



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2024 – Numri: 56

Tiranë – E mërkurë, 3 prill 2024

PËRMBAJTJA

	Faqe
Udhëzim i ministrit të Drejtësisë nr. 1, datë 25.3.2024	Për përcaktimin e rregullave të hollësishme për transferimin e përkohshëm dhe të përhershëm të Përmbaruesit Gjyqësor Shtetëror..... 6735
Udhëzim i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 2, datë 26.3.2024	Për miratimin e metodologjisë, për kriteret dhe procedurat, për shpërndarjen dhe përdorimin e subvencioneve shtetërore, për ofruesit e shërbimeve në sektorin e ujësjellës-kanalizimeve, për vitin buxhetor 2024..... 6741
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 58, datë 13.3.2024	Për miratimin e rregullores për certifikimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve..... 6744
Urdhër i ministrit të Arsimit dhe Sportit nr. 113, datë 26.3.2024	Për delegimin e kompetencave dhe caktimin e detyrave të zëvendësministrit të Arsimit dhe Sportit, znj. Ana Kapaj 7006
Urdhër i ministrit të Drejtësisë nr. 167, datë 25.3.2024	Për përcaktimin e rregullave të hollësishme për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Përmbarimit..... 7007
Vendim i Gjykatës Kushtetuese nr. 5, datë 13.2.2024	Me objekt shfuqizimin e pikës 2, të nenit 1 dhe pikave 1 dhe 2, të nenit 2, të ligjit nr. 77/2022, datë 17.11.2022, “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 133/2015 ‘Për trajtimin e pronës dhe përfundimin e procesit të kompensimit të pronave”, si të papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë. Shfuqizimin e pikës 2 dhe pikave 3/1 e 3/2, shkronja “c”, të shtuara në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 223, datë 23.3.2016, nga pika 3 e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 313, datë 24.5.2023, “Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016, të Këshillit të Ministrave ‘Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronës dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave’, të ndryshuar”, si të papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë. Shfuqizimin e pikës 8 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 313, datë 24.5.2023, “Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 223,

datë 23.3.2016, të Këshillit të Ministrave, 'Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronës dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave', të ndryshuar'', në pjesën që shton pikën 16/7 në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016, të Këshillit të Ministrave, si të papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

Pezullimin e zbatimit të këtyre akteve deri në hyrjen në fuqi të vendimit përfundimtar të Gjykatës Kushtetuese.....

7010

Vendim i Gjykatës Kushtetuese
nr. 8, datë 20.2.2024

Me objekt shfuqizimin e vendimit nr. 00-2023-269, datë 16.2.2023, të Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë, si të papajtueshëm me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

7046

**UDHËZIM****Nr. 1, datë 25.3.2024****PËR PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE
TË HOLLËSISHME PËR
TRANSFERIMIN E PËRKOHSHËM
DHE TË PËRHERSHËM TË
PËRMARUESIT GJYQËSOR
SHTETËROR**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës; të nenit 7, pika 2, të ligjit nr. 8678, datë 14.5.2001, “Për organizimin dhe funksionimin e Ministrisë së Drejtësisë”, të ndryshuar, si dhe të nenit 44, pika 6 dhe 46, pika 4, të ligjit nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbarimor Gjyqësor”,

UDHËZOJ:**KREU I
TRANSFERIMI I PËRKOHSHËM****Seksioni 1
Dispozita të përgjithshme****Neni 1
Rastet e transferimit të përkohshëm**

1. Transferimi i përkohshëm për nevoja të punës kryhet në një zyrë përmbarimore që:

a) ka të paktën një pozicion të lirë të përkohshëm, që konstatohet kur përmbaruesi gjyqësor shtetëror që ka atë pozicion në mënyrë të përhershme, për të paktën 3 muaj, është përkohësisht në pamundësi për të ushtruar funksionin në atë pozicion, situatë e cila cenon funksionimin normal të zyrës përmbarimore;

b) sipas vlerësimit të drejtorit të përgjithshëm, një zyrë përmbarimore ka ngarkesë pune më të lartë se ngarkesa në të njëjtën periudhë të një viti më parë, situatë e cila cenon funksionimin normal të saj për shkak të numrit të lartë të çështjeve në ekzekutim, kompleksitetit të tyre, si dhe numrit të përmbaruesve gjyqësorë shtetërorë në atë zyrë;

c) nuk ka asnjë përmbarues gjyqësor shtetëror që mund të kryejë ekzekutimin e dosjeve përmbarimore të caktuara për shkak të konfliktit të interesit, ose;

ç) nuk mund të kryejë ekzekutimin e dosjeve përmbarimore të caktuara për shkak të rrethanave

objektive që lidhen me zyrën përmbarimore apo me përmbaruesit gjyqësorë shtetërorë.

2. Transferimi i përkohshëm në interes të shërbimit përmbarimor gjyqësor shtetëror kryhet:

a) kur përvoja e një përmbaruesi shtetëror gjyqësor i shërben përgatitjes sa më të mirë të kandidatëve fitues, në periudhë prove në një zyrë tjetër përmbarimore kur vlerësohet se, përvoja në detyrë e përmbaruesve shtetërorë në atë zyrë është e pamjaftueshme për të qenë mbikëqyrës të kandidatëve fitues;

b) për raste të tjera, për të cilat drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit vlerëson se transferimi i përkohshëm është në interes të shërbimit përmbarimor gjyqësor shtetëror.

Neni 2**Fillimi i procedurës për transferimin e
përkohshëm**

1. Drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit fillon procedurën e transferimit të përkohshëm, kryesisht ose me kërkesë të arsyetuar të zyrës përmbarimore. Në kërkesë jepet informacion mbi:

a) të paktën një nga rastet e përcaktuara në nenin 1, të këtij urdhri;

b) masat e marra për të përmbushur nevojat e zyrës së përmbarimit duke shmangur transferimin e përkohshëm;

c) periudhën e përafërt të transferimit të përkohshëm;

ç) çdo të dhënë apo informacion tjetër që i shërben vlerësimit të nevojës për transferim të përkohshëm.

2. Drejtori i përgjithshëm shqyrton kërkesën dhe merr vendim brenda 5 ditëve, nga data e paraqitjes së kërkesës sipas pikës 1 të këtij neni, për:

a) fillimin e procedurës për transferimin e përkohshëm, ose;

b) mosfillimin e procedurës për transferimin e përkohshëm.

3. Në caktimin e periudhës së transferimit të përkohshëm, drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit mban parasysh mbarëvajtjen e shërbimit përmbarimor gjyqësor shtetëror në tërësi, si dhe zyrat përmbarimore ndërmjet të cilave ndodh transferimi.



Neni 3

Kriteret për transferimin e përkohshëm

Në çdo rast, nuk mund të transferohet përkohësisht përmbauesi gjyqësor shtetëror i cili:

- a) nuk ka marrë emërimin përfundimtar nga ministri i Drejtësisë;
- b) është kryetar i një zyre përmbaimore;
- c) është transferuar 2 herë brenda një viti;
- ç) ka konflikt interesi, kur transferimi i përkohshëm kryhet për ekzekutimin e dosjeve përmbaimore të caktuara;
- d) është vlerësuar në nivelin “Mjaftueshëm” ose “I pamjaftueshëm” në vlerësimin e fundit;
- dh) është i pezulluar;
- e) është duke u proceduar dhe Këshilli i Përmbaimit nuk ka marrë ende vendim sipas neneve 78 ose 82, të ligjit nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbaimit Gjyqësor Shtetëror”;
- ë) ka masë disiplinore në fuqi.

Neni 4

Zgjedhja e zyrës përmbaimore prej së cilës transferohet përmbauesi

1. Transferimi i përkohshëm, si rregull, bëhet nëpërmjet transferimit të përmbauesve gjyqësorë shtetërorë që janë të emëruar në zyrë përmbaimore me ngarkesë më të ulët. Për përcaktimin e ngarkesës së punës, drejtori i përgjithshëm i Përmbaimit vlerëson të dhënat e disponueshme mbi numrin e çështjeve në ekzekutim, kompleksitetin e tyre, si dhe numrit të përmbauesve gjyqësorë shtetërorë në secilën zyrë përmbaimore në 2 (dy) vitet e fundit.

2. Zyra përmbaimore prej së cilës do të transferohet përmbauesi gjyqësor shtetëror zgjidhet nga radhët e zyrave më të afërta me zyrën përmbaimore në të cilën do të transferohet përkohësisht përmbauesi gjyqësor shtetëror.

3. Transferimi i përkohshëm nuk kryhet nëse efekti negativ që shkakton në funksionimin e zyrës përmbaimore prej së cilës do të transferohet përmbauesi gjyqësor shtetëror, është më i madh se dobia që ai pritët të sjellë në zyrën përmbaimore shtetërore në të cilën do të transferohet. Drejtori i përgjithshëm i Përmbaimit kryen vlerësimin e efekteve të transferimit pasi merr, në çdo rast dhe paraprakisht, mendimin e kryetarëve të zyrave përmbaimore.

4. Kryetarët e zyrave përmbaimore japin mendimin brenda 5 ditëve nga paraqitja e kërkesës. Mendimi i Kryetarëve nuk është detyrues.

5. Drejtori i përgjithshëm i Përmbaimit kryen një verifikim paraprak të plotësimit të kriterëve të përcaktuara në nenin 3 të kësaj rregulloreje nga ana e përmbauesve gjyqësorë shtetërorë, në bazë të dokumentacionit të zotëruar prej Drejtorisë së Përgjithshme të Përmbaimit. Pas verifikimit paraprak, drejtori i përgjithshëm i Përmbaimit përgatit listën e zyrave përmbaimore, përmbauesit gjyqësorë shtetërorë të të cilave plotësojnë kriteret.

6. Në përfundim të procesit të përcaktuar nga pikat 1 deri 5 të këtij neni, drejtori i përgjithshëm i Përmbaimit cakton zyrën përmbaimore prej së cilës do të transferohet përmbauesi gjyqësor shtetëror brenda 7 ditëve.

Neni 5

Shpallja e njoftimit për transferim të përkohshëm

1. Pasi caktohet zyra përmbaimore prej së cilës do të transferohet përmbauesi gjyqësor shtetëror, Drejtoria e Përgjithshme e Përmbaimit dërgon në adresën elektronike të përmbauesve gjyqësor që mund të transferohen përkohësisht, si dhe publikon në faqen zyrtare të internetit të Drejtorisë së Përgjithshme të Përmbaimit njoftimin mbi nevojën për transferim të përkohshëm.

2. Njoftimi dërgohet jo vonë se 2 ditë nga evidentimi i zyrës përmbaimore.

3. Njoftimi përmban të paktën:

- a) përcaktimin e rastit sipas nenit 1 të kësaj rregulloreje;
- b) zyrën përmbaimore ku do të transferohet përmbauesi gjyqësor shtetëror;
- c) periudhën e përafërt të transferimit;
- ç) afatin brenda të cilit përmbauesi gjyqësor shtetëror mund të paraqesë pëlqimin me shkrim për transferim, i cili në çdo rast nuk duhet të jetë më i shkurtër se 7 ditë kalendarike nga publikimi i njoftimit;
- d) dokumentacionin shoqërues që shoqëron pëlqimin dhe që nuk mund të administrohet kryesisht nga Drejtoria e Përgjithshme e Përmbaimit;
- dh) adresën postare ose elektronike në të cilën duhet të paraqitet pëlqimi.



Neni 6

Transferimi i përkohshëm në bazë të pëlqimit

1. Transferimi i përkohshëm, si rregull, kryhet me pëlqimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror që transferohet.

2. Në rastin kur asnjë përmbarues gjyqësor shtetëror nuk paraqet pëlqimin, transferimi i përkohshëm bëhet edhe pa pëlqim.

Seksioni 2

Transferimi i përkohshëm me pëlqim

Neni 7

Kërkimi i pëlqimit nga përmbaruesi gjyqësor shtetëror

1. Nëse nevoja e një zyre përmbarimore, në të cilën është i transferuar përkohësisht me pëlqim një përmbarues gjyqësor shtetëror, mund të përmbushet sërish përmes transferimit të përkohshëm, Drejtoria e Përgjithshme e Përmbarimit fton fillimisht, për të paraqitur pëlqimin, përmbaruesin që është i transferuar. Paraqitja e pëlqimit nuk kërkohet kur nuk përmbushen kriteret e përcaktuara në këtë rregullore ose nëse transferimi i tij cenon funksionimin normal të zyrës përmbarimore, në të cilën është i emëruar.

2. Në çdo rast tjetër, paraqitja e pëlqimit iu kërkohet të gjithë përmbaruesve gjyqësorë shtetërorë që përmbushin kriteret e përcaktuara në nenin 3, të kësaj rregulloreje.

3. Pëlqimi paraqitet me shkrim dhe dërgohet përmes shërbimit postar ose në rrugë elektronike, brenda 5 ditëve nga publikimi i njoftimit.

Neni 8

Verifikimi paraprak

1. Drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit administron pëlqimin dhe dokumentacionin shoqërues dhe brenda 2 ditëve nga përfundimi i afatit për paraqitjen e tyre, kryen veprimet e mëposhtme:

a) kur pëlqimi dhe dokumentacioni shoqërues përmban të gjithë dokumentacionin e nevojshëm, sipas parashikimeve të këtij udhëzimi, njofton kandidatin me shkrim mbi vazhdimin e procedurës së verifikimit të kriterëve;

b) kur pëlqimi dhe dokumentacioni shoqërues nuk përmban të gjithë dokumentacionin e nevojshëm, sipas parashikimeve të këtij udhëzimi, njofton përmbaruesin për plotësimin e të metave.

Neni 9

Verifikimi i plotësimit të kriterëve

1. Brenda 2 ditëve nga njoftimi mbi vazhdimin e procedurës së verifikimit ose përfundimi i afatit për plotësimin e të metave, drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit verifikon nëse përmbaruesit gjyqësorë shtetërorë plotësojnë kriteret në nenin 3, të kësaj rregulloreje.

2. Verifikimi kryhet në bazë të dokumentacionit:

a) që zotëron Drejtoria e Përgjithshme e Përmbarimit;

b) të vendosur në dispozicion nga çdo person fizik ose juridik, publik ose privat, në bazë të kërkesës së Drejtorisë së Përgjithshme të Përmbarimit;

c) të paraqitur nga përmbaruesi gjyqësor shtetëror.

3. Nëse dokumentacioni i paraqitur nuk vërteton plotësisht përmbushjen e kriterëve, nuk është i plotë, i saktë ose ka dyshime të arsyeshme për vërtetësinë e tij, drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit mund të kërkojë informacion ose dokumentacion shtesë nga çdo organ publik apo persona të tjerë juridikë, vendas ose të huaj.

4. Në rast se në përfundim të verifikimit mbi plotësimin e kriterëve, ka më shumë se një përmbarues gjyqësor shtetëror që paraqet pëlqimin për transferim të përkohshëm, drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit zgjedh përmbaruesin gjyqësor shtetëror që do të transferohet, duke u bazuar në kriteret e mëposhtme:

a) përvoja profesionale;

b) dy vlerësimet e fundit;

c) ngarkesa e punës së secilit përmbarues, dhe;

ç) dosjet konkrete përmbarimore që janë duke ekzekutuar.

5. Në urdhrin për transferimin e përkohshëm, drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit arsyeton zgjedhjen e tij.



Neni 10

Ankimi i urdhrit të drejtorit të përgjithshëm të Përmbarrimit

Përmbarruesi gjyqësor shtetëror që ka paraqitur pëlqimin dhe që nuk është zgjedhur për t'u transferuar përkohësisht ka të drejtë të ankohet kundër urdhrit të drejtorit të përgjithshëm të Përmbarrimit, në përputhje me dispozitat e Kodit të Procedurës Administrative.

Seksioni 3

Transferimi i përkohshëm pa pëlqim

Neni 11

Fillimi i procedurës së transferimit të përkohshëm pa pëlqim

Kur asnjë përmbarrues gjyqësor shtetëror nuk paraqet pëlqimin për transferim të përkohshëm drejtori i përgjithshëm i Përmbarrimit urdhëron nisjen e procedurës së transferimit të përkohshëm pa pëlqim.

Neni 12

Zgjedhja e përmbarruesit që transferohet përkohësisht pa pëlqim

1. Përmbarruesi gjyqësor shtetëror që do të transferohet përkohësisht pa pëlqim zgjidhet nga radhët e përmbarruesve të zyrës përmbarrimore të zgjedhur sipas përcaktimeve të nenit 4, të kësaj rregulloreje.

2. Si rregull, përmbarruesi gjyqësor shtetëror që do të transferohet përkohësisht zgjidhet si më poshtë:

a) përmbarruesi duhet të ketë përvojën më të pakët si përmbarrues gjyqësor shtetëror;

b) nëse ka disa përmbarrues që kanë të njëjtën përvojë si përmbarrues gjyqësor shtetëror, zgjidhet përmbarruesi që ka përvojë më të pakët profesionale si jurist;

c) nëse ka disa përmbarrues që kanë të njëjtën përvojë si jurist, zgjidhet përmbarruesi më i ri në moshë.

3. Në rastet kur nevojat e punës dhe interesat e shërbimit përmbarrimor gjyqësor shtetëror nuk mund të përmbushen nga përmbarruesi gjyqësor shtetëror i zgjedhur sipas pikave 1 dhe 2 të këtij neni, drejtori i përgjithshëm i Përmbarrimit, pasi kryen

vlerësimin sipas nenit 3 të kësaj rregulloreje, vendos transferimin e një përmbarruesi gjyqësor shtetëror tjetër të zgjedhur nga lista e zyrave përmbarrimore me ngarkesë më të ulët.

4. Pikat 4 dhe 5, të nenit 9, të kësaj rregulloreje zbatohen edhe për transferimin e përmbarruesit gjyqësor shtetëror pa pëlqim.

5. Urdhri i drejtorit të përgjithshëm të Përmbarrimit i njoftohet menjëherë përmbarruesit gjyqësor shtetëror që do të transferohet përkohësisht pa pëlqim.

Neni 13

Refuzimi

1. Përmbarruesi gjyqësor shtetëror i zgjedhur sipas nenit 12 të kësaj rregulloreje mund të refuzojë me shkrim transferimin brenda 5 ditëve nga njoftimi i urdhrit të drejtorit të përgjithshëm të Përmbarrimit.

2. Drejtori i përgjithshëm i Përmbarrimit shqyrton refuzimin brenda 7 ditëve.

3. Kur drejtori i përgjithshëm i Përmbarrimit konstaton se gjendja shëndetësore e përmbarruesit gjyqësor shtetëror e bën transferimin të pamundur, zgjedh një përmbarrues tjetër duke ndjekur procedurën e parashikuar në nenin 12 të kësaj rregulloreje.

4. Në çdo rast tjetër, drejtori i përgjithshëm i Përmbarrimit nuk e pranon refuzimin e përmbarruesit gjyqësor shtetëror.

5. Përmbarruesi gjyqësor shtetëror ka të drejtë të ankohet kundër urdhrit të drejtorit të përgjithshëm të Përmbarrimit për mospranimin e refuzimit, në përputhje me dispozitat e Kodit të Procedurës Administrative.

KREU II**TRANSFERIMI I PËRHERSHËM**

Seksioni 1

Transferimi i përhershëm për shmangien e konflikteve të vazhdueshme të interesit

Neni 14

Subjekti që fillon procedurën

Procedura për transferimin e përhershëm në rastet e shmangies së konflikteve të vazhdueshme të interesit fillon:



a) me kërkesë të vetë përmbaruesit gjyqësor shtetëror;

b) me kërkesë të kryetarit të zyrës përmbarimore ku ushtron funksionin përmbaruesi gjyqësor shtetëror i cili ndodhet në kushtet e konfliktit të vazhdueshëm të interesit, ose;

c) kryesisht nga Drejtoria e Përgjithshme e Përmbarimit.

Neni 15

Kërkesa për transferim të përhershëm

1. Përmbaruesi gjyqësor shtetëror paraqet në kërkesën për transferim të përhershëm:

a) interesat privatë të cilat bëhen shkak për konflikt të vazhdueshëm interesi;

b) rrethanat faktike dhe ligjore që shkaktojnë konfliktin e vazhdueshëm të interesave;

c) masat e marra nga përmbaruesi për parandalimin dhe zgjidhjen e konfliktit të vazhdueshëm të interesit, nëse ka ndërmarrë masa të tilla;

ç) argumentet pse transferimi i përhershëm është e vetmja mënyrë për të shmangur konfliktin e vazhdueshëm të interesit.

2. Kryetari i zyrës përmbarimore paraqet në kërkesën për transferim të përhershëm:

a) të gjitha të dhënat dhe informacionet sipas pikës 1, të këtij neni, që disponohen prej tyre;

b) qëndrimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror, në lidhje me vlerësimin e tyre, për ekzistencën e konfliktit të vazhdueshëm të interesit.

Neni 16

Shqyrtimi i kërkesës nga drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit

Drejtori i përgjithshëm shqyrton kërkesën dhe merr vendim brenda 10 ditëve, nga data e paraqitjes së kërkesave sipas nenit 15, të kësaj rregulloreje, për:

a) propozimin e transferimit të përhershëm nëse ka dyshime të arsyeshme se ekziston konflikti i vazhdueshëm i interesit, duke propozuar edhe zyrën përmbarimore ku do të transferohet përmbaruesi ose;

b) të mos propozuar transferimin e përhershëm kur:

i. provat dhe argumentet janë haptazi të pamjaftueshme për të provuar ekzistencën e konfliktit të vazhdueshëm të konfliktit të interesit;

ii. çështja ka qenë objekt i një kërkesë të

mëparshme që është mbyllur ose për të cilën ministri i Drejtësisë është shprehur, përveç rasteve kur paraqiten fakte ose prova të reja.

Neni 17

Shqyrtimi i propozimit nga ministri i Drejtësisë

Ministri i Drejtësisë shqyrton propozimin e drejtorit të përgjithshëm të Përmbarimit dhe vendos, brenda 15 ditëve nga data e paraqitjes së propozimit, për:

a) njoftimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror për transferimin e përhershëm të tij, si dhe zyrën përmbarimore ku ai do të transferohet;

b) refuzimin e propozimit për transferimin e përhershëm, kur provat dhe argumentet janë të pamjaftueshme për të provuar ekzistencën e konfliktit të vazhdueshëm të konfliktit të interesit.

Neni 18

Refuzimi i transferimit të përhershëm

1. Në rast se përmbaruesi gjyqësor shtetëror, brenda 5 ditëve nga marrja e njoftimit, refuzon transferimin e përhershëm, paraqet edhe dokumentacionin që provon shkakun e refuzimit.

2. Kur përmbaruesi gjyqësor refuzon transferimin në përputhje me rastet e parashikuara nga neni 45, pika 2, e ligjit nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbarimor Gjyqësor Shtetëror”, ministri i Drejtësisë i kërkon drejtorit të përgjithshëm të Përmbarimit dërgimin e propozimeve për zyra të tjera përmbarimi ku mund të transferohet përmbaruesi.

3. Kur përmbaruesi gjyqësor nuk refuzon transferimin e përhershëm ose ka kaluar afati për të paraqitur refuzimin, ministri i Drejtësisë urdhëron transferimin e përhershëm të përmbaruesit gjyqësor shtetëror.

Seksioni 2

Transferimi i përhershëm për shkak të mbylljes ose ristrukturimit të zyrës përmbarimore

Neni 19

Rastet e transferimit të përhershëm

1. Transferimi i përhershëm për shkak të mbylljes ose ristrukturimit të zyrës përmbarimore kryhet kur:



- a) shkurtohen pozicione;
- b) ristrukturohen pozicione;
- c) ndryshojnë kriteret për pozicionin.

2. Në këto raste, përmbaruesi gjyqësor shtetëror mund të sistemohet në vendet e reja të krijuara, të ristrukturuara apo të mbetura si pasojë e ristrukturimit.

Neni 20

Njoftimi mbi mbylljen apo ristrukturimin e zyrës përmbarimore

1. Përmbaruesit e zyrës përmbarimore të mbyllur apo të ristrukturuar njoftohen individualisht nga drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit për fillimin e procedurës së transferimit, për shkak të ristrukturimit apo mbylljes të zyrës përmbarimore, në momentin e miratimit të aktit të mbylljes apo ristrukturimit së institucionit.

2. Efektet financiare për përmbaruesin që do të transferohet apo do t'i përfundojë marrëdhënia e punësimit, fillojnë jo më shpejt se 1 (një) muaj nga momenti i njoftimit.

Neni 21

Komisioni i ristrukturimit

1. Në rastet e ristrukturimit apo mbylljes, Drejtoria e Përgjithshme e Përmbarimit krijon një komision ristrukturimi, i cili shqyrton mundësitë e sistemimit të çdo përmbaruesi gjyqësor shtetëror në vendet e lira ekzistuese dhe propozon transferimin e tij në një pozicion të lirë.

2. Komisioni ngrihet me urdhër të drejtorit të përgjithshëm të Përmbarimit dhe përbëhet nga jo më pak 3 anëtarë.

3. Komisioni, në propozimin e tij për transferimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror për shkak të mbylljes apo ristrukturimit të zyrës përmbarimore, mbështetet në:

- a) kriteret specifike të vendeve të lira apo të krijuara të reja si pasojë e ristrukturimit;
- b) përvojën profesionale të përmbaruesit gjyqësor shtetëror;
- c) dy vlerësimet e fundit.

4. Komisioni, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e ristrukturimit, i propozon me shkrim drejtorit të përgjithshëm të Përmbarimit transferimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror.

Neni 22

Shqyrtimi i propozimit nga drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit

Drejtori i përgjithshëm shqyrton propozimin dhe merr vendim brenda 7 ditëve, nga data e paraqitjes së tij, për:

- a) propozimin e transferimit të përhershëm, ose;
- b) të mos propozuar transferimin e përhershëm dhe kthimin për rishqyrtimin e transferimit nga ana e Komisionit kur, haptazi rezulton se nuk janë respektuar parashikimet e pikës 3, të nenit 21 të kësaj rregulloreje.

Neni 23

Shqyrtimi i propozimit nga ministri i Drejtësisë

Ministri i Drejtësisë shqyrton propozimin e drejtorit të përgjithshëm të Përmbarimit dhe vendos brenda 15 ditëve, nga data e paraqitjes së propozimit, për:

- a) njoftimin e përmbaruesit gjyqësor shtetëror për transferimin e përhershëm të tij, si dhe zyrën përmbarimore ku ai do të transferohet;
- b) refuzimin e propozimit për transferimin e përhershëm kur rezulton se nuk janë respektuar parashikimet e pikës 3, të nenit 21 të kësaj rregulloreje.

Neni 24

Refuzimi i transferimit të përhershëm

Parashikimet e nenit 18 të kësaj rregulloreje, zbatohen edhe në rastet e transferimit të përhershëm për shkak të mbylljes apo ristrukturimit të zyrës përmbarimore.

Neni 25

Regjistri i transferimeve

Drejtorja e Përgjithshme e Përmbarimit krijon dhe mban një regjister të posaçëm i cili përmban informacion mbi përmbaruesit gjyqësorë shtetërorë të transferuar sipas kësaj rregulloreje dhe periudhën e transferimit.



Neni 26
Hyrja në fuqi

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I DREJTËSISË
Ulsi Manja

UDHËZIM
Nr. 2, datë 26.3.2024

**PËR MIRATIMIN E METODOLOGJISË,
PËR KRITERET DHE PROCEDURAT,
PËR SHPËRNDARJEN DHE
PËRDORIMIN E SUBVENCIONEVE
SHTETËRORE, PËR OFRUESIT E
SHËRBIMEVE NË SEKTORIN E
UJËSJELLËS-KANALIZIMEVE, PËR
VITIN BUXHETOR 2024**

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës; të pikës 1, të pjesës 1, të skedulit 1, të ligjit nr. 25/2023, “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për Programin Kombëtar të Modernizimit të Sektorit të Ujësjiellës-Kanalizimeve në Shqipëri”; të ligjit nr. 9000, datë 30.1.2003, “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”; të ligjit nr. 97/2023, “Për buxhetin e vitit 2024”; të ligjit nr. 9374, datë 21.4.2005, “Për ndihmën shtetërore”, të ndryshuar; të VKM-së nr. 431, datë 11.7.2018, “Për krijimin e Agjencisë Kombëtare të Ujësjiellës-Kanalizimeve” të ndryshuar, si dhe të udhëzimit nr. 9, datë 20.7.2018, “Për procedurat standarde të zbatimit të buxhetit”, të ndryshuar,

UDHËZOJ:

1. Zbatimin e metodologjisë “Për kriteret dhe procedurat për shpërndarjen dhe përdorimin e subvencioneve shtetërore, për ofruesit e shërbimeve në sektorin e ujësjiellës-kanalizimeve, për vitin buxhetor 2024”, sipas lidhjes nr. 1, bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen për zbatimin e këtij udhëzimi Agjencia Kombëtare e Ujësjiellës-Kanalizimeve, njësitë e qeverisjes vendore dhe shoqëritë aksionare të ujësjiellës-kanalizimeve.

3. Udhëzimi nr. 12, datë 26.9.2023, “Për miratimin e metodologjisë për kriteret dhe

procedurat për shpërndarjen dhe përdorimin e subvencioneve shtetërore për shoqëritë aksionare të ujësjiellës-kanalizimeve, për vitin buxhetor 2023”, shfuqizohet.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

LIDHJA NR. 1

METODOLOGJI
**PËR KRITERET DHE PROCEDURAT PËR
SHPËRNDARJEN DHE PËRDORIMIN E
SUBVENCIONEVE SHTETËRORE, PËR
OFRUESIT E SHËRBIMEVE NË SEKTORIN
E UJËSJELLËS-KANALIZIMEVE, PËR VITIN
BUXHETOR 2024**

Kjo metodologji është hartuar në mbështetje të pikës 13, shkronja “j”, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 431, datë 11.7.2018, “Për krijimin e Agjencisë Kombëtare të Ujësjiellës-Kanalizimeve”; Objektivit specifik 4.2, të Strategjisë Kombëtare të Sektorit të Furnizimit me Ujë dhe Kanalizimeve, të miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 448, datë 23.7.2023, të pikës 4.5.2.1.e të Kodit të Ujit, të miratuar me vendimin e Këshillit të Ministrave 1304/2009, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 302, datë 11.5.2022, “Politikat kombëtare për riorganizimin e sektorit të furnizimit me ujë dhe të largimit, trajtimit dhe përpunimit të ujërave të ndotura”, të ligjit nr. 97/2023, “Për buxhetin e vitit 2024”.

Detajimi i fondit të subvencionit dhe përdorimi i tij do të bëhet si më poshtë:

1. Subvencioni do të shpërndahet nga Agjencia Kombëtare e Ujësjiellës-Kanalizimeve (në vijim AKUK) në masën e planifikuar në ligjin vjetor të buxhetit, në përputhje me zërin buxhetor subvencione, me llogari ekonomike (603) dhe të gjithë shtesave të tjera të bëra me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Subvencioni sipas pikës 1 të kësaj metodologjie do të shpërndahet për të subvencionuar konsumin e parashikuar në pikën 4 të kësaj metodologjie, për kategoritë në nevojë.



