulët në platformë.

15.4 Operacionet dimërore

15.4.1 Menaxherëve të aerodromeve që vazhdojnë të operojnë gjatë kushteve të rënda dimërore me borë dhe akull, ju rekomandohet që të dakordohen dhe të publikojnë një plan gjithëpërfshirës për pastrimin e borës. Pajimet dhe fuqia punëtore do të përcaktohen nga fushëveprimi i vetë planit, por duhet të jenë mjaft fleksibile për t'u përballë me një sërë kushtesh të rënda që mund të shfaqen në nivel lokal.

15.4.2 Gjatë kushteve dimërore kërkohen masa parandaluese dhe aranzhime shtesë nga të gjithë ata që merren me operacione në aerodrom. Para se të fillojë sezoni i dimrit, duhet të jepen udhëzimet e sigurisë për të nënvizuar rreziqet e operacioneve të dimrit dhe për të detajuar masat që duhen ndërmarrë për t'i zbutur efektet në platformë. Është praktikë e mirë që të aranzhohen udhëzime për menaxherët dhe stafin e kompanive ajrore mbi punën dhe operimin gjatë kushteve dimërore.

15.4.3 Operatori i aerodromit duhet të vërtetojë që kompanitë ajrore dhe agjentët shërbyes i kanë bërë aranzhimet e duhura për sa vijon:

a. Trajtimin dhe largimi i akullit në platforma dhe rrugë të aerodromit, me theks të veçantë në shtigjet e taksimit, vendqëndrimet dhe vendet e shtyrjes së

avionit;

b. Pastrimi dhe largimi i akullit nga zonat kritike në periferi të vendqëndrimeve, siç janë zonat lëvizëse të urës ajrore, shkallët dhe rrotat tërheqëse të urës ajrore, rrugët e pasagjerëve (përfshirë këtu shkallët dhe platformat e jashtme), njësitë FEGP dhe pajimet tjera fikse të shërbimit. Metoda e largimit të akullit nuk duhet të paraqesë rreziqe të veta të rrëshqitjes dhe marrjes në thua;

c. Kur një avion është në një vendqëndrim, përdorimi i spërkatësve apo mjeteve tjera për të pastruar dhe larguar akullin nga rrotat, shtigjet e rrotave dhe rrugët e qasjes për ngarkimin e bagazheve, mallrave dhe ushqimit;

d. Kur pranohen paralajmërimet meteorologjike për akull/borë dhe kur pritet apo kur ngrirjet vërehen, paralajmërimet duhet të transmetohen tek të gjithë operatorët dhe stafi i platformës nëpërmjet mjeteve më të mira lokale;

e. Duhet të futen inspektime shtesë të platformës për të zbuluar rreziqet e ngrirjes;

f. Kur është e mundur, duhet të përcaktohen zonat e platformës për vendosjen e mjeteve pastruese të avionit dhe ruajtjen e substancave për shkrirjen e akullit.

15.4.4 Kompanive ajrore dhe operatorëve duhet t`iu kërkohet që gjatë kushteve dimërore të kenë kujdes të veçantë në shmangien e derdhjeve të ujit dhe pastrimit të automjeteve/pajimeve në platforma dhe lëshimit të ujit nga rezervuarët, përveç në kontejnerë, kjo duhet të ndalohet në të gjitha zonat e aerodromit.

15.4.5 Kompanive ajrore dhe operatorëve duhet t`iu kërkohet që të ndërmarrin masa vetë-ndihmëse për të pastruar dhe hequr akullin nga zonat e parkimit të automjeteve dhe pajimeve si dhe duhet t`iu kërkohet që të largojnë pajimet e tyre nga zonat e tilla për të mundësuar kompletimin e pastrimit/shkrirjes së akullit. Manovruesve duhet t`iu kërkohet që të rimorkiojnë aeroplanët statik, kur një gjë e tillë kërkohet, për ta mundësuar përfundimin e pastrimit/largimit të e akullit nga vendqëndrimi.

15.4.6 Në Shtojcën L është dhënë një Udhëzues modelit i sigurisë që mund të jetë i përshtatshëm për publikim nga ana e Autoritetit të Aerodromit që merret me operacionet dimërore dhe rreziqet në platformë.

16. Rrëshqitjet dhe marrjet në thua

16.1 Rrëshqitjet dhe marrjet në thua llogariten të përbëjnë gati një çerek të aksidenteve që u ngjajnë njerëzve në aerodrome. Përderisa disa prej këtyre aksidenteve është vështirë të parandalohen, shumë prej tyre mund të shmangen përmes masave të thjeshta që munden dhe duhet të ndërmerren. Ligji Nr. 04/ L-161 mbi Sigurinë dhe Shëndetin në Punë është legjislacioni përkatës.

16.2 Rrëshqitjet dhe marrjet në thua mund të shkaktohen nga disa lloje të pengesave, gjësendeve të çlirëta, defektet në vendkalime, shkallë dhe gjetiu. Tek gjësendet e çlirëta hynë 'FOD' të cilat po ashtu janë burim i rreziku për avionë. Kabllot e vendosura në mënyrë jo të duhur (për shembull nga njësitë fikse apo të lëvizshme energjisë elektrike në terren) mund të shkaktojnë rrëzimin e njerëzve. Rrëshqitjet mund të shkaktohen nga derdhjet e mëdha, p.sh. nga rrjedhjet hidraulike.

16.3 Dizajni dhe ndërtimi fillestar i vendit punimeve mund të kontribuon në rrezikun e rrëshqitjes dhe marrjes në thua njësoj si në zvogëlimin e tyre. Ndryshimet e papritura në nivel, drenazh i dobët dhe vrazhdësia pamjaftueshme e dyshemesë mund ta rris rrezikun e rrëshqitjeve dhe marrjeve në thua. Operatorët e aerodromit duhet të sigurohen që rreziqet prej rrëshqitjeve dhe marrjeve në thua të merren parasysh gjatë dizajnimit të godinave të reja apo atyre të rivitalizuara dhe ato të eliminohen apo kontrollohen përmes projektimit të mirë, për aq sa është e mundshme.

16.4 Mirëmbajtja jo e duhur e dyshemeve mund gjithashtu të shkaktojë rrëshqitje dhe marrje në thua. Dëmtimet siç janë gropat e rrugëve rrisin rrezikun e rrëshqitjes, dhe mund të jenë burim potencial i 'FOD'. Operatorët e aerodromeve duhet të përpilojnë programe mirëmbajtjen e aerodromit që do të zbulonin vendet të cilat kërkojnë vëmendje të posaçme para se ato të shndërrohen në burim të rrezikut. Kompanitë ajrore dhe shërbyesit në tokë duhet të ndihmojnë p.sh. përmes raportimit të pjesëve të platformës të cilat janë dëmtuar apo janë vjetruar.

16.5 Trajtimi i burimeve të përkohshme të rrezikut, siç janë 'FOD' kërkon angazhimin e gjithë komunitetit të aerodromit. Gjësendet e çlirëta duhet të largohen nga rruga nga kushdo që i vëren ato; disa prej tyre do të jenë të përshtatshme vetëm për shportat e dizajnuara për 'FOD'. Gjësendet e mëdha, siç janë kabllot, duhet raportuat tek pronarët e tyre, të cilët duhet t'i largojnë ato nga rruga dhe t'i rregullojnë ato në mënyrë të duhur. Nëse pronari i pajimeve të mëdha nuk mund të përcaktohet, 'FOD' duhet raportuar tek autoritetet e aerodromit.

17. Rreziqet elektrike

17.1 Ekzistojnë burime të ndryshme të rreziqeve elektrike në platforma, përfshirë njësitet elektrike të ndriçimit të fiksuara apo lëvizëse, furnizuesve elektrik të pajimeve të tjera të platformës (siç janë ura ajrore) dhe vet avioni. Ligji Nr. 04/ L-161 mbi Sigurinë dhe Shëndetin në Punë është legjislacioni primar i shëndetit dhe sigurisë, por kërkesat nga Rregullorja Nr. 17/2017 mbi Aerodromet e Certifikuara, që lidhet me inspektimin e pajimeve të punës gjithashtu do të aplikohet ndaj shumë sistemeve elektrike në platformë.

17.2 Përsëri dizajnimi dhe instalimi mund të zvogëlojnë dukshëm rrezikun. Gjithmonë duhet të ofrohen mjetet e duhura të izolimit për sistemet elektrike. Këto duhet të jenë të mbyllshme. Nëse është e mundur, izoluesit duhet të dizajnohen asisoj që njerëzve të mos u mundësohet qasja në disa pjesë të rrezikshme elektrike përderisa rryma të mos shkyçet. Operatori i aerodromit duhet të sigurohet që lidhjet e tepërta të dizajnohen në sistemet ku izolimi do të shkaktojë bezdi të mëdha (për shembull si në sistemin AGL), për shembull një qark të mund izolohet dhe të punohet me siguri, ndërsa qarku i dytë vazhdon t'i kryej operacionet e shërbimit.

17.3 Pajimet elektrike duhet gjithmonë të përdoren në mënyrë të sigurt. Kyçësit duhet të përdoren me prizat për të cilat janë dizajnuar. Qarqet elektrike nuk duhet të mbingarkohet dhe duhet të jenë të përshtatshme për mjedisin ku përdoret. Kabllot nuk duhet të lihen aty ku do të mund të dëmtoheshin.

17.4 Me rëndësi të veçantë është përdorimi i njësisë tokësore për furnizim me rrymë (GPU). Shumë GPU kanë një pajisje detektuese elektronike që tregon kur avioni është i lidhur. Kjo pajisje elektronike mund anashkalohet. Megjithatë, kjo pajisje përdoret vetë për qëllime të mirëmbajtjes. Këto pajisjet detektuese elektronike nuk duhet anashkaluar, qoftë edhe përkohësisht, përderisa GPU-ja është në përdorim normal. Nëse GPU-ja nuk funksionon pa u anashkaluar kjo pajisje detektuese, atëherë ka defekt në GPU dhe ai duhet të tërhiqet nga shërbimi për t'u riparuar.

17.5 Të gjitha sistemet elektrike duhet të mirëmbahen si duhet. Kjo do të kërkojë një program të inspektimit dhe të testimit për të identifikuar defektet para se ato të shndërrohen në burim rreziku. Kërkohet gjithashtu nga të gjithë që të raportojnë menjëherë tek punëdhënësit e tyre dhe/ose operatori, ose pronari i pajimeve, çdo defekt në të cilin ata hasin gjatë punës së tyre. Të gjitha mirëmbajtjet e sistemeve elektrike duhet të kryhen nga persona kompetent dhe me një standard adekuat.

17.6 Mirëmbajtja në të gjitha sistemet elektrike (përfshirë ato në avion) duhet gjithmonë të kryhet në mënyrë të sigurt. Preferohet që sistemet të jenë të izoluara nga të gjitha burimet e energjisë elektrike dhe përmes testimit të dëshmohet që nuk ka elektricitet. Të gjitha burimet e furnizimit duhet të jenë të mbyllura, derisa

punimet janë në zhvillim e sipër. Kur sistemet kanë kondensator të cilët do të mund të mbajnë një sasi të konsiderueshme të energjisë së deponuar, kjo energji duhet të shkarkohet në mënyrë të sigurt para se të filloj puna dhe kondensatorët duhet të lihen në lidhje të shkurtër ndërsa punimet janë në zhvillim e sipër.

17.7 Puna në sisteme elektrike ose pranë tyre e ekspozuar drejtpërdrejtë duhet të bëhet vetëm si opsion i fundit vetëm kur izolimi mund të sjellë rreziqe të tjera për shëndetin dhe sigurinë, ose kur nuk ka asnjë mënyrë tjetër për ta përcaktuar burimin e defektit. Në këto rrethana, personat e përfshirë duhet të jenë të autorizuar në mënyrë specifike dhe të përdorin një sistem të sigurt të punës, me PPM-në e duhur, dhe të kenë mjetet, pajimet, mbikëqyrjen, trajnimin, informacionin dhe udhëzimin e duhur.

17.8 Kur angazhohen kontraktuesit për të kryer punë elektrike, ata duhet t'i nënshtrohen vlerësimit, kontrollit dhe monitorimit nga operatori ose organet përkatëse përgjegjëse.

18. Prishjet dhe defektet

18.1 Operatorët e aerodromit duhet të nxjerrin dhe të ruajnë procedurat gjithëpërfshirëse të raportimit të prishjeve për të gjitha pajimet dhe instalimet e platformës së aerodromit. Udhëzime të qarta duhet të jepen dhe të përsëriten me anë të njoftimit në vendet kryesore të instalimit.

18.2 Për stafin e kompanive ajrore apo operatorëve, raportimi i thjesht "one shot" i prishjeve është opsioni më i mirë. Defektet në pajimet vitale operative, ose objekte, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e avionit, të tilla si urat ajrore dhe SDVP-të, duhet të raportohen tek një njësi e vetme, më së miri tek Qendra e Kontrollit të Operacioneve apo Njësiti i Sigurisë. Kjo është mënyra më e mirë për marrjen/ zbatimin e vendimeve të duhura dhe të menjëhershme të sigurisë dhe në të njëjtën kohë mund të iniciohet një reagim i shpejtë inxhinierik.

18.3 Detajet e të gjitha prishjeve të raportuara si dhe rregullimi i tyre duhet të regjistrohen.

18.4 Për prishjet që paraqesin ose mendohet se mund të paraqesin rrezik për avionët, ose operacionet e aerodromit duhet të merret parasysh plotësimi i një MOR. Detaje të mëtejme mund të gjenden në Rregulloren 09/2017 Raportimi Analiza dhe Përcjellja e Ndodhive në Aviacionin Civil, dhe Rregullorja 11/2017 që përcakton listën që klasifikon ndodhitë që detyrimisht raportohen në bazë të Rregullores së AAC-së Nr. 09/2017.

18.5 Raportimi i Ndodhive duhet të bëhet në Zyrën e AAC-së (Tel 038-248-629) apo tek kujdestari i AAC (Tel +383 (0) 44 613 567), e-mail mor@caa-ks.org; infocaa@caa-ks.org.

18.6 Të gjithë punëdhënësit duhet të sigurojnë se ekzistojnë sisteme të duhura që i mundësojnë stafit të raportojnë defektet dhe prishjet në pajimet e operatorit. Pas këtyre raportimeve duhet të merren veprime, brenda një periudhe e cila reflekton peshën e defektit apo prishjes dhe rrezikun për njerëzit dhe/ose avionin.