3. Kategoritë në nevojë që përfitojnë nga kompensimi për konsumin e sasisë minimale jetike të ujit të pijshëm, janë subjektet e parashikuara në nenin 7, të ligjit nr. 57/2019, “Për asistencën sociale në Republikën e Shqipërisë”.

4. Kategoritë e përcaktuara në pikën 3 të kësaj metodologjie, do të kompensohen në masën 100% për vlerën e faturuar deri në sasinë 5 m³/muaj (pesë metër kub në muaj) ujë të pijshëm për kontratë, për të përmbushur nivelin minimal jetik. Për këto kategori do të subvencionohet edhe tarifa fikse, tarifa e kanalizimeve dhe trajtimit të ujërave të ndotur urban. Zbritja për kategoritë e përcaktuara në pikën 3 të kësaj metodologjie bëhet automatikisht në faturën mujore të gjeneruar nga shoqëria përkatëse ujësjellës-kanalizime.

5. Kompensimi jepet vetëm një herë për një familje, pavarësisht nëse ato mund të kenë në përbërje persona që përfshihen në më shumë se një nga grupimet e pikës 3 të kësaj metodologjie, apo kanë në përbërje më shumë se një anëtar që i lind e drejta e përfitimit.

6. Prioriteti për përdorimin e fondit nga shoqëritë aksionere të ujësjellës-kanalizimeve (rajonale ose jo) është si më poshtë:

a) Shoqëritë e përdorin fondin për të akorduar çdo muaj, përmes një zbritjeje 100% në shërbimin e furnizimit me ujë dhe kanalizimeve të kategorive të përcaktuara në pikën 3 të kësaj metodologjie, deri në masën 5 m³/muaj;

b) Pjesa e mbetur e fondit të subvencionit, nëse do të jetë rasti, do të përdoret nga shoqëritë UK për mbulimin e kostos së energjisë elektrike, me kusht që shoqëritë të kenë mbi 75% të volumit të prodhimit të ujit me ngritje mekanike.

7. Janë të ligjshme për të përfituar nga subvencioni sipas pikës 1 të kësaj metodologjie, vetëm shoqëritë UK që kanë nënshkruar kontratën e performancës me AKUK-në.

8. Shoqëritë që nuk kanë nënshkruar marrëveshjen e performancës me AKUK-në nuk do të rimbursohen për zbritjet e aplikuara sipas pikës 6 të kësaj metodologjie.

9. Zbritja e parashikuar në pikën 6, shkronja “a” të kësaj metodologjie është e detyrueshme edhe për shoqëritë që nuk kanë nënshkruar kontratën e performancës. Kostoja e shoqërive UK që nuk kanë nënshkruar kontratën e performancës do të mbulohet nga fondet e vetë shoqërisë UK, dhe vetëm pas nënshkrimit të kontratës së

performancës, këto shoqëri janë të ligjshme të përfitojnë nga subvencioni sipas pikës 1, të kësaj metodologjie.

10. Shoqëritë UK pajisen nga njësitë e vetëqeverisjes vendore brenda juridiksionit territorial të tyre, në formë shkresore dhe elektronike, si dhe nëpërmjet Regjistrat Elektronik Kombëtar, nëse sistemet mund të komunikojnë automatikisht ndërmjet tyre, me listën e plotë të familjeve/individëve në nevojë nën juridiksionin e bashkisë, subjekt i trajtimit me ndihmë ekonomike, brenda datës 10 të çdo muaji, sipas formatit në shtojcës nr. 1, që i bashkëlidhet këtij udhëzimi, i cili shoqërohet edhe nga vendimi i Drejtorisë Rajonale të Shërbimit Social Shtetëror.

11. Vlerësimi i nevojave për fondin e dhënë sipas pikës 6 të kësaj metodologjie, si dhe detajimi dhe shpërndarja nga AKUK-ja në përputhje me këtë udhëzim, do të bazohet në të dhënat e raportuara nga shoqëritë UK pranë AKUK-së, në përputhje me kërkesat, formatin sipas shtojcës nr. 1 dhe afatet e përcaktuara prej tij.

12. AKUK-ja vlerëson dokumentacionin/të dhënat e paraqitur/a dhe bën shpërndarjen e subvencionit, për shoqëritë UK brenda muajve qershor dhe dhjetor 2024.

13. AKUK-ja llogarit vlerën e subvencionit sipas pikës 6 të kësaj metodologjie, që do të përfitojë secila shoqëri UK dhe njofton shoqëritë si më poshtë:

a) Në lidhje me subvencionin sipas pikës 6, shkronja “a” të kësaj metodologjie, llogaritja e AKUK-së bazohet në informacionin e paraqitur nga shoqëria UK sipas shtojcës nr. 2, bashkëlidhur këtij udhëzimi;

b) Në lidhje me subvencionin sipas pikës 6, shkronja “b”, të kësaj metodologjie, llogaritja e AKUK-së bazohet në të dhënat e administruara nga shoqëritë UK sipas formateve të raportimit të miratuara nga AKUK-ja.

14. AKUK-së, në zbatim të vendimit të shkronjës “k”, të nenit 13, të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 431, datë 11.7.2018, “Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Agjencisë Kombëtare të Ujësjellës-Kanalizimeve” të ndryshuar, ka të drejtë të ushtrojë kontrollë nëpërmjet njësisë së posaçme të ngritur për këtë qëllim, për të vlerësuar mënyrën e përdorimit të fondit të akorduar për çdo shoqëri, që ka përfituar nga fondi i subvencionit.



SHTOJCA NR. 1

Logo e Bashkisë

Prefektura _____

Bashkia _____

LISTË

Nr. _____, datë _____

E FAMILJEVE/INDIVIDËVE NË NEVOJË PËR TRAJTIM ME NDIHMË
EKONOMIKE PËR PERIUDHËN _____

Mbështetur në ligjin nr. 57, datë 18.7.2019, “Për asistencën sociale në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar; vendimin e Drejtorisë Rajonale të Shërbimit Social Shtetëror nr. _____, datë _____, në udhëzimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. _____, datë _____, “Për miratimin e metodologjisë për kriteret dhe procedurat për shpërndarjen dhe përdorimin e subvencioneve shtetërore për shoqëritë aksionare të ujësjellës-kanalizimeve, për vitin buxhetor 2024”, struktura përgjegjëse për shërbimet sociale në bashki i dërgon shoqërisë UK _____ listën e plotë të familjeve/individëve në nevojë të cilët janë përfitues të statusit për trajtim me ndihmë ekonomike.

Nga dokumentacioni i paraqitur, si dhe nga vendimi i Drejtorisë Rajonale të Shërbimit Social Shtetëror nr. _____, datë _____, bashkëngjitur, ju informojmë se:

1. Janë miratuar si të ligjshëm për përfitues të ndihmës ekonomike _____ familje, lista bashkëlidhur.

2. Individë me statusin e jetimit _____ persona, lista bashkëlidhur.

3. Individë viktime të trafikimit _____ persona, lista bashkëlidhur.

4. Individë viktime të dhunës në familje _____, lista bashkëlidhur.

5. Prindërit me më shumë se dy fëmijë të lindur njëherësh:

a) Trinjakë _____ familje, lista bashkëlidhur;

b) Katërnjakë _____ familje, lista bashkëlidhur;

c) Pesënjakë e më shumë njëherësh _____ familje, lista bashkëlidhur.

6. Fëmijë të vendosur në familje kujdestare 1 _____, lista bashkëlidhur.

7. Fëmijë me aftësi të kufizuara të vendosur në familje kujdestare 2 _____, lista bashkëlidhur.

Lista e plotë e familjeve të propozuara në skemën e ndihmës ekonomike për periudhën e akorduar.

Nr.	Emri, atësia, mbiemri	Nr. i dosjes	Nr. i anëtarëve	Lloji i ndihmës	Nr. i kontratës UK

STRUKTURA PËRGJEGJËSE

Personi përgjegjës për ndihmën ekonomike

Emri, mbiemri firma

Titullari/personi i autorizuar

Emri, mbiemri firma

Prefektura _____

Bashkia _____



SHTOJCA NR. 2

Logo e UK

LISTË

Nr. __, datë _____

**PËR LLOGARITJEN E VLERËS SË SUBVENCIONIT PËR FAMILJET/INDIVIDËT NË
NEVOJË, PËR TRAJTIM ME NDIHMË EKONOMIKE PËR PERIU DHËN _____**

Mbështetur në udhëzimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. __, datë ____, “Për miratimin e metodologjisë për kriteret dhe procedurat për shpërndarjen dhe përdorimin e subvencioneve shtetërore për shoqëritë aksionare të ujësjellës-kanalizimeve, për vitin buxhetor 2024, shoqëria UK _____ dërgon listën e plotë të familjeve/individëve në nevojë të cilët janë përfitues të subvencionit sipas udhëzimit nr. __, datë ____ dhe që gëzojnë statusin për trajtim me ndihmë ekonomike.

Nr.	Emri Atësia Mbiemri	Nr. i kontratës UK	Vlera e faturës mujore	Sasia ujë dhe kanalizime m ³	Tarifa ujë	Tarifa kanalizime	Tarifa fikse	Sasia e zbritur	Vlera e zbritur

Titullar

Emri, mbiemri
Firma

URDHËR
Nr. 58, datë 13.3.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
PËR CERTIFIKIMIN E AERODROMEVE
CIVILE NË REPUBLIKËN E
SHQIPËRISË, SI DHE DETYRIMET DHE
PËRGJEGJËSITË E OPERATORËVE TË
AERODROMEVE¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të nenit 7, shkronja “ç”, dhe nenit 54, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në zbatim të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, nënshkruar më 7 dhjetor 1944, në Çikago, miratuar me dekret të Presidentit nr. 7438, datë 1.12.1990, “Për aderimin në Konventën për

Aviacionin Civil (ICAO) dhe në protokollin për tekstin autentik tregjuhësh të kësaj Konvente”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për certifikimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 130, datë 9.11.2012, “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”, shfuqizohet.

¹ Kjo rregullore është në përputhje me aneksin 14, volumni 1, edicioni i 9-të, i Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (ICAO).



3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE

PËR CERTIFIKIMIN E AERODROMEVE
CIVILE NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË, SI
DHE DETYRIMET DHE PËRGJEGJËSITË E
OPERATORËVE TË AERODROMEVE

KAPITULLI I ÇËSHTJE TË PËRGJITHSHME

Neni 1 **Objekti**

1. Kjo Rregullore përcakton:

a) procedurat për kryerjen e certifikimit të aerodromeve dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të certifikuar, duke përfshirë edhe kërkesat për një sistem të pranueshëm të menaxhimit të sigurisë në operim në aerodrom;

b) kërkesat për lëshimin dhe mirëmbajtjen e certifikatës së aerodromeve, funksionimin e aerodromeve dhe përfshin rregulla për projektimin e aeroporteve dhe operimin e aeroporteve të certifikuar paraqitur në aneksin 1 të kësaj Rregulloreje.

2. Kjo Rregullore është e zbatueshme për certifikimin e aerodrome të cilat nuk janë në fushëveprimin e VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, për t’u certifikuar dhe të cilat përdoren për operimeve të avionëve për transport ajror ndërkombëtar dhe kombëtar të hapur për publikun.

2.1 Aerodromet e certifikuar me urdhrin e ministrit nr. 130 datë 9.11.2012, “Për miratimin e Rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”, do të konsiderohen si të certifikuar në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

3. Në përmbushjen e vlerësimeve përfundimtare për lëshimin e një certifikate apo mirëmbajtjen e saj, Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) miraton/përshtat mjete përputhshmërie për arritjen dhe mbajtjen e një niveli të kënaqshëm të sigurisë në operim, mbështetur në rekomandimet dhe dokumentet udhëzuese të ICAO-së. Nëse ka vështirësi objektive për përmbushjen e kërkesave nga ana e aeroporteve, tashmë të hapur për transport ajror tregtar nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, AAC-ja mund të pranojë mjetet alternative të pajtueshmërisë për atë kohë sa mbahet një nivel i pranueshëm i sigurisë në operim. Siç parashikohet në këtë Rregullore, vlerësimet për pranueshmërinë e propozimeve bëhen nga AAC-ja në bazë të legjislacionit kombëtar në fuqi, që miratojnë standardet e ICAO-së.

4. Një aeroport i certifikuar sipas kësaj Rregulloreje është normalisht i përshtatshëm për përdorim nga helikopterët.

5. AAC-ja do të inspektojë operatorin e një aerodromi me fokus objektet, pajisjet, shërbimet ose procedurat operative të aerodromit dhe të inspektojë dokumentet dhe të dhënat e operatorit të aerodromit dhe të verifikojë Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë në operim në aerodrom me qëllim sigurinë në operim në aviacion.

Neni 2 **Përfshirjet**

1. AAC-ja mundet që, me instruksionet e saj, të lejojë përfshirimin e një operatori të aerodromit nga pajtimi me dispozitat e përcaktuara me këtë Rregullore.

2. Para se të vendosë për të lejuar përfshirimin e një operatori të aerodromit, AAC-ja do të marrë parasysh të gjitha konsideratat përkatëse lidhur me sigurinë në operim e lundrimit ajror.

3. Lejimi i një përfshirimi varet nga përputhshmëria e operatorit me kriteret e specifikuar nga legjislacioni në fuqi (ose instruksioni i AAC-së), të cilat të jenë të mjaftueshme në interes të sigurisë së lundrimit ajror.

4. Kur aerodromi nuk i plotëson kërkesat e standardeve të specifikuar në këtë Rregullore, AAC-ja duhet të përcaktojë kushte dhe procedura në lidhje me standardet që janë të nevojshme për të siguruar një nivel të barabartë me atë të sigurisë të vendosura nga standardi, kjo vetëm pas shqyrtimit të studimeve aeronautike, të kryera nga operatori i



aerodromit, vetëm në qoftë se dhe kur lejohet nga standardet.

5. Operatori do të jetë në përputhje me kushtet e caktuara në legjislacionin në fuqi (ose të instruksionit të AAC-së).

6. Përfshirja nga një standard ose praktika e rekomanduar dhe nga kushtet dhe procedurat e referuara për lëshimin e certifikatës do të përcaktohen në dokumentin e certifikatës së aerodromit, ose ndryshe me shkrim. Nëse përfshirja është përcaktuar me shkrim, ai do të përfshihet në Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit.

Neni 3

Dispozita të përgjithshme

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet, në çdo kohë, t'i mundësojë akses personelit të autorizuar të AAC-së në infrastrukturë, objektet, shërbimet, dokumentet dhe personelin, për të zhvilluar hetime në lidhje me pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj Rregulloreje dhe çdo kërkesë tjetër të zbatueshme për lëshimin e certifikatës dhe për të qëndruar permanente ose e ndryshueshme. Personeli i autorizuar i AAC-së do të vizitojë aeroportin gjatë inspektimeve në lidhje me kërkesat për lëshimin, rinovimin apo ndryshimin e certifikatës, në lidhje me kërkesa të tjera të veçanta nga operatori, ose për kryerjen e aktiviteteve të mbikëqyrjes në zbatim të kompetencave të saj.

2. Operatori është përgjegjës, që aeroporti të jetë në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje dhe mirëmbajtjen me kalimin e kohës të pajtueshmërive të tilla. Ai, gjithashtu, nuk duhet të bjerë ndesh me ndonjë kusht të certifikatës.

3. Papajtueshmëria me kërkesat e kësaj Rregulloreje nga ana e operatorit sjell marrjen e masave të nevojshme nga AAC-ja.

4. Certifikimi i aeroportit nuk e përjashton mbajtësin të pajtohet me dispozita të tjera ligjore në fuqi.

Neni 4

Kërkesat për një aerodrom të certifikuar

Një aerodrom do të operohet vetëm nga një subjekt që mban një certifikatë aerodromi të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja për këtë aerodrom,

nëse përdoret për operime të transportit ajror të hapur për publikun, kombëtar ose ndërkombëtar.

Neni 5

Aplikimi për një certifikatë të aerodromit

1. Një subjekt mund të aplikojë pranë AAC-së për një certifikatë të aerodromit, për të operuar një aerodrom në vendin e përcaktuar në kërkesë.

2. Kërkesa duhet të jetë në formën e miratuar sipas bashkëlidhjes E të kësaj Rregulloreje.

3. Një subjekt i cili operon një aerodrom për të cilin një certifikatë e aerodromit nuk është e nevojshme, është i lirë të aplikojnë për një certifikatë të aerodromit.

4. Kërkesa për marrjen e Certifikatës së Aerodromit do të dërgohet në AAC nga subjekti i interesuar për operim, së bashku me një hartë që tregon vendndodhjen dhe kufijtë e aeroportit dhe 2 (dy) kopje të Manualit të Operimit të Aeroportit, në përputhje me dispozitat e kësaj Rregulloreje. Me kërkesë të AAC-së, subjekti i interesuar ose operatori, do të japë të dhëna për të gjitha studimet, hartat (*Charts*), profilet, seksionet, dëshmitë për rëndësinë e infrastrukturës së fluturimit dhe zonat më të rëndësishme përreth tyre.

5. Kërkesa do të dorëzohet përpara datës së caktuar për certifikim, brenda një kohë të arsyeshme sipas rregullave të brendshme, në mënyrë që të lejojë përfundimin në kohë të procesit të certifikimit.

Neni 6

Lëshimi i certifikatës së aerodromit

1. AAC-ja lëshon një certifikatë të aerodromit për një kërkuar nëse:

a) shërbimet, objektet, pajisjet dhe infrastruktura në aerodrom janë në përputhje me standardet e specifikuar në këtë Rregullore për një aerodrom të certifikuar;

b) procedurat e operimit të aerodromit do të parashikojnë masa të kënaqshme për sigurinë në operim të avionëve;

c) Manuali i Aerodromit është përgatitur për aerodromin në përputhje me dispozitat e kësaj Rregulloreje;

d) kërkuar do të jetë në gjendjen e duhur për të operuar dhe për të mirëmbajtur aerodromin, nëse certifikata është lëshuar; dhe



e) një sistem i pranueshëm i menaxhimit të sigurisë në operim (*Safety Management System*) është vlerësuar për aerodromin.

2. Certifikata e aerodromit lëshohet nga AAC-ja, mbi bazën e rezultateve të favorshme të kontrolleve dhe verifikimeve që i janë bërë operatorit dhe kur operatori ka treguar përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

Neni 7

Certifikata e aerodromit me kusht

1. AAC-ja mund të lëshojë një certifikatë të aerodromit me kusht (e kushtëzuar) kur AAC-ja e konsideron të nevojshme në interes të sigurisë në operim të lundrimit ajror.

2. Nëse AAC-ja vendos të lëshojë një certifikatë të aerodromit me kusht, AAC-ja do të japë njoftim me shkrim kërkuarit për arsyet e vendimit.

3. Kushti do t'i përcaktohet kërkuarit në certifikatën apo në njoftimin e dhënë sipas pikës 2 të këtij neni.

4. Një operator i aerodromit nuk duhet të bjerë ndesh me kushtin e dhënë në Certifikatën e Aerodromit.

Neni 8

Vlefshmëria e certifikatës së aerodromit

1. Certifikata e Aerodromit mbetet në fuqi, deri në pezullimin ose anulimin e saj nga AAC-ja.

2. Certifikata është e vlefshme, bazuar në rezultatet e suksesshme të monitorimit të kryer nga AAC-ja gjatë periudhës së vlefshmërisë dhe të inspektimeve për vlefshmërinë e saj.

3. AAC-ja ka të drejtën të nisë procedurat e vlerësimit për vlefshmërinë e certifikatës së aerodromit edhe në mungesë të kërkesës nga ana e kërkuarit.

Neni 9

Pezullimi ose revokimi i certifikatës së aerodromit

1. AAC-ja mund të kufizojë, të pezullojë ose të revokojë certifikatën e aerodromit, nëse operator i aerodromit nuk është në gjendje të vërtetojë mbajtjen e kushteve të certifikatës, ose AAC-ja konstaton dhe ka baza të arsyeshme për të besuar, se:

a) është shkelur një nga kushtet e certifikatës; ose

b) objektet, operimet ose mirëmbajtja e aerodromit, nuk janë në standarde të mjaftueshme në interes të sigurisë operim të lundrimit ajror;

2. Para se të pezullojë një certifikatë të aerodromit, AAC-ja do:

a) të japë zotëruesit me shkrim një letër njoftimi ku:

i. të tregohet shkaku që përcakton faktet dhe rrethanat të cilat, sipas vullnetit të AAC-së, justifikojnë pezullimin; dhe

ii. ftohet zotëruesi për të treguar me shkrim, brenda 30 ditëve pas datës së njoftimit, shkaqet pse certifikata nuk do të anulohet; dhe

b) të marrë parasysh çdo kërkesë me shkrim që zotëruesi i bën AAC-së brenda kohës së lejuar sipas nënparagrafit (a) (ii).

3. Pas kësaj kohe dhe në rast të paaftësisë ose mungesës së evidencave dhe argumenteve të nevojshme për të demonstruar pajtueshmëri apo adresim të problematikave, AAC-ja merr vendimin dhe njofton operatorin për vendimin e marrë.

4. Certifikata mund të pezullohet ose revokohet kur ka motive të justifikuara, si në rastin kur AAC-së nuk i lejohet akses në fasilitetet e aerodromit, që të kryejë aktivitetet mbikëqyrëse.

5. Aty ku papajtueshmëritë e gjetura, sipas AAC-së, përfshijnë cenim serioz për sigurinë e operateve, AAC-ja merr në mënyrë urgjente dhe me efekt të menjëhershëm masa relative për kufizimin ose pezullimin e certifikatës.

6. Nëse AAC-ja revokon një certifikatë të aerodromit, personi i cili ishte mbajtësi i certifikatës duhet të kthejë certifikatën e aerodromit menjëherë tek AAC-ja.

Neni 10

Revokimi me kërkesën e mbajtësit

1. Nëse mbajtësi i një certifikate të aerodromit dëshiron të dorëzojë certifikatën, mbajtësi duhet t'i japë njoftim me shkrim AAC-së jo më pak se 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga data në të cilën mbajtësi do të dorëzojë certifikatën.

2. AAC-ja duhet të revokojë certifikatën në datën e specifikuar nga mbajtësi i certifikatës për dorëzimin e certifikatës.



Neni 11

Transferimi i certifikatës së aerodromit

Një certifikatë aerodromi nuk është e transferueshme, përveçse kur lejohet nga AAC-ja.

Neni 12

Certifikata e përkohshme e aerodromit

1. AAC-ja mund të japë një certifikatë të përkohshme të aerodromit për një aplikant, nëse AAC-ja sigurohet që aplikanti do të jetë në gjendjen e duhur për të operuar dhe për të mirëmbajtur aerodromin për kohëzgjatjen e certifikatës të përkohshme.

2. Një Certifikatë e përkohshme aerodromi nuk do të jepet për një periudhë më të gjatë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë.

Neni 13

Ndryshime të certifikatës

1. Mbajtja e certifikimit të specifikuar në certifikatën e përkohshme të aerodromit mund të zgjatet nga AAC-ja me kërkesë të operatorit, pas një rezultati të favorshëm të kontrolleve dhe verifikimeve të bëra nga AAC-ja. Për qëllim të zgjatjes së certifikimit, operatori do të vërtetojë përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje.

2. Është detyrë e operatorit të njoftojë AAC-në për çdo ndryshim në kushtet e certifikatës.

3. Kërkesat për ndryshim të një certifikate do të paraqitet me shkrim dhe të shoqërohen me gjetjet relative dhe çdo informacion tjetër që lidhet me ndryshimet në karakteristikat e aeroportit.

Neni 14

Zotëruesi i certifikatës së aerodromit

1. Certifikata e aerodromit i lëshohet operatorit të aerodromit, i cili do të marrë detyrat dhe detyrimet në lidhje me mirëmbajtjen e certifikatës. Certifikata e aerodromit nuk është e transferueshme dhe nuk duhet të shitet.

2. Nëse do të duhet të përdoret transferimi, dhënia me koncesion ose shitja e menaxhimit/operimit të aeroportit, këta të fundit do të jenë të autorizuar nga AAC-ja, e cila vazhdon me lëshimin e një certifikatë të re për operatorin pasardhës. Në raste të tilla, ku është e nevojshme të ruhen operimet

e aeroportit, operatori që po largohet do të vazhdojë të sigurojë kushtet e sigurisë sipas kësaj Rregulloreje.

KAPITULLI II

MANUALI I OPERIMIT TË AEROPORTIT

Neni 15

Sigurimi dhe vendndodhja e manualit të aerodromit

1. Operatori i aerodromit të certifikuar do të ketë një Manual të Operimit të Aerodromit për aerodromin, në përputhje me kërkesat e standardet e kësaj Rregulloreje.

2. Manuali i aerodromit të operatorit do të pranohet paraprakisht nga AAC-ja.

3. Operatori do t'i japë AAC-së një kopje të manualit dhe do të mbajë një kopje në aerodrom. Nëse selia kryesore e biznesit të operatorit nuk është në aerodrom, një kopje shtesë e manualit do të mbahet, gjithashtu, në selinë kryesore të biznesit.

4. Operatori do të bëjë kopje të manualit të mbajtur në aerodrom, dhe në selinë kryesore të biznesit të operatorit, nëse është e zbatueshme, në dispozicion për inspektim nga personat e autorizuar kur aerodromi është operacional.

Neni 16

Forma e manualit të aerodromit

1. Operatori i aerodromit të certifikuar do të mbajë një kopje origjinale të Manualit të Operimit të Aerodromit për aerodromin në formë të shtypur.

2. Kopje të tjera të manualit mund të mbahen në formë të shtypura ose elektronike.

3. Manuali mund të përbëhet nga më shumë se një pjesë.

4. Operatori duhet ta mbajë manualin në mënyrë që një person i cili e lexon atë do të dijë:

a) kur janë kryer ndryshime të informacionit të manualit; dhe

b) nëse manuali është i përditësuar kohë pas kohe.

Neni 17

Ndryshimet e manualit të operimit të aerodromit

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të ndryshojë Manualin e Operimit të Aerodromit, sa



herë është e nevojshme për ta bërë këtë, për të mbajtur saktësinë e informacionit në manual.

2. Për të mbajtur saktësinë e Manualit të Operimit të Aerodromit, AAC-ja mund t'i japë operatorit njoftime me shkrim, në formë udhëzimi, duke i kërkuar operatorit ndryshimin e manualit në përputhje me një udhëzim të tillë.

Neni 18

Njoftimi i ndryshimeve

Operatori i aerodromit të certifikuar do të informojë AAC-në, me shkrim, për çdo ndryshim që operatori i bën Manualit të Operimit të Aerodromit për aerodromin 30 (tridhjetë) ditë para se të bëhet ndryshimi, subjekt i miratimit nga AAC-ja.

Neni 19

Kontrolluesi i manualit të operimit të aerodromit

1. Operatori i aerodromit të certifikuar do të emërojë një person, i cili do të jetë kontrolluesi i Manualit të Operimit të Aerodromit.

2. Funksionet e kontrolluesit të Manualit të Operimit të Aerodromit janë që të sigurojnë se:

a) është mbajtur një rekord/shënim për personat që mbajnë kopje të plotë apo një pjesë të Manualit të Operimit të Aerodromit, dhe vendet ku i gjithë apo një pjesë të Manualit të Operimit të Aerodromit mbahet;

b) informacionet e reja (rishikimet/amendimet) për manualin janë shpërndarë për ata persona dhe janë dërguar në AAC; dhe

c) manuali është rishikuar të paktën çdo vit për të siguruar se vazhdon të plotësojë kërkesat për vendndodhjen, përfshirë informacionin, format dhe ndryshimet sipas nevojës.

Neni 20

Procedurat e manualit të operimit të aerodromit

1. Në varësi të udhëzimeve të lëshuara në bazë të pikës 2 të këtij neni, operatori i aerodromit të certifikuar do të operojë dhe të mbajë aerodromin në përputhje me procedurat e përcaktuara në manualin e aerodromit.

2. AAC-ja mund të urdhërojë operatorin e aerodromit të certifikuar për ndryshimin e

procedurave të përcaktuara në Manualin e Operimit të Aerodromit, nëse AAC-ja konsideron të nevojshme në interes të sigurisë në operim të lundrimit ajror.

3. Një operator duhet të pajtohet me udhëzimet e caktuara për operatorin.

Neni 21

Përmbajtja e manualit të operimeve të aerodromit

Manuali i Operimeve të Aerodromit duhet të përmbajë elementet e mëposhtme:

1. Pjesa 1 – E përgjithshme

Informacione të përgjithshme, duke përfshirë si vijon:

a) qëllimi dhe fushëveprimi i manualit;

b) kërkesat ligjore për të gjitha certifikatat e aerodromit dhe Manualin, siç është parashkruar në Kodin Ajror dhe në këtë Rregullore;

c) kushtet për shfrytëzimin e aerodromit – një deklaratë për të treguar se aerodromi në të gjithë kohën, kur është në dispozicion për ngritje dhe ulje të avionëve, do të jetë në dispozicion për të gjithë personat me kushte të njëjta;

d) emri dhe statusi i menaxherit përgjegjës (personi i emëruar nga mbajtësi i licencës së aerodromit me përgjegjësi për ofrimin e përputhjes me kriteret e certifikatës); menaxheri për sigurinë në operim (personi përgjegjës për zbatimin e sistemit të menaxhimit të sigurisë në operim) dhe menaxheri i operimeve (personi përgjegjës për operacionet ditore në përputhje me Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit dhe këtë rregullore);

e) emrat dhe statusin e personelit tjetër të lartë që operojnë në aerodrom dhe udhëzimet për të vepruar;

f) sistemin e informacioneve aeronautike në dispozicion dhe procedurat për shpalljen e tyre;

g) sistemi për regjistrimin e lëvizjes së avionit; dhe

h) detyrimet e operatorit të Aerodromit.

2. Pjesa 2 – Të dhënat mbi vendndodhjen e aerodromit

Informacione të përgjithshme duke përfshirë si vijon:

a) planimetri të aerodromit që tregon objektet kryesore të aerodromit për funksionimin e tij duke përfshirë, në veçanti, vendndodhjen e secilit indikator të drejtimit të erës;



b) planimetri të aerodromit që tregon kufijtë e aerodromit;

c) planimetri që tregon distancën e aerodromit nga qyteti më i afërt, apo ndonjë zonë tjetër e populluar dhe vendndodhjen e ndonjë objekti dhe pajisjeve të aerodromit jashtë kufijve të aerodromit; dhe

d) të dhënat e emrit të:

i. vendndodhjes së aerodromit; apo

ii. nëse kufijtë e aerodromit nuk janë të përcaktuar në dokumente me të dhënat e emrit, në të dhëna apo në interes të pronës ku është vendosur aerodromi dhe plani i cili tregon kufijtë dhe pozitën e aerodromit;

iii. të gjitha planet dhe hartat do të jetë në shkallë 1:25,000, duke treguar me anë të linjës së thyer kufijtë e saktë të aerodromit të propozuar, të prodhuara nga një Agjenci hartash e akredituar.

3. Pjesa 3 – Të dhënat e aerodromit që kërkohen t'i raportohen Shërbimit të Informacionit Aeronautike (AIS)

a) 3.1 Informacione të përgjithshme

i. emrin e aerodromit;

ii. vendndodhja e aerodromit;

iii. koordinatat gjeografike të Pikës Referuese të Aerodromit që përcaktohen prej Sistemit Botëror Gjeodezik – 1984 (WGS 84) data e referimit;

iv. lartësia mbidetare e aerodromit dhe ndryshimet magnetike;

v. lartësia mbidetare e secilit prag dhe ndryshimet magnetike, lartësia e brezit skajor të pistës dhe ndonjë pikë e rëndësishme e lartë dhe e ulët përgjatë pistës, dhe lartësia më e lartë e zonës së aterimit për qasjen precize në pistë;

vi. temperatura referente e aerodromit;

vii. hollësitë e sinjalizuesit të aerodromit; dhe

viii. emri i operatorit të aerodromit dhe adresa e numrat e telefonit ku operatori i aerodromit duhet të kontaktohet gjatë gjithë kohës.

b) 3.2 Dimensionet e aerodromit dhe informacione të ngjashme

i. Informacione të përgjithshme, duke përfshirë si vijon:

ii. pista – ndikimi i vërtetë, numri i emërimit, gjatësia, gjerësia, vendndodhja e pragut të zhvendosur, pjerrësia, lloji i sipërfaqes, lloji i pistës, dhe ekzistenca e pengesës së zonës së lirë për qasjen precize në pistë;

iii. gjatësia, gjerësia dhe lloji i sipërfaqes së rripit të pistës, skajet e sigurta të zonës së pistës, vendndalimet;

iv. gjatësia, gjerësia dhe lloji i sipërfaqes së rrugëve lidhëse;

v. lloji i sipërfaqes së platformës dhe vendqëndrimet e avionëve;

vi. gjatësia e rrugës ku ndalohet qëndrimi dhe profili i tokës;

vii. ndihmat vizuale për procedurë të qasjes d.m.th. lloji i qasjes së ndriçimit dhe Sistemi Tregues i Kendit të Afrimit Visual në ulje (PAPI/APAPI dhe T-VASIS/AT--VASIS); shënjimi dhe ndriçimi i pistave, vendqëndrimeve dhe platformave; udhëzimet e tjera vizuale dhe ndihmat e kontrollit në vendqëndrime (duke përfshirë pozitat e pistave, pozitat e ndërmjetme dhe pengesë-ndalesat) dhe platformat, vendndodhja e lloji i sistemit udhëzues vizual për ankorim; disponueshmëria e fuqisë së ndriçimit në afrim;

viii. vendndodhja dhe radiofrekuencat e VOR, pikës kontrolluese të aerodromit;

ix. vendndodhja dhe emërtimi i rrugës standarde të taksimit;

x. koordinatat gjeografike të secilit prag;

xi. koordinatat gjeografike të qendrës së përshtatshme të taksimit të pikave të rreshtit;

xii. koordinatat gjeografike të secilit vendqëndrim të avionit;

xiii. koordinatat gjeografike dhe lartësia e pengesave domethënëse në zonën e qasjes dhe ngritjes, në zonën qarkulluese dhe në afërsi të aerodromit. (Ky informacion më së miri duhet të tregohet në formë të diagrameve siç janë ata që kërkohen për përgatitjen e publikimeve informative aeronautike të parashikuara në aktet nënligjore përkatëse në fuqi në RSH, në përputhje me anekset 4 dhe 15 të Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar);

xiv. lloji i shtresës dhe forca ndikuese, duke përdorur metodën e numrit të klasifikimit të avionit – numrit të klasifikimit të shtresës (ACN-PCN); n) lokacionin e një apo më shumë kontrolleve të lartësimatësit të parafluturimit të vendosur në platformë apo në lartësinë e tyre;

xv. distancat e deklaruara; distanca e mjaftueshme për ngasje para ngritjes (TORA); distanca e mjaftueshme për ngritje (TODA); distanca e mjaftueshme për përshpejtim-ndalje



(ASDA); distanca e mjaftueshme për aterrim (LDA);

xvi. të dhënat dhe mënyra e përlogaritjes së distancës dhe lartësisë së deklaruar në fillim dhe në fund të secilës distancë të deklaruar;

xvii. metoda e përlogaritjes së distancave të zvogëluara të deklaruara dhe procedura për shpalljen e tyre;

xviii. plani për largimin e avionëve që nuk janë në gjendje që të lëvizin; numrat e telefonit, telefaksit, faksimilet, e-mail adresa e koordinatorit të aerodromit për largimin e avionëve që nuk janë në gjendje që të lëvizin në apo afër zonës së lëvizjes; informacione mbi mundësinë për të larguar avionët që nuk janë në gjendje që të lëvizin, për të cilët aerodromi ka pajisjet e nevojshme për t'i larguar; dhe

xix. shpëtimi dhe zjarrfikja: niveli i mbrojtjes i ofruar, i shprehur në lidhje me kategorinë e shërbimeve të shpëtimit dhe të zjarrfikjes, që do të jetë në përputhje me avionët më të gjatë që normalisht e shfrytëzojnë aerodromin dhe gjerësinë e tyre të trupit të avionit dhe llojin e shumën e mjeteve të zjarrfikës që normal janë në dispozicion në aerodrom. Niveli i mbrojtjes që ofrohet nuk do të jetë më pak se një kategori nën kategorinë e caktuar.

4. Pjesa 4 – Veçoritë e procedurave të operimit në aerodrom dhe masat e sigurisë

4.1 Raportimi në aerodrom

Të dhënat e procedurave për raportimin e ndonjë ndryshimi në informacionet e aerodromit që janë përcaktuar në AIP dhe procedurat për të kërkuar çështjen e NOTAM-eve, duke përfshirë:

i. marrëveshjet për raportimin e ndonjë ndryshimi tek AAC-ja dhe regjistrimin e raportimit të ndryshimeve gjatë dhe jashtë orarit normal të detyrave të aerodromit;

ii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'i dhënë numrat e tyre të telefonit gjatë dhe jashtë orarit të aerodromit dhe vendndodhjen e numrave të telefonit, siç është dhënë nga AAC-ja, të vendit, ku ndryshimet do të raportohen në AAC.

4.2 Afrimi në zonën e lëvizjes së aerodromit

Të dhënat e procedurave të hartuara dhe të përcjelljes së tyre në bashkëpunim me agjencinë përgjegjëse për të parandaluar ndërhyrjen e paligjshme në aviacionin civil në aerodrom, për të parandaluar hyrjen e paautorizuar të personave, automjeteve, pajisjeve, kafshëve dhe gjësendeve të tjera në zonën e lëvizjes, duke përfshirë:

iii. rolin e operatorit të aerodromit, operatorit të avionëve, operatorëve me bazë fikse në aerodrom, njësisë së sigurisë së aerodromit, AAC-së dhe entet e tjera ligjzbatuese, siç janë të zbatueshme; dhe

iv. emrat dhe rolet e personelit përgjegjës për të kontrolluar qasjen në aerodrom dhe numrat e telefonit për t'i kontaktuar ata gjatë dhe pas orarit të punës.

4.3 Plani emergjencave i aerodromit

Të dhënat e planit emergjencave të aerodromit, duke përfshirë si në vijim:

v. planet për t'u marrë me emergjencat që ndodhin në aerodrom apo në afërsi të aerodromit, duke përfshirë prishjen e avionëve gjatë fluturimit, zjarret strukturore, sabotimin, kërcënimin me bombë (ndaj avionëve apo strukturës), kapjen e paligjshme të avionëve dhe incidente në aerodrom që përfshijnë faktorët “gjatë emergjencave” dhe “pas emergjencave”;

vi. hollësitë e testeve për objektet e pajisjet e aerodromit që do të shfrytëzohen për emergjencë, duke përfshirë frekuencën e këtyre testeve;

vii. hollësitë e ushtrimeve për t'i testuar planet e emergjencave, duke përfshirë frekuencën e këtyre ushtrimeve;

viii. marrëveshjet për rishikimin e frekuencave të këtyre ushtrimeve;

ix. lista e organizatave, agjencive dhe personave me autoritet edhe në aeroport edhe jashtë tij për rolet në terren; numrat e tyre të telefonit dhe të telefaksit, adresa e e-mail-it dhe adresat SITA, dhe radiofrekuencat e zyrave të tyre;

x. themelimi i komitetit emergjencave të aerodromit për t'u marrë me emergjencat; dhe

xi. emërimi i një komandanti në vendin e ngjarjes për operacionet e përgjithshme të emergjencave.

b. 4.4 Shpëtimi dhe zjarrfikja

Të dhënat e objekteve, pajisjet, personeli dhe procedurat për t'i përmbushur kërkesat e shpëtimit dhe zjarrfikës, duke përfshirë emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'u marrë me shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikës në aerodrom.

c) 4.5 Zona e lëvizjes në aerodrom dhe inspektimi i sipërfaqes me pengesa të kufizuara nga operatori i aerodromit.

Të dhënat e procedurave dhe inspektimi i zonës së lëvizjes së aerodromit dhe sipërfaqeve me pengesa kufizuese, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshjet për t'i kryer inspektimet, duke përfshirë fërkimet e pistës dhe matjen e thellësisë së



ujit në pistë dhe në vendqëndrimin e avionëve gjatë dhe jashtë orarit të operimit të aerodromit;

ii. aranzhimet dhe mjetet e komunikimit me Kontrollin e Trafikut Ajror gjatë inspektimit;

iii. marrëveshjen për të mbajtur një libër-regjistër të inspektimit dhe vendndodhja e libër-regjistrit;

iv. hollësitë e intervaleve dhe kohës së inspektimit;

v. lista e kontrollit të inspektimit;

vi. marrëveshja për të raportuar rezultatet e inspektimit dhe për të ndërmarrë veprime të menjëhershme të përcjelljes për të siguruar korrigjim të kushteve të pasigurta; dhe

vii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për të kryer inspektimet dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe jashtë orarit të punës.

d) 4.6 Sistemi i ndriçimit dhe elektrik i aerodromit

Të dhënat e procedurave për inspektim dhe mirëmbajtje të dritave aeronautike (duke përfshirë ndriçimin e pengesave), shenjat, shënjesit dhe sistemin elektrik, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshja për të kryer inspekte gjatë dhe jashtë orarit normal të operimeve të aerodromit dhe lista e kontrollit për inspekte;

ii. marrëveshja për regjistrimin e rezultatit të inspektimit dhe për të ndërmarrë veprim përcjellës për t'i korrigjuar gabimet;

iii. marrëveshja për të kryer mirëmbajtje rutine dhe mirëmbajtje emergjente;

iv. marrëveshja për furnizime sekondare me rrymë, nëse është e aplikueshme, dhe ndonjë e dhënë për ndonjë metodë tjetër për t'u marrë me rënien e sistemit total apo të pjesshëm;

v. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për inspektim dhe mirëmbajtje të ndriçimit dhe numrat e telefonave për t'i kontaktuar ata gjatë dhe jashtë orarit të punës.

e) 4.7 Mirëmbajtja e zonës së lëvizjes

Të dhënat e godinave dhe procedurat për mirëmbajtjen e zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshja për mirëmbajtjen e zonave të shtruara;

ii. marrëveshja për mirëmbajtjen e pistave dhe vendqëndrimeve të pashtuara;

iii. marrëveshja për mirëmbajtjen e shtigjeve të pistës dhe vendqëndrimeve; dhe

iv. marrëveshja për mirëmbajtjen e drenazhit të aerodromit.

f) 4.8 Siguria e punëve në aerodrom

Të dhënat e procedurave për planifikim dhe kryerjen e detyrave në mënyrë të sigurt (duke përfshirë punët që duhet të kryhen me një afat të shkurtër lajmërimi) apo në afërsi të zonës së lëvizjes, që duhet të dalë jashtë sipërfaqes së kufizimit të pengesës, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshja për komunikim me Kontrollin e Trafikut Ajror gjatë mbarëvajtjes së punëve të tilla;

ii. emrat, numrat e telefonit dhe rolet e personave përgjegjës dhe organizata përgjegjëse për planifikim dhe për kryerjen e punëve, si dhe marrëveshja për t'i kontaktuar ata persona e organizata gjatë gjithë kohës;

iii. emrat e operatorëve të aerodromit me bazë fikse dhe operatorët e avionëve, që do të njoftohen për punën, dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe pas orarit të punës; dhe

iv. lista e shpërndarjes së planeve të punës, nëse kërkohet.

g) 4.9 Menaxhimi i vendqëndrimit të avionëve

Të dhënat e procedurave për menaxhimin e vendqëndrimit të avionëve:

i. marrëveshja ndërmjet Kontrollit të Trafikut Ajror dhe Njësisë për menaxhimin e vendqëndrimit të avionëve;

ii. marrëveshja për të ndarë pozitat e parkimit të avionëve;

iii. marrëveshja për iniciimin e ndezjes së motorit dhe sigurimin e hapësirës për kthimin e avionit;

iv. organizimi i shërbimeve; dhe

v. shërbimi i udhëheqësit.

h) 4.10 Menaxhimi i sigurisë së vendqëndrimit të avionëve

Procedura për të siguruar sigurinë e vendqëndrimit të avionëve përfshin:

i. mbrojtjen nga shpërthimi ajrit të motorëve pas ndezjes;

ii. zbatimin e masave të sigurisë gjatë operacioneve të rimbushjes/zbrazjes së avionit;

iii. fshirja e vendqëndrimit të avionëve;

iv. pastrimi i vendqëndrimit të avionëve;

v. marrëveshja për të raportuar incidentet, aksidentet në vendqëndrimit të avionëve; dhe

vi. marrëveshja për auditimin e tërë personelit që punon në vendqëndrimin e avionëve nëse i përmbahet sigurisë.

i. 4.11 Kontrolli i automjeteve në zonat ajrore



Të dhënat e procedurave për kontrollin e automjeteve që operojnë në, apo në afërsi të zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

i. hollësitë e rregullave të aplikueshme në trafik (duke përfshirë kufizimin e shpejtësisë dhe mënyrat e zbatimit të rregullave); dhe

ii. mënyra e lëshimit të licencave të ngasjes për automjetet vepruese në zonën e lëvizjes.

j) 4.12 Menaxhimi i rrezikut nga shtazët

Të dhënat e procedurave për t'u marrë me rrezikun e operacioneve të avionëve që shkaktohet nga prezenca e zogjve apo gjitarëve në strukturën apo në zonën e lëvizjes së fluturimit në aerodrom, duke përfshirë:

i. marrëveshjen për vlerësimin e rrezikut nga ndonjë shtazë;

ii. marrëveshjen për zbatimin e programeve të kontrollit ndaj shtazëve; dhe

iii. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për t'u marrë me rreziqet nga shtazët dhe numrat e tyre të telefonit gjatë dhe pas orarit të punës.

k) 4.13 Kontrolli i pengesave

Të dhënat që përcaktojnë procedurat:

i. monitorimi dhe regjistrimi i pengesave të cilat shkelin sipërfaqet me pengesa të kufizuara, përshkrimin e tyre, lartësinë dhe vendndodhjen dhe ndriçimin e tyre;

ii. monitorimi i sipërfaqes së kufizimit të pengesave dhe Diagramin e Lloji A të sipërfaqes së ngritjes për pengesa;

iii. kontrollimi i pengesave në kuadër të autoritetit të operatorit;

iv. monitorimi i ndërtesave apo zhvillimit të strukturës në lidhje me lartësinë e tyre në suaza të kufijve të sipërfaqeve me pengesa të kufizuara;

v. kontrolli i zhvillimeve të reja në afërsi të aerodromeve; dhe

vi. njoftimi i AAC-së – së për natyrën dhe vendndodhjen e pengesave dhe ndonjë shtesë tjetër apo largim të pengesave për ndryshim të nevojshëm, duke përfshirë ndryshimet e publikimeve të AIS-së.

l) 4.14 Plani dhe procedurat e largimit të avionëve që nuk janë në gjendje të lëvizin

Të dhënat e procedurës për largimin e avionit që është prishur në apo në afërsi të zonës së lëvizjes, duke përfshirë si në vijim:

i. rolet e operatorit të aerodromit dhe mbajtësit të regjistrimit të avionëve;

ii. marrëveshja për të njoftuar mbajtësin e certifikatës së regjistrimit;

iii. marrëveshja për t'u ndërlidhur me kontrollin e trafikut ajror;

iv. marrëveshja për të marrë pajisje dhe persona për të larguar avionët e paaftë, dhe

v. emrat dhe rolet e personave përgjegjës për rregullimin e largimit të avionëve të paaftë dhe numrat e tyre të telefonit.

m) 4.15 Trajtimi i materialit të rrezikshëm

Të dhënat e procedurave për trajtim dhe deponim të sigurt të materialit të rrezikshëm në aerodrom, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshja për zonat speciale në aerodrom që do të themelohen për deponim të lëngjeve që ndizen lehtë dhe ndonjë material tjetër të rrezikshëm, dhe

ii. metoda që do të përcillet për dorëzim, deponim, shpërndarje dhe trajtim të materialeve të rrezikshme.

n) 4.16 Operimet me shikueshmëri të ulët

i. Të dhënat e procedurave që do të paraqiten për operimet në dukshmëri të ulët, duke përfshirë marrjen e masës dhe raportimin e kufirit vizual të pistës, dhe kur kërkohen emri dhe numrat e telefonit gjatë dhe pas orarit të punës të personave përgjegjës për matjen e kufirit vizual të pistës;

ii. nëse veprimtaritë lejohen gjatë periudhave të dukshmërisë së ulët dhe procedurat për mbrojtjen e pistave gjatë periudhave të tilla.

o) 4.17 Mbrojtja e radarit dhe e pikave të navigacionit

Të dhënat e procedurave për mbrojtjen e radarit dhe pajisjeve ndihmëse radionavigacionit të vendosura në aerodrom për të siguruar se performanca e tyre nuk do të pakësohet, duke përfshirë si në vijim:

i. marrëveshja për kontrollin e aktiviteteve në afërsi të radarit dhe pajisjeve të instaluar të NAVADS-it;

ii. marrëveshja për mirëmbajtjen e tokës në afërsi të këtyre pajisjeve të instaluar; dhe

iii. furnizimi dhe pajisjet e instaluar të shenjave që paralajmërojnë për rrezatimin e mikrovalëve të rrezikshme.

5. Pjesa 5 – Administrimi i aerodromit dhe sistemi i menaxhimit të sigurisë

a) 5.1 Administrimi i aerodromit

Të dhënat e administrimit të aerodromit, duke përfshirë si në vijim:

i. diagrami i strukturës organizative të aerodromit, duke treguar emrat dhe pozitat e



personelit kyç, duke përfshirë edhe përgjegjësitë e tyre;

ii. emri, pozita dhe numrat e telefonit të personit që ka përgjegjësi të përgjithshme të sigurisë së aerodromit; dhe

iii. komitetet e aerodromit.

b) 5.2 Sistemi i menaxhimit të sigurisë në operim (SMS)

Sistemi i menaxhimit të sigurisë, që është themeluar për të ofruar përputhje me të gjitha kushtet e sigurisë në operim dhe për arritje të vazhdueshme të përmirësimit në performancën e sigurisë, duke pasur veçoritë kryesore:

i. politika e sigurisë deri në shkallën e zbatueshmërisë, në proces të menaxhimit të sigurisë dhe raportit të saj me procesin operativ dhe të mirëmbajtjes;

ii. struktura apo organizimi i SMS-së, duke përfshirë plotësimin me personel dhe caktimin e përgjegjësiave individuale apo grupe të çështjeve të sigurisë;

iii. strategjia e SMS-së dhe planifikimi, siç është vendosja e caqeve të performancës së sigurisë, duke i ndarë prioritetet për zbatimin e iniciativave të sigurisë dhe ofrimit të një kornize për kontrollimin e rreziqeve deri në atë nivel që është sa më i ulët në zbatueshmëri;

iv. zbatimi i SMS-së duke përfshirë objektet, mënyrat dhe procedurat për një komunikim efektiv të mesazheve të sigurisë dhe zbatim të kushteve të sigurisë në operim;

v. sistemi për zbatimin dhe veprimi në zonat kritike të sigurisë, të cilat kërkojnë nivel më të lartë të integritetit për menaxhimin e sigurisë (Programi për Masat e Sigurisë);

vi. masat për avancimin e sigurisë, parandalimi i aksidentit dhe sistemi për kontroll të rrezikut, duke përfshirë edhe analizën dhe trajtimin e aksidentit, incidenteve, defekteve, gabimeve, mospërputhjeve dhe dështimeve, dhe vazhdimi i monitorimit të sigurisë;

vii. auditimi i sigurisë së brendshme dhe sistemi i rishikimit që japin në hollësi sistemet dhe programet për kontrollin e cilësisë së sigurisë;

viii. sistemi për dokumentimin e të gjitha objekteve që kanë të bëjnë me sigurinë e operimit të aerodromit, si dhe rekordet e mirëmbajtjes dhe operimeve të aerodromit, duke përfshirë informacionet për pistën dhe ndriçimin e

aerodromit. Sistemi duhet të mundësojë gjurmim të lehtë të rekordeve që përfshijn edhe hartat përkatëse;

ix. trajnimi i personelit dhe kompetencat, duke përfshirë rishikimin dhe vlerësimin e përshtatshmërisë së trajnimit të ofruar për personel për detyrat që kanë të bëjnë me sigurinë dhe të sistemit certifikues për testimin e kompetencës së tyre; dhe

x. përfshirja e klauzolave në lidhje me sigurinë në kontrata të punës në aerodrom dhe zbatimi i tyre.

KAPITULLI III ORGANIZIMI I OPERATORIT

Neni 22

Organizimi i operatorit

1. Operatori do t'i demonstrojë AAC-së se organizimi i biznesit të tij dhe procedurat e menaxhimit janë të duhurat dhe të përshtatshme, për llojin e operimeve të miratuara për aeroportin dhe të operimit të aeroportit, në vazhdimësi, me efikasitet dhe transparencë. Operatori, gjithashtu, do të krijojë sisteme të përshtatshme drejtuese dhe strategjike të mjaftueshme për të siguruar operime të sigurta.

2. Operatori do të emërojë një menaxher përgjegjës për operimin e aerodromit (*Accountable Manager*), i cili do të konsiderohet i pranueshëm nga AAC-ja, dhe që ka autoritetin dhe autonominë e nevojshme për të siguruar që të gjitha aktivitetet janë kryer në përputhje me dispozitat e kësaj Rregulloreje dhe çdo kusht tjetër të përcaktuar nga operatori.

3. Për të siguruar zhvillimin e sigurt të operimeve të aeroportit, operatori do të ketë një strukturë operuese të efektshme për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e fushave të mëposhtme, të cilat duhen t'i caktohen drejtuesve përgjegjës (*Post holders*) ose menaxherëve raportues:

a) zona e lëvizjes;

b) terminal;

c) hartimi i infrastrukturës dhe sistemeve;

d) mirëmbajtja e infrastrukturës dhe sistemeve;

e) raportimi në zyrën e AIS dhe kontrollin e trafikut ajror për çdo ndryshim në kushte, apo ndonjë ndodhi tjetër, në aerodrom që ndikojnë në sigurinë e operimit; dhe

f) sigurimi i sigurisë në operim (*safety*) në aerodrom kur janë duke u bërë punime në aerodrom;



Menaxherët përgjegjës për fushat e mësipërme duhet të pranohen nga AAC-ja.

4. Menaxheri përgjegjës ose menaxherët raportues duhet të kenë kualifikimet e duhura dhe kompetenca menaxheriale në sektorin e aeroportit. Pas vlerësimit nga AAC-ja, një menaxher mund të mbajë më shumë se një detyrë në aeroport.

5. Manuali i Operimit të Aerodromit do të përmbajë përshkrimin e kompetencave dhe përgjegjësi të menaxherëve. Duhet, gjithashtu, të krijohet procedura të veçanta për të siguruar vazhdimësinë e menaxhimit në mungesë të menaxhereve përgjegjës.

6. Operatorit i duhet të sigurojë që çdo fushë e organizatës të jetë e pajisur me staf të mjaftueshme për shkallën dhe kompleksitetin e operimeve dhe të kualifikuar për llojin e funksionit.

7. Operatori duhet të sigurojë pajisje të përshtatshme për të siguruar menaxhimin e sigurt të operimeve dhe kushtet e përshtatshme për përdoruesit e shërbimeve të saj.

8. Operatori duhet të informojë paraprakisht AAC-në për çdo ndryshim të rëndësishëm që ndikon në strukturën organizative, duke përfshirë ndryshimet në lidhje me përgjegjësitë e menaxherëve.

9. Gjatë operimeve të aeroportit operatori duhet të jetë i vetëdijshëm për aktivitetet në aeroport në mënyrë që të sigurojë mbështetje për ndodhjen e çdo situatë jonormale, të jashtëzakonshme ose emergjence. Ndër të tjera do të raportojë AAC-së dukuritë që mund të ndikojnë në funksionimin dhe efikasitetin e operimeve.

10. Shërbimet që i ofrohen operatorit nga palët e jashtme janë përgjegjësi e operatorit.

11. Operatori duhet të zhvillojë një Manual të Operimit të Aeroportit, në përputhje me udhëzimet në këtë Rregullore. Manuali duhet të jetë i pranueshëm nga AAC-ja.

12. Operatorit i duhet të veprojë në përputhje me dispozitat e Manualit të Operimit të Aeroportit.

Neni 23

Operimi dhe mirëmbajtja e aerodromit të certifikuar

1. Kujdesi dhe vëmendja në operim dhe mirëmbajtje

a) Operatori i aerodromit të certifikuar do të sigurojë që aerodromi të operohet dhe mirëmbahet

me një shkallë të arsyeshme të kujdesit dhe vëmendjes.

2. Trajnimi i personelit të aerodromit

a) Operatori i aerodromit të certifikuar do të sigurojë që i gjithë personeli i operatorit/aerodromit janë të trajnuar me njohuritë teorike dhe praktike të nevojshme që sigurojnë kompetencën për ushtrimin e funksioneve që do të ngarkohen.

b) Operatori i aerodromit të certifikuar do të sigurojë që i gjithë personeli i nevojshëm për të operuar dhe për të mirëmbajtur pajisjet, objektet dhe shërbimet e aerodromit, është vlerësuar si kompetent dhe se janë implementuar programet e trajnimit për të siguruar kompetencë të qëndrueshme.

3. Kushtet për funksionimin e një aerodromi të certifikuar janë, si më poshtë:

a) Aerodromi do të jetë i disponueshëm për të gjithë, në të njëjtat kushte, në orë të favorshme në dispozicion të ngritjes apo uljes të avionit.

b) Ulje-ngritjet e avionëve në aerodrom nuk duhet të kryhen në mungesë të shërbimit të shpëtimit dhe të zjarrfikëseve, në përputhje me rregullat e kësaj Rregulloreje.

c) Ndryshimet në karakteristikat fizike të aeroportit, duke përfshirë ndërtimin e objekteve të reja apo ndryshime në ato ekzistuese ose të pajisjeve ndihmëse vizuale duhet të bëhet vetëm pas miratimit paraprak të AAC-së.

d) Çdo zonë kalimi e hapur për kalimin publik që kryqëzohet, kalon në anë apo rrethohet me zonën e aeroportit, të vendosura brenda ose jashtë aeroportit do të shënohet si duhet me shenja që paralajmërojnë publikun për rreziqet që lidhen me praninë e avionit.

e) Është detyrim i operatorit të aerodromit, brenda kompetencave të tij, të njoftojë në mënyrë të menjëhershme AAC-në për çdo ngjarje që ka ndikim në infrastrukturë dhe pajisjet e lidhura me fluturimin, karakteristikat operative të procesit të afrimit ose në ngritje apo në zonën e manovrimit të avionëve, që vënë në rrezik, ose më korrektësisht rrezikojnë të vënë në rrezik një avion të përdorur për aktivitet në aviacionin civil, pasagjerët e tij ose çdo person tjetër.

4. Kushte të tjera, që lejojnë funksionimin e aeroporteve të sigurt mund të krijohen nga AAC-ja duke konsideruar parashikimet e kësaj Rregulloreje dhe rrethanat specifike e situatat e aeroportit.

5. Njoftimi i përjashtimit



a) Kjo pikë zbatohet nëse një devijim është bërë nga një procedurë e përcaktuar në Manualin e Aerodromit të një aerodromi të certifikuar për të garantuar sigurinë në operim të avionëve.

b) Operatori i aerodromit do të informojë AAC-në, me shkrim, për përjashtimin brenda 30 ditëve pasi devijimi është bërë.

6. Njoftimi i ndryshimeve të gjendjes fizike të aerodromit

a) Operatori do të informojë AAC-në dhe zyrën e AIS mbi ndryshimet përkatëse në të dhëna lidhur me:

i. çdo ndryshim të përkohshëm ose të përhershëm në gjendjen fizike të aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve, dhe

ii. çdo ngjarje të tjera që lidhen me operimin dhe mirëmbajtjen e aerodromit që mund të ndikojnë në sigurinë e avionëve.

b) Nëse aerodromi është një aerodrom i kontrolluar, njoftimi do të jepet, gjithashtu, kontrollit të trafikut ajror.

7. Njoftimi i ndryshimeve në informacionet e publikuara në AIP.

a) Për të mbajtur saktësinë e informacionit të publikuar në AIP lidhur me një aerodrom të certifikuar, operatori i aerodromit do të informojë AAC-në dhe zyrën e AIS-së, me shkrim, sa më shpejt të jetë e mundur për çdo ndryshim të nevojshme për këtë informacion.

8. Karakteristikat fizike të zonës lëvizjes

a) Operatori i aerodromit të certifikuar do të sigurojë se karakteristikat fizike të zonës së lëvizjes janë në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore.

9. Vijëzimet e aerodromit (*Markings*)

a) Operatori i aerodromit të certifikuar do të vijëzojë fushat e mëposhtme të aerodromit, në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore:

i. zona e lëvizjes;

ii. çdo zonë që është jashtë shërbimit;

iii. çdo pengesë; dhe

iv. çdo zonë që është duke u punuar në ose pranë zonës së lëvizjes.

b) Operatori do të sigurojë që të gjitha vijëzimet e aerodromit të mbahen në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore.

10. Zona e sinjalizuar

a) Operatori i aerodromit të certifikuar që nuk ka një shërbim të vazhdueshëm të trafikut ajror gjatë

ditës, të ofruara nga kontrolli i trafikut ajror do të sigurojë një zonë të sinjalizuar në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore.

b) Operatori do të shfaqë një sinjalistike të përshtatshme në zonën e sinjalizuar në çdo rrethanë, që tregohet në këtë Rregullore, që kërkon se një sinjal i tillë do të shfaqet.

c) Operatori do të sigurojë që zona e sinjalizuar dhe çdo sinjalistikë e shfaqur në të, të jenë të qarta dhe të dukshme për çdo avion që synon të përdori aerodromin.

11. Treguesit e drejtimit të erës

a) Operatori i aerodromit të certifikuar, në përputhje me standardet e drejtimit të erës të përcaktuara në këtë Rregullore, do të instalojë dhe do të mirëmbajë të paktën një tregues të drejtimit të erës në aerodrom.