19. Inspektimi i zonës së lëvizjes

19.1 Kërkesa për inspektimet dhe mirëmbajtjen e objekteve të aerodromit është e përfshirë në procesin e certifikimit të aerodromit si dhe në legjislacionin shoqërues. Manuali i Shërbimeve dhe Operacioneve të Aerodromit duhet të përmbajë kërkesat dhe përgjegjësitë për inspektimin dhe auditimin sistematik të të gjitha sistemeve të sigurisë në zonën ajrore. Rezultatet duhet të regjistrohen/raportohen dhe të futen në sistemin e menaxhimit të sigurisë.

19.2 Operatorët e aerodromit duhet t'i përmbahen orareve të inspektimit për të gjitha pajimet e aeroportit dhe objekteve që ai i ofron. Rezultatet e këtyre inspektimeve duhet të regjistrohen. Të dhënat e servisueshmërisë / disponueshmërisë duhet të ruhen në sistemet kryesore për qëllime të auditimit dhe menaxhimit.

E LËNË E ZBRAZËT ME QËLLIM

Shtojca A

Procedurat model të operimit të platformës – Bllokimi i avionit

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

1.1 Bllokuesit e avionëve përdoren për të parandaluar lëvizjen e avionit gjatë qëndrimit të tij në tokë.

1.2 Metoda e përdorur për bllokim ndryshon varësisht nga lloji i avionit dhe kërkesat e operatorëve ajror. Këto procedura janë kërkesat minimale të një kompanie.

1.3 Në kushte të pafavorshme atmosferike, sidomos gjatë periudhave me erëra të fuqishme, procedurat e bllokimit ndryshojnë dhe duhet të ndiqen procedurat e parapara për erëra të fuqishme.

1.4 Lloji i avionit ose udhëzimet specifike të operatorit i bashkëngjiten kësaj procedure dhe ato duhet të ndiqen, kur është e nevojshme.

2 Procedura

2.1 Arritja e avionit

- Para ardhjes së avionit, duhet të siguroheni që e keni numrin e saktë të bllokuesve në dispozicion dhe se jeni të pozicionuar prapa vijës së ndalimit të avionit.
- Të gjithë motorët dhe dritat kundër-përplasjes duhet të fiken para se të fillojë procesi i bllokimit.
- Avionëve me shumë motorë me helika zakonisht iu vendosen bllokuesit në rrotën e përparme, duke e vendosur një bllokues përpara dhe një pas. Avionëve me një motor me helika duhet t'iu bllokohen rrotat kryesore nga

para dhe pas.

- Të gjithë avionëve reaktivë duhet t'iu bllokohen rrotat kryesore nga para dhe nga pas.
- Gjithmonë, avionit duhet t`i qasemi nga pjesa e përparme e vendqëndrimit, dhe aty ku është e mundur, duhet shmangur qasja nga anash.
- Kur vendosni bllokuesit lëreni një hapësirë prej 3 cm në mes të bllokuesit dhe rrotave për heqje të lehtë të tyre.
- Asnjëherë mos e vendosni dorën në mes të bllokuesit dhe rrotës.
- Pasi t'i keni vendosur bllokuesit, qëndroni në një vend me pamje të qartë të kuvertës së fluturimit dhe jepni sinjalin e duhur me duar për të konfirmuar "vendosjen e bllokuesve", duke i vendosur të dyja duart mbi kokë, me grushte të mbyllura dhe gishtërinjtë e mëdhenj që drejtojnë brenda.
- Përsërisni sinjalin "bllokuesit e vendosur" për dispeçerin e fluturimit nëse shkallët ajrore duhet të ankorohen në avion.

2.2 Shkuarja e avionit

Shtyrja e avionit

- Bllokuesit duhet të hiqen vetëm me kërkesë të komandantit të avionit.
- Sigurohuni se të gjithë bllokuesit janë hequr para se të fillojë shtyrja.
- Nëse një nga bllokuesit është mbërthyer, ai mund të hiqet duke e goditur lehtë me një bllokues rezervë ose duke e hequr nga avioni pas lirimit të frenave të avionit duke përdorur tërheqësin dhe shufrën për rimorkim.
- Nëse bllokuesi ende nuk mund të hiqet kërkojeni këshillën e komandantit të avionit.
- Pas heqjes, bllokuesit duhet të kthehen në pjesën e caktuar për magazinim të tyre.

Lëvizja e aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve

- Kur kërkohet nga komandanti i avionit, përcjellësi i krahut të aeroplanit do të heqë bllokuesin e vendosur prapa rrotës së parë.
- Bllokuesi i vendosur para rrotës së përparme duhet të qëndrojë derisa të niset avioni.
- Pas heqjes, bllokuesit duhet të kthehen në zonën e caktuar për magazinim e tyre.

Avioni pa bllokues

- Bllokuesit duhet të hiqen vetëm me kërkesë të komandantit të avionit.
- Normalisht një bllokues duhet të mbetet para rrotës së përparme derisa të aktivizohet motori dhe nga kuverta fluturimit të jepet sinjali për "largim të bllokuesit". Tek avionët me një motor me helikë bllokuesit duhet të mbeten para rrotave kryesore derisa nga kuverta fluturimit të jepet sinjali për "largim të bllokuesve".
- Komandanti i avionit do të kthej sinjalin për "heqje të bllokuesve", duke i vendosur të dy duart mbi kokë; grushtet e mbyllur me gishtërinjtë e mëdhenj që tregojnë jashtë si pjesë e procedurës së ç`lajmërimit.
- Pas heqjes, bllokuesit duhet të kthehen në zonë e caktuar për magazinim të tyre.

3 Pikat kyçe të sigurisë

- Vetëm personeli dhe personat e trajnuar dhe të autorizuar nën mbikëqyrje lejohen t'ia vendosin ose heqin bllokuesit avionëve.
- Gjithmonë duhet të ndiqen procedurat operative dhe praktikat e sigurta të punës.
- Gjatë heqjes dhe bartjes së bllokuesve duhet të përdoren teknikat adekuate të trajtimit manual.
- Kurrë mos iu qasni avionit derisa motorët dhe dritat kundër-përplasjes të mos jenë fikur.
- Kurrë mos i hiqni bllokuesit nga avioni pa marrjen e lejes nga kuverta e fluturimit ose komandanti i avionit.

Shtojca B

Udhëzimi model i sigurisë - Operimi i Sistemit Drejtues Vizual për Parkim

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

Shumica e vendparkimeve të avionëve në aeroporte janë të pajisura me Drejtuesin Vizual për Parkim (SDVP). Nëse vendparkimi nuk është i pajisur me këtë sistem, ose SDVP-ja nuk funksion apo nuk është e kalibruar për një lloj të veçantë të avionit, atëherë duhet të sigurohen shërbimet e marshallimit.

2 Sistemi

Pajisja Vizuale për Parkim (PVP) ofron udhëzime mbi drejtimin dhe ndaljen. Ekrani azimut është një linjë për interpretim nga ulësja e anës së majtë të kuvertës së fluturimit. Detajet e sistemit PVP dhe udhëzimet për përdorimin e tij nga pilotët janë të përfshira në PIA.

3 Përgjegjësia për operimin e SDVP-së

3.1 Sistemi aktivizohet nga linja ajrore ose personeli menaxhues. Në rastin e përdorimit të urës së vendosur ajrore, një sërë ndërpresësh kontrollues të PVP-së janë montuar në panelin e kabinës së urës ajrore; gama tjetër e ndërprerësve është vendosur në një panel të shënjuar në një pozitë të dukshme në pjesën e sipërme të vendqëndrimit. Të dy setet e ndërprerësve operojnë me pajisjen dhe në të gjitha vendqëndrimet me ura ajrore përdoren ndërprerësit me kohë të kurdisur që automatikisht pas 10 minutash e fikin PVP-në. Në vendqëndrimet pa ura ajrore ka vetëm një set të ndërprerësve, të montuar në sipërfaqe të shënjuar dukshëm në pjesën e sipërme të

vendqëndrimit; PVP-ja në këto vendqëndrime nuk e ka butonin me kohë të kurdisur dhe ajo duhet të fiket kur avioni të jetë parkuar në mënyrë të sigurt në vendqëndrim.

3.2 Kompania ajrore apo stafi shërbyes duhet të sigurojë se vendqëndrimi është i papenguar nga automjetet apo pajimet dhe se ura ajrore është tërhequr dhe vendosur në mënyrë korrekte para ardhjes së avionit dhe para aktivizimit të SDVP-së. Aktivizimi i SDVP-së i sinjalizon komandantit të avionit se këto veprime janë ndërmarrë dhe se është e sigurt që avioni të hyjë në vendqëndrim. Pas aktivizimit të SDVP-së, personi përgjegjës për sigurimin e vendqëndrimit dhe operimin e SDVP-së nuk duhet të largohet nga vendqëndrimi derisa avioni të jetë parkuar, përveç nëse SDVP-ja është fikur sërish.

4 Shërbimet e marshallimit

4.1 Shërbimet e marshallimit ofrohen në ato vendqëndrime të cilat nuk janë të pajisura me sistemin SDVP-së ose ai nuk është funksional. Shërbimet e marshallimit janë po ashtu në dispozicion sipas kërkesë të kompanive ajrore, përmes thirrjes në qendrën e kontrollit të operacioneve.

4.2 Qendra e kontrollit të operacioneve duhet të thirret për ndihmë, nëse stafi shërbyes ka dyshime në lidhje me sigurinë ose pajimet e SDVP-së që janë në dispozicion.

4.3 Gjatë emergjencave të avionëve dhe në raste të tjera, kur burimet e shërbimeve të platformës janë plotësisht të angazhuara, personeli i marshallimit mund të mos jetë në gjendje të arrij para ardhjes së avionit. Prandaj personeli menaxhues duhet ta asistojë ekuipazhin në kuvertën e fluturimit për të ndaluar në mënyrë të sigurt për qëndrim të shkurtër në linjën qendrore vendqëndrimit dhe të pres ardhjen e marshallerëve.

4.4 Gjatë drejtimit të avionit, duke pasur vëmendjen tërësisht të fokusuar tek avioni, marshalleri është i rrezikuar nga automjetet. Shoferët duhet të jenë vetëdijshëm për praninë e një ose më shumë marshallerëve dhe gjithmonë duhet t'iu japin përparësi atyre. Në asnjë rrethanë, personeli nuk duhet të ecë apo të vozit në mes të një avioni në lëvizje dhe marshallerit që e drejton atë.

5 Mos-funksionaliteti i urës ajrore

Kur një urë ajrore është jo funksionale, ose nuk mund të tërhiqet plotësisht dhe/ose të parkohet në pozitën e sigurt, atëherë vendqëndrimi nuk do të përdorët ose nëse është e mundur, të përdoret për llojet e avionëve që në mënyrë të sigurt mund të

marshallohen në pozicionin e "qëndrimit të shkurtër" pa urë ajrore. Vendimi për një operacion "qëndrim të shkurtër" mund të ndikojë në operacionet tjera. Shih 6.2 më poshtë.

6 Procedura e "qëndrimit të shkurtër"

6.1 Nevoja për "qëndrim të shkurtër" do ti sinjalizohet ekuipazhit të fluturimit përmes njërës nga tri metodat në vijim:

a. Përmes shenjës elektronike, të montuar mbi ekranin e PVP-së, e cila sinjalizon me ngjyrë të kuqe - QËNDRIM TË SHKURTËR. Ndërprerësit për këto shenja, së bashku me ndërprerësit e SDVP-së, janë të vendosura në kabinat e urës ajrore dhe gjithashtu në pjesën e sipërme të vendqëndrimit; funksioni i ndërprerësit është i shënjuar në mënyrë të dukshme;

b. Në vendqëndrime të pajisura me ura me lëvizje në binarë, përmes shenjës dukshme "QËNDRIM I SHKURTËR" të vendosur në anën e shtegut për taksim të kabinës së urës ajrore;

c. Përmes sinjaleve të marshallimit

6.2 Është thelbësore që qendra e operacioneve të aeroportit dhe njësia e operacioneve të platformës të njoftohen menjëherë nëse planifikohet që një avion të ndaloi në qëndrim të shkurtër. Njësia e operacioneve të platformës do të vlerësojë aftësinë e saktë të vendqëndrimit për qëndrim të shkurtër sipas llojit të caktuar të avionit dhe ofron asistencë të marshallimit sipas nevojës.

6.3 Kurdo që shfaqet shenja "QËNDRIM I SHKURTËR", dhe në mungesë të sinjaleve të marshallimit, pilotët duhet të hyjnë në vendqëndrim duke përdorur linjën qendrore për udhëzimin dhe ndalimin e avionit para arritjes tek ura ajror apo ndonjë pengesë tjetër. Pozicioni i ndalimit duhet të jetë sa më përpara që është e mundur në përputhje me sigurinë dhe me mundësinë për vendosjen e shkallëve në derën(dyert) e avionit. Nëse bishti i avionit është brenda shtigjeve/korsive të taksimit, atëherë duhet të këshillohet KTA-ja.

6.4 Shenja "QËNDRIM I SHKURTËR" do të hiqet nga inxhinierët e aeroportit, kur ura ajrore të jetë riparuar dhe tërhequr.

7 Procedura e ndalimit emergjent

7.1 Shërbimi për ndalje emergjente ofrohet për të mundësuar paralajmërimin e menjëhershëm të pilotëve se ekziston një kërcënim i drejtpërdrejtë për sigurinë e avionit të tyre ose për personelin në platformë dhe se avioni duhet të ndalojë menjëherë për të shmangur rrezikun.

7.2 Nevoja për të bërë një ndalesë emergjente iu sinjalizohet pilotëve përmes shenjës elektronike ndriçuese me ngjyrë të kuqe "NDALJE EMERGJENTE" , e cila është e pozicionuar pranë ekranit të PVP -së.

7.3 Ndërprerësit e sistemit të ndaljes emergjente janë të vendosur në dy vende. Një ndërprerës digjital është i vendosur në kabinën e urës ajrore bashkë me panelin kontrollues të urës ajrore; ndërprerësi i dytë i digjital është i vendosur në një pozitë të dukshme në pjesën e sipërme të vendqëndrimit në nivel të platformës.

7.4 Përderisa një avion është duke lëvizur në vendqëndrim, një anëtar përgjegjës i personelit të operatorit duhet të pozicionohet në pjesën e sipërme të panelit të ndërprerësve në vendqëndrim. Çdo person (pavarësisht nga punëdhënësi ose funksioni) i cili percepton një kërcënim ndaj sigurisë duhet të aktivizojë sistemin, ose të kërkojë nga anëtari i personelit tek ndërprerësi që të aktivizojë sistemin për ta sinjalizuar pilotin që të ndalojë.