12. Sistemi i Treguesit të Këndit për Afrim Vizual në Ulje (T-VASIS/PAPI).

a) Operatori i aerodromit të certifikuar, në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore do të sigurojë një Sistem Tregues Këndi për Afrim Vizual në ulje (T-VASIS/PAPI) për çdo pistë në aerodrom në qoftë se pista përdoret rregullisht për avion me helikë që kryejnë operime të transportit ajror të rregullt ose operacione *charter*.

b) Nëse AAC-ja konsideron të nevojshme në interes të sigurisë së avionit, kur pika (a) nuk zbatohet, mund t'i kërkojë operatorit të sigurojë një Sistem të miratuar Tregues Këndi për Afrim Vizual në ulje (T-VASIS/PAPI).

c) Operatori duhet të jetë në përputhje me udhëzimet që mund t'i jepen në lidhje me pikën (b).

13. Ndriçimi i zonës së lëvizjes

a) Nëse një aerodrom i certifikuar është në dispozicion për uljen dhe ngritjen e avionëve gjatë natës ose në shikueshmëri të dobët gjatë ditës operatori i aerodromit do të sigurojë dhe mirëmbajë një sistem ndriçimi për zonën e lëvizjes në aerodrom që është në përputhje me rregullat nën (b.i) dhe (c.ii).

b) sistem ndriçimi duhet të përfshijë:

i. ndriçimin e pistave, rrugëve lidhëse dhe platformave të destinuara për përdorim gjatë natës ose në shikueshmëri të dobët gjatë ditës;

ii. ndriçimin e të paktën një treguesi të drejtimit të erës.

iii. ndriçimin e pengesave brenda zonës së lëvizjes.



iv. ndriçimin e çfarëdo zone jashtë shërbimi ose/dhe në punë e cila do të përfshijë shuarjen e dritave të përhershme sipas rastit;dhe

v. ndriçimin e afrimit, pistës dhe rrugëve lidhëse për pistën dhe rrugët lidhëse, në qoftë se aerodromi ka një pistë e destinuar të shërbeje operime të afrimit me precizion të kategorive I, II ose III.

c) Sistemi i ndriçimit do:

i. të përmbushë standardet, në qoftë se sistemi ndriçimit është i një lloji për të cilat standardet e aerodromit janë në dispozicion; ose

ii. në çdo rast tjetër – të jetë miratuar nga AAC-ja.

14. Kontrolli i sistemeve të ndriçimit

a) Operatori i aerodromit të certifikuar nuk duhet të vërë një sistem të ri ndriçimi të një lloji të përmendur në nënpikën (c) të kësaj pike, në shërbim të aerodromit në qoftë se të dyja kërkesat e mëposhtme nuk janë plotësuar:

i. një pilot i aprovuar ka zhvilluar një kontroll fluturimi (*Flight Check*) të sistemit; dhe

ii. një inxhinier elektrik ose një elektrikist i licencuar ka kontrolluar sistemin për pajtim me çdo specifikim elektrik të zbatueshëm dhe standardet teknike të përcaktuara në këtë Rregullore.

b) Nëse kontrolli për përputhshmërinë me specifikimin kërkon përdorimin e një ekspertize me instrumente, operatori duhet të sigurojë që kontrolli është bërë nga:

i. një person me një diplomë ose certifikatë në gjeodezi apo inxhinieri; ose

ii. një person me përvojë dhe kompetencë në ekspertizë që është e pranueshme nga AAC-ja.

c) në lidhje me nën pikën (a) të kësaj pike, llojet e sistemeve të ndriçimit janë, si më poshtë:

i. sistemi ndriçimit të afrimit;

ii. sistemi ndriçimit të pistës për pista me afrim me instrumente;

iii. Sistem Tregues Këndi për Afrim Vizual në ulje (T-VASIS/PAPI) për avionët me helikë (përveç një sistemi të destinuar për përdorim në baza të përkohshme për një periudhë jo më të gjatë se 30 ditë).

15. Plani Emergjencave të Aerodromit (*Aerodrome Emergency Plan – AEP*)

a) Operatori i aerodromit për një aerodrom të certifikuar duhet të përgatisë një plan emergjence të Aerodromit

b) Plani duhet të përfshijë:

i. aktivitetet në konformitet me operacionet e avionë dhe aktivitete të tjera të kryera në aerodrom.

ii. procedurat për koordinimin e reagimeve të të gjitha operimeve që duhet ndërmarrë në rast të një emergjence që ndodh në ose në afërsi të aerodromit.

iii. koordinimin me shërbime të shpëtimit të përshtatshme dhe në gatishmëri dhe në dispozicion të shërbimeve të specializuara, në qoftë se aerodromi është i vendosur në një mjedis të vështirë në atë masë që ai është afër një zone me ujë ose moçalore dhe një pjesë e rëndësishme e operacioneve të afrimit apo të largimit bëhet në këto zona; dhe

iv. parimet e faktorit njerëzorë të sigurojnë përgjigje optimale nga të gjitha agjencitë pjesëmarrëse në situata emergjente.

16. Komiteti i Emergjencave të Aerodromit

a) Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të krijojë një Komitet të Emergjencave të Aerodromit.

b) Komiteti i Emergjencave të Aerodromit, pas themelimit duhet:

i. të përfshijë, kurdo që të jetë e zbatueshme, një përfaqësues nga zjarrfikësit, policia, shërbimi ushtarak apo shërbime të tjera të emergjencave që duke pasur parasysh vendndodhjen e aerodromit, do të kërkohet të jenë të mundur për të ndihmuar në qoftë se do të kishte një rast urgjent/emergjent në aerodrom; dhe

ii. të rishikojë planin e emergjencës së paku një herë në vit dhe të bëjë ndonjë ndryshim në planin për të siguruar se ajo vepron siç duhet; dhe

c) Sa më shpejt të jetë e mundur pasi një ushtrim emergjence është kryer në aerodrom, ose në qoftë se një rast emergjence ka ndodhur në aerodrom, sipas mundësive pas emergjencës, operatori i aerodromit duhet të organizojë takim të Komitetit për:

i. të rishikuar efektivitetin e reagimeve/përgjigjeve të ushtrimit ose të emergjencës; dhe

ii. të vlerësuar përshtatshmërinë e planit të emergjencave që të merret me emergjencat në aerodrom; dhe

iii. të ndërmarrë veprime të tilla korrigjuese që janë të nevojshme për të siguruar që plani vepron siç duhet.

d) Shqyrtimet, vlerësimet dhe operimet korrigjuese nëse do të kryhen në konsultim me organizatat e shërbimit të emergjencave të përmendura në planin e emergjencave.

e) Operatori do të sigurojë që:



i. të dhënat e çdo rishikimi të planit të emergjencave të kryera në lidhje me pikën 16 të këtij neni do të merren parasysh; dhe

ii. çdo rekord të mbahet për të paktën 3 (tre) vjet pas rishikimit të rekordit i cili është rishikuar.

17. Testimi i Planit të Emergjencave të Aerodromit

a) Në subjekt të kësaj Rregulloreje, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të zhvillojë një stërvitje në shkallë të plotë emergjente të paktën një herë në çdo 2 (dy) vjet për të testuar:

i. koordinimin e organizatave të shërbimit të emergjencave të përmendura në Planin Emergjencave të Aerodromit; dhe

ii. përshtatshmërinë e procedurave dhe objekteve të parashikuara në plan.

b) Përveç ushtrimit të emergjencës në shkallë të plotë, operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një stërvitje të pjesshme emergjence në vitin e hasjes së ndërhyrjes për të siguruar ndonjë mangësi të identifikuar gjatë ushtrimit në shkallë të plotë, apo nëse, ka qenë rregulluar.

c) Nëse një rast emergjence i vërtetë ndodh në aerodrom në afat prej 6 (gjashtë) muajsh para se të bëhet një ushtrim emergjence në shkallë të plotë, operatori mund t'i kërkojë AAC-së të zgjasë afatin brenda të cilit do të bëhet ushtrimi i ardhshëm i emergjencës në shkallë të plotë.

d) AAC-ja duhet të plotësojë kërkesën nëse konstaton se:

i. të gjitha organizatat në shërbim të emergjencave të përmendura në plan iu përgjigjën emergjencës reale; dhe

ii. emergjenca e vërtetë në mënyrë adekuate testoi planin.

e) Në plotësimin e kërkesës, AAC-ja mund të zgjasë periudhën për testin deri në fund të vitit të dytë pas ndodhies së emergjencës së vërtetë.

18. Inspektimet e Përmbushjes së Shërbimeve të Aerodromit

a) Një inspektim i përmbushjes së shërbimeve të aerodromit është një inspektim i aerodromit për të siguruar që ai është i sigurt për operationet e avionëve.

b) Inspektimi duhet të përfshijë së paku:

i. një inspektim të zonës së lëvizjes për të parë gjendjen e saj sipërfaqësore (duke përfshirë praninë e objekteve të huaj (FOD);

ii. një inspektim të shenjave, ndriçimit, treguesit të drejtimit të erës dhe sinjaleve në terren të aerodromit;

iii. një inspektim për çdo pengesë që ndërhyr në zonat e ngritjes, afrimit dhe tranzite;

iv. një inspektim në lidhje me zogjtë apo kafshët në ose afër zonën e lëvizjes;

v. një inspektim të çdo mase për të kontrolluar hyrjen pa dashje të personave ose kafshëve në zonën e lëvizjes (duke përfshirë gardhin e aerodromit);

vi. një vlerësim empirik të forcës qëndruese/duruese të dysHEMEVE të pavlerësuar në pistë;

vii. një vlerësim empirik të rripit të pistës ose çdo rripi të pistës ku pista në fjalë nuk është shënuar dhe gjithë rripi i pistës mund të përdoret për operime të avionit; dhe

viii. një kontroll nëse NOTAM-et për aerodromit janë aktuale dhe të sakta.

c) inspektimi duhet të përputhet me të gjitha standardet e zbatueshme të inspektimeve të përmbushjes së shërbimeve të aerodromit të përcaktuara në këtë Rregullore.

19. Kur duhet të kryhen Inspektimet e Përmbushjes së Shërbimeve të Aerodromit

a) Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një inspektim për aftësinë e aerodromit për ofrimin e shërbimeve:

i. të paktën çdo ditë në të cilën një shërbim ajror vepron në aerodrom, ose

ii. pas një stuhie, furtune apo moti tjetër të rëndë, apo

iii. në çdo kohë që kontrolli i trafikut ajror ose AAC-ja kërkon një inspektim, ose

iv. në çdo rast tjetër të paktën dy herë në javë.

20. Inspektimet teknike të aerodromit

a) Një inspektim teknik i aerodromit është një inspektim i objekteve dhe pajisjeve të aerodromit për të siguruar që çdo përkeqësim i cili mund të bëjë një strukturë të pasigurt për operimin e avionëve të zbulohet.

b) Inspektimi duhet të përfshijë sa më poshtë:

i. një vlerësim me instrumente të zonave të afrimit, të ngritjes dhe tranzit;

ii. një inspektim dhe testim të sistemeve të ndriçimit dhe rrjetëzimit elektrik të aerodromit, duke përfshirë edhe Sistemin Tregues Këndi për Afrim Vizual në ulje (T-VASIS/PAPI);

iii. një testim elektrik të ndonjë pikë tokëzimi të aerodromit;



iv. një inspektim dhe vlerësim të dysHEMEVE dhe kanaleve të kullimit në zonën e lëvizjes;

v. një inspektim i tabelave (*Signs*) në zonën e lëvizjes;

vi. një inspektim i objekteve të aerodromit që përdoren për një nga të mëposhtmet:

- emergjencat e aerodromit;
- trajtimin e materialeve të rrezikshme;
- menaxhimit i rrezikut të shpendëve dhe të kafshëve;

- ndriçimi rezervë/zëvendësues (*stand-by*) dhe emergjente të aerodromit;

vii. një inspektim i organizimit të kontrollit të automjeteve të zonës ajrore (nëse ka), duke përfshirë edhe aranzhimet e trajnimit;

viii. një kontroll i përdorimit dhe i saktësisë së:

- publikimit të informacionit të aerodromit në AIP; dhe

- procedurat e operimit të aerodromit të specifikuar në Manualin e Operimit të Aerodromit.

21. Kur do të kryhen inspektimeve teknike të aerodromit.

a) Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të kryejë një inspektim teknik të aerodromit në intervale jo më shumë se 12 muaj; ose

b) Nëse operatori ka zgjedhur të ketë një pjesë ose pjesët e inspektimit të kryera në kohë të ndryshme në bazë të nën pikës (c), çdo pjesë e aerodromit duhet të kontrollohet në intervale jo më shumë se 12 muaj.

c) Operatori mund të zgjedhë ta ndajë në një pjesë ose disa pjesë një inspektim teknik të aerodromit i cili do të kryhet në kohë të ndryshme në pjesë të ndryshme.

d) Nëse nga një inspektim i përmbushjes së shërbimeve të aerodromit del që një objekt i veçantë në aerodrom kërkon një inspektim teknik të aerodromit, operatori duhet të sigurojë që inspektimin teknik të nevojshme të objektit ta kryej sa më shpejt të jetë e mundur.

e) operatori i aerodromit të certifikuar duhet të:

i. të mbajë rekorde/shënime për çdo inspektim teknik ose secilës pjesë të një inspektimi; dhe

ii. të mbajë çdo rekord për të paktën 3 (tre) vjet pas inspektimit për të cilën rekordi është mbajtur.

22. Kush mund të kryejë inspektime teknike të aerodromit

a) Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë që një person apo persona me kualifikime

të duhura teknike dhe përvojë të kryejnë një inspektim teknik të aerodromit.

b) Në veçanti:

i. zona e lëvizjes, dyshemetë e tjera dhe kanalet e kullimit duhet të inspektohen nga një person i cili ka një titull të njohur, diplomë, apo certifikatë si inxhinier civil ose përvojë të përshtatshme teknike; dhe

ii. ndriçimi dhe pajisjet elektrike duhet të inspektohen nga një person i cili ka një titull të njohur, diplomë, apo certifikatë në inxhinieri elektrike ose një elektrikist i licencuar; dhe

iii. sipërfaqet e kufizuara të pengesave duhet të inspektohen nga një person i cili:

- është i kualifikuar teknikisht ose përvojë në studime të tilla; dhe

- ka njohuri të mjaftueshme dhe kupton standardet dhe procedurat e studimit për sipërfaqet e kufizuara të pengesave.

23. Planifikimi dhe kryerja e punëve në aerodrom

a) Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të sigurojë se çdo punë në aerodrom të kryhet në një mënyrë që nuk do të krijojë një rrezik për avionët, apo konfuzion për pilotët.

b) Operatori duhet të pajtohet me standardet e kësaj Rregulloreje në lidhje me planifikimin dhe kërkesat për njoftim që duhet të plotësohen përpara se punët në aerodrom do të mund të kryheshin.

Neni 24

Sistemi i menaxhimit të sigurisë në operim (*Safety Management System – SMS*)

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të pajiset me një sistem të menaxhimit të sigurisë në operim (*Safety Management System – SMS*), i cili përshkruan strukturën e organizatës, detyrat, kompetencat dhe përgjegjësitë e personelit, dhe të sigurojë që aktivitetet kryhen në një mënyrë të kontrolluar dhe të dokumentuar. Sistemi i menaxhimit të sigurisë në operim SMS përfshin:

a) përcaktimin e politikave të sigurisë në operim të operatorit;

b) caktimin e përgjegjësive dhe detyrave dhe çështjet udhëzuese për stafin, të mjaftueshme për zbatimin e politikave të kompanisë dhe standardet e sigurisë në operim;

c) monitorimin e vazhdueshëm të standardeve të sigurisë në operim;



d) regjistrimin dhe analizën e devijimet nga standardet e aplikueshme;

e) përcaktimin dhe zbatimin e masave korigjuese;

f) vlerësimi i përshtatshmërisë dhe efikasitetit të procedurave të zbatuara nga organizata.

2. Operatori duhet të përgatisë kontrolle periodike dhe sistematike të sistemit të menaxhimit të sigurisë në operim, duke përfshirë se si të kryejnë funksionet e tyre, duke marrë parasysh ndikimin e aktiviteteve të kryera nga subjekte të tjera në aeroport.

3. Operatori duhet të sigurojë që auditimet janë kryer nga personel ekspert me përvojë dhe të kualifikuar.

4. Dokumentacioni për kontrolle të mbahet nga operatori për të paktën 5 (pesë) vjet. AAC-ja mund të kërkojë një kopje të raporteve për të kryer verifikimet e saj.

5. Operatorët Ajrorë, ofruesit e shërbimeve dhe çdo organizatë tjetër që kryejnë veprimtari në mënyrë të pavarur në aeroport duhet të përmbushin kërkesat për sigurinë në operim të aeroportit. Operatori duhet të prodhojë procedurat e duhura për të verifikuar përputhshmërinë.

6. Operatorët Ajrorë, ofruesit e shërbimeve dhe çdo organizatë tjetër që kryejnë veprimtari në mënyrë të pavarur në aeroport, pritët që të bashkëpunojnë me programe të sigurisë në operim të aeroportit, duke raportuar menjëherë çdo aksident ose incident që mund të ketë një ndikim në sigurinë në operim.

7. Operatori i aerodromit duhet të vërë në vend një sistem për mbledhjen dhe menaxhimin e të dhënave (*reporting system*) në varësi të ngjarjeve aeronautike që ndodhin në operimet aeroportuale. Ky sistem përfshin raportet e subjekteve të përcaktuara në pikën 6 të këtij neni dhe, gjithashtu, mund të përmbajnë raportet vullnetare përcaktuar nga legjislacioni në fuqi.

KAPITULLI IV REGJISTRI I AERODROMEVE

Neni 25

Regjistri për aerodromet

1. AAC-ja duhet të krijojë dhe të mbajë, sipas bashkëlidhjes D, të kësaj Rregulloreje, një regjistër të aerodromeve, i cili do të mbajë informacionet e

nevojshme mbi të dhënat e aerodromeve të certifikuara nga AAC-ja, të cilat duhet të hidhen në regjistrin e aerodromeve të AAC-së.

2. AAC-ja duhet të mundësojë që regjistri i aerodromeve të jetë në dispozicion të inspektimeve të ndryshme nga të interesuarit, në kohë, kushte dhe vende të arsyeshme.

3. AAC-ja mund të bëjë të mundur, që të dhënat e regjistruara në Regjistrin e Aerodromit të jenë të aksesueshme në internet.

4. AAC-ja duhet të ndryshojë informacionin e regjistruar në regjistrin e aerodromit në qoftë se informacioni nuk është i përditësuar deri në atë datë ose do të duhet të korigjojë ndonjë gabim në informacion.

5. Kur operatori i aerodromit nuk ka një certifikatë të vlefshme sipas dispozitave të kësaj Rregulloreje, ndryshimet hidhen dhe reflektohen në regjistrin e aerodromeve.

KAPITULLI V PENGESAT DHE RREZIQET

Neni 26

Monitorimi i hapësirës ajrore

1. Operatori i aerodromit të certifikuar duhet të monitorojë hapësirën ajrore rreth aerodromit për shkeljen e sipërfaqeve të kufizuara nga pengesat. Konkretisht, monitorimi përmban kërkimin për:

a) ndonjë objekt, ndërtesë ose strukturë; ose

b) çdo rrjedhje gazi që ka një shpejtësi më tepër se 4,3 metra për sekondë.

2. Monitorimi duhet të jetë në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore.

Neni 27

Krijimi i sipërfaqeve të kufizuara nga pengesat

Operatori i aerodromit duhet të sigurojë që sipërfaqet e kufizuara nga pengesat janë krijuar për aerodromin në përputhje me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore dhe monitorohen në mënyrë të rregullt nga operatori i aerodromit

Neni 28

Njoftimi i pengesave

1. Operatori i aerodromit duhet të marrë të gjitha masat e arsyeshme për të siguruar që pengesat në,



ose brenda afërsisë së aerodromit të jenë identifikuar sa më shpejt të jetë e mundur.

2. Nëse operatori vihet në dijeni të pranisë së një pengese, operatori duhet:

a) të informojë menjëherë AAC-në; dhe

b) t'i sigurojë AAC-së të dhënat për:

i. lartësinë dhe vendin e pengesës; dhe

ii. distancat dhe gradientin e deklaruar të ndryshuar, nëse është e zbatueshme.

3. Nëse operatori vihet në dijeni të çdo zhvillimi apo ndërtimi të propozuar në afërsi të aerodromit që ka të ngjarë të krijojë një pengesë, operatori duhet:

a) të informojë AAC-në sa më shpejt e mundur; dhe

b) t'i sigurojë AAC-në detajet e mundshme të pengesave.

Neni 29

Strukturat 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës

Personi i cili propozon për të ndërtuar një ndërtesë ose strukturë jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit, lartësia e të cilit do të jetë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës, duhet të informojë AAC-në në për këtë qëllim dhe për lartësinë e propozuar dhe vendndodhjen e objektit, apo strukturën.

Neni 30

Objekte të rrezikshme

1. AAC-ja përcakton nëse:

a) një pengesë, ose çfarëdo zhvillim i propozuar apo ndërtime të tjera të propozuara që mund të krijojë një pengesë; ose

b) një ndërtesë ose struktura të larta të cilat janë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës; ose

c) një ndërtesë e propozuar ose struktura të larta të cilat do të jenë 100 metra ose më shumë mbi nivelin e tokës;

është, ose do të jetë, një objekt i rrezikshëm për shkak të vendndodhjes, lartësisë ose mungesës së shënimit apo ndriçimit të saj.

2. AAC-ja përcakton nëse një rrjedhje gazi që ka një shpejtësi që kalon 4.3 metra për sekondë është, ose do të jetë, një rrezik për operacionet e avionit për shkak të shpejtësisë ose vendndodhjes së rrjedhjes.

3. Nëse AAC-ja bën një përcaktim në bazë të pikave 1 ose 2 të këtij neni, ajo do:

a) të publikojë në AIP ose NOTAM veçoritë e objektit të rrezikshëm apo rrjedhjeve të gazta me të cilat ka të bëjë përcaktimi; dhe

b) të japë njoftim me shkrim për përcaktimin, në përputhje me pikën 4 të këtij neni.

4. AAC-ja do t'i japë një kopje të njoftimit:

a) në rastin e një objekti të rrezikshëm që është një ndërtesë e propozuar ose strukturë:

i. personit që propozon për ndërtimin e ndërtesës ose strukturës; dhe

ii. autoritetit, ose, nëse është e zbatueshme, një ose më shumë autoriteteve miratimi i të cilit është i nevojshëm për ndërtimin; dhe

b) në çdo rast tjetër, nëse një person i cili zotëron ose është në ngarkim ose kontroll të objektit të rrezikshëm, apo zotëron ose është në kontroll të instalimit që prodhon rrjedhje të gaztë, këtij personi.

KAPITULLI VI

SHËRBIMET E SHPËTIMIT DHE TË ZJARRFIKJES SË AERODROMIT (RFFS)

Neni 31

Hyrje

1. Si palë e Konventës së Çikagos, Shqipëria ka për detyrë të përfshijë si segment të legjislacionit kombëtar, disa kategori të shërbimeve zjarrfikëse dhe shpëtimit të aeroporteve me standardet e duhura. Për të përmbushur këtë detyrim, ky kapitull kërkon që operatorët e aerodromeve, që kanë vendosur orare të trafikut ndërkombëtar, apo nivele specifike të trafikut të pasagjerëve vendës, t'i ofrojnë AAC-së shërbime dhe të vendosin standardet që zbatohen për shërbime të tilla.

2. Shërbimi i Shpëtimit dhe i Zjarrfikjes, përveç kërkesave të përcaktuara në këtë Rregullore, do të jenë në përputhshmëri të plotë dhe të zbatojnë kërkesat kombëtare për këtë shërbim dhe rekrutimin e personelit sipas legjislacionit në fuqi për shërbimin e mbrojtjes nga zjarri.

Neni 32

Shërbimet e shpëtimit dhe e zjarrfikësve në aerodrom

1. Pajisjet dhe shërbimet e shpëtimit dhe të zjarrfikjes duhet të ofrohen në një aerodrom në përputhje me specifikimet e përcaktuara në standardet e kësaj Rregulloreje.



2. Qëllimi operacional i shërbimit të shpëtimit dhe të zjarrfikjes (RFFS) do të jetë për të arritur një kohë përgjigje jo më shumë se tri minuta për çdo pikë të çdo piste operative në shikueshmëri dhe kushtet e sipërfaqes optimale.

3. I gjithë personeli RFFS do të trajnohen për të kryer detyrat e tyre në mënyrë efikase dhe do të marrin pjesë në stërvitje zjarri të drejtpërdrejta (*live fire drills*) në përputhje me llojet e aeroplanëve dhe llojet e pajisjeve të shpëtimit dhe të zjarrfikësve në përdorim në aerodrom, duke përfshirë edhe zjarret të ushqyer me presion (*Pressure-fed fires*). Trajnimi i RFFS do të përfshijë trajnime të performancës së punës së njeriut dhe të koordinimit të ekipit.

4. I gjithë personeli RFFS, që i përgjigjet çdo emergjence, do të pajiset me veshje dhe pajisje të frymëmarrjes për t'u mundësuar atyre që të kryejnë detyrat e tyre në mënyrë sa më efektive.

5. Pajisje të përshtatshme për fikjen e zjarrit të paktën për ndërhyrje fillestare në rast zjarri dhe personeli i trajnuar për përdorimin e tyre duhet të jenë në dispozicion gjatë shërbimit në tokë të një avioni, dhe, gjithashtu, atje duhet të ketë një mjet të shpejt komunikimi për thirrjen e RFFS-së në rastin e një zjarri ose derdhjeje të madhe të karburantit.

6. Në qoftë se furnizimi me karburant bëhet ndërsa pasagjerët janë në bord, pajisjet tokësore për hyrjen ose daljen (embarkimin ose disembarkimin) nga avioni do të jenë të pozicionuara në mënyrë që të lejojnë:

a) përdorimin e numrave të mjaftueshëm të daljeve për evakuim të shpejtë, dhe

b) një rrugë të gatshme shpëtimi nga çdo dalje që përdoret në rast emergjence.

Neni 33

Detyrat e RFFS-së

Detyrat e RFFS-së për aerodromin janë:

a) të shpëtojnë personat dhe bagazhet nga avioni që është përplasur apo i ka rënë zjarri gjatë nisjes apo zbritjes; dhe

b) të kontrollojnë dhe ta shuajë zjarrin, si dhe të mbrojnë personat dhe bagazhet që kërcënohen nga zjarri në aerodrome, edhe nëse ata nuk ndodhen në avion.

Neni 34

Godina dhe qendra të emergjencës

1. Për RFFS-në në:

- një aeroport nga apo në të cilin ofrohet një shërbim ndërkombëtar ajror i udhëtarëve; dhe

- çdo aeroport tjetër përmes të cilit udhëtojnë mbi 350 000 pasagjerë me transport ajror gjatë vitit të kaluar financiar,

duhet të garantohej që godinat dhe pajisjet e nevojshme për shërbim të jenë në aerodrom, duke përfshirë, si më poshtë vijon:

a) stacioni i zjarrfikësve;

b) qendra e komunikimeve;

c) qendra për mirëmbajtjen e makinave dhe pajisjeve;

d) qendra e trajnimit;

e) qendra e magazinimit;

f) një platformë për futjen e mjeteve lundruese dhe pajisje për lëshimin e mjeteve në ujë, në rastet kur, brenda 1000 metra nga pragu i pistës, ndodhet një sipërfaqe me ujë (liqen, lum, det etj.).

2. RFFS-ja duhet të garantojë që këto godina dhe qendra plotësojnë kriteret e duhura të përcaktuara në këtë Rregullore.

3. Operatori i Aerodromit duhet të garantojë se ka një qendër në përputhje me kriteret e aneksit 1 të kësaj Rregulloreje për rimbushjen e furnizimit me ujë të makinave zjarrfikëse.

4. Operatori i Aerodromit do të garantojë se ka rrugë të emergjencave të duhura në aeroporte në përputhje me kriteret e aneksit 1, të kësaj Rregulloreje.

Neni 35

Komunikimet

1. Aerodromi duhet të ketë pajisjet e duhura për komunikimin e nevojshëm gjatë operacionit të shërbimit zjarrfikës dhe të shpëtimit në aeroporteve.

2. Makinat e përdorura për shërbim duhet të kenë aparatin e përshtatshëm të komunikimit.

3. Një personi që i kërkohet të përdorë aparatin duhet të ketë njohuri apo certifikatë trajnimi për përdorim të përshtatshëm të pajisjes.

4. Në kohën kur përdoret, aparati nuk duhet të interferojë me aparate të komunikimit nga shërbimi i trafikut ajror në aeroporte.

Neni 36

Pajisjet për mirëmbajtjen dhe testimet

1. Operatori i Aerodromit duhet të ketë mjetet, pajisjet dhe veglat e nevojshme, në përputhje me



standardet dhe kriteret e duhura, për të testuar dhe mirëmbajtur pajisjet e përdorura për një shërbim të tillë.

2. Nëse standardet dhe kriteret e duhura kërkojnë aparate testuese apo të mirëmbajtjes të veçantë, llojin e mjetin testues apo të mirëmbajtjes, apo sasi të përcaktuara të një lloji të veçantë të pajisjes testuese apo të mirëmbajtjes, operatori i aerodromit do ta ketë atë pajisje apo sasinë në llojin e pajisjes së kërkuar.

Neni 37

Autorizimi për makina dhe pajisje të reja

1. Operatori i Aerodromit nuk duhet të vendosë në shërbim një makinë të re apo model të ri pajisjeje, që ndikon në cilësinë apo normën e shkarkimit të agjentëve zjarrfikës, nëse:

a) makina apo pajisja nuk verifikohet nga AAC-ja, në përputhje me specifikat dhe standardet dhe kriteret e duhura, në lidhje me Manualin e Operimit të Aeroportit; dhe

b) AAC-ja nuk ka dijeni se makina apo pajisja plotëson standardet dhe kriteret e duhura; dhe

c) nuk e ka përfunduar çdo trajnim të mundshëm të personelit.

Neni 38

Numri i personelit operativ

1. Gjatë çdo periudhe të njoftuar në AIP, si kohë në të cilën shërbimi i RFFS-së është në dispozicion, duhet të ketë personel të mirëtrajnuar në gatishmëri për të vënë në funksion pajisjet dhe makinat e përcaktuara në aeroporte dhe që shërbimi të ofrohet me kapacitet të plotë.

2. Ky personel duhet të jetë i pozicionuar në vende që i lejojnë shërbimit t'i përgjigjet emergjencës sa më shpejt, siç përcaktohet në standardet dhe kriteret e duhura.

Neni 39

Normat e kontrollit mjekësor të zjarrfikësve

1. Të punësuarit si zjarrfikës duhet të përmbushin normat shëndetësore të përcaktuara në këtë Rregullore dhe legjislacionin kombëtar përkatës.

2. Duhet të ketë një program të vazhdueshëm të kontrolleve mjekësore për zjarrfikësit, të cilët

garantojnë se subjekti ofrues i këtij shërbimi është në dijeni, nëse punonjësit vijnë t'i plotësojnë apo jo këto norma.

Neni 40

Manuali i operimeve të RFFS-së

1. Operatori i Aerodromit garanton që ka një manual të operimeve për shërbime të RFFS-së që përputhen me standardet e përcaktuara në këtë Rregullore.