7.5 Piloti normalisht e lajmëron kontrollin e trafikut ajror për ndaljen emergjente në vendqëndrim. Nëse është e nevojshme, kontrolli i trafikut ajror inicion reagimin emergjent ndaj "ALARMIT" në përputhje me procedurat emergjente të aeroportit. Shërbimi i zjarrfikësve të aeroportit dhe njësia e operacioneve të platformës përgjigjen ndaj incidentit dhe ndërmarrin veprimet e duhura të sigurisë.

8 Përmbledhje e sigurisë së SDVP-së

Kompania ajrore dhe stafi shërbyes me rastin e ardhjes së avionit duhet të:

a. arrijnë në vendqëndrimin e caktuar para ardhjes së avionit;

b. kontrollojnë nëse ura ajrore është e vendosur/tërhequr në mënyrë të sigurt dhe se nuk ka pengesa tjera ose 'FOD' në vendqëndrim;

c. nëse është e nevojshme, shfaqin shenjën "QËNDRIM I SHKURTËR". Raportojnë këtë ngjarje tek eprori dhe njësia e aeroportit për siguri;

d. aktivizojnë SDVP-në kur vendqëndrimi është i sigurt për përdorim nga avioni dhe për sistemet pa kohë-matje (timer) dhe e ndërpresin atë pas ndaljes së avionit;

e. kërkojnë asistencën e marshallimit, nëse ka ndonjë dyshim se vendqëndrimi nuk mund të përdoret në mënyrë të sigurt.

Shtojca C

Procedurat model të operimit të platformës – Shtyrja e avionit (Tërheqësit konvencional)

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

1.1 Shtyrja e avionit

Kjo procedurë përshkruan operacionin e lëvizjes në të cilën një avion shtyhet prapa nga porta e tij e parkimit përmes tërheqësit ose traktorit, në një pozitë në shtegun e taksimit ku ai mund të lëviz në mënyrë të sigurt me fuqinë e tij.

1.2 Traktori/tërheqësi

1.2.1 Një automjet i projektuar posaçërisht për lëvizjen e avionit në tokë, dizajnimi i zakonshëm i të cilit është në formën e një automjeti me katër rrota që lidhet me avionin përmes një shufre tërheqëse.

1.3 Siguria

1.3.1 Siguria është pjesë thelbësore e të gjitha procedurave të platformës dhe gjithmonë duhet të konsideroni se sa i sigurt është çdo veprim që ndërmerrni. Shumica e procedurave të platformës do të përformohen me avionin e fikur d.m.th. avioni është i palëvizshëm dhe të gjithë motorët janë fikur. Gjatë çdo procedure të tërheqjes ju do të punoni me avionin e ndezur, kjo do të thotë se avioni do të lëviz me ndihmën e tërheqësit dhe motorët do të fillojnë të ndizen para, gjatë, ose pas tërheqjes.

1.3.2 Siguria e juaj dhe atyre përreth jush është përgjegjësi e juaja si pjesë e ekipit të tërheqjes, qoftë i përfshirë drejtpërdrejt në tërheqjen apo në vendqëndrimet përreth saj.

1.3.3 Komunikimet gjatë shtyrjes së avionëve do të bëhen në formën e sinjaleve me dorë ose të komunikimit me kufje, në çfarëdo forme që ju jepni ose merrni udhëzime ju duhet të siguroni që ato të kuptohen në mënyrë të qartë, nëse ka ndonjë dyshim, atëherë udhëzimet duhet të sqarohen para se të ndërmerret veprimi i tërheqjes.

1.3.4 Mos harroni! Gjatë shtyrjes kapiteni ia kalon kontrollin e avionit të tij ekuipazhit të shtyrjes. Ju tani keni një avion të ndezur përplot me karburant dhe udhëtarë, me ç`rast siguria e të gjithëve është shumë e rëndësishme.

1.3.5 Pavarësisht autorizimit të KTA-së apo informacioni që ju është dhënë nga ana e ekuipazhit të avionit, përderisa ju jeni duke shtyrë apo tërhequr një avion, ju jeni përgjegjës për të shmangur goditjet me avionët, automjetet, ndërtesat dhe pengesat e tjera.

2 Procedurat – Tërheqësi dhe shufra tërheqëse konvencionale

2.1 Përzgjedhja e tërheqësit, shufrës tërheqëse dhe siguresës anësore

- Së pari përzgjedh siguresën e duhur anësore.
- Siguresat anësore janë të prodhuara për tu përshtatur saktë në sistemet e avionëve specifik dhe vetëm siguresa e duhur mund të përdoret.
- Mos përdorimi i siguresës së duhur anësore apo çfarëdo sigurese mund të rezultojë në dëmtim të avionit dhe/ose shufrës tërheqëse dhe mund të rrezikojë ekuipazhin e shtyrjes.
- Po ashtu mos harroni të përdorni siguresën që është e shënjuar si e funksionale.
- Përzgjedh shufrën e duhur të tërheqjes. Të gjitha shufrat e tërheqjes janë të projektuara që ti përshtaten një vargu të llojeve të veçanta të avionëve dhe janë etiketuar në përputhje në mënyrë të duhur, dhe nëse nuk jeni të sigurt për përshtatshmërinë e një shufre të veçantë të tërheqjes duhet të konsultoheni me mbikëqyrësin tuaj.
- Mos përdorimi i shufrës së duhur të tërheqjes mund të rezultojë me dëmtimin e avionit.
- Përzgjidheni tërheqësin e duhur.
- Nëse tërheqës i duhur nuk është në dispozicion duhet të konsultoheni me mbikëqyrësin tuaj.
- Kryeni një inspektim të plotë të tërheqësit dhe shufrës për tërheqje para përdorimit.

- Shufrat tërheqëse duhet gjithmonë të tërhiqen prapa tërheqësit gjatë afrimit dhe largimit nga avioni dhe asnjëherë të shtyhen.

2.2 Arritja në avion.

- Gjatë afrimit tek avioni, vozitësi i tërheqësit duhet të kryej kontrollin e frenave (së paku 10m larg avionit), para rreshtimit me hundën e avionit dhe ndalimit në një distance të përshtatshme me qëllim të vendosjes së shufrës për tërheqje.
- Shufra për tërheqje tani duhet të shkëputet nga pjesa e prapme e tërheqësit dhe të rreshtohet me pikën lidhëse tek pjesa e poshtme e hundës së avionit.
- Siguresa anësore drejtuese (nëse kërkohet) duhet të jetë vendosur mirë dhe duhet të kërkohet leje nga ekuipazhi i kuvertës së fluturimit për të bere lidhjen e shufrës tërheqëse.
- Shufra tërheqëse pastaj mund të lidhet me avionin në mënyrë të sigurt.
- Nëse shufra tërheqëse e ka një rrotë bartëse të rregullueshme, atëherë kjo duhet të përdoret për të minimizuar nevojën që fizikisht të ngritët shufra.
- Për t'i lidhur disa lloje të shufrave tërheqëse, mund të nevojitet ndihma e një apo më shumë pjesëtarëve të stafit.
- Gjithmonë duhet të përdorni teknikat e duhura të ngritjes, dhe të jeni të gatshëm të kërkoni ndihmë kur ta bëni lidhjen apo shkëputjen e shufrave tërheqëse për të parandaluar lëndimet personale.
- Kur shufra tërheqëse (dhe nëse kërkohet siguresa anësore) lidhet në mënyrë të duhur me avionin, automjeti për tërheqje mund të lëviz ngadalë deri tek vrima lidhëse e shufrës për tërheqje.
- Një person udhëzues (zakonisht operues me kufje) kërkohet për këtë operacion, duke përdor sinjalet e njohura me duar.
- Ky operacion duhet të kryhet nën kontroll të plotë, pasi që çdo forcë e tepërt e përdorur gjatë bashkimit të tërheqësit dhe shufrës mund të rezultojë në dëmtim të avionit ose shufrës tërheqëse.
- Nëse tërheqësi lihet pa përkujdesje, pasi të jetë lidhur me avionin, motori duhet të jetë i fikur dhe duhet ti vihet një bllokues në rrotë për çështje të sigurisë.

2.3 Fillimi i shtyrjes së aeroplanit

- Para fillimit të shtyrjes së aeroplanit, ju, vozitësi, duhet të keni kryer një inspektim përreth para-nisjes së aeroplanit ashtu siç është detajuar më herët në këto procedura dhe do të bashkëpunoni me operuesit me kufje për të vendosur llojin e shtyrjes që do të kryhet.

- Tani largoni bllokuesin e rrotës duke siguruar tërheqësin (nëse kërkohet), dhe
- Kur të uleni në mënyre të sigurt në tërheqës, kontrolloni nëse është marshi në pozitën Neutrale apo të Parkimit dhe frenat e parkimit të aplikohen para ndezjes së motorit.
- Prisni sinjalin e 'lëshimit të frenave' nga operuesi me kufje (siç është detajuar në seksionin e sinjaleve me duar).
- Kur pranohet sinjali për 'lëshimin e frenave', përzgjidhni drejtimin e duhur të udhëtimit dhe marshin e duhur (për shumicën e shtyrjeve, mjafton marshi i parë), dhe përderisa jeni duke mbajtur këmben në frena të tërheqësit, lironi frenat e parkimit dhe pas një kontrolli përfundimtar vizual për të konfirmuar nëse nisja është e sigurt, ngadalë lëshoni frenin e këmbës duke përdorur fuqinë e qetë të motorit në mënyre që t'i mbuloj zbrazëtirat në mes të tërheqësit/shufrës dhe avionit.
- Duke përdorur kontrolluesin e shpejtësisë, ngadalë rrisni fuqinë për të vendosur shpejtësinë e shtyrjes në një ritëm ku operuesi me kufje mund të mbajë në mënyrë të rehatshme qëndrimin në mjetin tërheqës dhe avionin pa pasur nevojë për të shpejtuar ose për të ngadalësuar.
- Aty ku është e mundur, operuesi me kufje gjithmonë duhet të qëndroj në pjesën e brendshme të kthesës dhe duhet të jete në një pozite të dukshme si nga kuverta e fluturimit ashtu edhe nga vozitësi tërheqësit gjatë gjithë shtyrjes.
- Ju duhet të jeni të vetëdijshëm për pozitën e anëtarëve tjerë të ekipit të shtyrjes gjatë gjithë kohës dhe të jeni të përgatitur për të ndaluar nëse nuk i shihni më anëtarët e ekipit.

2.4 Vazhdimi i shtyrjes

- Shtyrja duhet të vazhdoj me një ritëm të sigurt të lëvizjes, dhe çdo ndryshim i drejtimit (kthesat) duhet të bëhet në minimum aq sa është e nevojshme për të arritur pozitën përfundimtare të avionit në pikën e caktuar. Nuk duhet të provoni të ndërroni shpejtësinë gjatë manovrimit të shtyrjes.
- Kur të kthehet avioni ju duhet të jeni të kujdesshëm që të mos tejkaloni kufijtë të shënuar në hundën/trupin e avionit për shkak se nëse bëhet kjo do të rezultojë me dëmtim serioz të mekanizmit drejtues të avionit.
- Vija e kuqe në dyert e rrotave tregon kufizimin e kthimit të lejueshëm gjatë një veprimi normal të shtyrjes, dhe tejkalimi i këtyre linjave pa 'frenimin' e gërshërëve drejtuese do të rezultojë në dëmtimin e mekanizmit drejtues të avionit edhe nëse siguresa anësore është e vendosur.

2.5 Përfundimi i shtyrjes

- Duke ju afruar metrave të fundit të shtyrjes, duhet të bëni përpjekje të rreshtoni tërheqësin dhe shufrën tërheqëse me trupin e avionit, dhe kjo do të bëj procesin e shkëputjes shumë më të lehtë dhe më të sigurt.
- Ngadalë duhet të zvogëloni fuqinë e kontrolluesit të shpejtësisë për të lëvizur ngeshëm dhe më pas gradualisht frenoni për ndalur përfundimisht avionin. Vetëm kur jeni të sigurt që është bërë përfundimisht ndalimi dhe keni përzgjedhur marshin neutral, atëherë duhet ti jepni sinjalin e 'vendosjes së frenave' tek operuesi me kufje.
- Operuesi me kufje do të sinjalizojë konfirmimin kur frenat e avionit të jenë "vendosur" dhe do të afrohet për të ulur mbajtësin e shufrës tërheqëse. Kur rrotat e mbështesin shufrën tërheqëse, operuesi me kufje do të heq siguresën e tërheqësit (kjo mund të kërkojë një lëvizje të lehtë përpara ose mbrapa të tërheqësit për të lehtësuar procesin) që të mundësoj shkëputjen e tërheqësit nga avioni.
- Tërheqësi duhet të largohet nga vrima e shufrës së tërheqjes (në një distancë prej së paku 5m) për të lejuar largimin e sigurt të shufrës nga avioni.
- Operuesi me kufje tani mund të shkëput shufrën nga pjesa e poshtme e hundës së avionit. Nëse procesi i shkëputjes kërkon dy njerëz, vozitësi i tërheqësit duhet ta vendos tërheqësit në nëntëdhjetë shkallë nga avioni pas tërheqjes së shufrës tërheqëse nga vrima dhe përzgjedhjes së marshit të parkimit apo neutrale, përdor frenat e parkimit dhe pastaj ndihmon me shufrën e tërheqjes.
- Ribashkon shufrën tërheqëse me tërheqësin dhe pastaj vozit tek skaji i platformës afër avionit dhe pret nisjen e tij.
- Kur operuesi me kufje ta ketë lëshuar avionin, pasi ti ketë treguar kuvertës së fluturimit se ka larguar siguresën anësore drejtuese (nëse është e vendosur) dhe është kthyer në platformë, ju duhet të lidhni shufrën prapa tërheqësit në gatishmëri për tu kthyer në parkim kur avioni të vazhdon në shtegun e taksimit.
- Shkyçja e tërheqësit dhe shufrës për tërheqjes nga avioni është një moment 'kritik i sigurisë' që kërkon nivel të lartë të koncentrimit nga të gjitha palët.
- Në asnjë rrethanë, nuk duhet të hiqet asnjë sigurese anësore para se shufra e tërheqjes të jetë shkyçur dhe larguar nga avioni.

3 Pikat kyçe të sigurisë

- Vetëm personeli i trajnuar apo i autorizuar, apo të trajnuarit nën mbikëqyrje mund të kryejnë operacionet e shtyrjes.

- Gjithmonë përzgjidheni mjetin e duhur të tërheqjes, shufrën tërheqëse dhe siguresën anësore për llojet dhe seritë e avionit që do të tërhiqen.
- Ndiqni procedurat operative dhe praktikat e sigurta të punës gjatë gjithë kohës.
- Jeni të vetëdijshëm për personat tjerë gjatë gjithë kohës dhe të jeni të përgatitur për të ndaluar tërheqjen nëse siguria është kompromettuar.
- Merrni parasysh kushtet mbizotëruese të motit, kur të bëni vlerësimin e sigurisë së operimit.

Shtojca D

Procedurat model të operimit të platformës –Operacionet e automjetit tërheqës pa shufër (ATPSh)

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

1.1 Shtyrja e aeroplanit

Kjo procedurë përshkruan si një avion shtyhet prapa nga porta e tij e parkimit nga një mjet tërheqës pa shufër në pozitën e shtegut të taksimit ku pastaj mund të lëviz sigurt me fuqinë e tij, ose të tërhiqet.

1.2 Tërheqësi

Tërheqësi është i dizajnuar veçanërisht për të lëvizur avionin pa përdorimin e shufrës tradicionale për tërheqje.

1.3 Siguria

1.3.1 Siguria është pjesë thelbësore e të gjitha procedurave të platformës. Shumica e procedurave të platformës do të jetë puna me avionin e fikur d.m.th. avioni është i palëvizshëm dhe të gjithë motorët janë fikur. Megjithatë, gjatë çdo procedure të tërheqjes, avioni do të jetë i ndezur. Kjo do të thotë se avioni do të lëviz me ndihmën e tërheqësit, dhe nëse avioni është në shkuarje, motorët do të fillojnë të ndizen në një kohë para, gjatë, ose pas tërheqjes.

1.3.2 Sa i përket edhe sigurisë suaj, do të jetë përgjegjësia juaja si pjesë e ekipit të shtyrjes së avionit të garantoni sigurinë atyre që janë përreth jush, qofshin të përfshirë drejtpërdrejt në shtyrjes e avionit ose në vendqëndrimet përreth tij.

1.3.3 Komunikimet gjatë tërheqjes do të bëhen në formën e sinjaleve me dorë ose të komunikimit me kufje, në çfarëdo forme që ju jepni ose merrni udhëzime ju duhet të siguroni që ato të kuptohen në mënyrë të qartë-sinjalet standarde me duar duhet të aplikohen gjatë gjithë kohës. Nëse ka ndonjë dyshim, atëherë udhëzimet duhet të sqarohen para se të ndërmerret veprimi i tërheqjes.

1.3.4 Mos harroni! Gjatë tërheqjes, kapiteni ia kalon kontrollin e avionit të tij tek ekuipazhi i tërheqjes. Ju tani keni një avion përplot me karburant dhe udhëtarë dhe siguria e të gjithëve është e rëndësisë së lartë.

1.3.5 Pavarësisht nga autorizimi i KTA-së apo nga informacioni që ju është dhënë nga ana e ekuipazhit të avionit, përderisa ju jeni duke shtyrë apo tërhequr një avion, ju jeni përgjegjës për të shmangur përplasjet me avionët e tjerë, automjetet, ndërtesat dhe pengesat.

2 Procedurat e operimit të platformës

2.1 Përgatitja

- Para fillimit të procedurës, sigurohuni që ATPSH-ja është aprovuar për përdorim në llojin e posaçëm të avionit dhe se operatori i avionit ka aprovuar përdorimin e ATPSH në avionin e tij. Referojuni llojit të avionit/panelit operues në tërheqës.

- Para vozitjes së ATPSH-së, sigurohuni nëse është kryer inspektimi i para-udhëtimit.

2.2 Ndezja dhe manovrimi

- Ndizni tërheqësin duke përdorur çelësin ndezës. Një zhurme sinjalizuese do të tingëllojë për të treguar se mjeti tërheqës nuk është ende gati për veprim. Kur zhurma sinjalizuese të ketë ndaluar (e cila duhet të zgjas vetëm disa sekonda), kontrolloni panelin operues për dritat paralajmëruese të ndonjë defekti të mundshëm. Nëse është shfaqur ndonjë drite paralajmëruese apo defekt, fikni tërheqësin dhe raportoni defektin tek mbikëqyrësit tuaj.

- Shkoni tek kontrollet e portës dhe bazamentit–pozita e mbyllur tregohet me dritën e gjelbër dhe pozita e ulur tregohet me dritën e kuqe. Nëse është e nevojshme, lëvizni dorezën në pozitën e ngritur dhe prisni të ndizet drita e gjelbër.

- Kur të ndizet drita e gjelbër, sigurohuni se kabina pozicionohet në anën e kundërt nga rrotat. Nëse kabina është në drejtim të njëjte me rrotat përdorni butonin për rrotullimin e kabinës për ta kthyer kabinën në anën tjetër.

SHËNIM: Kabina do të sillet vetëm nëse te dy dyert e saj janë të mbyllura dhe mjeti për tërheqje është në marshin neutral.

- Marshi i tretë duhet të përdoret kur e pozicionojmë ATPSH-ja nga zona e parkimit tek avioni. ATPSH-ja nuk duhet të vozitet nga zona e parkimit kur kabina ka përball rrotat. Ky pozicion është vetëm për t'u vendosur ose shkëputur nga avioni dhe për shtyrjen e avionit.

- Gjatë ardhjes së avionit sigurohuni se është vendosur siguresa anësore drejtuese. Informoni ekuipazhin e fluturimit që do të lidhni tërheqësin para se të vendoseni tërheqësin në pozicion.

3 Lidhja e avionit

- Për pozicionimin e tërheqësit tek avioni, rrotullojeni kabinën ashtu që jeni përball rrotave.
- Pozicononi ATPSH-në duke përdorur vijën e kuqe udhëzuese që gjendet në trupin e tërheqësit. Drejtoni vijën e kuqe në pjesën qendrore të mekanizmit të rrotës së pare të avionit.
- Vozisni në drejtim të mekanizmit të rrotës së pare të avionit dhe ndaloni 2 m larg tij. Vëreni në funksion frenat e dorës dhe vendosni ATPSH-në në marshin neutral.
- Kontrolloni nëse ka shtylla të ndriçimit të instaluara në sipërfaqe të shtegut të taksimit/vendqëndrimit që mund të pengoj bazamentin e ulët. Nëse ka, duhet të përdorët shufrat tërheqëse tradicionale.
- Lëvizni dorezën në pozicionin "e ulur" dhe mbani aty deri sa të ndizet drita e kuqe e cila tregon "uljen".
- Kontrolloni nëse tërheqësi është i përcaktuar për madhësinë e duhur të rrotës dhe bazës së gomave. Nëse jo, rregulloni madhësinë e rrotës duke përdorur butonin e madhësisë së rrotës.
- Vëni tërheqësin në marshin e parë dhe vazhdoni në drejtim të avionit kështu që bazamenti të jetë pozicionuar në cilën do pjesë të mekanizmit të gomës së parë të avionit.

  SHËNIM: Kur tërheqësi vozitet/lëvizet në pozitë të ulët dhe të hapur, sinjalizuese do të lajmëroj vozitësit se bazamenti dhe porta janë të hapura dhe në pozite të ulur.
- Gjatë pozicionimit të tërheqësit në drejtim të rrotës së parë, gjithmonë duhet të jeni të gatshëm të frenoni dhe shikoni dritën e gjelbër që sinjalizon aktivizimin e rrotës së parë të avionit. Kur të aktivizohet, sinjalizuesi do të

lajmëroj.

- Pas aktivizimit, vëre tërheqësin në marshin neutral, largoni këmben nga frenat dhe sigurohuni që freni i dorës të jetë i de-aktivizuar. Frenat në ATPSH duhet të jenë të fikura kur të mbyllet porta. Duhet të lejohet tërhiqja në drejtim të rrotës së pare të avioni, përndryshe rrota e pare do të këputet dhe mund të shkaktoj dëme.

4 Shtyrja e Avionit

- Kur avioni është gati për shkuarje, vozitësi i tërheqësit do të pres deri sa operuesi me kufje do t'ia jep atij sinjalin për 'lëshimin e frenave'.
- Kur të jepet sinjali, bazamenti i MTPSH-së duhet të vendoset në pozitën e ngritur duke përdorur dorezën. Shtyni dorezën në pozitën e mbyllur dhe prisni deri sa të shfaqet drita e gjelbër që sinjalizon mbylljen, pastaj vëni në funksion frenat e dorës. Drita e gjelbër do të konfirmon që bazamenti është ngritur plotësisht.
- Në këtë pikë drita e kuqe vezulluese e siguresës anësore do të ndizet. Kontrolloni nëse siguresa është akoma në vend. Kjo do të konfirmohet duke shtypur butonin e verdhë.
- Përzgjidhni marshin e duhur për madhësinë e avionit dhe filloni shtyrjen në një mënyrë të kontrolluar dhe të lehtë.
- Në qoftë se norma e kthimit bëhet shumë e mprehte, aktivizohet drita paralajmëruese "80%". Kur kjo të ndodh, rregulloni këndin për të larguar presionin nga rrota e përparme e avionit. Nëse aktivizohet paralajmërimi '100%', shtyrja duhet të ndalet dhe MTPSH-ja ripozicionohet dhe rilidhet.
- Me përfundimin e shtyrjes, avioni dhe MTPSH-ja duhet të bashkërendohen
- Dorëza duhet te lëvizet ne pozicionin e ulet. Kur bazamenti është ulur plotësisht do të ndriçojë drita e kuqe që sinjalizon pozicionin "e ulur".
- Pas marrjes së konfirmimit se bazamenti është ulur, vozitësi duhet të dërgoj sinjalin për 'vendosjen e frenave' tek personi me kufje. Kur të konfirmohet 'vendosja e frenave', vozitësi i MTPSH-së duhet ta lëviz dorëzën në pozicionin e "hapur". Kur ndriçon sinjali i kuq që sinjalizon 'hapjen', mund të përzgjidhet marshi i mbrapëm dhe MTPSH-ja mund të largohet nga avioni.
- Me përfundimin e shtyrjes, bazamenti duhet të mbyllet dhe të ngritët, dhe kabina të kthehet në anën e kundërt nga rrotat tërheqëse.
- Kur operuesi me kufje e lëshon avionin, dhe pasi ti ketë treguar kuvertës së fluturimit që siguresa anësore e drejtimit është larguar, atëherë MTPSH-ja mund të lëvizet në pozicionin e duhur për parkim. Duhet të aplikohen frenat e dorës dhe të përzgjidhet marshi Neutral. Dorëza duhet te zhvendoset ne

pozicionin 'e ulur''. Kjo do të konfirmohet drita e gjelbër që sinjalizon pozicionimin e 'ulur'.

- [Fusni procedurat për shtyrje dhe tërheqje, duke përfshirë dhe duke u siguruar se dritat e navigimit të avionit janë ndezur gjatë natës dhe dukshmërisë së ulët (dhe dritat kundër-përplasjes nëse procedurat tjera e kërkojnë ketë)]

5 Pikat kyçe të sigurisë

- Vetëm personeli dhe personat e trajnuar dhe të autorizuar nën mbikëqyrje mund të kryejnë operacionet e tërheqjes pa shufër.
- Gjithmonë kryeni inspektimin e para-nisjes
- Ndiqni procedurat operative të publikuara dhe praktikat e sigurta të punës gjatë gjithë kohës.
- Bllokuesit nuk duhet të largohen për deri sa tërheqësi të jetë i lidhur dhe i siguruar.
- Asnjëherë mos e 'ngritni' avionin deri sa nuk ju udhëzon komandanti i avionit.
- Asnjëherë mos e përdorni një MTPSH në ndonjë lloj të avionit të pa autorizuar ose nëse operatori i avionit nuk e ka aprovuar përdorimin e një MTPSH-je në avionin e tij.

Shtojca E

Udhëzues i modelit të sigurisë - Procedurat e lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

1.1 Aeroporti duhet të siguroj që çfarëdo manovrimi i lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve të bëhet në mënyrë të sigurt, në përputhje me procedurën e përcaktuar dhe të shkaktoj shqetësime minimale për përdoruesit tjerë të platformës. Marrëveshja paraprake, me shkrim, për të kryer lëvizjen e aeroplanit prapa me fuqi të motorëve duhet të merret prej kompanisë ajrore dhe do të jetë subjekt i dispozitave të këtij Udhëzuesi të Sigurisë që është duke u përmbushur. Megjithatë, pasi të miratohet procedura, mund të jepet një marrëveshje 'në parim'. Ky udhëzim detajon kërkesat për përdorim të rregullt /rutinor të procedurave për lëvizjen e aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve, nga kompanitë ajrore për shkuarjen e avionëve.

1.2 Procedura e miratimit për lëvizjet prapa ad-hoc të aeroplanit me fuqi të motorëve, nga një avion i vetëm për të tejkaluar kushtet e veçanta, është e detajuar në Udhëzuesin e tanishëm të Sigurisë së Aerodromit.

2 Kërkesat për lëvizje të aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve

a. Para se të mund të merret parasysh miratimi i manovrave për lëvizje prapa të aeroplanit me fuqi të motorëve, duhet të plotësohen kushtet e mëposhtme:
b. Autorizimi dhe procedurat për lëvizje të aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve duhet të përfshihen në manualin e prodhuesit të avionit.
c. Procedura e lëvizjes së aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve duhet të jetë në përputhje me Manualin e Operacioneve të operatorëve ajror.

d. Çdo pilot që ka për qëllim të përdor lëvizjen e aeroplanit prapa me fuqi të motorëve duhet të jetë i trajnuar dhe me përvojë në këtë procedurë.
e. Sinjalizuesi i Avionit kundër përplasjes duhet të jetë i ndezur para të ndizen motorët.
f. Manovra e lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve duhet të udhëhiqet nga një marshaller i trajnuar për lëvizjen e aeroplanëve prapa me fuqi të motorëve të ofruar nga kompania ajrore, i cili përdor sinjalet standarde të ICAO-së për marshallimin e lëvizjes prapa të avionëve me fuqi të motorëve.
g. Në fillim të manovrimit lejohet të bëhet një lëvizje minimale përpara, e mjaftueshme vetëm sa për të shmangur ndonjë rrotë të "shfryre" të avionit.
h. Duhet të përdoret konfigurimi minimali i fuqisë së motorit, që është e mjaftueshme vetëm sa për ta vene/mbajtur avionin në lëvizje.
i. Përcjellësit e krahut të aeroplanit duhet të përdoren për të ruajtur lëvizjen mbrapa të avionit, për të siguruar majat e krahëve të avionit dhe t'i shmangen përplasjeve me avionët tjerë, automjetet ose personelin.
j. Manovra për lëvizjen e aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve duhet të përfundojë me avionin e rreshtuar në vijën qendrore të shtegut të taksimit.
a. Në asnjë kohë gjatë manovrimit për lëvizjen e aeroplanit prapa me fuqi të motorëve, krahët e avionit nuk duhet që të qëndrojnë ngjitur vend-parkimeve, pavarësisht se a janë ato të zëna apo jo.