2. Manuali i operimeve duhet të përfshijë një diagram që paraqet organizmat që ofrojnë shërbime, duke përcaktuar rolin dhe përgjegjësitë e tyre dhe mënyrën sesi këto role dhe përgjegjësi ndikojnë në Procedurat e Emergjencës së Aerodromeve.

3. Manuali i operimeve duhet të jetë i përditësuar.

4. Çdo punonjës i kompanisë duhet të ketë të drejtën për kopjen e përditësuar të manualit të operimeve.

5. Operatori i Aerodromit duhet t'i paraqesë një kopje të manualit të operimeve, dhe çdo ndryshim tjetër në të, AAC-së.

6. Duhet të ketë një kopje të përditësuar të manualit të operimeve në çdo qendër operative.

7. Operatori i Aerodromit garanton përmbushjen e kriterëve të manualit të operimeve.

Neni 41

Ndryshime në manualin e operimeve

1. Operatori i Aerodromit për ofrimin e RFFS-së mund të ndryshojë manualin e operimeve, por ndryshimet do të jenë të pavlefshme derisa të njoftohen me shkrim dhe të pranohen nga AAC-ja.

2. AAC-ja mund të nxjerrë udhëzime ose rekomandime që ndikojnë dhe kërkojnë ndryshimin e manualit të operimeve.

3. Këto udhëzime do të duhet të konsiderohen nga operatori i aerodromit.

Neni 42

Regjistrim i aksidenteve apo i incidenteve

Operatori i Aerodromit do të ketë një strukturë në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në këtë Rregullore për të regjistruar detajet e çdo aksidenti apo incidenti të avionit, apo zjarreve në godina për të cilën shërbimit i kërkohet të nisë çdo lloj aksioni.



Neni 43

Plani i kontigjencës

1. Operatori i Aerodromit do të ketë një plan në përputhje me standardet apo kriteret e përcaktuara në aneksin 1 të kësaj Rregulloreje, të procedurave që përdoren në raste emergjence që rezultojnë apo mund të rezultojnë që shërbimi të jetë ndërprerë.

2. Plani duhet të përfshijë së paku këto sa më poshtë vijon:

- a) aksionet që ndërmerren nga zjarrfikësit dhe personeli i shpëtimit;
- b) organizime të tjera të mundshme për ofrimin e shërbimit (duke përfshirë organizimet për të prokuruar çdo zëvendësim të nevojshëm të makinave apo pjesë këmbimi, ose furnizimi me agjentë zjarrfikës;
- c) procedura njoftimi;
- d) procedura për rinisjen e shërbimeve normale.

Neni 44

Organizimi

Operatori i aerodromit garanton se do të mirëmbajë në çdo kohë organizimin e duhur me strukturën efektive dhe pozitive të menaxhimit, duke pasur në konsideratë natyrën e shërbimit që ofron.

Neni 45

Struktura për rinovimin e mos realizimeve të shërbimeve

Operatori i aerodromit duhet të ketë një strukturë në përputhje me standardet dhe kriteret në aneksin 1 të kësaj Rregulloreje për të rinovuar çdo mosrealizim që rezultojnë apo mund të rezultojnë në mbylljen e shërbimit apo reduktimin në standardet e shërbimit.

*ANEKSI 1**PROJEKTIMI DHE OPERIMI I AERODROMEVE****SHKURTIMET DHE AKRONIMET***

(përdorur në këtë Rregullore)

ACN	Vlera e klasifikimit të aeroplanit
ADP	Leja e drejtimit për zonën ajrore
AIP	Publikimi i informacionit aeronautik
APAPI	Tregues i shkurtuar i trajektoreve të afrimit preciz
Aprx	Përafërsisht
ARIWS	Sistemi autonom për paralajmërimin e inkursioneve në pistë

Neni 46

Informimi i përdoruesve dhe AAC-së rreth ndryshimeve

1. Operatori i Aerodromit duhet të ketë procedurë, në përputhje me standardet dhe kriteret në aneksin 1 të kësaj Rregulloreje, për Shërbimin RFF që t'u ofrojë siguri përdoruesve të aeroporteve në lidhje me informacionin mbi ndryshimet, gabimet apo interpretimet në shërbime.

2. Procedura duhet të plotësojë kriteret për raportimin e informacionit në AAC, Shërbimin e AIS-së dhe të Dhënave të Shërbimit, si dhe në Zyrën e NOTAM-it.

3. Nëse operatori i aerodromit nuk realizon ofrimin e shërbimit për një apo më shumë ditë sipas standardeve të përcaktuara në këtë rregullore, ai duhet të informojë me shkrim sa më shpejt të jetë e mundur AAC-në:

- a) për arsyen pse nuk është ofruar në atë standard shërbimi; dhe
- b) sa kohë do të kalojë deri sa shërbimi të rifillojë nga puna; dhe
- c) masat që ka marrë dhe do të marrë për të rinisur shërbimin në standardin e kërkuar.

KAPITULLI VII

PROJEKTIMI DHE OPERIMI I AERODROMEVE

Neni 47

Standardet për projektimin dhe operimin

Për projektimin dhe operimin e aerodromeve do të përdoren standardet e përcaktuara në aneksin 1 të kësaj Rregulloreje.



ASDA	Distanca e disponueshme për ndalimin e akselerimit
ATS	Shërbimi i trafikut ajror
AT-VASIS	Shkurtim i T i pjerrësisë së afrimit
C	Gradë celsius
CBR	Shkalla kaliforniane e ngarkesëpritjes
cd	Qiri
CIE	Komisioni ndërkombëtar i ndriçimit
cm	Centimetra
CRC	Kontrolli ciklik i tepricave
DME	Pajisje matëse e distancës
E	Moduli i elasticitetit
FOD	Mbetje të mbeturinave të huaja
ft	Këmbë
ILS	Sistemi instrumental i uljes
IMC	Kushte meteorologjike instrumentale
K	Grada kelvin
kg	kilogram
km	kilometra
km/h	kilometra në orë
kt	Nyjë
L	Litra
LCFZ	Zonë kritike fluturimi me ndriçim lazer
LDA	Distanca e disponueshme për ulje
LFFZ	Zonë fluturimi e lirë nga rrezet lazer
LSFZ	Zonë fluturimi sensitive nga rrezet lazer
m	Metër
max	Maksimum
MLS	Sistemi mikrovalor i uljes
mm	Milimetra
mmm	Minimum
MN	Meganjuton
Mpa	Megapaskal
MSL	Niveli mbi sipërfaqen e detit
NFY	Zonë normale fluturimi
NM	Milje detare
NU	I papërdorshëm
OCA/H	Toleranca e lartësisë së pengesave
OFZ	Zonë pa pengesa
OLS	Sipërfaqe e kufizuar pengesash OMGWS
PAPI	Tregues i trajektores së afrimit preciz
PCR	Vlera e klasifikimit të betonit (sipërfaqes)
RESA	Zonë sigurie në fund të pistës
RFF	Shpëtimi dhe fikja e zjarrit
RVR	Distanca e shikimit vizual të pistës
SMS	Sistemi i menaxhimi të sigurisë
TODA	Distanca e disponueshme për ngritje
TORA	Distanca e vrapimit për ngritje
T-VASIS	Sistemi i treguesve pamorë T i pjerrësisë së afrimit VMC
VOR	Amplituda radiomarrëse dhe transmetuese për vendndodhje në të gjitha drejtimet
WHMP	Programi i menaxhimit të rrezikut nga bota shtazore
WIP	Punime në progres



Shenjat

° Gradë

= E barabartë

□ Minuta hark

μ Koeficienti i fërkimit

> Më e madhe se

< Më e vogël se

% Përqind

± Plus ose minus

KAPITULLI 1 TË PËRGJITHSHME

Shënim Hyrës. Kjo Rregullore përmban specifikimet që përskruajnë karakteristikat fizike dhe sipërfaqet e kufizimit të pengesave që do të ofrohen në aerodrome, dhe objekte të caktuara, si edhe shërbimet teknike të ofruara normalisht në një aerodrom. Përmban, gjithashtu, specifikime në lidhje me pengesat jashtë sipërfaqeve të kufizimit të këtyre pengesave. Nuk ka për qëllim që këto specifikime të kufizojnë ose rregullojnë funksionimin e një avioni.

Ky dokument përcakton specifikimet minimale të aerodromit për avionët që kanë karakteristikat e atyre që aktualisht operojnë ose për avionë të ngjashëm që janë planifikuar për të operuar në atë aerodrom. Prandaj, çdo mbrojtje shtesë që duhet të konsiderohet e përshtatshme për t'u ofruar për avionët me kërkesa më të mëdha nuk merret parasysh. Këto çështje i liben AAC-së për t'u vlerësuar dhe për t'u marrë parasysh, sipas nevojës për çdo aerodrom të caktuar. Dispozitat për vendosjen e avionëve me kërkesa më të mëdha në aerodromet ekzistuese duhet të gjenden në PANS – Aerodromet (dok. 9981 të ICAO). Udhëzimet mbi disa pasoja të dubura të avionëve të ardhshëm mbi këto specifikime janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157 të ICAO), pjesa 2.

Do të theksohet se specifikimet për kategoritë II dhe III të pistës së afrimit preciz janë të zbatueshme vetëm për pista të destinuara për t'u përdorur nga avionët në numrat e kodit 3 dhe 4.

Kjo Rregullore nuk përfshin specifikimet lidhur me planin e përgjithshëm të aerodromeve (të tilla si ndarja midis aerodromeve ngjitur ose kapaciteti i aerodromeve individuale), ndikimit në mjedis, apo faktorëve ekonomikë dhe faktorëve të tjerë joteknikë që do të merren parasysh për zhvillimin e një aerodromi. Informacioni lidhur me këto tema përfshihet në Manualin e Planifikimit të Aerodromit (dok. 9184), pjesa 1. Materiali udhëzues mbi aspektet mjedisore të zhvillimit dhe operimit të një aerodromi është përfshirë në Manualin e Planifikimit të Aeroportit (dok. 9184), pjesa 2.

Siguria e aviacionit është një pjesë integrale e planifikimit dhe operimeve të aerodromit. Kjo rregullore, përmban disa specifikime që synojnë rritjen e nivelit të sigurisë në aerodrome. Specifikimet mbi objektet e tjera që lidhen me sigurinë në aviacion jepen në aneksin 17 – “Siguria” dhe udhëzimet e detajuara mbi këtë temë janë të përfshira në Manualin e Sigurisë në Aviacion të ICAO-së (dok. 8973-i kufizuar).

Standardet e këtij aneksi do të lexohen të ndërthurura me:

- i. Aneksi 4 i ICAO-së Hartat aeronautike;
- ii. Aneksi 6 i ICAO-së, pjesa 1, Transporti ajror ndërkombëtar komercial – aeroplanët;
- iii. Aneksi 14 i ICAO-së Aerodromet (Vol 1);
- iv. Aneksi 15 i ICAO-së Shërbimet e informacioneve aeronautike;
- v. ICAO Dok. 9157/AN901: Manuali i projektimit të aerodromit;

Pjesa 1 - Pista

Pjesa 2 - Rrugët lidhëse, aproni dhe vendet e pritjes

Pjesa 3 - Sipërfaqet e dyshemeve

Pjesa 4 - Pajisjet ndihmëse vizuale

Pjesa 5 - Sistemet elektrike

Pjesa 6 - Frangibility (Thyeshmëria)

vi) ICAO Manuali i planifikimit të aeroportit (dok. 9184);

Pjesa 1 - Masterplani

Pjesa 2 - Përdorimi i tokës dhe kontrolli i mjedisit

Pjesa 3 - Direktiva për shërbimet konsulente/konstruksion

vii) Manuali i Shërbimeve të aeroportit ICAO (dok. 9137);

Pjesa 1 - Shpëtimi dhe zjarrfikja

Pjesa 2 - Kushtet e sipërfaqes së dyshemeve

Pjesa 3 - Reduktimi dhe kontrollimi i shpendëve

Pjesa 4 - Shpërndarja e mjegullës

Pjesa 5 - Largimi i aeroplanëve të paastë

Pjesa 6 - Kontrolli i pengesave

Pjesa 7 - Planifikimi i emergjencave të aeroportit

Pjesa 8 - Shërbime operacionale të aeroportit

Pjesa 9 - Praktikat e mirëprirjes së aeroportit



viii. Manuali ICAO-së për sistemin e informacionit të sulmit të shpendëve të ICAO-së (dok. 9332);

ix. Manuali i udhëzimeve të lëvizjes në sipërfaqe dhe sistemet e kontrollit të ICAO-së (dok.);

x. Manuali mbi certifikimin e aerodromeve ICAO (dok. 9774/A969);

xi. Manuali i menaxhimit të sigurisë ICAO (dok. 9859/AN460).

1.1 Përkufizimet

Aerodrom. Një zonë e përcaktuar në tokë ose në ujë (duke përfshirë ndërtesat, komplekset dhe pajisjet) e destinuar për përdorim në formë të plotë ose të pjesshme për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të aeroplanëve.

Feneri i Aerodromit. Feneri aeronautik përdoret për të treguar vendndodhjen e një aerodromi nga ajri.

Certifikata e aerodromit. Një certifikatë e lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil sipas rregullave të zbatueshme për funksionimin e një aerodromi.

Lartësia e aerodromit (*aerodrome elevation*). Lartësia në pikën më të lartë të zonës së uljes.

Shenja e identifikimit të aerodromit. Një shenjë e vendosur në një aerodrom për të ndihmuar në identifikimin e aerodromit nga ajri.

Të dhënat gjeohapësinore të aerodromit (AMD). Të dhënat e grumbulluara me qëllim hartimin e informacionit të hartës së aerodromit për përdorime aeronautike;

Shënim. Të dhënat gjeohapësinore të aerodromit grumbullohen për qëllime që përfshijnë përmirësimin e ndërgjegjësimit për situatën nga ana e përdoruesit, operacionet e lundrimit sipërfaqësor, trajnimin, tabelat dhe planifikimin.

Baza e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit (AMDB). Grumbullimi i të dhënave të hartës së aerodromit, të rregulluara dhe të organizuara si një grup i strukturuar të dhënash;

Pika e Referimit të Aerodromit. Vendndodhja gjeografike e përcaktuar për një aerodrom.

Densiteti i trafikut të aerodromit.

a) *I lehtë.* Kur numri i lëvizjeve në kohën mesatare të pikut të trafikut nuk është më i madh se 15 lëvizje për pistë ose zakonisht më pak se 20 lëvizje në total në aerodrom.

b) *I mesëm.* Kur numri i lëvizjeve në kohën mesatare të pikut të trafikut ndjek rendin nga 16 deri në 25 lëvizje për pistë ose zakonisht nga 20 deri në 35 lëvizje në total në aerodrom.

c) *I dendur/i lartë.* Kur numri i lëvizjeve në kohën mesatare të pikut të trafikut ndjek rendin nga 26 ose më shumë lëvizje për pistë ose zakonisht më shumë se 35 lëvizje në total në aerodrom.

Shënim 1. Numri i lëvizjeve në kohën mesatare të pikut të trafikut është mesatarja aritmetike e një viti të numrit të lëvizjeve në orën më të ngarkuar ditore.

Shënim 2. Qoftë ngritje apo ulje, secila nga të dyja përbën lëvizje.

Feneri aeronautik. Një dritë tokësore aeronautike e dukshme në të gjitha drejtimet, qoftë vazhdimisht ose me ndërprerje, për përcaktimin e një pikë të veçantë në sipërfaqen e tokës.

Ndriçimi Tokësor Aeronautik. Çdo dritë e ofruar veçanërisht si një ndihmë për lundrimin ajror, përveç një drite të shfaqur në aeroplan.

Gjatësia e fushës referuese të aeroplanit. Gjatësia minimale e fushës e kërkuar për ngritje në masën maksimale të ngritjes së certifikuar, nivelin e detit, kushtet standarde atmosferike, ajër të qëndrueshëm dhe pjerrësi zero të pistës, siç tregohet në manualin e duhur të fluturimit të aeroplanit të përshkruar nga autoriteti certifikues ose të dhëna ekuivalente nga prodhuesi i aeroplanit. Gjatësia e fushës do të thotë gjatësi e balancuar e fushës për aeroplanët, nëse është e aplikueshme, ose distanca e ngritjes në raste të tjera.

Shënim. Bashkëlidhja A, seksioni 2, jep informacion mbi konceptin e gjatësisë së balancuar të fushës dhe Manuali i Vlefshmërisë Ajrore (dokumenti 9760) përmban udhëzime të hollësishme për çështjet që lidhen me distancën e disponueshme për ngritje.

Vlera e klasifikimit të aeroplanit (ACR). Një numër që shpreh efektin relativ të një aeroplani në një sipërfaqe (betoni) për një kategori të specifikuar piste standarde.

Shënim. Numri i klasifikimit të aeroplanit llogaritet në lidhje me pozicionin e qendrës së gravitetit (CG) që jep ngarkesën kritike në rrotat kryesore. Normalisht pozicioni më i lartë CG i përshtatshëm në masën maksimale të platformës (terren) është përdorur për të llogaritur ACN. Në raste të veçanta, pozicioni i CG-së përpara duhet të rezultojë në ushtrimin e ngarkesës në rrotën e hundës duke qenë më kritike.

Vendqëndrimi i aeroplanit. Një zonë e përcaktuar në një vendqëndrim, e destinuar për t'u përdorur për parkimin e një aeroplani.

Vendqëndrimi. Një zonë e përcaktuar, në aerodrom tokësor, e destinuar për të mbajtur aeroplanë për qëllime ngarkimi dhe shkarkimi



pasagjerësh, poste dhe ngarkesash, për mbushje me karburant, parkim ose mirëmbajta.

Shërbimi i menaxhimit të vendqëndrimit.

Një shërbim i ofruar për të rregulluar aktivitetet dhe lëvizjet e aeroplanëve dhe automjeteve në vendqëndrim;

Sistemi i frenimit. Një sistem i projektuar për të ngadalësuar një aeroplan që tejkalon distancën për t'u frenuar.

Sistemin autonom për paralajmërimin e inkursioneve në pistë (ARIWS). Një sistem i cili siguron zbulimin autonom të një inkursioni të mundshëm ose të përdorimit të një piste aktive dhe një paralajmërim të drejtpërdrejtë të ekuipazhit të fluturimit ose të operatorit të automjetit.

Ulja e ndërprerë/kalim në rreth të dytë. Një manovër uljeje që ndërpritet papritur në çdo pikë nën lartësinë/gjatësinë (OCA/H) e tolerancës së pengesave.

Bareta. Tri ose më shumë drita tokësore aeronautike, të vendosura afër në një vijë tërthore, në mënyrë që në distancë të shfaqen si një shirit i shkurtër me drita.

Kalendar. Sistem diskret i përkohshëm reference që përcakton bazën për përcaktimin e pozicionit të përkohshëm në një zgjidhje për një ditë (ISO 19108²).

Aerodrom i certifikuar. Një aerodrom, operatori i të cilit është pajisur me një certifikatë aerodromi.

Zonë e pastër. Një zonë drejtkëndore e përcaktuar në tokë ose ujë nën kontrollin e operatorit të aerodromit, e zgjedhur ose e përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një aeroplan mund të bëjë një pjesë të ngritjes fillestare në një lartësi të caktuar.

Kontrolli ciklik i gabimeve (CRC). Një algoritëm matematikor i aplikuar për shprehjen digjitale të të dhënave, që siguron një nivel sigurie kundër humbjes ose ndryshimit të të dhënave.

Saktësia e të dhënave. Një shkallë përputhshmërie ndërmjet vlerës së përlogaritur ose të matur dhe vlerës së vërtetë.

Vërtetësia e të dhënave (niveli i sigurisë). Një shkallë sigurie që të dhënat aeronautike dhe vlera e

tyre nuk ka humbur dhe nuk ka ndryshuar që nga dhënia e të dhënave ose ndryshimi i autorizuar.

Cilësia e të dhënave. Një shkallë ose nivel besimi se të dhënat e ofruara i plotësojnë kërkesat e përdoruesit të të dhënave për sa u përket saktësisë, zgjidhjes dhe integritetit (ose niveli i barasvlershëm i sigurisë), gjurmimit, kohës, kompletimit dhe formatit.

Të dhënat. Çdo sasi ose grupe sasish që duhet të shërbejnë si referencë ose bazë për llogaritjen e sasive të tjera (ISO 19104^{3**}).

Fasilitet për shkrimin e akullit/kundër akullit. Një fasilitet me anë të së cilit hiqen ngrica, akulli ose bora (shkrirja e akullit) nga aeroplani për të siguruar sipërfaqe të pastra dhe/ose kur sipërfaqet e pastra të aeroplanit mbrohen (kundër akullit) ndaj formimit të ngricës ose akullit dhe akumulimit të borës ose borës së shkrirë për një periudhë të kufizuar kohore.

Shënim. Udhëzime të tjera jepen në Manualin për Operacionet e Shkrirjes së akullit/kundër akullit (dok. 9640).

Hapësira/sipërfaqja (në tokë) për shkrimin e akullit/kundër akullit. Një zonë që përfshin një hapësirë të brendshme për parkimin e një aeroplani për të marrë trajtimin e shkrirjes/kundër akullit dhe një zonë e jashtme për manovrimin e dy ose më shumë pajisjeve të lëvizshme për shkrimin e/kundër akullit.

Distancat e deklaruar.

a) *Pista e disponueshme për nisje para ngritjes (TORA).* Gjatësia e pistës e deklaruar në dispozicion dhe e përshtatshme për *nisjen në tokë të ngritjes së* një aeroplani.

b) *Distanca e disponueshme për ngritje (TODA).* Gjatësia e TORA plus gjatësia e rrugës së pastër, nëse ka.

c) *Distanca e disponueshme për përshpejtim-ndalim (ASDA)* Gjatësia e pistës së disponueshme për nisje para para ngritjes plus gjatësinë e zonës së ndalimit, nëse ka.

d) *Distanca e disponueshme për ulje (LDA).* Gjatësia e pistës e deklaruar në dispozicion dhe e përshtatshme për ngadalësim në tokë para uljes të një aeroplani.

Afrime paralele të varura. Afrime të njëkohshme ndaj pistave me instrument, paralele ose afërsisht-paralele ku minimumi i ndarjes së

² * ISO Standard 19108, Informacioni gjeografik – Skema e përkohshme.

^{3**} ISO Standard 19104, Informacioni gjeografik – Terminologjia.



radarit, ndërmjet avionëve, në vijat fqinje të qendrës së pistës së zgjeruar, janë të përshkruara.

Pragu i pistës i zhvendosur Një prag që nuk gjendet në fundin e pistës.

Intensiteti efektiv. Intensiteti efektiv i një drite pulsuese është i barabartë me intensitetin e një drite fikse të së njëjtës ngjyrë e cila do të prodhojë të njëjtën distancë shikimi në kushte të njëjta vëzhgimi.

Lartësia elipsoide (Lartësia gjeodezike). Lartësia e lidhur me elipsoidin e referimit, matur përgjatë normës së jashtme elipsoidale përmes pikës në fjalë.

Dritat e fiksuara. Një dritë që ka intensitet konstant ndriçimi kur vërehet nga një pikë fikse.

Mbetje të një objekti të huaj (FOD). Një objekt pa jetë brenda zonës së lëvizjes i cili nuk ka funksion operativ ose aeronautik dhe që ka mundësi të jetë një rrezik për operimet e avionëve.

Objekt i thyeshëm. Një objekt në masë të ulët i projektuar për t'u thyer, shpërbëhet ose që të devijojë ndaj impaktit, në mënyrë që të përbëjë një rrezik minimal për avionin.

Shënim. Udhëzimet për format dhe thyeshmëritë janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 6.

Të dhënat gjeodezike. Një grup minimal i parametrave që kërkohen për të përcaktuar vendndodhjen dhe orientimin e sistemit lokal të referimit në lidhje me sistemin/kuadrin global të referimit.

Gjeoidi. Sipërfaqja e barabartë potenciale në fushën e gravitetit të Tokës e cila përkon me nivelin e detit (MSL) të qetë i përhapur vazhdimisht nëpër kontinente.

Shënim. Gjeoidi (koordinatë) ka formë të parregullt për shkak të çrregullimeve lokale gravitacionale (valët e shkaktuara nga era, krupësia, rrymat, etj.) dhe drejtimi i gravitetit është pingul me gjeoidin në çdo pikë.

Dallgëzimi gjeoid. Distanca e gjeoidit mbi (pozitive) ose nën (negative) elipsoidin matematikor referencë.

Shënim. Në lidhje me sistemin botëror gjeodezik – 1984 (WGS-84), elipsoidi i përcaktuar, dallimi në mes të lartësisë elipsoidale WGS-84 dhe lartësisë ortometrike paraqet dallgëzim gjeoid WGS-84.

Kalendari gregorian. Kalendari në përdorim të përgjithshëm u prezantua fillimisht në vitin 1582 për

të përcaktuar një vit që përaftron më shumë vitin tropikal se kalendari julian (ISO 19108⁴ ***).

Shënim. Në kalendarin gregorian, vitet e zakonshme kanë 365 ditë dhe vitet e brishtë 366 ditë, të ndarë në dymbëdhjetë muaj radhazi.

Feneri i rrezikut. Një fener aeronautik që përdoret për të treguar një rrezik në lundrimin ajror.

Heliport. Një aerodrom ose një zonë e përcaktuar në një strukturë që do të përdoret tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në sipërfaqe të helikopterëve.

Holding bay. Një zonë e përcaktuar ku avioni mund të mbahet, ose anashkalohet për të lehtësuar lëvizjen efektive të avionëve në sipërfaqe.

Koha shitesë e pritjes. Koha e vlerësuar, brenda së cilës trajtimin me lëngun kundër akullit do të parandalojë formimin e akullit, ngricës dhe akumulimin e borës në sipërfaqet e mbrojtura (të trajtuara) të një avionit.

Pika e rrezikut. Vendndodhja në zonën e lëvizjes së aerodromit me një histori ose rrezik për përplasje të mundshme ose për inkursione në pistë dhe ku rritja e vëmendjes nga ana e pilotëve/shoferëve është e nevojshme.

Parimet e faktorit njerëzor. Parimet që zbatohen për projektimin aeronautik, certifikimin, trajnimin, operimet dhe mirëmbajtjen, si edhe që kërkojnë ndërmjetësim të sigurt midis komponentëve njerëzorë dhe komponentëve të tjerë të sistemit, duke marrë parasysh konsideratën e duhur për performancën njerëzore.

Performanca njerëzore. Aftësitë dhe kufizimet njerëzore të cilat kanë ndikim në sigurinë dhe efikasitetin e operimeve aeronautike.

Fener identifikues. Një fener aeronautik që jep një sinjal të koduar nëpërmjet të cilit mund të identifikohet një pikë referimi e veçantë.

Afrime paralele të pavarura. Afrime të njëkohshme në pista paralele ose thujse-paralele me instrumente, ku nuk është i përshkruar minimumi i ndarjes së radarit ndërmjet avionëve, në vijat e ngjitura qendrore të pistës të zgjatur.

Nisjet paralele të pavarura. Nisje të njëkohshme me instrumente nga pistat paralele ose thujse-paralele.

Pista me instrument. Një nga llojet e mëposhtme të pistave të menduara për operimin e

⁴ *** ISO standard 19108, Informacioni gjeografik – Skema e përkohshme.



avionëve që përdorin procedurat e afrimit me instrumente:

a) *Pistë me afrim jopreciz*. Pista që ka mjete ndihmëse vizuale dhe jovizuale të destinuara për operacionet e uljeve duke ndjekur operacionin e afrimit me instrumente të tipit A dhe një shikueshmëri jo më pak se 1000 m.

b) Pista e afrimit preciz, kategoria I. Pista që ka mjete ndihmëse vizuale dhe jovizuale të destinuara për operimet e uljeve duke ndjekur operimin e afrimit me instrumente të tipit B me një lartësi vendimi (DH) të jo më pak se 60 m (200 ft), si edhe një shikim jo më pak se 800 ose me një diapazon të shikimit të pistës në jo më pak se 550 m.

c) *Pista me afrim preciz, kategoria II*. Pista që ka mjete ndihmëse vizuale dhe jovizuale të destinuara për operimet e uljeve duke ndjekur operimin e afrimit me instrumente të tipit B me një lartësi vendimi (DH) më të ulët se 60 m (200 ft) por jo më të ulët se 30 m (100 ft) dhe me një diapazon të shikimit të pistës në jo më pak se 300 m.

d) *Pistë e afrimit preciz, kategoria III*. Pista që ka mjete ndihmëse vizuale dhe jovizuale të destinuara për operimet e uljeve duke ndjekur operimin e afrimit me instrumente të tipit B:

A – me një lartësi vendimi (DH) më të ulët se 30 m (100 ft), ose pa një lartësi vendimi dhe me një diapazon shikimi të pistës të më pak se 300 m.

B – shikim deri në 0 m të pistës.

Shënim 1. Mjetet ndihmëse vizuale nuk duhet të përputhen domosdoshmërisht me shkallën e mjeteve ndihmëse vizuale të ofruara. Kriteret për përzgjedhjen e mjeteve ndihmëse vizuale janë kushtet në të cilat synohen të kryen operimet.

Shënim 2. Referojuni shtojcës 6 Operacionet e Aeroplanëve për llojet e operimeve të afrimit me instrumente.

Klasifikimi i vërtetësisë (të dhënat aeronautike). Klasifikimi i bazuar në rrezikun e mundshëm që rezulton nga përdorimi i të dhënave të gabuara. Të dhënat aeronautike klasifikohen në:

a) të dhënat rutinë: kur përdoren të dhëna të gabuara rutinë, ekziston një probabilitet shumë i ulët që dhe vazhdimi i fluturimit dhe ulja e sigurt e një aeroplani të jenë në rrezik të madh me potencial për katastrofë;

b) të dhëna thelbësore: kur përdoren të dhëna thelbësore të gabuara, ekziston një probabilitet i ulët që vazhdimi i fluturimit dhe ulja e sigurt e një aeroplani të jetë në rrezik të madh dhe me potencial për katastrofë; dhe

c) të dhëna kritike: kur përdoren të dhëna kritike të gabuara ekziston një probabilitet i lartë që vazhdimi i fluturimit dhe ulja e sigurt e një aeroplani të jetë në rrezik të madh dhe me potencial për katastrofë.

Pozicioni i ndërmjetëm i pritjes. Një pozicion i caktuar për kontrollin e trafikut në të cilin aeroplanët dhe automjetet që qarkullojnë duhet të ndalojnë dhe të presin derisa të udhëzohen nga kulla e kontrollit kur të jenë gati për të vazhduar më tej.

Zona e uljes. Ajo pjesë e një zone të lëvizjes e menduar për uljen ose ngritjen e aeroplanëve.

Treguesi i drejtimit të uljes. Një pajisje për të treguar në mënyrë pamore drejtimin e projektuar aktualisht për ulje dhe për ngritje.

Zonë fluturimi kritike me rreze lazer (LCFZ). Hapësira ajrore në afërsi të aerodromit por përtej LFFZ ku rrezatimi është i kufizuar në një nivel që nuk ka gjasa të shkaktojë efekte vezullimi.