3 Demonstrimi i lëvizjes së aeroplanit prapa me fuqi të motorëve

Para se të dakordohen mbi lëvizjen e aeroplanit prapa me fuqi të motorëve, Menaxheri i Operacioneve do të kërkojë vëzhgimin e një demonstrimi/prove të plotë të manovrimit për lëvizjen e aeroplanit prapa me fuqi të motorëve duke përdorur një lloj të avionit, peshën e avionit, konfigurimet e motorit dhe procedurat e destinuara për përdorim operacional. Do të bëhet një vlerësim mbi efektet e zhurmës, dridhjes, mbi-presionit dhe tymit nga shpërthimet e motorit, që vërehen gjatë demonstrimit për të përcaktuar përshtatshmërinë e procedurës.

4 Aplikacionet

Kompanitë ajrore që dëshirojnë të prezantojnë shkuarje të rregullta përmes lëvizjes prapa të aeroplanit me fuqi të motorëve, në instancën e pare duhet të aplikojnë me shkrim tek menaxheri i Operacioneve duke i dhënë detajet e llojit të avionit(ëve) përkatëse.

Shtojca F

Udhëzuesi i modelit të sigurisë – Shpërthimi dhe tymi nga motori i avionit

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

1.1 Ky udhëzim përmbledhë të gjitha kërkesat dhe procedurat e manovrimet të motorit të avionit që duhet të përdoret në aerodrom gjatë operacioneve në platforme dhe nxirret për t'i përkujtuar të gjitha ekipet e fluturimeve dhe tokësore rreth rreziqeve që vijnë si pasojë e shpërthimeve dhe tymit të motorit të avionit. Këto procedura janë dizajnuar të promovojnë lëvizjen e sigurt të avionit pa shkaktuar dëmtime të ndërtesave, avionëve apo pajimeve dhe lëndime të stafit/pasagjerëve në zonat e platformës.

1.2 Ekziston një rrezik nga shpërthimet e shkaktuara nga të gjithë motorët, në veçanti të motorëve reaktiv. Ky rrezik është më i madh në ato vende të cilat nuk mund të mbrohen përmes paneleve mbrojtëse apo nga avionët që kanë të vendosur motorin në pjesën e epërme të bishtit. Stafi që punon prapa paneleve mbrojtëse apo në ndërtesat e hapura afër një vendqëndrimi, dhe pasagjerët në anën e kundërt të platformës në një rrugë pa dalje mund të ndiejnë erën e pakëndshme të tymit të motorit të avionëve.

2 Procedurat e ardhjes

2.1 Në veçanti ekziston rreziku i lëndimit apo dëmtimit nga shpërthimi i motorit të avionit kur një avion në ardhje është duke u kthyer në vijën qendrore të platformës. Ky rrezik rritet nëse për çfarëdo arsye avioni ndalet dhe më pas përdor vrullin shtese i cili nevojitet "për tu shkëputur" dhe vazhduar me manovrimin.

2.2 Komandantet e avionëve duhet që t'i mbajnë motorët e ndezur (pavarësisht shpenzimeve të karburantit) në mënyrë që të kufizojnë nevojën për fuqi shtesë gjatë nisjes së avionit. Në mënyre ideale avioni duhet të mbahet në lëvizje për t'u siguruar se nuk kërkohet ndonjë fuqi shtesë për shkëputje. Përjashtimet, duke specifikuar llojet e avionëve dhe platformën në fjale i raportohen kompanisë përkatëse ajrore.

2.3 Levat e shkëputjes nuk bën të përdoren për shkaqe testuese kur avioni ndodhet në platformë kurse motorët duhet të fiken kurdo që praktikisht është e mundur pasi të parkohet avioni.

2.4 Sinjalizuesi i avionit kundër përplasjes duhet të mbetet i ndezur derisa të fiken motorët.

3 Procedurat e shkuarjes– Ndezja e motorit

3.1 Ekuipazhi i fluturimit dhe ekuipazhi tokësor duhet të kenë komunikim verbal (nëse komunikimi verbal është i pamundur atëherë duhet komunikuar përmes sinjaleve standarde me duar).

3.2 Para se të ndizen motorët, duhet të ndizet sinjalizuesi kundër përplasjes.

3.3 Ekuipazhet tokësore duhet të sigurohen që zona pas avionit dhe zona para motorëve të avionit të mos ketë staf, pasagjerë, automjete dhe pajime para se të jepet urdhri për ndezje të motorit. Përveç kësaj, para se të jepet autorizimi për pilotët e avionëve trupgjatë për ndezje të motorit, ekuipazhet tokësore duhet të sigurohen që:

a. Asnjë avion tjetër nuk është në apo duke iu afruar shtegut të taksimit, apo të jetë duke lëvizur prapa me fuqi të motorëve drejt vijës qendrore, në zonën prapa avionit që është në pritje për tu nisur.

b. Të mos ketë pasagjerë duke hipur apo zbritur nga avioni përmes shkalleve në cilindo nga zonat prapa avionit që mund të preket nga shpërthimet e motorëve reaktiv.

3.4 Ekuipazhet tokësore duhet t'i njoftojnë pilotët për ndonjë rrezik potencial që do të mund të krijohej nga ndezja e motorëve.

3.5 Tek avionët me trup të gjate, lejohet vetëm ndezja e një motori në vendqëndrime pa dalje. Motorët tjerë nuk duhet të ndizen derisa avioni të ketë lëvizur prapa me fuqi të motorëve dhe të jete radhitur me vijën qendrore të shtegut/vijës së taksimit.

3.6 Motorët e avionëve MD11, DC10 dhe L1011 që janë të vendosur në bisht të avionit nuk bënë të ndizen në vendet pa dalje derisa avioni të jetë i radhitur me vijën qendrore të shtegut/vijës së taksimit dhe të lëviz përpara derisa pjesa e prapme e tij të ndodhet minimum 100 metra larg mbrojtëses (një shenjë e ngjyrosur sinjalizues "stop" është vendosur në të gjitha rrugët pa dalje për të shënuar pozicionin e rrotave të përparme).

4 Procedurat e shtyrjes së aeroplanëve – Masat paraprake ndaj shpërthimeve

4.1 Ekuipazhet tokësore duhet të sigurohen që në vendet ku bëhet shtyrja e avionëve të mos ketë staf, pasagjerë, automjete dhe pajime, para se të fillojë operacioni i shtyrjes së avionit.

4.2 Gjatë gjithë manovrave të shtyrjes së avionit, motorët e avionëve duhet të mos tejkalojnë fuqinë e qetë.

4.3 Avioni në vendqëndrimet e brendshme të rrugës pa dalje, pas shtyrjes, duhet të tërhiqet përpara derisa pjesa e prapme e tij të ndodhet minimum 100 metra larg mbrojtëses para se tërheqësi dhe shufra tërheqëse e avionit të largohet(një shenjë e ngjyrosur sinjalizues "stop" është vendosur në të gjitha rrugët pa dalje për të shënuar pozicionin e rrotave të përparme).

4.4 Të gjitha manovrimet e shtyrjes së avionit do të përfundojnë atëherë kur avioni të jetë rreshtuar me vijën qendrore të shtegun/vijës së taksimit.

4.5 Nëse kërkohet të bëhet ndezja cross-bleed e një motori, të sigurohet që avioni është tërhequr deri në krye të rrugës pa dalje (ose së paku 200 metra nga mbrojtësi) para se të fillojë ndezja e tillë.

Shënim: Kjo mund të kërkoj që piloti të merr autorizim nga KTA-ja për të lëvizur nga pozicioni normal i shtyrjes së avionit.

5 Taksimi

Pilotët duhet përdorur fuqinë minimale të nevojshme për vëne/mbajtur avionin në lëvizje, posaçërisht në platformat pa dalje.

6 Siguria në afërsi të Zonave të Punës

Punët ndërtimore dhe të mirëmbajtjes në Zonën e Lëvizjes ndonjëherë përfshijnë sektorë të zonës të cilat janë tërësisht jashtë përdorimit. Ndonjëherë qasja e avionëve duhet të kufizohet për shkak të punëve në kryerje e sipër; Njoftimi gjithherë behet përmes nxjerrjes së Udhëzuesit për Siguri. Në këto sektorë gjithmonë vihen kone, barriera apo rrethoja, kurse natën shënjohen me drita të kuqe përgjatë perimetrave të

tyre. Pilotët duhet përdorur fuqinë minimale kur gjenden në afërsi të këtyre zonave të punës dhe asnjëherë nuk duhet pozicionuar motorët reaktiv të aeroplanëve në drejtim të tyre.

7 Vet-manovrimet e Avionit

7.1 Vendqëndrimet e avionëve në aeroport janë të dizajnuara për parkim të avionit me hundë brenda, me qëllim të shtyrjes së mëvonshme të avionit përmes tërheqësit. Por mund të ketë përjashtime, siç janë ato në vijim:

7.1.1 Leje permanente për avionët me helike të udhëtareve, të lëvizin mbrapa jashtë vendqëndrimeve me fuqinë e tyre, mund të jepen për kompanitë ajrore/operatorët, procedurat e të cilëve janë miratuar. Një aprovim i tillë bëhet sipas dispozitave të Udhëzimeve aktuale të Sigurisë të titulluara – Procedurat për lëvizjen e aeroplanit mbrapsht me fuqi të motorëve të cilat duhet shikuar për detajet e metodave të aplikimit. Vetëm në rrethana të jashtëzakonshme lejohet që ndonjë avion tjetër të lëviz mbrapa nga vendqëndrimi me fuqinë e vet. Duhet të merret leja e veçantë për çdo lëvizje dhe pilotët duhet të veprojnë në përputhje me instruksionet e dhëna.

Aplikacionet duhet të dërgohen në Qendrën e Kontrollit të Operacioneve.

7.1.2 Si rutinë, aerodromi mund të kërkojë nga disa avionë të vogël dhe të mesëm për t'u kthyer në disa vendqëndrime të përzgjedhura, ku rrethanat dhe dimensionet e lejojnë një gjë të tillë. Në këtë rast, avioni do të marshallohet drejt pozicionimit.

7.1.3 Në anën tjetër, pilotët të cilët dëshirojnë që avionët e tyre të kthehen në vendqëndrim, për vet-manovrimin pasues në rastin e shkuarjes, duhet të marrin leje të veçantë për çdo lëvizje dhe duhet të veprojnë në përputhje me instruksionet. Edhe këtu do të ofrohet shërbimi i marshallimit.

Aplikacionet duhet të dërgohen në Qendrën e Kontrollit të Operacioneve.

8 Të përgjithshme

8.1 Është tejet e rëndësishme që përmbajtja e këtij udhëzuesi të jetë në dispozicion të pilotëve, inxhinierëve dhe stafit tjetër të shërbimeve në tokë që merren me lëvizjen e avionëve.

Shtojca G

Udhëzuesi i modelit të sigurisë- Funksionimi i motorit të avionit në tokë dhe përdorimi i njësive ndihmëse të fuqisë

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

Aerodromi është përgjegjës për funksionimin e sigurt në tokë të motorit të avionit në aerodrom dhe kontrollin e shpërthimeve, tymit dhe zhurmës në tokë. Ky udhëzim përcakton rregullat dhe procedurat për funksionimin e motorit të avionit gjersa është në tokë dhe përdorimin e njësive ndihmëse për furnizim me rrymë (APU) dhe njësive tokësore për furnizim me rrymë (GPU).

2 Definicioni

2.1 Për qëllime të këtij udhëzimi, funksionimi i një motori gjersa është në tokë është definuar si ndezje e çdo motori që nuk lidhet me shkuarjen e planifikuar të avionit.

3 Aprovimi

3.1 Leja për funksionim të një motori në tokë duhet të merret paraprakisht nga Kontrolli i Trafikut Ajror dhe nga Qendra e Kontrollit të Operacioneve.

3.2 Detajet e mëposhtme duhet të jepen kur kërkohet leja për të kryer një funksionim të motorit:

- Kompania Ajrore
- Lloji dhe regjistrimi i Avionit

- Lokacioni i kërkuar për funksionimin e motorit
- Koha e planifikuar e fillimit
- Kohëzgjatja e pritshme
- Numri i motorëve që funksionojnë në të njëjtën kohë
- Niveli i fuqisë së motorit që do të përdoret
- Lloji i mirëmbajtjes /kontrollit
- Pse kërkohet funksionimi i motorit

3.3 Çdo ndryshim në detajet e dhëna më sipër duhet të jetë subjekt i një leje të shtese.

4 Siguria

4.1 I gjithë personeli që ka të bëj me funksionimin e motorit në tokë duhet të jetë plotësisht në njohuri me këto rregulla dhe me kërkesat e mëposhtme të cilat duhet të veprojnë në përputhje me të gjatë gjithë kohës.

4.2 Avioni i parkuar në vendqëndrim

4.2.1 Për vendqëndrimet në rrugët qorre dhe vendqëndrimet tjera të zgjedhura, funksionimi i motorit në tokë do të jetë i kufizuar për ndezjet kontrolluese dhe fuqinë e qetë. Për kontrolle që kërkojnë përdorimin e konfigurimin më të madh të energjisë, do të jetë e nevojshme që të lëvizet avioni në një vend më të përshtatshëm, siç udhëzohet nga Qendra për Kontrollin e Operacioneve.

4.2.2 Avioni duhet të jetë i pozicionuar si duhet në vendqëndrim në mënyrë të tillë që funksionimi i motorit të mos dëmtojë personat ose shkaktoj dëme në avionë, ndërtesa, instalime, automjete apo pajimet në afërsi.

4.2.3 Të gjitha pajimet e platformës së avionëve duhet të vendosen në një distancë të sigurt nga avioni.

4.2.4 Aty ku është e zbatueshme, pjesa e pasme e rrugës së vendqëndrimit duhet të jetë e mbyllur, për të mbrojtur trafikun e automjeteve, para se të lejohet ndonjë ndezje e miratuar e motorit.

4.2.5 Sinjalizuesi i avionit kundër-përplasjes duhet të aktivizohet përpara se motorët të ndizen dhe duhet të mbetet e aktivizuar gjatë gjithë kohëzgjatjes së funksionimit të tij në tokë.