Zonë fluturimi pa rreze lazer (LFFZ). Hapësira ajrore në afërsi të aerodromit ku rrezatimi është i kufizuar në një nivel që nuk ka gjasa të shkaktojë ndonjë ndërprerje të shikimit.

Zonë fluturimi e ndjeshme ndaj rrezeve lazer (LSFZ). Hapësira ajrore jashtë, dhe jo domosdoshmërisht e përafërt me LFFZ dhe LCFZ ku rrezatimi është i kufizuar në një nivel që nuk ka gjasa të shkaktojë verbim të shpejtë nga pulsimi ose pas efekteve të imazheve.

Besueshmëria e sistemit të ndriçimit Mundësia që instalimi i plotë të operojë brenda tolerancave të specifikuara dhe se sistemi të jetë funksionalisht i përdorshëm.

Zona për manovrim. Pjesa e aerodromit që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe lëvizjen e aeroplanëve me përjashtim të VQA.

Shënjues. Një objekt i vendosur mbi nivelin e tokës në mënyrë që të tregojë një pengesë ose të përshkruajë kufizimin e një zone.

Shënjimi. Një simbol ose grup simbolesh të shfaqur në sipërfaqen e zonës së lëvizjes për të përcjellë informacionin aeronautik.

Zona e lëvizjes. Pjesa e aerodromit që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe lëvizjen e aeroplanëve e cila përbëhet nga zona për manovrim dhe VQA.

Pistat thuajse paralele. Pista të pakryqëzuara, vijat qendrore të së cilave e kanë këndin e konvergencës/divergjencës 15 gradë ose më pak.



Pista pa instrumente. Një pistë e menduar për operimet e avionëve që përdorin procedurat e afrimit vizual ose procedurat e afrimit me instrumente në një pikë përtej së cilës afrimi mund të vazhdojë në kushtet meteorologjike vizuale.

Shënim. Kushtet meteorologjike vizuale; (VMC) janë të përsëhruara në kapitullin 3 të shtojcës 2 – Rregullat ajrore.

Zonë normale fluturimi(NFZ). Hapësira ajrore që nuk është përcaktuar si LFFZ, LCFZ ose LSFZ, por që duhet të mbrohet nga rrezatimi lazer i aftë të shkaktojë dëme biologjike në sy.

Pengesë. Të gjitha objektet e fiksuar (qoftë të përkohshme apo të përhershme) dhe të lëvizshme, ose pjesë të tyre, që:

a) janë të vendosura në një zonë të destinuar për lëvizjen në sipërfaqe të aeroplanëve; ose

shtrihen mbi një sipërfaqe të përcaktuar e menduar për mbrojtjen e aeroplanëve gjatë fluturimit; ose

b) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe që janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror.

Zonë e lirë nga pengesat (OFZ). Hapësira ajrore mbi sipërfaqen e poshtme të afrimit, sipërfaqet e poshtme kalimtare dhe sipërfaqen e kalimit në rreth të dytë dhe atë pjesë të shiritit të kufizuar nga këto sipërfaqe, të cilat nuk kanë të futur ndonjë pengesë fikse, përveç një montimi të ulët të montuar dhe të thyeshme, që kërkohet për qëllime të lundrimit ajror.

Lartësia ortometrike. Lartësia e një pike që lidhet me gjeoidin, përgjithësisht e paraqitur si lartësi MSL.

Shtrirja e Jashtme e Rrotës Kryesore (OMGWS). Distanca midis skajeve të jashtme të rrotave kryesore të uljes.

Vlera e klasifikimit të fortësisë së pistës (PCR). Një numër që shpreh kapacitetin e forcës mbajtëse të një piste betoni.

Pista me afrim preciz, shih **Pistën me instrument.**

Pistat parësore. Pistat e përdorura më shumë se sa të tjerat sa herë që lejojnë kushtet.

Zonat e mbrojtura të fluturimit. Hapësira ajrore e caktuar veçanërisht për të zbutur efektet e rrezikshme të rrezeve lazer.

Rrugë. Një rrugë në sipërfaqe e cila është ngritur në zonën e lëvizjes vetëm për përdorimin e automjeteve.

Pozicioni i ndalimit në rrugë. Një pozicion i caktuar në të cilin mund të kërkohet që mjetet të presin.

Pista. Zonë e përcaktuar drejtkëndore në një aerodrom tokësor përgatitur për uljen në tokë dhe ngritjen nga toka të aeroplanëve.

Forma e vlerësimit të kushteve të pistës (RCAM).⁵ Një formë që lejon vlerësimin e kodit për gjendjen e pistës, duke përdorur procedurat përkatëse, nga një sërë kushtesh të vëzhguara për sipërfaqen e pistës dhe raportit të pilotit për cilësinë e frenimit.

Kodi i gjendjes së pistës (RWYCC).⁶ Një numër që përshkruan gjendjen e sipërfaqes së pistës që do të përdoret në raportin e gjendjes së pistës.

Shënim. Qëllimi i kodit të gjendjes së pistës është të lejojë llogaritjen e performancës operacionale të aeroplanit nga ekuipazhi i fluturimit. Procedurat për përcaktimin e kodit të gjendjes së pistës janë përsëhruar në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

Raporti i gjendjes së pistës (RCR) ⁷ Një raport gjithëpërfshirës i standardizuar lidhur me gjendjen e sipërfaqeve të pistave dhe ndikimin që kanë atë në performancën e uljes dhe ngritjes së aeroplanit.

Zonat e sigurisë në fund të pistës (RESA). Një zonë simetrike në lidhje me zgjatimin e vijës së qendrës së pistës dhe ngjitur me fundin e anëve të pistës e projektuar kryesisht për të reduktuar/eliminuar rrezikun e dëmtimit të një aeroplani që ulet para kohe në pistë ose del jashtë piste.

Dritat paralajmëruese të pistës. Një sistem dritash që ka për qëllim të paralajmërojë pilotët ose shoferët e automjeteve se ata janë gati të hyjnë në një pistë aktive.

Pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë. Një pozicion i caktuar që ka për qëllim të mbrojë një pistë në sipërfaqet e kufizimit të pengesave ose një zonë kritike/të ndjeshme ILS/MLS në të cilën aeroplanët dhe automjetet në qarkullim duhet të ndalojnë dhe presin, përveç nëse autorizohet ndryshe nga kulla e kontrollit të aerodromit.

⁵ ⁶ E zbatueshme prej 5 nëntorit 2020.



Shënim. Në frazeologjitë radiotelefoni, shprehja “pikë e qëndrimit” përdoret për të përcaktuar pozicionin e qëndrimit të aeroplanit para hyrjes në pistë

Rripi/vijat kufizuese të pistës. Një zonë e përcaktuar e cila përfshin pistën dhe zonën e ndalimit (nëse ka), ka për qëllim:

a) për të zvogëluar rrezikun e dëmtimit të aeroplanëve që dalin jashtë pistës; dhe

b) për të mbrojtur aeroplanët që fluturojnë mbi të, gjatë operimeve të ngritjes ose uljes.

Gjendja e sipërfaqes së pistës. Një përshkrim i gjendjes së sipërfaqes së pistës që përdoret në raportin e gjendjes së pistës i cili përcakton bazën për përcaktimin e kodit të gjendjes së pistës për qëllimet e performancës së aeroplanit.

Shënim 1. Gjendja e sipërfaqes së pistës e përdorur në raportin për gjendjen e pistës përcakton kërkesat e performancës ndërmjet operatorit të aerodromit, prodhuesit të aeroplanëve dhe operatorit të aeroplanit.

Shënim 2. Gjithashtu, raportohen edhe ndotës të tjerë dhe kimikatet për shkrimin e akullit tek aeroplanët, por nuk përfshihen në listën e përshkruesve të gjendjes së sipërfaqes së pistës, sepse efektet e tyre në karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës dhe kodit të gjendjes së pistës nuk mund të vlerësohen në mënyrë të standardizuar.

Shënim 3. Procedurat për përcaktimin e gjendjes së sipërfaqes së pistës janë të disponueshme në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

a) *Pista e thatë.* Një pistë konsiderohet e thatë nëse sipërfaqja e saj nuk ka lagështi të dukshme dhe nuk është e ndotur në zonën për përdorim.

b) *Pista e lagur.* Sipërfaqja e pistës ka lagështi të dukshme ose është e mbuluar me ujë deri në dhe duke përfshirë thellësinë prej 3 mm brenda zonës së synuar për përdorim.

c) *Pista e rrëshqitshme e lagësht.* Një pistë e lagur ku karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes të një pjese të konsiderueshme të pistës janë përcaktuar si të degraduara.

d) *Pista e kontaminuar.* Një pistë është e kontaminuar kur një pjesë e rëndësishme e sipërfaqes së pistës (qoftë në zona të izoluar apo jo) brenda gjatësisë dhe gjerësisë së përdorur mbulohet nga një ose më shumë substanca të listuara në përshkruesit e gjendjes së sipërfaqes së pistës.

Shënim. Procedurat për përcaktimin e mbulimit të pistës nga ndotësit gjenden në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

a) *Përshkruesit e gjendjes së sipërfaqes së pistës.* Një nga elementet e mëposhtme në sipërfaqen e pistës:

Shënim. Përshkruesit për e) i) në (viii) përdoren vetëm për raportin e gjendjes së pistës dhe nuk kanë për qëllim të shfuqizojnë ose zëvendësojnë ndonjë përshkrim ekzistues të WMO.

i. *Bora e ngjeshur.* Borë që është ngjeshur në një masë të ngurtë në mënyrë të tillë që gomat e aeroplanëve, në presionet dhe ngarkesat operuese, do të përshkruajnë sipërfaqen pa pasur ngjeshje të mëtejshme ose pa lënë gjurmë.

ii. *Bora e thatë.* Borë nga e cila nuk mund të bëhen dot menjëherë topa bore.

iii. *Ngricë.* Ngrica përbëhet nga kristale akulli të formuara nga lagështia në ajër në një sipërfaqe ku temperatura e së cilës është nën atë të ngrirjes. Ngrica ndryshon nga akulli pasi kristalet e ngricës rriten në mënyrë të pavarur dhe si pasojë janë më të kokrrizuara.

Shënim 1. Poshtë ngrirjes i referohet temperaturës së ajrit të barabartë ose më pak se pika e ngrirjes së ujit (0 gradë Celsius).

Shënim 2. Nën kushte të caktuara, bryma mund të shkaktojnë që sipërfaqja të bëhet shumë e rrëshqitshme dhe pastaj raportohet si veprim ku reduktohet frenimi.

iv. *Akull.* Ujë i ngrirë ose borë e ngjeshur që ka kaluar në akull, në kushte të ftohti dhe thatësie.

v. *Bora e shkrirë.* Borë që është aq e ngopur me ujë sa që nëse merret në dorë, prej saj do të kullojë ujë ose do të spërkasë nëse shkelet me forcë.

vi. *Ujë i ndenjtur.* Një thellësi uji më e madhe se 3 mm.

Shënim. Rrjedha e ujit me thellësi më të madhe se 3 mm raportohet si ujë i ndenjtur sipas konventës.

vii. *Akull i shkrirë.* Akull me ujë mbi të ose akull që është duke shkrirë.

Shënim. Reshje (shi) të ngrira mund të shoqërojnë kushtet e pistës me akull të lagësht nga një pikëpamje e performancës së avionit. Akulli i shkrirë mund ta bëjë sipërfaqen shumë të rrëshqitshme. Më pas raportohet sipas rastit si një veprim i reduktuar i frenimit në përputhje me procedurat në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

viii. *Bora e lagësht.* Borë që përmban mjaftueshëm ujë sa për të qenë në gjendje të bëhet një top bore i ngjeshur mirë, dhe i ngurtë, por që nuk do të nxjerrë ujë nëse shtrydhet.

Vendi/platforma e kthimeve në pistë. Një zonë e përcaktuar në një aerodrom tokësor pranë një piste për të mundësuar kryerjen e një kthese 180 gradësh në pistë.

Rrezja e shikimit të pistës (RVR). Rrezja mbi të cilën piloti i një aeroplanit në vijën qendrore të një



piste mund të shohë shenjat e sipërfaqes së pistës ose dritat që përshkruajnë pistën ose identifikojnë vijën e qendrore së saj.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS). Një afrim sistematik në menaxhimin e sigurisë, duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjshmëritë, politikat dhe procedurat.

Operime të ndara paralele. Operime të njëkohshme në pistat paralele ose thujse paralele me instrumente në të cilat një pistë përdoret vetëm për afrime dhe pista tjetër përdoret vetëm për largime.

Shpatulla. Një zonë ngjitur me skajin e kalimit në pistë/rrugë lidhëse, e ndërtuar për të siguruar një kalim ndërmjet rrugës lidhëse/pistës dhe sipërfaqes ngjitur.

Shenjë.

a) *Shenjat fikse të njoftimit.* Shenjë që paraqet vetëm një njoftim.

b) *Shenjat e ndryshueshme të njoftimit.* Një shenjë e aftë për të paraqitur disa njoftime të paracaktuara ose asnjë njoftim, sipas rastit.

Zona e sinjalizuar. Një zonë në aerodrom e përdorur për të paraqitur sinjale tokësore.

Pjerrësia e stacionit. Një ndryshim radhitjeje ndërmjet shkallës zero të radialit të VOR-së dhe veriut të vërtetë, të përcaktuar në kohën kur stacioni VOR është kalibruar.

Zonë e ndalimit. Një zonë drejtkëndore e përcaktuar në tokë në fund të pistës të disponueshme për ngritje, e ndërtuar si një zonë e përshtatshme në të cilën mund të ndalojë një aeroplan në rast se duhet të ndërpresë nisjen.

Koha e kalimit (drita). Koha e kërkuar për intensitetin aktual të dritës të matur në një drejtim të caktuar bie nga 50 për qind dhe rikupërohet në 50 për qind gjatë një ndërrimi të furnizimit me energji, kur drita është duke operuar në intensitete 25 për qind ose më lart.

Pista për ngritje. Një pistë e menduar vetëm për ngritje.

Rrugë lidhëse. Një rrugë e përcaktuar në një aerodrom tokësor, e ndërtuar për lëvizjen e aeroplanëve dhe e menduar për të siguruar një lidhje midis një pjese të aerodromit dhe pjese tjetër, duke përfshirë:

a) *Korsia lidhëse me vendqëndrimin.* Pjesa e një platforme të caktuar si një rrugë lidhëse dhe që ka për qëllim të sigurojë akses vetëm për në vendqëndrimin e aeroplanit.

b) *Rrugë lidhëse e platformës.* Një pjesë e sistemit të rrugëve lidhëse e vendosur në një platformë dhe me qëllim për të siguruar një rrugë lidhëse përgjatë platformës.

c) *Rrugë lidhëse për dalje të shpejtë.* Një rrugë lidhëse e lidhur me një pistë në një kënd akut dhe i projektuar për të lejuar që aeroplanët e uljes të fiken me shpejtësi më të larta se sa janë arritur në rrugët e tjera lidhëse dalje duke minimizuar kohën e përdorimit të pistës.

Kryqëzim i rrugëve lidhëse. Një pikë bashkimi me dy ose më shumë rrugë lidhëse.

Rrip rrugë lidhëse. Një zonë që përfshin një rrugë lidhëse me qëllim mbrojtjen e një aeroplani që operon në rrugët lidhëse dhe me qëllim zvogëlimin e rrezikut të dëmtimit të një aeroplani që del aksidentalisht jashtë piste.

Pragu i pistës. Fillimi i asaj pjese të pistës të përdorshme për ulje.

Zona e prekjes në ulje. Pjesa e pistës, përtej pikës së rrafshimit, ku është parashikuar të bëhet kontakti i parë me pistën gjatë uljes së aeroplanit.

Faktori i përdorimit. Përqindja e kohës gjatë së cilës përdorimi i një piste ose i sistemit të pistës nuk është i kufizuar për shkak të komponentit të erës anësore.

Shënim. Komponenti i erës anësore nënkupton komponentin e erës në sipërfaqe në kënde të drejta drejt vijës qendrore të pistës.

1.2 Zbatueshmëria

1.2.1 Interpretimi i disa prej specifikimeve në aneks kërkon shprehimisht ushtrimin e lirisë së veprimit, marrjen e një vendimi ose kryerjen e një funksioni nga autoriteti përkatës. Në specifikimet e tjera, shprehja autoritet i duhur nuk shfaqet në të vërtetë edhe pse përfshirja e saj nënkuptohet. Në të dyja rastet, përgjegjësia për çfarëdo përcaktimi apo veprimi të nevojshëm do të jetë mbi shtetin që ka juridiksion mbi aerodromin.

1.2.2 Specifikimet, përveç rasteve kur tregohet ndryshe në një kontekst të caktuar, do të zbatohen për të gjitha aerodromet e hapura për përdorim publik, në përputhje me kërkesat e nenit 15 të Konventës. Specifikimet e aneksit 14, vëllimi I, kapitulli 3, do të zbatohen vetëm për aerodromet tokësore. Specifikimet në këtë vëllim do të zbatohen, kur është e përshtatshme, për heliportet, por nuk do të zbatohen për stolporte (*stoleports*).

Shënim. Edhe pse aktualisht nuk ka specifikime në lidhje me stolport (Short take off and landing airports), synohet që



specifikimet për këto aerodrome të përfshihen ndërsa ato zhvillohen. Në ndërkohë, materiali udhëzues për stolports jepet në Manualin Stolport (dok. 9150).

1.2.3 Kudo që një ngjyrë referohet në këtë aneks, do të zbatohen specifikimet për atë ngjyrë të dhëna në shtojcën 1.

1.3 Sistemet referencë të përbashkëta

1.3.1 Sistemi horizontal referencë

Sistemi Botëror Gjeodezik – 1984 (WGS-84) përdoret si sistem horizontal (gjeodezik) referencë. Koordinatat gjeografike aeronautike të raportuara (duke treguar gjerësinë dhe gjatësinë) shprehen në lidhje me të dhënat e referencës gjeodezike WGS-84.

Shënim. Material udhëzues gjithëpërfshirës në lidhje me WGS-84 gjendet në Sistemin Botëror Gjeodezik – 1984 (WGS-84) Manual (dok. 9674).

1.3.2 Sistemi vertikal referencë

Të dhënat e nivelit mesatar të detit (MSL), të cilat tregojnë raportin e lartësisë në lidhje me gravitetin (ngritja) me një sipërfaqe të njohur si gjeoide, përdoren si sistem vertikal referencë.

Shënimi 1. Gjeoidi globalisht përafron më së shumti me MSL-në Ai përkufizohet si sipërfaqja ekuivalente në fushën e gravitetit të Tokës e cila përkon me MSL-në e patrazuar që shtrihet vazhdimisht nëpër kontinente.

Shënimi 2. Lartësive në lidhje me gravitetin (ngritjet) u referohet, gjithashtu, si lartësi ortometrike, ndërsa distancave e pikave mbi elipsoid u referohet si lartësi elipsoidale.

1.3.3 Sistemi referencë i kohës

1.3.3.1 Kalendari gregorian dhe ora e koordinuar universale (UTC) do të përdoren si sistem kohor referimi.

1.2.3.1 Kur përdoret një tjetër sistem i përkohshëm referencë, kjo tregohet në GEN 2.1.2 i Publikimit të Informacionit Aeronautik (AIP).

Shënim. Shih PANS–AIM (dok. 10066), aneksi 2.

1.4 Certifikimi i Aerodromeve

Shënim. Qëllimi i këtyre specifikimeve është të sigurojë krijimin e një regjimi rregullator në mënyrë që përpunshmëria me specifikimet në këtë aneks të mund të zbatohet në mënyrë efektive. Është e njohur se metodat e pronësisë, operimit dhe mbikëqyrjes së aerodromeve ndryshojnë midis Shteteve. Mjetet më efektive dhe më transparente për të siguruar përpunshmërinë me specifikimet e aplikueshme janë disponueshmëria e një njësie të veçantë të mbikëqyrjes së sigurisë në operim dhe një mekanizëm i mbikëqyrjes së mirë të përcaktuar të sigurisë në operim me mbështetjen e legjislacionit të duhur për të qenë në gjendje të kryejë funksionin e

rregullimit të sigurisë në operim të aerodromeve. Kur një aerodromi i jepet një certifikatë, ajo i nënkupton operatorëve të aeroplanëve dhe organizatave të tjera që operojnë në aerodrom, që në kohën e certifikimit aerodromi i plotëson specifikimet në lidhje me objektin dhe funksionimin e tij dhe që sipas AAC-së, operatori ka aftësi për të mbajtur këto specifikime për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës. Procesi i certifikimit, gjithashtu, përcakton bazën për monitorimin e vazhdueshëm të përpunshmërisë me specifikimet. Informacioni mbi statusin e certifikimit të aerodromeve do të sigurohet për shërbimet e duhura të informacionit aeronautik për shpalljen në Publikimin e Informacionit Aeronautik (AIP). Shih 2.13.1 dhe PANS–AIM (dok. 10066), aneksi 2, AD 1.5

1.4.1 AAC-ja duhet të certifikojë aerodromet e përdorura për operimet e përcaktuara në nenin 1 pika 2 të kësaj Rregulloreje, në përpunje me specifikimet e përmbajtura në këtë aneks, si dhe specifikimet e tjera përkatëse të ICAO-së nëpërmjet një kuadri rregullator të përshtatshëm.

Shënim. Procedurat specifike për fazat e certifikimit të një aerodromi janë dhënë në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

Udhëzime të mëtijshme për certifikimin e aerodromit mund të gjenden në Manualin për Certifikimin e Aerodromeve (dok. 9774).

1.4.2 AAC-ja duhet të certifikojë aerodromet e përdorura për operimet e përcaktuara në nenin 1, pika 2 të kësaj Rregulloreje, në përpunje me specifikimet e përmbajtura në këtë aneks, si dhe specifikimet e tjera përkatëse të ICAO-së nëpërmjet një kuadri rregullator të përshtatshëm.

1.4.3 Kuadri rregullator përfshin krijimin e kritereve dhe procedurave për certifikimin e aerodromeve.

Shënim. Udhëzime të mëtijshme për certifikimin e aerodromit mund të gjenden në Manualin për Certifikimin e Aerodromeve (dok. 9774).

1.4.4 Si pjesë e procesit të certifikimit, AAC-ja siguron që një manual aerodromi i cili duhet të përfshijë të gjitha informacionet përkatëse mbi vendin e aerodromit, objektet, shërbimet, pajisjet, procedurat operative, organizimin dhe menaxhimin, duke përfshirë një sistem të menaxhimit të sigurisë në operim, është paraqitur nga kërkuesi për miratim para dhënies së certifikatës së aerodromit.

Shënim 1. Përmbajtja e një manuali të aerodromit, duke përfshirë procedurat për paraqitjen dhe miratimin/ pranimin e tij, verifikimin e përpunshmërisë dhe dhënien e një certifikate aerodromi, janë në dispozicion në PANS – Aerodromet (dok. 9981).



Shënim 2. Qëllimi i një sistemi të menaxhimit të sigurisë është të ketë një afrim të organizuar dhe të rregullt në menaxhimin e sigurisë në operim së aerodromit nga operatori i aerodromit. Aneksi 19 – Menaxhimi i Sigurisë përmban dispozitat e menaxhimit të sigurisë në operim të zbatueshme për aerodromet e certifikuar. Udhëzimet për një sistem të harmonizuar të menaxhimit të sigurisë janë dhënë në Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (SMM) (dok. 9859) dhe në Manualin për Certifikimin e Aerodromeve (dok. 9774). Procedurat për menaxhimin e ndryshimeve, kryerjen e vlerësimit të sigurisë në operim, raportimin dhe analizën e ngjarjeve të sigurisë në operim në aeroporte dhe monitorimin e vazhdueshëm për të zbatuar pajtueshmërinë me specifikimet e aplikueshme në mënyrë që rreziqet e identifikuar të zbuten duhet të gjenden në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

1.5 Projektimi i Aeroportit dhe masterplani

Shënim hyrës. Një masterplan për zhvillimin afatgjatë të një aerodromi tregon zhvillimin përfundimtar në një mënyrë fazore dhe raporton të dhënat dhe logjikën mbi të cilën bazohet plani. Masterplanet përgatiten për të mbështetur modernizimin e aerodromeve ekzistuese dhe krijimin e aerodromeve të reja, pavarësisht nga madhësia, kompleksiteti dhe roli. Është e rëndësishme të theksohet se një masterplan nuk përbën një program zbatimi të konfirmuar. Masterplani siguron informacion mbi llojet e përmirësimeve që do të ndërmerren në një mënyrë fazore. Udhëzimet për të gjitha aspektet e planifikimit të aerodromeve gjenden në Manualin e Planifikimit të Aeroportit (dok. 9184), pjesa 1.

1.5.1 Nëse gjykohet e nevojshme nga AAC-ja, një masterplan që përmban plane të hollësishme për zhvillimin e infrastrukturës së aerodromit, do të themelohet për aerodromet.

Shënim hyrës. Një masterplan paraqet planin e zhvillimit të një aerodromi specifik. Masterplani zhvillohet nga operatori i aerodromit bazuar në realizueshmërinë ekonomike, parashikimet e trafikut, kërkesat aktuale dhe të ardhshme të siguruar, ndër të tjera, nga operatorët e avionëve (shih 1.4.3).

Shënim hyrës. Një masterplan mund të kërkojë kur mungesa e kapacitetit në një aeroport, për shkak të kushteve të tilla si, por pa u kufizuar në rritjen e pritshme të trafikut, ndryshimit të motit dhe kushteve klimatike ose punimeve kryesore për të adresuar shqetësimet e sigurisë në operim ose të mjedisit, do të vendoste konektivitetin e një zone gjeografike në rreziq ose të shkaktojë përçarje të rëndë në rrjetin e transportit ajror.

1.5.2 Masterplani duhet të:

a) përmbajë një plan të përparësive duke përfshirë një plan zbatimi në faza; dhe

b) rishikohet periodikisht që të merret parasysh trafiku aktual dhe i ardhshëm i aerodromit.

1.5.3 Kur gjykohet e arsyeshme dhe kërkohet hartimi i një masterplani, gjatë procesit të hartimit, palët e interesuara të aerodromit, veçanërisht operatorët e avionëve, duhet të konsultohen në mënyrë që të lehtësojnë procesin e planifikimit duke përdorur një qasje konsultative dhe bashkëpunuese.

Shënim 1. Sigurimi i të dhënave të avancuara të planifikimit për të lehtësuar procesin e planifikimit përfshin llojet e ardhshme të avionëve, karakteristikat dhe numrin e avionëve që pritet të përdoren, rritjen e parashikuar të lëvizjeve të avionëve, numrin e pasagjerëve dhe sasinë e ngarkesës së parashikuar të trajtohet.

Shënim 2. Shih shtojcën 9, kapitulli 6 mbi nevojën që operatorët e avionëve të informojnë operatorët e aerodromit, në lidhje me shërbimin e parë, orarin dhe planet e flotës për të duhetësuar planifikimin racional të pajisjeve dhe të shërbimeve, në lidhje me trafikun e parashikuar.

Shënim 3. Shikoni politikat e ICAO mbi Tarifatat për Aeroportet dhe Shërbimet e Navigacionit Ajror (dokumenti 9082), seksioni 1, në lidhje me konsultimin me përdoruesit në lidhje me sigurimin e të dhënave të planifikimit paraprak dhe mbrojtjen e të dhënave të ndjeshme komerciale.

1.5.4 Kërkesat arkitekturore dhe infrastrukturore për zbatimin optimal të masave të sigurisë ndërkombëtare të aviacionit civil do të integrohen në projektimin dhe ndërtimin e objekteve të reja dhe ndryshimet në objektet ekzistuese në një aerodrom.

1.5.5 Projektimi i aerodromeve duhet të marrë parasysh përdorimin e tokës dhe masat e kontrollit mjedisor.

Shënim. Udhëzimet për planifikimin e përdorimit të tokës dhe masat e kontrollit mjedisor përmbahen në Manualin e Planifikimit të Aeroportit (dokumenti 9184), pjesa 2.

1.6 Kodi i referimit të aerodromit

Shënim hyrës. Qëllimi i kodit të referimit është të sigurojë një metodë të thjeshtë për ndërlidhjen e specifikimeve të shumta në lidhje me karakteristikat e aerodromeve në mënyrë që të sigurojnë një sërë objektesh të aerodromit që janë të përshtatshme për aeroplanët që synojnë të operojnë në aerodrom. Kodi nuk ka për qëllim të përdoret për të përvaktuar gjatësinë e pistës ose kërkesat për forcën e dyshemesë. Kodi përbëhet nga dy elemente që lidhen me karakteristikat dhe dimensionet e performancës së aeroplanit. Elementi 1 është një numër i bazuar në gjatësinë e fushës



referuese të aeroplanit dhe elementi 2 është një letër e bazuar në hapjen e krahëve të aeroplanit. Kodi ose numri i kodit brenda një elementi të zgjedhur për projektim e qëllimeve që lidhen me karakteristikat kritike të aeroplanit për të cilat është siguruar objekti. Kur zbatohen kërkesat e kësaj rregulloreje, së pari identifikohen aeroplanët që aerodromi ka për qëllim të shërbejë dhe pastaj të përcaktohen dy elementet e kodit.

1.6.1 Kodi i referimit të aerodromit – numri i kodit dhe shkronja – e cila përzgjidhet për qëllime të planifikimit të aerodromit do të përcaktohet në përputhje me karakteristikat e aeroplanit për të cilin është synuar një objekt aerodromi.

1.6.2 Numrat e kodit të referimit të aerodromit dhe shkronjat do të kenë kuptimin e caktuar për ta në tabelën 1-1.

1.6.3 Numri i kodit për elementin 1 do të përcaktohet nga tabela 1-1, duke zgjedhur numrin e

kodit që korrespondon me vlerën më të lartë të gjatësisë së fushës referuese të aeroplanëve për të cilët është synuar pista.

Shënim 1. Përcaktimi i gjatësisë së fushës referuese të aeroplanit është vetëm për përzgjedhjen e një numri kodesh dhe nuk ka për qëllim të ndikojë në gjatësinë aktuale të pistës së ofruar.

Shënim 2. Faktorët të cilët ndikojnë në gjatësinë e pistës janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 1, "Pistat".

1.6.4 Shkronja e kodit për elementin 2 do të vendoset nga tabela 1-1 duke zgjedhur shkronjën e kodit që korrespondon me hapjen maksimale të krahëve të aeroplanit për të cilin është i synuar objekti.

Shënim. Faktorët të cilët ndikojnë në kodin e referimit të aerodromit janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesët 1 dhe 2.

Tabela 1-1. Kodi i referimit të aerodromit

(shtih 1.6.2 deri tek 1.6.4)

Elementi i kodit 1	
Numri i kodit Gjatësia e fushës referuar aeroplanit	
1.	Më pak se 800 m
2.	800 m deri në, por pa përfshirë 1 200 m
3.	1 200 m deri në, por pa përfshirë 1 800 m
4.	1 800 m dhe sipër elementi i kodit 2
Shkronja e kodit Shtirja e krahëve	
A	deri në, por pa përfshirë 15 m
B	15 m deri në, por pa përfshirë 24 m
C	24 m deri në, por pa përfshirë 36 m
D	36 m deri në, por pa përfshirë 52 m
E	52 m deri në, por pa përfshirë 65 m
F	65 m deri në, por pa përfshirë 80 m

Shënim 1. Udhëzimet për planifikimin e aeroplanëve me shtirje të krahëve më shumë se 80 m janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesët 1 dhe 2.