4.2.6 Inxhinieri përgjegjës për funksionimin e motorit në tokë duhet të sigurojë që

rrotat e avionit janë të bllokuara në mënyrë të sigurt dhe se avioni nuk mund të lëvizë përpara në asnjë rrethanë.

4.2.7 Lëvizja në tokë e avionit nuk duhet të ndodh, kur pasagjerët janë duke hyrë / zbarkuar në ndonjë prej vendqëndrimeve të afërta apo përball, përveç kur pasagjerët janë duke përdorur një urë ajrore.

4.2.8 Një anëtar i trajnuar i kompanisë ajrore ose agjenti shërbyes duhet të pozicionohet në vendqëndrim në kontakt verbal me kuvertën e fluturimit. Ai / ajo do të komunikojë përmes R/T ose interfonit me kuvertën e fluturimit për të siguruar që motori(-at) janë të fikur në rast se personat ose automjetet lëvizin në zonën e rrezikut qe gjendet para, prapa ose në afërsi të një motori të ndezur. Për këtë qëllim dhe nëse lidhja e R/T apo e interfonit nuk është në përdorim, gjatë ditës mund të përdoren sinjalet me duar apo gjatë natës sinjalet me drita.

4.2.9 Çdo operator që kërkon këshilla mbi aspektet e sigurisë nga paragrafi 4.2 të mësipërm duhet të kontakton Njësinë e Sigurisë së Aeroportit.

4.3 Avioni në zonat tjera

4.3.1 Në qoftë se ndezja e motorit është miratuar të kryhet në ndonjë vend tjetër, kjo është përgjegjësi e inxhinierit përgjegjës për të siguruar që zona prapa avionit, që mund të jetë subjekt i shpërthimeve të motorit të mos ketë persona, automjete dhe pajime dhe se toka është solide dhe të mos ketë copëza të lira të asfaltit, gurë dhe materiale tjera. Zona para motorit duhet të jetë e hapur. Duhet të ofrohet një vrojtues siç ceket në paragrafin 4.2.8 më sipër.

4.3.2 Çdo operator që kërkon këshilla mbi aspektet e sigurisë nga paragrafi 4.3.1 më lart duhet të kontakton Njësinë e Sigurisë së Aeroportit.

4.3.3 Gjatë tere kohëzgjatjes së ndezjes së motorëve, përveç në zonën e Mirëmbajtjes, një orë sinjalizues duhet të mbahet në Frekuencën e KTA-së për Kontrollin e Lëvizjes Tokësore për të siguruar fillimin e shpejtë të procedurave emergjente, nëse kërkohet.

5 Njësitë ndihmëse për furnizim me rryme

5.1 APU i avionit gjeneron nivel të lartë të zhurmës dhe një sasi të konsiderueshme të tymit të cilat mund të shkaktojnë shqetësime për zonën e afërt të platformës së avionëve, në ndërtesa dhe në zonat e banuara. Zhurma e një APU-je mund të maskon zhurmën e një automjeti që afrohet, duke rrezikuar kështu personelin.

5.2 Kompanitë ajrore dhe shërbyesit duhet të sigurohen që APU-të të përdoren për kohën minimale të nevojshme për të përmbushur nevojat operacionale.

5.3 APU nuk përdoren si zëvendësim për FEGP ose GPU.

6 Njësitë tokësore për furnizim me rrymë

6.1 GPU në funksionim konstant mund të shkaktoj nivele të larta të zhurmës në platformë, është një pengesë shtesë për lëvizjen e lirë rreth një avioni të parkuar dhe, nëse mirëmbahen dobët mund të shkaktoj derdhjen e vajrave në vendqëndrim.

6.2 Në zonat e platformës ku ofrohet dhe përdoret FEGP-ja, GPU-të nuk duhet të përdoren. Aty ku nuk ka alternativë për përdorimin e GPU-së, atëherë ato duhet të fiken menjëherë në atë kohe kur fuqia nuk kërkohet më.

6.3 Me rastin e blerjes së një GPU-je të re, nga kompanitë ajrore dhe agjentët kërkohet që gjatë procesit të përzgjedhjes së GPU-së së re të prioritizojnë nivelin më të ulët të zhurmave.

Shtojca H

Udhëzuesi model i sigurisë – Dëmi/Mbetjet nga objektet e huaja

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

1.1 Aerodromi është përgjegjës për marrjen e masave të duhura për të siguruar sigurinë e avionëve, automjeteve dhe personave që përdorin platformat e avionëve. Një element themelor i përpjekjeve të sigurisë është për të mbajtur platformat e avionëve në një gjendje të pastër dhe pa pengesa.

1.2 Objektet e panjohura rregullisht depozitohen në Zonën e Lëvizjes dhe është thelbësore që i gjithë personeli i aeroportit të kupton rrezikun për sigurinë e fluturimit se çfarë objektet e tilla përfaqësojnë. Objektet e panjohura mund të gëlltiten nga motorët e avionit duke shkaktuar dëme që çon në dështimin e motorit, e cila është veçanërisht e rëndësishme në qoftë se kjo ndodh në fluturim, e posaçërisht në qoftë se kjo ndodh gjatë fazës së ngritjes. Në rastin më të mirë, dëmtimi i tillë shpien direkt në heqjen e parakohshme të motorit dhe zëvendësimin e tij. Përveç kësaj, dëmet e shkaktuara nga objekte të panjohura mund të ndodhin në goma dhe shasi, sisteme të kontrollit dhe pjesë tjera të kornizës së avionit. Të gjitha dëmtimet e tilla mund të çojnë në dështimet e fluturimit dhe në mënyrë të pashmangshme kërkon të bëhen riparime të shtrenjta. Të gjitha objektet e panjohura janë një kërcënim për sigurinë e avionit.

1.3 Çdo individ ka përgjegjësinë për të siguruar se rreziku i dëmtimit të avionit nga 'FOD' të minimizohet. Çdo gjësend e 'FOD' e gjetur nga një anëtar i personelit në rrjedhën e punës së tyre duhet të hiqet dhe të vendoset në shporte të mbeturinave. Një objekt i 'FOD' që shihet në një zonë ku një anëtar i stafit nuk është i autorizuar të hyj duhet të informohet mbikëqyrësi. Të gjithë

operatorët duhet të njoftojnë për procedurat e stafit që pasqyrojnë këto përgjegjësi.

1.4 Demi nga Objektet e Huaja ('FOD') është një term i përgjithshëm i cili vlen për të gjitha objektet e lirshme të cilat janë një rrezik për sigurinë dhe integritetin e një avioni dhe të cilat, për këtë arsye, nuk duhet të lihen në asnjë vend në mënyrë që të përbëjnë ndonjë rrezik. Lista e objekteve të 'FOD' që më së shpeshti gjendet në platformë është e gjatë dhe kryesisht përfshinë:-
Qese / fleta të plastikës dhe letrës, lecka, kanoçe të zbrazëta të vajrave dhe lëngjeve hidraulike, kanoçe të zbrazëta të pijeve, bulona dhe vida, mjete dhe pajime, rrota dhe etiketa të valixheve, shufra metalik, çanta fryrëse me ajër, artikuj të thyer druri dhe plehra të përziera.

Prezenca e 'FOD' është për shkak të pakujdesisë së stafit dhe mungesës së të kuptuarit të pasojave.

2 Rregullat e përgjithshme

2.1 Përgjegjësitë

Asnjë 'FOD' nuk duhet të lihet apo depozitohet në çfarëdo pjese të Zonës së Lëvizjes. Është përgjegjësi e drejtpërdrejtë e kompanive ajrore, agjentëve shërbyes, kompanive të derivateve, kompanive të pastrimit, kompanive hoteliere, operatorëve / kontraktorëve të inxhinierisë dhe të gjithë përdoruesve tjerë të aerodromit për të siguruar se ajo është ruajtur sa më sigurt dhe sa më pastër që është e mundur dhe se të gjithë 'FOD' janë larguar. Kujdes i madh duhet të ushtrohet nga të gjithë ata që punojnë në platformë, veçanërisht ata që punojnë në avion, për të siguruar që asnjë 'FOD' nuk është lënë pas nga puna e tyre.

2.2 Zonat e platformës

Pas përfundimit të shërbimeve tokësore, furnizimit me karburant dhe servisimit të një avioni, zonat e vendqëndrimit duhet të lihen të pastra dhe të rregulluara. 'FOD' duhet të hiqen ose të vendosen në kontejnerët e ofruar. Të gjitha pajimet e platformës të cilat mund të hedhen duhet të sigurohen në një objekt të caktuar, ose të ruhen në një vend të sigurt të mos i ekspozohen erës apo efekteve shpërthyes të motorit të avionit.

2.3 Automjetet në zonën e lëvizjes

Para se të vazhdojmë nga një zonë e aeroportit në një tjetër nëpërmjet një rruge që përfshin kalimin në zonën e lëvizjes, të gjitha pajimet duhet të kontrollohen me kujdes për të siguruar se çdo gjë që bartet brenda ose mbi

automjet është e sigurt, se të gjitha dyert dhe pjesa e prapme ose bordet anësore janë mbyllur dhe siguruar mirë dhe nuk ka pjesë të automjetit ose rimorkios të lirshme që ka gjasa të shkëputen.

2.4 Rrjedhjet

Aeroporti ka pajimet e pastrimit dhe ekipet në gatishmëri për pastrim të menjëhershëm të rrjedhjeve. Të gjitha rrjedhjet e materialeve duhet të raportohen menjëherë tek shërbimi për shpëtim dhe zjarrfikje (RFFS), në mënyre që ata të veprojnë. Kjo është veçanërisht e rëndësishme kur rrjedhja është një karburant apo ndonjë material tjetër i ndezshëm

2.5 Largimi i rreziqeve nga platforma

2.5.1 Parkimi ose braktisja e pajimeve tokësore të pa-riparueshme apo automjeteve, materialeve të kontraktorit dhe objekteve të ndryshme mbi platforme përbëjnë një rrezik të sigurisë dhe kontribuon në ngjeshjen e platformës.

2.5.2 Pajimet e pa-riparueshme, automjetet, materialet e kontraktorëve ose objekte të tjera të ndryshme (në tekstin e mëtejmë të referuar si 'Objekti') të cilat paraqesin pengesë ose rrezik do të shënohen me një njoftim nga Njësia e Operative e platformës apo çfarëdo personeli përgjegjës për sigurinë e zonës së njëjtë.

2.5.3 Nëse një objekt cenues konsiderohet të jetë rrezik i menjëhershëm do të largohet menjëherë dhe pa njoftim paraprak.

2.5.4 Aeroporti nuk pranon përgjegjësi për ndonjë dëmtim të objektit para, gjatë dhe prapa largimit nga kompleksi.

Shtojca I

Udhëzues i modelit të sigurisë – Ura ajrore e pasagjerëve

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

Ekzistojnë dy lloje të veçanta të urës në përdorim, referuar si ura ajrore me lëvizje hekurudhore apo lëvizje në platformë.

2 Shërbimi i urës ajrore për Pasagjerëve

2.1 Përdorimi i urës ajrore nga operatori i avionit, pronari ose agjenti shërbyes, do të nënkupton pranimin paraprak të kushteve të përcaktuara si më poshtë.

2.2 Aeroporti do ta kryej programin e saj të mirëmbajtjes inxhinierike parandaluese gjatë orëve të qeta.

2.3 Aeroporti do të kryejë një inspektim operacional ditor të të gjitha urave ajrore gjatë orëve të qeta.

2.4 Aeroporti do të mirëmbajë dhe pastroj urat ajrore dhe është përgjegjës për mirëmbajtjen e standardeve operuese të urave ajrore.

2.5 Përveç nëse shprehimisht parashihet ndryshe në këtë udhëzim, kushtet e përdorimit të Aeroportit, siç është përcaktuar do të zbatohen për përdorimin dhe funksionimin e urës ajrore.

3 Certifikimi i operatorit të urës ajrore

3.1 Urat ajrore mund të operohen vetëm nga persona që kanë Certifikatën e Operatorit të Urave Ajrore të lëshuara nga autoritetet e autorizuara, të

miratuara për llojin e përshtatshëm të urave ajrore. Certifikatat janë të kufizuara për ata persona që operojnë me ura ajrore në mënyrë të rregullt si pjesë esenciale e funksionit të tyre të punës.

3.2 Lëshimi i një certifikate, është subjekt i përfundimit me sukses të kursit të trajnimit, të ndjekur nga një test i vozitjes së urës ajrore, ku kandidatët duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë një standard të lartë të njohurisë dhe aftësisë së sigurisë në funksionimin e urës ajrore.

3.3 Certifikatat duhet të ri-vlerësohen çdo dy vjet nga instruktori i emëruar i trajnimit për ura ajrore. Aeroporti gjithashtu mund të kërkojë një mbajtësi të Certifikatës që t'i nënshtrohet kontrollit të rivlerësimit sipas kërkesës. Operatorët duhet të përmbushin të gjitha kërkesat apo kushtet tjera të cilat mund të përcaktohen kohë pas kohe nga Aeroporti.

3.4 Certifikata për ura ajrore mbeten pronë e Aeroportit. Në rrethanat kur, sipas mendimit të Aeroportit, operatori ka vepruar me pakujdesi ose pa maturi në funksionimin e një ure ajrore, Aeroporti rezervon të drejtën të pezullojë në mënyrë të pakushtëzuar dhe menjëherë certifikatën për një periudhë të specifikuar në pritje për rikualifikim ose përfundimisht të tërheqë certifikatën.

4 Përgjegjësitë e operatorit të urës ajroret

4.1 Është thelbësore që të bëhet një kontroll i kujdesshëm për të siguruar se nuk ka mjete apo pajime të parkuar poshtë, ose në zonën e manovrimit të ura ajrore. Përveç kësaj tuneli duhet të jetë i lirë nga mbetjet dhe i parkuar saktë para se një avion të hyje në vendqëndrim. Kjo është veçanërisht e domosdoshme në vendqëndrime të pajisura me urat lëvizëse në platformë, pasi që pastrimi i sigurt nga motorët e avionëve dhe krahët nuk mund ndryshe të mirëmbahet. Nëse urat nuk janë tërhequr plotësisht për çfarëdo arsye, avioni duhet të ndalohet për një qëndrim të shkurtër (shih paragrafin 8 më poshtë)

4.1.1 Urat lëvizëse në platformë janë të pajisura me një paralajmërim me zë dhe me drita të cilat operojnë kur kontrolli i shpejtësisë operon dhe ura është në lëvizje.

4.1.2 Në interes të sigurisë, sa herë që lëvizet një urë lëvizëse në platformë, një "vështrues' duhet të jetë i pozicionuar në platformë për të ndihmuar operatorin e urës. Kjo masë paraprake është veçanërisht e nevojshme në urat të cilat nuk janë të pajisur me kamera vëzhguese (CCTV), ose kur këto kamera janë të papërdorshme.

4.1.3 Të gjitha urat janë të pajisura me një pengesë të kombinuar të sigurisë dhe se

nuk do të lëvizin për derisa pengesa është e vendosur në mënyrë të duhur në të gjithë pjesën e qasshme të urës.

4.1.4 Të gjitha urat ajrore janë të pajisura me një mbulojë të sigurisë dhe me një pajisje për auto-nivelizim. Mbuloja siguron mbrojtje nga zjarri dhe erërat për përdoruesit e urës dhe auto-nivelizuesi i kompenson ndryshimet e pjerrtësisë të cilat ndodhin gjatë furnizimit me karburant të avionëve si dhe ngarkimin dhe shkarkimin e udhëtarëve.

4.1.5 Operatori i urës ajrore duhet të sigurojë që auto-nivelizuesi është kyçur para ngarkimit ose shkarkimit të avionit. Kurdo që ura ajrore është ankoruar në avion, auto-nivelizuesi duhet të mbetet në funksion.

4.2 Në rastin e ngarkimit ose shkarkimit të ngarkesave shumë të rënda, ura ajrore duhet të tërhiqet nga avioni, pasi ndryshimet e shpejta të pjerrtësisë mund të jene përtej aftësive të sistemit auto-nivelizues.

4.3 Urat ajrore nuk duhet të lihen të pambikëqyrura kur pasagjerët janë duke hyrë apo zbritur. Nëse ura nuk funksionon mirë gjatë ngarkimit apo shkarkimit, atëherë ajo duhet të hiqet apo ripozicionohet.

4.4 Kur urat nuk janë duke u përdorur për ngarkimin ose shkarkimin e udhëtarëve ato duhet të tërhiqen në kutinë e tyre të parkimit dhe mbyllen. Kompanitë Ajrore dhe shërbyesit këshillohen që sa herë që një urë është ankoruar në një avion, një operator i kualifikuar i urës ajrore duhet të jetë i pranishëm, përveç nëse një pajisje për siguri që është e riparueshme dhe e miratuar hyn në funksion.

4.5 Operatorëve të avionëve ju përkujtohet se ata janë përgjegjës për sigurinë e avionit të tyre dhe ura ajrore e ankoruara e bën avionin të cenueshëm. Për të parandaluar qasjen e paautorizuar nëpërmjet urave ajrore, kompanitë ajrore duhet të vendosin personelin për të kontrolluar qasjen në avionët e tyre, ose të heqin urën ajrore nga ai.

4.6 Kurdo që një urë lëvizëse në platformë është zhvendosur nga avioni ajo duhet të parkohet në kutinë e saj të parkimit dhe të mbyllet. Kurdo që një ure ajrore me lëvizje hekurudhore është hequr në mënyrë të ngjashme, ajo duhet të tërhiqet plotësisht dhe të mbyllet.

4.7 Dera e pasagjerëve të avionit duhet të mbahet e mbyllur deri sa ura ajrore të jetë ankoruar si duhet dhe duhet të mbyllet para se ura të jetë tërhequr.

SHËNIM: Kjo nuk zbatohet për avionët të caktuar, me shkallë integrale të

pasagjerëve, kur procedurat alternative janë autorizuar saktësisht nga Departamenti i Sigurisë së Aerodromit.

4.8 Urat ajrore nuk duhet të lëvizen kur pasagjerët janë akoma në urë ajrore.

5 Funksionimi i urave ajrore

Urat ajrore më lëvizje hekurudhore dhe ura ajrore me lëvizje në platformë duhet të operojnë në përputhje me udhëzimet e përfshira në doracakun mbi Procedurat Standarde të Operimit (PSO) të aerodromit që ju jepet të gjithë operatorëve të certifikuar.

6 Kutitë e parkimit

6.1 Kutitë e parkimit janë të ngjyrosura në platformë të avionëve për të ju treguar të gjithëve atyre të përfshire në ardhjet dhe shkuarjet e avionëve pozitat e duhur të parkimit për urat ajrore me lëvizje në platformë.

6.2 Të dy rrotat e urës duhet të jenë brenda kutisë sa herë që ura është në pozitën e parkimit.

7 Sistemi Drejtues Vizual për Parkim (SDVP)

Të gjitha vendqëndrimet të pajisura me ura ajrore janë të pajisur me SDVP. Detajet e këtyre instalimeve dhe mënyrat e përdorimit janë përshkruar në Udhëzuesin e Sigurisë që kanë të bëjnë me SDVP-në.

8 Procedurat e qëndrimit të shkurtër

8.1 Nëse një ura ajrore është e papërdorueshme ose nuk mund të tërhiqet plotësisht, vendqëndrimi duhet të tërhiqet nga përdorimi, ose, nëse është e mundshme, të ndahet për lloje të avionëve që mund të ndalen për kohë të shkurtër e në mënyrë të sigurt nga ura ajrore për përdorimin e shkallëve të pasagjerëve. Nevoja për qëndrim të shkurtër do t'iu tregohet ekuipazhit të fluturimit me një nga mënyrat e mëposhtme:

a) Një shenjë ndriçuese e cila ndriçon me të kuqe 'QËNDRIM I SHKURTËR'.

b) Një shenjë 'QËNDRIM I SHKURTËR' që shfaqet në urën ajrore me lëvizje hekurudhore.

c) Me sinjale të marshallimit.

8.2 Procedurat e plota për qëndrimin e shkurtër janë përshkruar në Udhëzuesin për Siguri që ka të bëjë me SDVP-në.

9 Raportimi i gabimit

9.1 Në rast të ndonjë mosfunksionimi /dështimi që ndodh në një ure ajrore, ose nëse një urë pengon një vendqëndrim, Qendra e Kontrollit të Operacioneve (QKO) duhet menjëherë të lajmërohet, telefoni_____ duke dhënë numrin e vendqëndrimit dhe detajet e shkurta të problemit. QKO-ja do ta lajmëroj Departamentin e Inxhinierisë së Aeroportit (i cili nuk duhet të kontaktohet në mënyrë direkte) të paraqitet dhe të përmirësoj gabimin. QKO-ja po ashtu do ta lajmëroj Njësinë Operative të Platformës të cilët do të vendosin gjitha kufizimet e nevojshme dhe do të ofrojnë shërbimin me sinjale të marshallimit.

9.2 Nëse një ure ajrore dështon kur vjen në kontakt me një avion, QKO-ja duhet të njoftohet si në piken 9.1 më sipër. Ura ajrore mund të largohet nga avioni duke përdorur procedurën emergjente siç është e shpjeguar në procedurën e Urës Ajrore brenda manualit të operimeve, për të lejuar kryerjen e një tërheqje normale. Udhëzimet për largimin emergjent po ashtu shfaqen në kabinat e urës ajrore.

Paralajmërimet për QËNDRIM TË SHKURTËR duhet të shfaqen në mënyrë që të parandalohet përplasjen e avionit tjetër në ardhje me urën e zgjatur ajrore.

10 Ndalesa emergjente dhe veprimi emergjent i tërheqjes

(Udhëzimet e procedurës së Ndalesës Emergjente dhe Tërheqjes Emergjente për llojet tuaja të urave ajrore duhet të futen këtu.)

11 Procedura e raportimit të aksidentit

Është përgjegjësi e operatorit të urës ajrore të raportoj të gjitha aksidentet me lëndime të rënda të personelit, dëmtimet e avionëve ose urave ajrore në përputhje me procedurat e detajuara në udhëzuesin e tanishëm të aerodromit për Siguri ndaj Aksidenteve.

Shtojca J

Udhëzues i modelit të sigurisë - Erërat e forta

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

1.1 Erërat e forta i rrisin rreziqet që vijnë nga gjërat e hedhura në ajër kurse kur erërat janë tejet të forta, mund të shkaktojnë dëmtimin strukturor të avionit. Kërcënimet kryesore janë gëlltitjet në motor ose dëmtimi i trupit të avionëve kur ata janë në vendqëndrim, shteg të taksimit apo në pista; serioziteti i rrezikut të një pengesë në pistë ndaj një avionit gjatë aterrimit apo shkuarjes është shume i lartë. Ekziston edhe rreziku i lëndimeve personale të stafit të aeroportit dhe dëmtimit të automjeteve dhe pajimeve.

1.2 Ky udhëzues detajon kërkesat dhe masat parandaluese që duhet të ndërmerren, kur erërat e forta priten të/apo ndodhin në aeroport.

2 Paralajmërimet për erërat e forta

Kur Aeroporti i pranon paralajmërimet meteorologjike për erërat e forta, detajet e paralajmërimit menjëherë do të transmetohen me anë të një mesazhi në sistemin informativ të stafit.

3 Përgjegjësitë gjatë erërave të forta

3.1 Kur të jetë dhënë paralajmërimi për erën e fortë, ose kur ndodhin erërat e forta, këto veprime duhet të ndërmerren nga kompanitë ajrore, agjentët shërbyes, operatorët dhe stafi:

a. Duhet shtuar vigjilencën për të parandaluar akumulimet e 'FOD' dhe duhet siguruar që të gjitha sendet e çlirëta të jenë hequr ose vendosur në mënyrë të sigurt (qeset dhe pjesët e plastike përbëjnë një kërcënim serioz për gëlltitje në motor në të gjitha zonat e aerodromit.). Duhet të merren veprime për t'u siguruar që kapakët e të gjithë kontejnerëve të mbeturinave janë lidhur mirë

b. Të gjitha pajimet dhe automjetet tokësore në aerodrom, që nuk janë në përdorim të menjëhershëm, duhet të parkohen në zonat e parashikuara ku aplikohet parkimi me frena.

c. Pajimet që janë në përdorim në platformat e avionëve duhet siguruar me frena parkimi. Pajimet pa frena parkimi duhet të bllokohen ose të largohen.

d. Pjesët e mëdha të pajimeve që janë të ndjeshme ndaj erërave, siç janë kontejnerët e zbrazët të mallrave, duhet të sigurohen në një objekt të fiksuar, ose të vendosen në një zonë të mbrojtur.

e. Të gjitha sendet e çlirëta në zonat punuese të kontraktuesit duhet të sigurohen ose të hiqen.

f. Kur stafi vëren ndonjë pengesë apo pajime që lëviz në erë, duhet të marrin masa për ta siguruar atë, pavarësisht se në pronësi të kujt ndodhet ajo.

g. Stafi përgjegjës duhet të merr masa të veçanta parandaluese gjatë tërheqjes së avionit dhe t'i referohen doracakut të operacioneve (i përpiluar nga kompania) për udhëzime specifike.

h. Mbeturinat dhe pajimet e avionit që zakonisht vendosen përkohësisht në vendqëndrim të avionit, siç janë thesi i mbeturinave, batanijet ose kufjet, duhet të hiqen ose të vendosen në një vend të sigurt pasi të hiqen nga avioni.

4 Urat ajrore

Kur shpejtësia e erës kalon mbi 30 KTS, kabinat e urave ajrore duhet të ulen plotësisht me kapak të mbyllur dhe nëse është e mundur të vihen në pozicion për t'u përballuar me erën, me qëllim të shmangies së dëmtimeve strukturore. Inxhinieria e aeroportit e inicion ruajtjen e urave ajrore.

5 Pozicionimi dhe piketimi i Avionit

Kompanitë ajrore që dëshirojnë të pozicionojnë avionët e tyre në drejtim të erës duhet ta lajmërojnë Qendrën e Kontrollit të Operacioneve dhe të kërkojnë të alokohen në një vendqëndrim të përshtatshëm ose në zona tjera të aerodromit. Pronarët e Aviacionit të Përgjithshëm – Avioni i AP-së ose agjentët e tyre duhet të

kontaktojnë Njësinë Operative të Platformës nëse ata kanë ndonjë problem në piketimin e avionit të tyre.

6 Tërheqja e avionit

Operatorët ajror janë përgjegjëse për nxjerrjen e udhëzimeve për kufizimin e shpejtësisë së erës për tërheqjen e avionit të tyre.

7 Anulimi i paralajmërimit për erërat e forta

Kur pushojnë erërat e forta, ose nuk priten të ndodhin më, një mesazh anulimi transmetohet në sistemin informativ të stafit.

Shtojca K

Udhëzues i modelit të sigurisë – Operacionet në platformë gjatë dukshmërisë së ulët

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore..

1 Hyrje

Procedurat gjatë dukshmërisë së ulët (DU) janë dhënë në Aeroport kur Gama e Dukshmërisë së Pistës (GDP) është reduktuar në 800 metra, ose është parashikuar të bjerë nën këtë vlerë, ose kur lartësia e reve është reduktuar në 300 feet ose më poshtë, ose është parashikuar të bjerë në 200 feet ose më poshtë. Merret vendimi për shpalljen e PDU-së, dhe fillimisht njoftohet nga KTA-ja. PDU-ja shërben për mbrojtjen e avionit që fluturon në dukshmëri shumë të ulët dhe janë të dizajnuara për të mbrojtur pistat, për ta lehtësuar qasjen precize dhe lëvizjet e avionëve duke kufizuar lëvizjet e automjeteve në minimumin e nevojshëm si dhe ndalon punët inxhinierike në Zonën Manovruese. Aeroporti është përgjegjës për mbrojtjen e Zonës së Manovrimit kurse vëmendja e gjithë stafit drejtohet kah ky udhëzues i cili jep procedurat për operim në platformë gjatë dukshmërisë së ulët.

2 Paralajmërimet për Dukshmëri të Ulët

Kur Dukshmëria e Ulët shpallet nga Kontrolli i Trafikut Ajror (KTA), Aeroporti menjëherë aranzhon transmetimin e paralajmërimit për kompanitë ajrore dhe stafin nëpërmjet një mesazhi në sistemin informativ të stafit.