Shënim 2. Procedurat për kryerjen e studimit të përputhshmërisë së aerodromit për të akomoduar aeroplanë me maja të krahëve të palosshëm që përfshijnë dy shkronja kodi janë dhënë në Procedurat për Shërbimet e Laundrit Ajror për Aerodromet (PANS – Aerodromes, dok. 9981).

Udhëzime të mëtejshme duhet të gjenden në karakteristikat e avionëve nga prodhuesit për manualin e planifikimit të aeroportit.

1.7 Procedurat specifike për operimet e aerodromeve

Shënim hyrës. Ky seksion paraqet PANS – Aerodromet (Dokumenti 9981) për përdorim nga një aerodrom që ndërmerr një vlerësim të përputhshmërisë së tij me llojin e trafikut ose operimit që ka si synim të mbajë. Materiali në



PANS – Aerodrome adreson problematikat operacionale me të cilat përballen aerodromet ekzistues dhe ofron procedurat e nevojshme për të siguruar sigurinë e mëtejshme të operimeve. Aty ku masat alternative, procedurat operacionale dhe kufizimet operative janë zhvilluar, janë të detajuara në manualin e aerodromit dhe të rishikuara periodikisht për të vlerësuar vlefshmërinë e vazhdueshme. PANS–Aerodrom nuk zëvendëson as anashkalon dispozitat e këtij aneksi. Pritet që infrastruktura në një aerodromi ekzistues ose në një aerodrom të ri do të përmbushë plotësisht kërkesat në këtë aneks. Referoju aneksit 15, 5.2.2 c) për përgjegjësitë e Shtetit për listimin e ndryshimeve në procedurat përkatëse të ICAO-së në publikimin e tij të Informacionit Aeronautik.

1.7.1 Kur aerodromi mban një aeroplan që tejkalon karakteristikat e certifikuara të aerodromit, duhet të vlerësohet përputhshmëria midis operimit të aeroplanit dhe infrastrukturës dhe operimeve të aerodromit duhet të vlerësohen dhe të zbatohen masat e duhura për të mbajtur një nivel të pranueshëm të sigurisë në operim gjatë operimeve.

Shënim. Procedurat për të vlerësuar përputhshmërinë e operimit të një aeroplani të ri me një aerodrom ekzistues mund të gjenden në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

1.7.2 Duhet të shpallet informacioni në lidhje me masat alternative, procedurat operative dhe kufizimet operative të zbatuara në një aerodrom që dalin nga 1.7.1.

Shënim 1. Shih PANS-AIM (dok. 10066), Shtojca 2, AD 2.20, mbi ofrimin e një përshkrimi të hollësishëm të rregulloreve të trafikut lokal.

Shënim 2. Shih PANS – Aerodromet (dok. 9981), kapitulli 3, seksioni 3.6, për shpalljen e informacionit të sigurisë.

KAPITULLI 2 TË DHËNAT E AERODROMIT

2.1 Të dhënat aeronautike

2.1.1 Përcaktimi dhe raportimi i të dhënave aeronautike të aerodromit duhet të jetë në përputhje me saktësinë dhe klasifikimin e integritetit të kërkuar për të plotësuar nevojat e përdoruesve të fundit të të dhënave aeronautike.

Shënim. Specifikime në lidhje me saktësinë dhe integritetin e klasifikimeve të të dhënave aeronautike në lidhje me aerodromin mbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

2.1.2 Të dhënat gjeohapësinore të aerodromit do të vihen në dispozicion të shërbimeve të informacionit aeronautik për aerodromet që

konsiderohen të relevante nga AAC-ja, në rastet kur operimet e sigurisë në operim dhe/ose ato të bazuara në performancë sugjerojnë përfitime të mundshme.

Shënim 1. Dispozitat që lidhen me bazat e të dhënave gjeohapësinore të aerodromeve janë të përfshira në udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 81, datë 31.7.2012, “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik”, në përputhje me aneksin 15 të ICAO-së, Aeronautical Information Services (Chapter5)”, dhe PANS-AIM (dok. 10066), kapitulli 5.

Shënim 2. Materiali i udhëzimit në lidhje me aplikimin e bazave të të dhënave gjeohapësinore së aerodromit është dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 23.

2.1.3 Kur bëhet i disponueshëm në përputhje me 2.1.2, përzgjedhja e karakteristikave të të dhënave gjeohapësinore të aerodromit do të merret duke pasur parasysh kërkesat e parashikuara.

Shënim 1. Synimi është që përzgjedhja e karakteristikave që do të mblidhen përputhet me një nevojë të përcaktuar operacionale.

Shënim 2. Bazat e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit duhet të sigurohen në një nga dy nivelet e cilësisë - të mirë ose të mesme. Këto nivele dhe kërkesat përkatëse numerike përcaktohen në Dokumentin RTCA DO-272B dhe Dokumentin ED-99C të Pajisjeve të Aviacionit Civil (EUROCAE) të Evropës për Kërkesat e Përdoruesve për Informacionin Gjeohapësinor të Aerodromit.

2.1.4 Teknikat e zbulimit të të dhënave digjitale të gabuara duhet të përdoren gjatë transmetimit dhe/ose ruajtjes së të dhënave aeronautike dhe grupeve të të dhënave digjitale.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me teknikat e zbulimit të të dhënave digjitale të gabuara janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

2.2 Pika e referimit të aerodromit

2.2.1 Për një aerodrom do të vendoset një pikë reference e aerodromit.

2.2.2 Pika e referimit të aerodromit do të vendoset pranë qendrës gjeometrike fillestare ose të planifikuar të aerodromit dhe zakonisht mbetet aty ku është caktuar fillimisht.

2.2.3 Pozicioni i pikës referuese të aerodromit do të matet dhe raportohet tek Ofruesi i AIS, në gradë, minuta dhe sekonda.

2.3 Lartësia e aerodromit dhe e pistës

2.3.1 Lartësia mbidetare e aerodromit dhe valëzimi gjeoid në pozicionin e lartësisë mbidetare të



aerodromit do të maten me saktësinë prej një metri ose këmbë dhe të raportohen tek Ofruesi i AIS-së.

2.3.2 Për një aerodrom të përdorur nga aviacioni civil ndërkombëtar për afrime joprecize, lartësia mbidetare dhe valëzimi gjeoid i secilit prag, lartësia mbidetare e fundit të pistës dhe të çdo pikë të ndërmjetme e lartë dhe e ulët përgjatë pistës do të matet me saktësinë 0,5 metër ose këmbë dhe të raportohet tek Ofruesi i AIS-së.

2.3.3 Për pistën me afrim preciz, lartësia mbidetare dhe valëzimi gjeoid i pragut, lartësia mbidetare e fundit të pistës dhe lartësia mbidetare më e lartë e zonës së prekjes do të matet me saktësinë e 0,25 m apo një këmbë dhe do të raportohet tek Ofruesi i AIS-së.

Vërejtje! Dallëgjërimi gjeoid do të matet në përputhje me sistemin përkatës të koordinatave.

b) Rrip

Zona e sigurisë në *operim* në fund të pistës

Zona e ndalimit

b) sistemi i frenimit/me rrjetë – vendndodhja (për cilin fund piste) dhe përshkrimi;

c) Rruga lidhëse – përcaktimi, gjerësia, lloji i sipërfaqes;

d) Platforma (aproni) – lloji i sipërfaqes, vendqëndrimet e avionëve;

e) Kufijtë e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror;

f) Zonë e pastër – gjatësia në metrin ose këmbën më të afërt, profili i terrenit;

g) mjetet ndihmëse vizuale për procedurat e afrimit, vijëzimit dhe ndriçimit të pistave, rrugëve lidhëse dhe VQA, udhëzime të tjera për mjetet pamore dhe mjeteve të kontrollit në rrugët lidhëse dhe VQA, duke përfshirë pozicionet e ndalimit të taksimit dhe stopbaret, si edhe vendndodhjen dhe llojin e sistemeve pamore orientuese të parkimit (*docking guidance system*);

h) vendndodhjen dhe radiofrekuencat të çdo pikë kontrolli VOR të aerodromit;

i) vendndodhjen dhe përcaktimin e rrugëve standarde për lëvizje në rrugët lidhëse; dhe

j) distancat e rumbullakosura në metër ose këmbë të elementeve të lokalizuesit dhe pistës së uljes që përbëjnë një sistem instrumentesh për ulje (ILS) ose lartësia e një antene në të gjitha drejtimet të një sistemi të uljes me mikrovalë (MLS) në lidhje me pjesët fundore të Pistës.

2.4 Temperatura e referimit të aerodromit

2.4.1 Një temperaturë reference aerodromi duhet të vendoset për një aerodrom në gradë celsius.

2.5 Dimensionet e aerodromeve dhe informacione të lidhura me to

2.5.1 Të dhënat e mëposhtme maten ose përshkruhen, sipas rastit, për secilin objekt të ofruar në një aerodrom:

a) pistë - pozicioni real në të njëqindtën e shkallës, numrin e përcaktimit, gjatësinë, gjerësinë, vendndodhjen e pragut të zhvendosur në metër ose këmbë më të afërt, pjerrësinë, llojin e sipërfaqes, llojin e pistës dhe, për një pistë me afrim preciz kategoria I ekzistencën e një zonë të lirë nga pengesa, kur ofrohet;

gjatësia, gjerësia te metri më i afërt ose këmbë, për llojin e sipërfaqes; dhe

2.5.2 Koordinatat gjeografike të secilit prag të pistës do të maten dhe raportohen tek Ofruesi i AIS në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondës.

2.5.3 Koordinatat gjeografike të pikave të përshtatshme të vijës qendrore të rrugëve lidhëse do të maten dhe raportohen tek Ofruesi i AIS-së në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondës.

2.5.4 Koordinatat gjeografike të çdo vendqëndrimi të avionit do të maten dhe raportohen tek ofruesi i AIS-së në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondës.

2.5.5 Koordinatat gjeografike të pengesave në zonën 2 (pjesa brenda kufijve të aerodromit) dhe në Zonën 3 do të maten dhe raportohen tek Ofruesi i AIS-së në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondës. Përveç kësaj, lartësia mbidetare e majës, lloji, shenjimi dhe ndriçimi (nëse ka) i pengesave do të raportohen tek Ofruesi i AIS-së.

Shënim. PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1 dhe shtojca 8 ofrojnë kërkesat për përcaktimin e të dhënave të pengesave në zonat 2 dhe 3.

2.6 Fortësia e sipërfaqes së dyshemesë (E zbatueshme deri më 27 nëntor 2024)

2.6.1 Forca mbajtëse e sipërfaqes së dyshemesë duhet të përcaktohet.

2.6.2 Forca mbajtëse e sipërfaqes së dyshemesë të destinuar për avionët me masë më të madhe se 5 700 kg, duhet të vihet në dispozicion, duke përdorur vlerën e klasifikimit të avionit – vlerën e klasifikimit



të sipërfaqes së dyshemesë (ACN-PCN), duke raportuar të gjithë informacionin e mëposhtëm:

- vlera i klasifikimit të sipërfaqes së dyshemesë (PCN) dhe vlera numerike;
- tipi i sipërfaqes së dyshemesë për përcaktimin e ACN-PCN;
- kategoria e forcës së nënshtresave;
- kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave ose vlera maksimale e lejuar e presionit të gomave; dhe
- Metoda e vlerësimit.

Shënim. Udhëzime për raportimin dhe publikimin e PCN-ve mund të gjenden në manualin e projektimit të aerodromit (dok. 9157).

2.6.3 Vlera e klasifikimit të sipërfaqes së shtresës (PCN) duhet të tregojë se një aeroplan me vlerë të klasifikimit të aeroplanëve (ACN) të barabartë ose më të ulët se PCN-ja e raportuar mund të operojë në dysheme, duke iu nënshtuar çdo kufizimi mbi presionin e gomave ose masën totale të aeroplanëve për tipat e aeroplanit të specifikuar.

a) *tipi i dyshemesë për përcaktimin e ACN-PCN:*

	Kodi
Sipërfaqe e ngurtë	R
Sipërfaqe fleksibël	F

Shënim. Nëse ndërtimi aktual është përzierje ose jostandard, përfshini një shënim për këtë qëllim (shih shembullin 2 më poshtë).

b) *Llojet e kategorive sipas fortësisë:*

	Kodi
<i>Fortësi e lartë:</i> Karakterizohet nga $K = 150 \text{ MN/m}^3$ dhe përfaqëson të gjitha vlerat më të larta se 120 MN/m^3 për sipërfaqet e ngurta dhe me $\text{CBR} = 15$ dhe që përfaqëson të gjitha vlerat e CBR mbi 13 për sipërfaqet fleksibël.	A
<i>Fortësi mesatare:</i> Karakterizohet nga $K = 80 \text{ MN/m}^3$ dhe përfaqëson një diapazon në K , nga $60 - 80 \text{ MN/m}^3$ për sipërfaqet e ngurta dhe me $\text{CBR} = 15$ dhe që përfaqëson një diapazon në CBR nga 8 në 13 për sipërfaqet fleksibël.	B
<i>Fortësi e ulët:</i> Karakterizohet nga $K = 40 \text{ MN/m}^3$ dhe përfaqëson një diapazon në K , nga $25 - 60 \text{ MN/m}^3$ për sipërfaqet e ngurta dhe me $\text{CBR} = 6$ dhe që përfaqëson një diapazon në CBR nga 4 në 8 për sipërfaqet fleksibël.	C
<i>Fortësi ultra e ulët:</i> Karakterizohet nga $K = 20 \text{ MN/m}^3$ dhe përfaqëson të gjitha vlerat më të ulëta se 25 MN/m^3 për sipërfaqet e ngurta dhe me $\text{CBR} = 3$ dhe që përfaqëson të gjitha vlerat e CBR -së nën 13 për sipërfaqet fleksibël.	D

c) *Kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave:*

	Kodi
<i>E pakufizuar:</i> Presion pa kufizim	W
<i>E lartë:</i> Presioni i kufizuar deri në 1.75 MPa	X
<i>Mesatare:</i> Presioni i kufizuar deri në 1.25 MPa	Y
<i>E ulët:</i> Presioni i kufizuar deri në 0.50 MPa	Z

Shënim. PCN të ndryshme mund të raportohen nëse forca e sipërfaqes së dyshemesë është subjekt i një ndryshimi të konsiderueshëm sezonal.

2.6.4 ACN-së i një avioni do të përcaktohet në përputhje me procedurat standarde të lidhura me metodën ACN-PCN.

Shënim. Procedurat standarde për përcaktimin e ACN-së të një aeroplanit janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3. Për lehtësi, tipa të ndryshëm avioni në përdorim janë vlerësuar në sipërfaqe të shtresës së ngurtë dhe fleksibël për katër kategoritë standarde të forcës së nënshtresës të detajuara në 2.6.6 b) më poshtë.

2.6.5 Për qëllimet e përcaktimit të ACN, reagimi i një sipërfaqe piste duhet të klasifikohet si ekuivalent me një ndërtim të ngurtë ose fleksibël.

2.6.6 Informacioni mbi llojin e dyshemesë për përcaktimin e ACN-PCN, kategoria e forcës së nënshtresave, kategoria maksimale të lejuar të presionit të gomave dhe metoda e vlerësimit duhet të raportohet duke përdorur kode të mëposhtme:



Shënim. Shih shënimin 5 deri në 10.2.,1 ku sipërfaqja përdoret nga avionë me presione të gomave në kategoritë e sipërme.

d) Metoda e vlerësimit:

Vlerësimi teknik: përfaqëson një studim specifik të karakteristikave të sipërfaqes dhe aplikimin e teknologjisë së reagimit të sipërfaqes

Duke përdorur eksperiencën e avionëve: që përfaqëson një njohuri të llojit dhe masës specifike të avionëve që mbahen në mënyrë të kënaqshme në përdorim të rregullt.

Kodi

T

U

Shënim. Shembujt e mëposhtëm ilustrojnë sesi të dhënat e fortësisë të sipërfaqeve raportohen sipas metodës ACN–PCN. Udhëzime të mëtejshme për këtë temë duhet të gjenden në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3, “Sipërfaqet”.

Shembull 1. Nëse forca mbështetëse e një sipërfaqe të ngurtë, që mbështetet në një bazë të mesme fortësie, është gjykuar nga vlerësimi teknik për të qenë PCN 80 dhe nuk ka kufizim të presionit të gomave, atëherë informacioni i raportuar do të ishte:

PCN 80/R/B/W/T

Shembull 2. Nëse forca mbajtëse e një sipërfaqe të përbërë, që është shtrirë si një dysHEME fleksibël dhe duke u mbështetur në një nënndarje të fortë, është vlerësuar duke përdorur eksperiencën e aeroplanëve për të qenë PCN 50 dhe presioni maksimal i gomave i lejuar është 1.25 MPa, më pas informacioni i raportuar do të jetë:

PCR 50/F/A/Y/U

Shënim. Material ndërtim i përzjer

Shembull 3. Nëse forca mbështetëse e një sipërfaqe të ngurtë, që mbështetet në një bazë të mesme fortësie, është gjykuar nga vlerësimi teknik për të qenë PCN 40 dhe presioni maksimal i lejuar i gomave është 0.80 MPa, atëherë informacioni i raportuar do të ishte:

PCN 40/F/B/0.80 MPa /T

Shembull 4. Nëse një sipërfaqe është subjekt i një kufizimi të B747-400 të masës deri në 390 000 kg, më pas informacioni i raportuar duhet të përfshijë shënimin e mëposhtëm.

Shënim. PCN e raportuar është subjekt i kufizimit të masës në tërësi të B747-400 prej 390 000 kg.

2.6.1 Forca mbajtëse e një dysHEMEJE të destinuar për avionët e masës së platformës (VQA) të barabartë me ose më pak se 5 700 kg do të vihen në dispozicion duke raportuar informacionin e mëposhtëm:

- Masa maksimale e lejuar e avionëve; dhe
- Maksimumi i lejuar i presionit të gomave.

Shembull. 4 000 kg/0.50 MPa

2.6 Fortësia e sipërfaqes së dysHemesë (E zbatueshme që nga 28 nëntor 2024)

2.6.1 Forca mbajtëse e sipërfaqes së dysHemesë duhet të përcaktohet.

2.6.2 Forca mbajtëse e sipërfaqes së dysHemesë të destinuar për avionët me masë më të madhe se 5 700 kg, duhet të vihet në dispozicion duke përdorur vlerën e klasifikimit të avionit – vlerën e klasifikimit të sipërfaqes së dysHemesë (ACR-PCR), duke raportuar të gjithë informacionin e mëposhtëm:

- vlera i klasifikimit të sipërfaqes së dysHemesë (PCR) dhe vlera numerike;
- tipi i sipërfaqes së dysHemesë për përcaktimin e ACR-PCR;
- kategoria e forcës së nënshtresave;
- kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave ose vlera maksimale e lejuar e presionit të gomave; dhe
- Metoda e vlerësimit.

Shënim. Udhëzime për raportimin dhe publikimin e PCR-ve mund të gjenden në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157).

2.6.3 Vlera e klasifikimit të sipërfaqes së shtresës (PCR) duhet të tregojë se një aeroplan me vlerë të klasifikimit të aeroplanëve (ACR) të barabartë ose më të ulët se PCR-ja e raportuar mund të operojë në dysHEME, duke iu nënshtuar çdo kufizimi mbi presionin e gomave ose masën totale të aeroplanëve për tipat e aeroplanit të specifikuar.

Shënim. PCR të ndryshme mund të raportohen nëse forca e sipërfaqes së dysHemesë është subjekt i një ndryshimi të konsiderueshëm sezonal.



2.6.4 ACR-ja e një avioni do të përcaktohet në përputhje me procedurat standarde të lidhura me metodën ACR-PCR.

Shënim. Procedurat standarde për përcaktimin e ACR të një aeroplani janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3. *Për lehtësi, software të dedikuara mund të gjenden në website-in e ICAO-së, për llogaritjen e çdo ACR avioni në çdo masë në sipërfaqe të shtresës së ngurtë dhe fleksibël për katër kategoritë standarde të forcës së nënshtresës të detajuara në 2.6.6 b) më poshtë.*

a) Tipi i dyshemesë për përcaktimin e ACR-PCR:

	Kodi
Sipërfaqe e ngurtë	R
Sipërfaqe fleksibël	F

Shënim. Nëse ndërtimi aktual është përzierje ose jostandard, përfshini një shënim për këtë qëllim (shih shëmbullin 2 më poshtë).

b) Llojet e kategorive sipas fortësisë:

	Kodi
<i>Fortësi e lartë:</i> Karakterizohet nga $E = 200$ MPa dhe përfaqëson të gjitha vlerat E të barabarta ose më të larta se 150 MPa për sipërfaqet e ngurta dhe fleksibël	A
<i>Fortësi mesatare:</i> Karakterizohet nga $E = 120$ MPa dhe përfaqëson një gamë të të gjitha vlerave E të barabarta ose më të larta se 100 MPa dhe më të ulëta se 150 MPa për sipërfaqet e ngurta dhe fleksibël.	B
<i>Fortësi e ulët:</i> Karakterizohet nga $E = 120$ MPa dhe përfaqëson një gamë të të gjitha vlerave E të barabarta ose më të larta se 100 MPa dhe më të ulëta se 150 MPa për sipërfaqet e ngurta dhe fleksibël.	C
<i>Fortësi ultra e ulët:</i> Karakterizohet nga $E = 50$ MPa dhe përfaqëson të gjitha vlerat E më të ulëta se 60 MPa për sipërfaqet e ngurta dhe fleksibël	D

c) Kategoritë maksimale e lejuar e presionit të gomave:

	Kodi
<i>E pakufizuar:</i> Presion pa kufizim	W
<i>E lartë:</i> Presioni i kufizuar deri në 1.75 MPa	X
<i>Mesatare:</i> Presioni i kufizuar deri në 1.25 MPa	Y
<i>E ulët:</i> Presioni i kufizuar deri në 0.50 MPa	Z

Shënim. Shih shënimin 5 deri në 10.2.1 ku sipërfaqja përdoret nga avionë me presione të gomave në kategoritë e sipërme.



d) Metoda e vlerësimit:

Vlerësimi teknik: përfaqëson një studim specifik të karakteristikave të sipërfaqes dhe tipat e avionëve për të cilët është destinuar të përdoret kjo sipërfaqe

Duke përdorur eksperiencën e avionëve: që përfaqëson një njohuri të llojit dhe masës specifike të avionëve që mbahen në mënyrë të kënaqshme në përdorim të rregullt.

Kodi
T

U

Shënim. Shembujt e mëposhtëm ilustrojnë sesi të dhënat e fortësisë të sipërfaqeve raportohen sipas metodës ACR–PCR. Udhëzime të mëtejshme për këtë temë duhet të gjenden në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3, Sipërfaqet.

Shembull 1. Nëse forca mbështetëse e një sipërfaqe të ngurtë, që mbështetet në një bazë të mesme fortësie, është gjykuar nga vlerësimi teknik për të qenë PCR 760 dhe nuk ka kufizim të presionit të gomave, atëherë informacioni i raportuar do të ishte:

PCR 760/R/B/W/T

Shembull 2. Nëse forca mbajtëse e një sipërfaqe të përbërë, që është shtrirë si një dysHEME fleksibël dhe duke u mbështetur në një nënndarje të fortë, është vlerësuar duke përdorur eksperiencën e aeroplanëve për të qenë PCR 550 dhe presioni maksimal i gomave i lejuar është 1.25 MPa, më pas informacioni i raportuar do të jetë:

PCR 550/F/A/Y/U

Shënim. Material ndërtim i përzjer

2.6.8 Forca mbajtëse e një dysHEMEJE të destinuar për avionët e masës së platformës (VQA) të barabartë me ose më pak se 5 700 kg do të vihen në dispozicion duke raportuar informacionin e mëposhtëm:

d) Masa maksimale e lejuar e avionëve; dhe

e) Maksimumi i lejuar i presionit të gomave.

Shembull. 4 800 kg/0.60 MPa

2.7 Vendi i kontrollit të lartësimatës për fluturimit

2.7.1 Për një aerodrom duhet të përcaktohen një apo më shumë pika të kontrollit të lartësimatës për fluturimit.

2.7.2 Niveli/lartësia e pikës së kontrollit të lartësimatës për fluturimit jepet si një lartësi mesatare, e rrumbullakosur në metrin ose këmbën më të afërt të zonës në të cilën ndodhet. Lartësia e çdo pjese të caktuar për pikat e kontrollit të lartësimatës për fluturimit duhet të jetë brenda 3 m (10 ft) të lartësisë mesatare për atë vend.

2.8 Distancat e deklaruara

Distancat në vijim duhet të llogariten në metrin apo këmbën më të afërt me një pistë të destinuar për përdorim nga transporti ajror tregtar ndër-kombëtar:

- a) gjatësia në dispozicion për ngritje;
- b) distanca e disponueshme për ngritje;
- c) distanca e disponueshme për përsheptim-ndalim; dhe

d) distanca e disponueshme për ulje.

Shënim. Një udhëzim për llogaritjen e distancave të deklaruara është dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni i 3.

2.9 Gjendja e zonës së lëvizjes dhe objektet lidhur me të

2.9.1 Informacion mbi kushtet e zonës së lëvizjes dhe gjendjes operacionale të objekteve të lidhura me to duhet të ofrohet në njësitë e duhura të shërbimeve të informacionit aeronautik, dhe informacion i ngjashëm me rëndësi operacionale duhet të jepet nga njësitë e shërbimit të trafikut të ajrit më mënyrë që këto njësi të mund të ofrojnë informacionin e nevojshëm për avionët në nisje apo mbërritje. Informacioni do të mbahet i përditësuar dhe çdo ndryshim në kushte duhet të raportohet pa vonesa.

Shënim. Natyra, formati dhe kushtet që informacioni i dhënë duhet të plotësojë janë specifikuar në PANS-AIM (dok. 10066) dhe PANS-ATM (dok. 4444). Procedurat specifike që kanë të bëjnë me punimet në progres në zonën e lëvizjes dhe me raportimin e punëve të tilla janë specifikuar në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

2.9.2 Gjendja e zonës së lëvizjes dhe statusi operacional i objekteve të lidhura me to duhet të monitorohet, dhe raportet në lidhje me çështje të njëfarë rëndësie operacionale apo në lidhje me operimet e aeroplanëve dhe aerodromit, duhet të ofrohet më mënyrë që të mund të merren masat e duhura, veçanërisht në lidhje me sa vijon:

- a) punime mirëmbajtjeje ose ndërtimi;
- b) sipërfaqe të ashpra apo të prishura të pistës, të një rruge lidhëse apo të një VQA;
- c) borë, borë e shkrirë, akull, apo ngrica në pistë, në një rrugë lidhëse apo në një VQA;



d) ujë, borë, borë e shkrirë, akull, apo ngrica në pistë, në një rrugë lidhëse apo në një VQA;

e) uji në pistë, në një rrugë lidhëse ose në një VQA;

f) kimikatat e lëngshme për shkrimin e akullit ose kundër akullit ose elemente të tjera kontaminues të një piste, një rrugë lidhëse ose një VQA;

g) grumbull borë ose shtigje anash pistës, rrugës lidhëse apo një VQA-je;

h) rreze të tjera të përkohshme, duke përfshirë aeroplanët e parkuar;

mosfunksionimi ose operime të parregullta të një pjese ose të të gjitha mjeteve ndihmëse vizuale të aerodromit; dhe mosfunksionimi i furnizimit normal ose dytësor të energjisë.

Shënim 1. Të tjerë ndotës mund të përfshijnë baltën, pluhurin, rërën, hi vullkanik, vaj dhe gomë. Procedurat për monitorimin dhe raportimin e kushteve të zonës së lëvizjes janë të përfshira në PANS-Aerodromes (dok. 9981).

Shënim 2. Manuali i Performancës së Aeroplanit (dok. 10064) ofron udhëzime për kërkesat në lidhje me llogaritjen e performancës së avionit në lidhje me përshkrimin e kushteve të sipërfaqes së pistës 2.9.2 c), e) dhe f).

Shënim 3. Që nga data 5 nëntor 2020, origjina dhe zhvillimi i të dhënave, procesi i vlerësimit dhe procedurat janë përcaktuar në PANS-Aerodromes (dok. 9981). Këto procedura janë të destinuara të plotësojnë kushtet e vëna për të arritur një nivel të dëshirueshëm sigurie për operimet e aeroplanëve të përcaktuara në urdhrin e ministrit të Infrastruktursë dhe Energjisë nr. 80, datë 30.6.2023, "Për miratimin e rregullave për kërkesat teknike dhe procedura administrative për operimet ajrore", që është në përputhje me aneksin 6 të ICAO-së dhe urdhrin e ministrit nr. 167, datë 4.6.2020, "Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra" dhe urdhrin e ministrit nr. 326, datë 29.8.2019, "Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit", apo përditësime të tyre që janë në përputhje me aneksin 8 dhe për të mundësuar informacion plotësues në lidhje me kërkesat sintaksore të shpërndarjes siç është specifikuar në udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 81, datë 31.7.2012, "Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik", që është në përputhje me aneksin 15 të ICAO-së Aeronautical Information Services dhe në PANS-ATM (dok. 4444).

2.9.3 Në mënyrë që të thjeshtohet

përputhshmëria me 2.9.1 dhe 2.9.2, inspektimet në vijim do të kryhen çdo ditë:

a) për zonën e lëvizjes, të paktën një herë aty ku kodi i referimit të aerodromit është 1 ose 2 dhe të paktën dy herë aty ku kodi i referimit të aerodromit është 3 ose 4; dhe

b) për pistat, inspektime përveç këtyre në a) sa herë që kushtet e sipërfaqes së pistës duhet të kenë ndryshuar në mënyrë të konsiderueshme për shkak të kushteve atmosferike.

Shënim 1. Udhëzime lidhur me kryerjen e inspektimeve të përditshme në zonën e lëvizjes janë dhënë në PANS – Aerodromet (dok. 9981). Udhëzime të mëtejshme janë të disponueshme në Manualin për Shërbimet e Aeroportit (dok. 9137), pjesa 8, në Manualin e Udhëzimeve për Lëvizjet në Sipërfaqe dhe Sistemet e Kontrollit (SMGCS) (dok. 9476) dhe në Manualin e Avancuar të Udhëzimeve për Lëvizjet në Sipërfaqe dhe Sistemet e Kontrollit (A-SMGCS) Manuali (dok. 9830).

Shënim 2. PANS – Aerodromes (dok. 9981) përmban sqarime të mëtejshme në rastin e një ndryshimi të konsiderueshëm në kushtet e sipërfaqes së pistës.

2.9.4 Personeli që do të vlerësojë dhe raportojë kushtet e kërkuara të sipërfaqes së pistës në 2.9.2 dhe 2.9.5 duhet të jetë i trajnuar dhe kompetent për kryerjen e detyrave të tij.

Shënim 1. Një udhëzim mbi trajnimin e personelit është dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni i 6.