3 Përgjegjësitë gjatë PDU-ve

Kur dihet se ka dukshmëri të ulët, stafi duhet të veprojë si në vijim:

a. Vetëm automjetet që operojnë nga Operacionet e Aeroportit, KTA-ja, shërbimet e zjarrfikësve të aeroportit, tërheqësit e aeroplanëve (shih b) dhe

mjetet nën përcjelle nga Operacionet e Aeroportit janë të lejuara në zonën manovruese dhe këto do të jenë nën kontrollin pozitiv të KTA-së.

b. Tërheqësit e përfshirë në operacionin për shtyrje të avionit lejohen të hyjnë në shtegun e taksimit, kur janë të bashkangjitura me një avion dhe duhet të kthehen në vendqëndrim nga mjetet më të drejtpërdrejta kur të përfundoj operacioni i shtyrjes së avionit.

c. Tërheqësit me avion nën rimorkim mund ta bëjnë këtë vetëm nën përcjelljen e automjetit të Operacioneve të Aeroportit.

d. Shenjat paralajmëruese që tregojnë se PDU-ja është ende në fuqi do të jenë të pozicionuara në afërsi të Zonave Manovruese kurse ngasësit duhet të veprojnë në përputhje me udhëzimet mbi këto shenja.

e. Ngasësit duhet t'i dinë kufizimet e platformave dhe nuk duhet të hyjnë shtegun e taksimit duke kaluar linjat e dyfishta të bardha që shënojnë kufirin mes shtegut të taksimit dhe platformës.

4 Dukshmëria e Ulët në Platforma

Kur dukshmëria bie në 200 metra ose më pak, stafi duhet t'i ndërmerr masat e mëposhtme:

a. Automjetet duhet vozitur me drita të gjata, dhe nëse është e përshtatshme të ndizen edhe dritat e mjegullës dhe vozitësit duhet të lëvizin me kujdes të shtuar.
b. Duhet mbajtur të ndezura dritat e rotacionit.
c. I gjithë stafi duhet të jetë vigjilent ndaj ardhjes së befasishme të avionëve në vendqëndrim dhe të jenë të gatshëm ta lirojnë rrugën në përputhje me rrethanat.

5 Anulimi i PDU-së

Kur KTA-ja lajmëron anulimin e PDU-së, Aeroporti menjëherë e informon personelin e vet nëpërmjet një mesazhi në sistemin informativ të stafit.

Shtojca L

Udhëzues i Modelit të Sigurisë – Operacionet Dimërore dhe Rreziqet në Platformat

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1 Hyrje

1.1 Udhëzuesi i tanishëm i Sigurisë me titullin 'PLANI I AEROPORTIT PËR PASTRIMIN E BORËS' përmbledhë përgjegjësitë e pastrimit të borës dhe aranzhimet për zonat manovruese. Ato dispozita nuk do të përsëriten këtu.

1.2 Ky udhëzues përcakton masat parandaluese të cilat duhet të ndërmerren në platforma gjatë dimrit, përfshirë këtu përgjegjësitë e operatorit në platformë kur priten apo shfaqen ngricat.

2 Lajmërimi

2.1 Kur pranohen paralajmërimet meteorologjike për acar dhe ngrica, apo ato shfaqen në platformë, detajet do t'iu transmetohen kompanive ajrore, operatorëve dhe stafit.

2.2 Aeroporti duhet të bëjë çdo përpjekje për t'i përhapur informatat rreth ndryshimeve atmosferike. Është në përgjegjësi të kompanive ajrore, agjentëve shërbyes dhe operatorëve t'i paralajmërojnë pasagjerët dhe stafin për reshjet e mundshme të borës dhe shfaqjen e ngricave në zonat e tyre operuese dhe të ndërmarrin masa vetë-ndihmuese kurdo që është e mundshme.

2.3 Çdo rrezik dimëror që nuk është përmendur specifikisht në sistemin informativ të stafit të Aeroportit duhet paraqitur tek Njësia për Mirëmbajtjen e Aerodromit.

3 Përgjegjësitë e Aeroportit

Aeroporti bënë vlerësimin e ngricave dhe ndërmerr hapa për shkrirjen e tyre dhe hedhjen e kripës, sipas nevojës. Urat ajrore, përfshirë shkallët e jashtme dhe pajimet e fiksuara të vendqëndrimit do të pastrohen nga bora (ngricat) nga stafi i aeroportit, duke përfshirë këtu shtegun e pasagjerëve si dhe çdo shkallë/platformë shoqëruese. Çdo kompani ajrore që përballet me vështirësi duhet të kontaktoj Njësinë Operative të platformës për ndihmë dhe këshillë.

4 Masat parandaluese gjatë ngricave

Dimri sjellë rreziqe shtesë të cilat kërkojnë vigjilencë dhe kujdes të shtuar prej personelit të platformave të avionëve, në mënyrë që të shmangen aksidentet. Masat e thjeshta të cilat mund të zvogëlojnë rrezikun e aksidenteve mund të merren si në vijim:

a. Të ofrohet kohë shtesë për të gjitha aktivitetet e platformës dhe të kenë kujdes të shtuar gjatë ecjes në platformë e cila mund të jetë e rrëshqitshme.

b. Duhet pasur kujdes të shtuar gjatë vozitjes, sidomos kur i afrohemi avionëve, apo udhëkryqeve. Gjatë vozitjes, keni parasysh distancën mes automjeteve për ndalje të sigurt.

c. Mos e leni automjetin e ndezur vetëm sa për ta mbajtur atë të ngrohtë apo për t'i mbushur bateritë.

d. Sigurohuni se automjeti është inspektuar para vozitjes. Kontrolloni funksionimin e dritave të automjetit, gjendjen e baterisë dhe sigurohuni se automjeti ka vaj kundër ngrirjes në ftohës dhe në lëngjet tjera.

e. Sipërfaqet, sidomos zonat e ngjyrosura, të trajtuara me material për shkrirjen e akullit/bores fillimisht janë më të rrëshqitshme. Stafi dhe pasagjerët duhet të paralajmërohen që të kenë kujdes të shtuar në këto rrethana.

f. Duhet veshur rroba me dukshmëri të lartë sipas udhëzimeve ekzistuese.

g. Krijoni hapësirë për pjesën tjetër të stafit, lëvizjet e të cilëve mund të kufizohen për shkak të kushteve të rënda të punës.

h. Nuk bënë përdorur kurrë kripën për shkrirje të sipërfaqeve të platformave për shkak të efekteve të saja korrozive. Operatorët duhet të kontaktojnë Njësinë për Mirëmbajtjen e Aerodromeve nëse kanë ndonjë pyetje rreth qëndrueshmërisë së shkrirësve dhe materialeve kundër ngrirjes.

5 Shmangia e rrjedhjes së ujit nga automjetet/objektet

5.1 Gjatë ngricave, apo kur parashikohet që ato të ndodhin, duhet ndërmarrë

veprime të cilat parandalojnë formimin e panevojshëm të akullit mbi platformat e avionëve dhe sipërfaqet rrugore. Operatorët e automjeteve të specialistëve që bartin ujin duhet t'i ndërmarrin këto masa:

a. Operatorët e rezervuarëve të ujit të pijshëm dhe atyre të tualetit duhet të jenë të kujdesshëm ndaj rrjedhjeve dhe derdhjeve të ujit të cilat mund të shkaktojnë ngrica. Nuk lejohet lëshimi i ujit të pijshëm nga rezervuarët në sipërfaqet e platformës.

b. Duhet pasur kujdes gjatë përdorimit të ujit të pijshëm dhe të mos derdhet uji pa nevojë.

c. Larja e pajimeve të platformës, automjeteve dhe avionëve lejohet të bëhet vetëm prej specialistëve, dhe atë në vendet e rezervuara për larje.

d. Operatorët e automjeteve për furnizimin me ushqim dhe pije duhet të sigurohen që çdo tepricë e akullit nga kuzhina e avionëve të hidhet në vend të duhur e jo në platformë.

e. Nëse vije deri te rrjedhja, atëherë menjëherë duhet të lajmërohet shërbimi për shpëtim dhe zjarrfikje (RFFS).

5.2 Të gjithë operatorët e avionëve që gjenden të parkuar në vendqëndrim gjatë acarit duhet të sigurohen që zbrazja e ushqimit nga kuzhina e avionëve nuk bëhet mbi sipërfaqen e platformës dhe kur rezervuarët e avionëve të jenë pastruar, uji të zbrazet në një vend ku nuk do të shkaktonte ndonjë rrezik nga ngricat, nëse ngrihet më vonë.

Shtojca M

Udhëzues i Modelit të Sigurisë – Komiteti i sigurisë së zonës ajrore

Shënim i rëndësishëm: Kjo Shtojcë paraqet një udhëzim model që mund të reflektojë organizimin dhe procedurat e menaxhimit në një aeroport. Materiali që përmban kjo shtojcë ka për qëllim të veprojë si shembull që mund të ndryshohet për t'iu përshtatur aranzhimeve ekzistuese të një aeroporti. Pozitat, përgjegjësitë dhe procedurat e punës jo domosdoshmërisht do ti përshtatën ose janë të duhurat për një aeroport të caktuar; dhe janë të destinuara vetëm për të ilustruar llojin e procedurave që mund të jenë të nevojshme për të menaxhuar në mënyrë adekuate sigurinë e avionëve dhe të njerëzve në zonat ajrore.

1. Hyrje

1.1 Qëllimi i Komitetit të Zonës Ajrore është që të promovojë dhe ruajë sigurinë e zonës ajrore. Është forumi kryesor për diskutimin dhe zgjidhjen e të gjitha çështjeve të sigurisë së platformës.

1.2 Kryetari i Komitetit drejtohet nga një zyrtar i operatorit të aerodromit, përgjegjës për operacionet e aerodromit; dhe
Menaxheri i sigurisë së operatorit të aerodromit duhet të veprojë si sekretar i Komitetit (ve).

2. Organizimi i komitetit

2.1 Anëtarësia do të përbëhet nga menaxherët e përzgjedhur të Aeroportit dhe një përfaqësim të gjerë të operatorëve dhe agjencive të aeroportit në të gjithë aeroportin. Përfaqësuesit individualë duhet të jenë të një niveli të përshtatshëm dhe duhet të jenë të emëruar për Menaxhimin e Sigurisë së Operacioneve.

2.2 Të mëposhtmit kanë të drejtë të përfaqësohen:

a. Operatorët e Avionëve;
b. Kompanitë që ofrojnë shërbime të trajtimit të avionëve;
b. Kompanitë e karburantit.

c. Shërbimet emergjente lokale: - Policia, Shërbimi Zjarrfikës dhe Shërbimi i Ambulancës;

d. Ofruesi i Shërbimeve të Navigimit Ajror;

e. Departamentet speciale të aeroportit me përgjegjësi dhe interesa të zonës ajrore;

f. Menaxhimi i botës shtazore të aerodromit;

g. Përfaqësuesit e specialistëve mund të zgjidhen herë pas here në diskrecionin e kryetarit.

2.3 Komiteti do të mbajë takime të rregullta. Agjendat e mbledhjes do të qarkullojnë në kohën e duhur së bashku me çdo dokument përkatës për shqyrtimin e anëtarëve. Do të ketë një shpërndarje të plotë të procesverbaleve të takimeve. Çdo veprim që lind nga takimet do të shënohet në procesverbal dhe është e nënkuptuar që këto do të ndiqen.

2.4 Komiteti kohë pas kohe mund të krijojë dhe emërojë grupe punuese të specializuara për të shqyrtuar dhe raportuar për çështje të veçanta të sigurisë.

2.5 Detyrat e Komitetit

2.6 Komiteti do të pranojë dhe do të marrë në konsideratë informacione mbi çështjet e planifikimit dhe do të ofrojë këshilla operative të sigurisë për ndryshimet afatmesme dhe afatgjata që priten në industri, si prezentimi i avionëve të rinj, pajimeve kryesore dhe rregulloret e reja. Poashtu do të sigurojë një ndërfaqe (interface) për ekzaminimin dhe zgjidhjen e çështjeve të sigurisë të ndër-kompanive.

2.7 Detyrat e Komitetit (ve) të Sigurisë së Zonës Ajrore duhet të jenë:

(1) të pranoj dhe vlerësojë raportet mbi çështjet e sigurisë operacionale;

(2) të pranoj raporte dhe informacione statistikore për aksidentet dhe incidentet, dhe të propozojë zgjidhje;

(3) të këshillojë për zonën e manovrimit / çështjet e sigurisë së platformës si:

(i) promovimi i disiplinës së sigurisë së platformës;

(ii) parandalimin e FOD;

(iii) zhvillimin e masave për operacione të sigurta;

(iv) shqyrtimin e veprimeve për të zgjidhur zonat e manovrimit / problemet e sigurisë së platformës;

(v) çështjet në lidhje me pajimet e platformës;

(vi) respektimi i çështjeve të trafikut të automjeteve;

(vii) udhëzime të reja dhe/ose të azhurnuara të sigurisë;

(viii) çështjet në lidhje me pajisjet/veshjet mbrojtëse personale;

(ix) metoda për të zhvilluar dhe promovuar iniciativat për ndërgjegjësimin e platformës,

(x) çështjet në lidhje me pastrimin e borës dhe akullit;

(xi) punët e propozuara të aerodromit;

(xii) ndryshimet / zhvillimet e propozuara në zonën e lëvizjes;

(xiii)procedurat standarde të operimit, etj.

Bibliografia

- Rregullorja Nr. 17/2017 Rregullore Nr. 17/2017 për Dispozitat dhe Procedurat Administrative në Lidhje me Aerodromet;
- Rregullorja Nr. 01/2013 Zbatimi i Sistemit për Menaxhimin e Sigurisë (SMS);
- Rregullorja Nr. 06/2013 Rregullat në Ajër;
- Rregullorja Nr. 08/2014 Kushtet dhe Metodat për Transportin e Mallrave të Rrezikshme përmes Ajrit apo çfarëdo akti që e amandamenton atë;
- Rregullorja Nr. 09/2017 mbi Raportimin, Analizat dhe Përcjelljen e Ndodhive në Aviacionin Civil;
- UK CAP 642 – Airside Safety Management [Menaxhimi i Sigurisë së Zonës Ajrore]
- ICAO Anex 14 Aerodromes (Volume I and II) [Aneksi 14 i ICAO Aerodromeve, Vëllimi I dhe II]
- ICAO Anex 2 Rules of the Air [Aneksi 2 i ICAO Rregullat në Ajër]
- ICAO Anex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air [Aneksi 18 i ICAO Transportimi i Sigurtë i Mallrave të Rrezikshme përmes Ajrit]
- IATA Airport Handling Manual - AHM [Manuali për Shërbimet në Aeroport]
- ACI Airside Safety Handbook [Doracaku për Sigurinë e Zonës Ajrore]
- IATA Apron Markings and Signs Handbook [Doracaku për Shënjimin dhe Shenjat në Platformë]
- ACI Markings and Signs Handbook [Doracaku për Shënjimin dhe Shenjat]