Shënim 2. Informacion mbi trajnimin e personelit që vlerëson dhe raporton kushtet e sipërfaqes së pistës është i disponueshëm në PANS – Aerodromes (dok. 9981).

Kushtet e sipërfaqes së pistës për përdorim, në raportin e kushteve të pistës

Shënim hyrës. Filozofia e raportit të kushteve të pistës është që një operator i aerodromit do të vlerësojë kushtet e sipërfaqes së pistës kurdoherë që uji, bora, lluca, akulli apo ngrica janë prezentë në një pistë operacionale. Nga ky vlerësim, një kod në lidhje me gjendjen e pistës (RWYCC) dhe një përshkrim i sipërfaqes raportohen dhe duhet të përdoren nga ekuipaazhi që merret me llogaritjen e performancës së aeroplanëve. Ky raport, duke u bazuar në tipin e tij, thellësinë dhe mbulimin e kontaminuesve është vlerësimi më i mirë i kushteve të sipërfaqes së pistës nga operatori i aerodromit ; gjithsesi ; çdo lloj informacioni tjetër i rëndësishëm duhet të merret në konsideratë. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 6 për detaje të mëtejshme. PANS - Aerodromes (dok. 9981) përmban procedura për përdorimin e raportit mbi kushtet e sipërfaqes së pistës dhe caktimin e një RWYCC në përputhje me matricën e vlerësimit të kushteve të pistës (RCAM).



2.9.5 Gjendja e sipërfaqes së pistës duhet të vlerësohet dhe të raportohet me anë të një kodi gjendjeje të pistës (RWYCC) dhe një përshkrim duke përdorur termat në vijim:

BORË E NGJESHUR E THATË
BORË E THATË
BORË E THATË MBI BORË TË NGJESHUR
BORË E THATË MBI AKULL
NGRICE
AKULL
LLUCË
UJË I NDENJUR
UJË MBI BORËN E LAGËSHT TË NGJESHUR
AKULL I LAGËSHT
BORË E LAGËSHT
BORË E LAGËSHT MBI BORË TË NGJESHUR
BORË E LAGËSHT MBI AKULL
RËRË NË GJENDJE TË LIRË E TRAJTUAR ME KIMIKATË

Shënim 1. Gjendja e sipërfaqes së pistës është ajo për të cilën, sipas mënyrave e metodave të përshkruara në PANS – Aerodromet (dok. 9981), ekuipazhi i fluturimit mund të arrijë një performacë të përshtatshme të aeroplanit.

Shënim 2. Këto kushte, vetëm ose në kombinim me mbikëqyrje të tjera, janë kriteret kur efekti mbi performancën e aeroplanëve është mjaftueshëm, përcaktues për të lejuar caktimin e një kodi specifik të gjendjes së pistës.

Shënim 3. Termat e TRAJTUAR KIMIKISHT dhe RËRË NË GJENDJE TË LIRË nuk shfaqen në seksionin e performancës së aeroplanit por përdoren në seksionin e ndërgjegjësimit të situatës, në lidhje me raportin e gjendjes së pistës.

2.9.6 Kurdo që një pistë e operueshme ka kontaminantë, një vlerësim i thellësisë së kontaminantëve dhe i mbulimit për çdo të tretën e pistës duhet kryer dhe duhet raportuar.

Shënim. Procedurat mbi raportimin e thellësisë dhe mbulimit gjenden në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

2.9.7 Kur matjet e fërkimit përdoren si pjesë e vlerësimit të përgjithshëm të sipërfaqes në rastet e mbulimit të saj me borë kompakte ose kur ajo është e mbuluar nga akulli, aparati matës i fërkimit duhet të respektojë standardet e vendosura dhe pranuar nga AAC-ja.

2.9.8 Informacioni duhet të jetë i gatshëm nëse pista apo një pjesë e saj mund të jetë e rrëshqitshme ose është e lagur.

Shënim 1. Karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës ose të një pjese të saj mund të ulet nga depozitat e gomës, lustrimi i sipërfaqes, sistem kullimi i dobët ose faktorë të tjerë. Përcaktimi nëse pista apo një pjesë e saj është e rrëshqitshme apo ka vende me ujë, del sipas metodave të ndryshme të përdorura vetëm ose në kombinim. Këto metoda duhet të jenë matje të fërkimit funksional, duke përdorur një aparaturë matëse për fërkimin, që bie nën një nivel standard minimal të përcaktuar nga AAC-ja, mbikëqyrja nga personeli i mirëmbajtjes së aerodromit, raportet e përsëritura nga pilotët dhe operatorët e avionit e bazuar në eksperiencën e ekuipazhit në fluturim, ose përmes analizës së performancës së ndalimit të aeroplanit që tregojnë një sipërfaqe nën standard. Mjetet shitesë për të bërë këtë vlerësim janë përshkruar në PANS – Aerodromet (dok. 9981).

Shënim 2. Shih 2.9.1 dhe 2.13 në lidhje me ofrimin e informacionit tek AAC-ja dhe Ofruesi i SHLA-së, dhe në kombinim midis tyre.

2.9.9 Njoftime do të jepen për përdoruesit e aerodromit kur niveli i fërkimit në një pistë të shtruar ose një pjese të saj është më pak se niveli i fërkimit minimal i përcaktuar nga AAC-ja në bazë të 10.2.3.

Shënim 1. Udbëzime në përcaktimin dhe shprehjen e një minimumi fërkimit janë dhënë në Vlerësimin, Matjen dhe Raportin e Kushteve të Sipërfaqes së pistës (cir. 329).

Shënim 2. Procedurat për kryerjen e një programi vlerësimi mbi karakteristikat e fërkimit janë dhënë në PANS-Aerodromes (dok. 9981).

Shënim 3. Informacioni që do të publikohet në NOTAM përmban specifikimin se cila pjesë e pistës është nën nivelin minimum të fërkimit dhe vendin se ku ndodhet.

2.10 Heqja e avionëve jofunksional

Shënim. Shih 9.3 për informacion më lidhje me shërbimin për heqjen e avionëve jofunksionalë.

2.10.1 Numrat e telefonit/teleksit të zyrës së koordinitorit të operimeve për heqjen e avionëve jofunksionalë, në zonën e lëvizjes ose zonat fqinje, duhet të vihen në dispozicion, me kërkesë të operatorëve të avionëve.

2.10.2 Informacioni mbi aftësinë për të hequr një avion jofunksional në zonën e lëvizjes ose pranë saj, duhet të bëhet i disponueshëm.

Shënim. Aftësia për të hequr një avion jofunksional mund të shprehet në raport më tipin më të madh të avionit, për heqjen e të cilit aerodromi është pajisur.

2.11 Shpëtimi dhe fikja e zjarrit

Shënim. Shih 9.2 për informacion në lidhje me shërbimet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit.

2.11.1 Informacione mbi nivelin e mbrojtjes që jepet në aerodrom në rastet e shpëtimit të një avioni



apo për qëllime zjarrfikjeje do të bëhen të disponueshme.

2.11.2 Ndryshimet në nivelin e mbrojtjes normalisht të disponueshëm për shpëtim dhe shuarje zjarri në aerodrom, do t'u njoftohen njësisë të duhura të shërbimit të trafiku ajror dhe njësisë të shërbimeve të informacionit aeronautik në mënyrë që këto njësi të mund të japin informacionin e nevojshëm tek avionët në mbërritje dhe në largim. Kur një ndryshim i tillë është korigjuar, njësitë e lartpërmendura duhet të këshillohen me njëra-tjetrën.

Shënim. Ndryshime në nivelin e mbrojtjes nga ajo që do të ketë normalisht në aerodrom duhet të ndryshojnë si rezultat i sasisë në gjendje të agentëve kimike të fikjes, i pajisjeve që duhet të sjellin agentët apo personel për të përdorur pajisjet, etj.

2.12 Sistemet tregues të pjerrësisë së afrimit vizual

Informacioni në lidhje me instalimin e sistemit të treguesve të pjerrësisë së afrimit vizual, që duhet të jetë i disponueshëm konsiston në:

a) Numri që i është dhënë pistës në fjalë si emërim;

b) Tipi i sistemit i bazuar në 5.3.5.2. Për instalimin e AT-VASIS, PAPI apo APAPI, duhet treguar anën e pistës ku dritat janë instaluar, p.sh. majtas apo djathtas;

c) Aty ku aksi i sistemit nuk është paralel me vijën qendrore të pistës, këndi i zhvendosjes dhe drejtimi i saj; p.sh. majtas apo djathtas, duhet të jepet;

d) Këndet nominale të pjerrësisë së afrimit. Për një T-VASIS ose një AT-VASIS ky duhet të jetë këndi $\bar{Y}$ sipas formulës në figurën 5-18 dhe për një PAPI dhe një APAPI ky do të jetë këndi $(B + C) \div 2$ dhe $(A + B) \div 2$, respektivisht si në figurën 5-20; dhe

e) minimumi i lartësisë me syrin mbi pikën e rrafshimit të sinjalit të pjerrësisë. Për një T-VASIS ose një AT-VASIS kjo duhet të jetë lartësia më e ulët në të cilën vetëm shiritat anësore të shiritave të krahëve në të dyja anët e vijës qendrore në fillim të pistës janë të dukshme, gjithsesi, në lartësi të tjera ku një, dy, apo tri njësi dritash për uljen bëhen të dukshme mund, gjithashtu, të raportohen nëse një informacion i tillë do të ishte në përshtatshmëri me aeroplanin duke përdorur këtë afrim. Për një PAPI ky duhet të jetë këndi i duhur i grupit të tretë nga pista minus 2', p.sh. këndi B minus 2', dhe për një APAPI ky duhet të jetë këndi i këndi i duhur i grupit

të më të largët nga pista minus 2', p.sh. këndi A minus 2'.

2.13 Koordinimi ndërmjet shërbimeve të informacionit aeronautik dhe operatorit të aerodromit

2.13.1 Për të siguruar që njësitë e shërbimeve të informacionit aeronautik të marrin informacion për t'u mundësuar atyre që të ofrojnë të dhëna të përditësuara para fluturimit dhe për të plotësuar nevojën për informacione gjatë fluturimit, merren masa ndërmjetësimi mes shërbimeve për informacionin aeronautik dhe operatorëve të aerodromeve në mënyrë që të mund të raportojnë te njësitë përgjegjëse për shërbimet e informacionit aeronautik, me një vonesë minimale:

a) Informacion mbi gjendjen e certifikimit të aerodromeve dhe kushteve të tyre (ref. 1.4, 2.9, 2.10, 2.11 dhe 2.12);

b) gjendja operationale e objekteve, shërbimeve dhe mjeteve ndihmëse brenda zonës së tyre të përgjegjësisë;

c) çdo informacion tjetër që konsiderohet të jetë me rëndësi operationale.

2.13.2 Paraqitjes së ndryshimeve në sistemin e lundrimit ajror, llogaritë e duhura merren nga shërbimet përgjegjëse për këto ndryshime të kohës së nevojshme nga shërbimet e informacionit aeronautik për përgatitjen, prodhimin dhe lëshimin e materialit përkatës për publikim. Për të siguruar ofrimin në kohë të informacionit në shërbimin e informacionit aeronautik, kërkohet një bashkëpunim i ngushtë ndërmjet këtyre shërbimeve në fjalë.

2.13.3 Rëndësi të veçantë kanë ndryshimet në informacionin aeronautik që ndikojnë në hartat dhe/ose sistemet e navigimit të bazuar në kompjuter, të cilat kualifikohen për t'u njoftuar nga sistemi i rregullimit dhe kontrollit të informacionit aeronautik (AIRAC), siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 81, datë 31.7.2012, "Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik", që është në përputhje me aneksin 15 të ICAO-së, *Aeronautical Information Services*. Datat e paracaktuara për hyrjen në fuqi të AIRAC-it, të miratuara ndërkombëtarisht, mbikëqyren nga shërbimet përkatëse të aerodromeve kur dorëzohen informacionet/të dhënat e papërpunuara të shërbimeve të informacionit aeronautik.



Shënim. Specifikime të detajuara në lidhje me sistemin AIRAC mbahen në PANS-AIM (dok. 10066), kapitulli 6.

2.13.1 Shërbimet e aerodromeve përgjegjëse për sigurimin e informacioneve/të dhënave aeronautike të papërpunuara në shërbimet e informacionit aeronautik e bëjnë këtë duke marrë parasysh saktësinë dhe kërkesat e integritetit të nevojshme për t'u përgjigjur nevojave të përdoruesit fundor të të dhënave aeronautike.

Shënim 1. Specifikime në lidhje me saktësinë dhe integritetin e klasifikimeve të të dhënave aeronautike në lidhje me aerodromin mbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Shënim 2. Specifikime në lidhje me lëshimin e NOTAM-it dhe SNOWTAM-it jepen përkatësisht në udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 81, datë 31.7.2012, "Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik"- në përputhje me aneksin 15 të ICAO-së, Aeronautical Information Services, kapitulli 6 dhe PANS-AIM (dok. 10066), shtojcat 3 dhe 4.

Shënim 3. Informacioni i AIRAC-së shpërndahet nga AIS-ja së paku 42 ditë përpara datave të hyrjes në fuqi të AIRAC-së, me qëllim të arrijë te marrësit të paktën 28 ditë përpara datës së hyrjes në fuqi.

Shënim 4. Plani i datave të përbashkëta të paracaktuara të AIRAC-së në periudha kohore prej 28 ditësh dhe udhëzim për përdorimin e AIRAC përmbahen në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126, kapitulli 2).

KAPITULLI 3 KARAKTERISTIKAT FIZIKE

3.1 Pistat

Numri dhe orientimi i pistave

Shënim hyrës. Shumë faktorë ndikojnë në përcaktimin e orientimit, vendosjen dhe numrin e pistave.

Një faktor i rëndësishëm është faktori i përdorshmërisë, siç përcaktohet nga shpërndarja e erës, e cila specifikohet më poshtë. Një tjetër faktor interesant është mirëvendosja e pistës në mënyrë që të lehtësojë sigurimin e afrimeve në përputhje me specifikimet e afrimit me sipërfaqen në kapitullin 4. Në bashkëlidhjen A, seksioni 1, jepet informacion në lidhje me këtë dhe faktorë të tjerë.

Kur përcaktohet vendndodhja e një piste të re me instrumente, vëmendje e veçantë i duhet kushtuar zonave mbi të cilat aeroplanët do të nevojiten për të fluturuar kur ndjekin afrimet instrumentale dhe procedurat e afrimit dhe të kalimit në rreth të dytë, në mënyrë që të sigurojnë që pengesat në këto

zona ose faktorë të tjerë nuk do të pengojnë operimin e aeroplanëve për të cilët pista është e menduar.

3.1.1 Numri dhe orientimi i sipërfaqeve të pistave në një aerodrom rekomandohet të jenë të tilla që faktori i përdorshmërisë i aerodromit të jetë jo më pak se 95 për qind për aeroplanët për të cilët është menduar se do të shërbejë aerodromi.

3.1.2 Vendosja dhe orientimi i sipërfaqeve të ngritjes dhe afrimit, aty ku është e mundur, duhet të jenë të tilla që zonat e largimit dhe afrimit të ulin ndërhyrjen me zonat e përcaktuara për përdorim rezidencial dhe zona të tjera të ndjeshme ndaj zhurmave afër aerodromit në mënyrë që të evitohen problemet e zhurmave në të ardhmen.

Shënim. Udhëzimet për mënyrën sesi të trajtohen problemet e zhurmave janë të ofruara në Manualin e Planifikimit të Aeroportit (dok. 9184), pjesa 2 dhe në Udhëzuesin për një zgjidhje të balancuar për menaxhimin e zhurmave të aeroplanëve (dok. 9829).

3.1.3 Zgjedhja e maksimumit të lejuar të komponentëve të erës anësore.

Nëse do të zbatohet paragrafi 3.1.1, do të supozohet se ulja ose ngritja e aeroplanëve në rrethana normale, është e përjashtuar kur komponenti i erës anësore tejkalon:

- 37 km/h (20 kt) në rastet e aeroplanëve, fusha referuese e të cilëve është me gjatësi 1 500 m ose më shumë, përveç rastit kur një veprimi i dobët i frenimit në pistë për shkak të pamjaftueshmërisë së koeficientit gjatësor të fërkimit ndodh me një lloj frekuence, do të supozohet një komponent i erës anësore që nuk i kalon 24 km/h (13 kt);

- 24 km/h (13 kt) në rastet për aeroplanët, për të cilët gjatësia referuese e fushës është 1200 m ose deri në 1 500 m, pa përfshirë 1500 m; dhe

- 19 km/h (10 kt) në rastet për aeroplanët, për të cilët gjatësia referuese e fushës është më pak se 1 200 m.

Shënim. Në bashkëlidhjen A, seksioni 1, janë dhënë udhëzime për faktorët të cilët ndikojnë në llogaritjen e vlerësimit të faktorit të përdorimit dhe kompensimeve të cilat mund të bëhen për të marrë në konsideratë efektin e rrethanave të paparashikuara.

3.1.4 Të dhënat për t'u përdorur.

Përzgjedhja e të dhënave për t'u përdorur për llogaritjen e faktorit të përdorimit duhet të bazohet në statistika të besueshme të shpërndarjes së erës që shtrihen për aq kohë sa të jetë e mundur, mundësisht jo më pak se pesë vjet. Vëzhgimet e përdorura

rekomandohet të bëhen të paktën tetë herë çdo ditë dhe të vendosura në intervale kohe të barabarta.

Shënim. Këto erëra janë erëra mesatare. Referenca për nevojën për kompensim për kushte të ndryshimit të menjëhershëm të drejtimit dhe shpejtësisë së erës, janë të paraqitura në bashkëlidhjen A, seksioni 1.

Vendndodhja e pragut të pistës

3.1.5 Normalisht, pragu vendoset në skajet e pistës, përveçse kur kushtet operacionale, justifikojnë zgjedhjen e një vendndodhjeje tjetër.

Shënim. Udhëzimet për pozicionimin e pragut janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 11.

3.1.6 Kur është e nevojshme të zhvendoset pragu i pistës, qoftë në mënyrë të përhershme ose përkohësisht, nga vendndodhja e zakonshme, duhet të merren parasysh faktorët e ndryshëm të cilët mund të kenë ndikim në vendndodhjen e pragut të pistës. Kur kjo zhvendosje vjen si shkak i ndodhjes së pistës në gjendje jashtë shërbimi, një zonë e pastër dhe e rrafshuar të paktën 60 m e gjatë do të konsiderohet të jetë e disponueshme midis zonës jashtë shërbimit dhe pragut të zhvendosur. Distanca shtesë mund të nevojitet për t'iu përshtatur kërkesave të zonës së sigurisë në fund të pistës (RESA-s) sipas nevojës.

Shënim. Udhëzimet për faktorët të cilët ndikojnë në vendosjen e pozicionit të një pike të rrafshimit të zhvendosur është dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 11.

Gjatësia aktuale e pistave.

Pjerrësitë në pistë.

Sipërfaqja e pistave.

3.1.6 Sipërfaqja e një piste duhet të ndërtohet pa çrregullime që do të dëmtonin karakteristikat e

fërkimit të sipërfaqes së pistës ose do të ndikojnë negativisht në ngritjen ose uljen e një aeroplani.

Shënim 1. Parregullsitë e sipërfaqes mund të ndikojnë negativisht në ngritjen ose uljen e një aeroplani duke shkaktuar kërcime të tepërta me ose pa shpejtësi, ngritje ose ulje të bundës së avionit, dridhje ose vështirësi të tjera në kontrollin e një aeroplani.

Shënim 2. Udhëzimet për vendosjen e këtij specifikimi janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 5. Udhëzime shtesë përfshihen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3.

3.1.7 Një pistë e shtruar duhet të ndërtohet ose rishtrahet në mënyrë që të sigurojë karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes në ose mbi nivelin e fërkimit minimal të vendosur dhe vënë në dispozicion nga AAC-ja.

3.2 Shpatullat e pistës

Të përgjithshme

Shënim. Udhëzimet për karakteristikat dhe trajtimin e shpatullave të pistës janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 9.

Manuali i Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 1.

3.3 Xhepat e pistës për kthime

Të përgjithshme

3.3.1 Kur fundi i një piste nuk ka lidhje me një rrugë lidhëse ose një kthesë e rrugës lidhëse dhe ku shkronja e kodit është D, E ose F, duhet të sigurohet një xhep i pistës për kthime për të lehtësuar një kthesë prej 180 gradësh të aeroplanëve. (Shih figurën 3-1.)

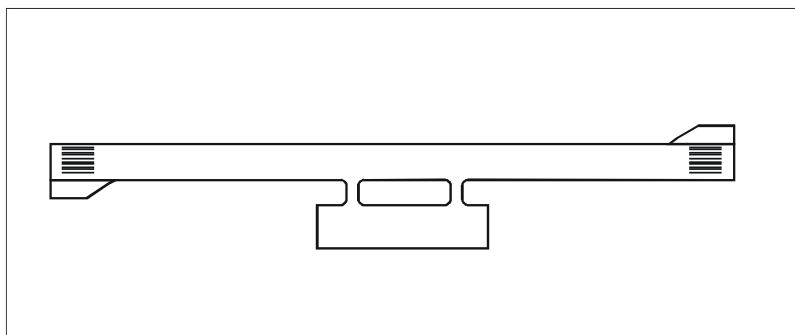


Figura 3-1. Shtrirja e tipike e xhepit të kthimit

3.3.2 Projektimi i një xhepi të pistës duhet të jetë i tillë që kur kabina e pilotëve të aeroplanit për të cilin është planifikuar xhepi i kthesës mbetet mbi shenjën e kthesës, hapësira e distancës ndërmjet çdo rrote kryesore të uljes së aeroplanit dhe skajit të kthesës së xhepit nuk duhet të jetë më e vogël se ajo e dhënë nga tabela e mëposhtme:



OMGWS				
	deri në, por pa përfshirë 4.5 m	4,5 m deri në, por pa përfshirë 6 m	6 m deri në, por pa përfshirë 9 m	9 m deri në, por pa përfshirë 15m
Hapësira e lejuar	1.50 m	2.25 m	3 m ^a or 4 m ^b	4m
a) Nëse xhepi i kthesës është destinuar të përdoret nga aeroplanët me një bazë të rrotave me pak se 18 m.				
b) Nëse xhepi i kthesës është destinuar të përdoret nga aeroplanët me një bazë të rrotave të barabartë ose më e madhe se 18 m.				

Shënim. Bazja e rrotave do të thotë distanca nga rrota e hundës në qendrën gjeometrike të rrotës kryesore.

Pjerrësitë në xhepat e kthesës së pistës

3.3.3 Pjerrësitë anësore dhe të tërthorta në një xhep të kthesës të pistës duhet të jenë të mjaftueshme për të parandaluar grumbullimin e ujit në sipërfaqe dhe për të lehtësuar kullimin e shpejtë të ujit sipërfaqësor. Pjerrësitë duhet të jenë të njëjta me ato në sipërfaqen e kalimit të pistës pranë.

Fortësia e xhepave të kthesës së pistës

Sipërfaqja e xhepave të kthesës së pistës

3.3.4 Sipërfaqja e një xhepi të kthesës së pistës nuk duhet të ketë parregullsi në sipërfaqe që mund të shkaktojnë dëme në një aeroplan duke përdorur xhepin e kthesës.

Shpatullat e xhepave të kthesës së pistës

Shënim. Si minimum, gjerësia e shpatullave do të duhet të mbulojë motorin e jashtëm të aeroplanit më të kërkuar dhe kështu mund të jetë më i gjerë se shpatullat e pistave të lidhura.

3.4 Rripi i pistës

Të përgjithshme

3.4.1 Një pistë dhe çdo zonë ndalimi e ndërlidhur duhet të përfshihen brenda rripit të pistës.

Gjatësia e rripit të pistës

3.4.2 Një rrip piste duhet të shtrihet përpara pragut të pistës dhe përtej fundit të pistës ose zonës së ndalimit për një distancë prej të paktën:

- 60 m ku numri i kodit është, 2, 3 ose 4;
- 60 m ku numri i kodit është 1 dhe pista është me përdorim me instrumente; dhe
- 30 m ku numri i kodit është 1 dhe pista nuk është me përdorim me instrumente.

Gjerësia e rripit të pistës

3.4.3 Një rrip piste që përfshin një pistë me afrim preciz, kudo që është e mundur, duhet të shtrihet anash në të paktën:

- 140 m ku numri i kodit është 3 ose 4; dhe
- 70 m ku numri i kodit është 1 ose 2;

- në secilën anë të vijës qendrore të pistës dhe në zgjatimin e vijës qendrore të pistës përgjatë gjatësisë së rripit të pistës.

Objektet në rripin e pistës

Shënim. Shih 9.9 për informacion lidhur me vendosjen e pajisjeve dhe instalimeve në rripin e pistës.

Shënim 1. Duhet t'i kushtohet vëmendje vendndodhjes dhe projektimit të kullimit në një rrip të pistës për të parandaluar dëmtimin e një aeroplani që aksidentalisht del nga një pistë. Mund të kërkojnë mbulesat e dubura (kapakët e kanaleve) të kullimit. Për më shumë udhëzime, shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 1.

Shënim 2. Aty ku janë instaluar sisteme (puseta anësore) në mjedise të hapura ose të mbuluara të grumbullimit të ujërave gjatë stuhive me reshje shiu, duhet të merret parasysh që struktura e tyre të mos tejkalojë në tokën përreth që të konsiderohet si pengesë.

Shënim 3. Vëmendje e veçantë i duhet kushtuar projektimit dhe mirëprirjes së sisteme të hapura të grumbullimit të ujërave të reshjeve, në mënyrë që të parandalohet tërheqja e kafshëve të egra, sidomos shpendëve. Nëse është e nevojshme, mund të mbulohet nga një rrjetë. Procedurat për menaxhimin e botës shtazore përcaktohen në PANS – Aerodromet (dok. 9981), udhëzime të mëtejshme për kontrollin dhe pakësimin e kafshëve të egra janë dhënë në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (dok. 9137), pjesa 3.

3.4.4 Asnjë objekt fiks, përveç mjeteve ndihmëse vizuale të kërkuara për lundrimin ajror ose ato që kërkojnë për qëllime të sigurisë së aeroplanëve dhe të cilat duhet të vendosen në rripin e pistës dhe që plotësojnë kërkesat përkatëse të thyeshmërisë në kapitullin 5, lejohen në çdo pjesë të një rripit të pistës të një piste me afrim preciz të përcaktuar nga skajet e poshtme të sipërfaqeve të brendshme kalimtare.

Nuk lejohet asnjë objekt i lëvizshëm në këtë pjesë të rripit të pistës gjatë përdorimit të pistës për ulje ose ngritje.



Shënim. Shih kapitullin 4, seksioni 4.1 për karakteristikat e sipërfaqeve të brendshme kalimtare.

Gradimi (rrafshimi) i rripit të pistës

Shënim. Udhëzimet për gradimin (rrafshimin) e një zone me të madhe stripi, duke përfshirë pistën me afrim preciz, ku numri i kodit është 3 ose 4 janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 9.

3.4.5 Sipërfaqja e asaj pjese të rripit të pistës që bashkon një pistë, shpatull ose zonë ndalimi do të jetë e rrafshët me sipërfaqen e pistës, shpatullës ose zonës së ndalimit.

Shënim 1. Zona e ofruar për të zvogëluar efektet e rrymave të fuqishme të gërryerjes, të aeroplanit dhe të helikës mund të quhet zona/xhepi i rrymave të fuqishme (blast pad).

Shënim 2. Udhëzimet për mbrojtjen kundrejt rrymave të fuqishme të aeroplanit janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit. (dok. 9157), pjesa 2.

Pjerrësitë në rripat e pistës

3.5 Zonat e sigurisë në fund të pistës (RESA) Të përgjithshme

3.5.1 Një zonë sigurie në fund të pistës duhet të sigurohet në secilin pjese fundore të rripit të pistës, ku:

- Numri i kodit është 3 ose 4; dhe
- Numri i kodit është 1 ose 2 dhe pista është për përdorim me instrumente.

Shënim. Udhëzimet për sigurinë në pjesën fundore të pistës, janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 10.

Përmasat e zonave të sigurisë në fund të pistës

3.5.2 Një zonë sigurie në fund të pistës duhet të shtrihet nga fundi i një rripi piste në një distancë prej të paktën 90 m, kur:

- numri i kodit është 3 ose 4; dhe
- Numri i kodit është 1 ose 2 dhe pista është për përdorim me instrumente.

Nëse në pistë instalohet një sistem frenues me rrjeta, gjatësia e mësipërme mund të zvogëlohet, bazuar në specifikimin e projektimit të sistemit, duke iu nënshtruar pranimit nga AAC-ja.

Shënim. Udhëzimi për sistemet e frenimit me rrjeta, jepet në shtojcën A, seksioni 10.

3.5.3 Gjerësia e zonës së sigurisë së pistës duhet të jetë të paktën sa dyfishi i gjerësisë së pistës aktuale.

Objektet në zonën e sigurisë në fund të pistës

Shënim. Shih 9.9 për informacion lidhur me vendosjen e pajisjeve dhe instalimeve në zonat e sigurisë në fund të pistës.

Rrafshimi dhe pastrimi i zonave të sigurisë në fund të pistës

Shënim. Sipërfaqja e terrenit në zonën e sigurisë në fund të pistës nuk ka nevojë që të përgatitet në të njëjtën cilësi si rripi i pistës.

Fortësia e zonave të sigurisë në fund të pistës

Shënim. Udhëzimet mbi fortësinë e zonës së sigurisë në fund të pistës janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 1.

3.6 Zonat e Pastra

Shënim. Përfshirja e specifikimeve të detajuara për një zonë të sinjalizuar në këtë seksion nuk synon të nënkuptojë se duhet të ofrohet zona e pastër. Bashkëlidhja A, seksioni 2, ofron informacion për përdorimin e zonave të pastra.

3.7 Zonat e ndalimit

Shënim. Përfshirja e specifikimeve të detajuara për një zonë ndalimi në këtë seksion të pistës nuk synon të nënkuptojë se duhet të ofrohet. Bashkëlidhja A, seksioni 2, ofron informacion për përdorimin e zonave të ndalimit.

Gjerësia e zonave të ndalimit

3.7.1 Një zonë e ndalimit do të ketë gjerësi të njëjtë me pistën me të cilën është e lidhur.

Fortësia e zonës së ndalimit

3.7.2 Një zonë ndalimi përgatitet ose ndërtohet në mënyrë që të jetë në gjendje, në një rast të ndërprerjes së ngritjes, të ndihmojë aeroplanin për të cilin zona për ndalesë është synuar, pa shkaktuar dëmtime strukturore në aeroplan.

Shënim. Bashkëlidhja A, seksioni 2, prezanton udhëzime relative për aftësinë mbështetëse strukturore të një zone ndalimi.

Sipërfaqja e zonës së ndalimit

3.7.3 Sipërfaqja e një zone ndalimi të shtruar do të ndërtohet ose të rishtohet që të sigurojë karakteristikat e sipërfaqes së fërkimit të paktën të barabartë me atë të pistës ngjitur.

3.8 Zona e operimit të radiolartësimatësit

Udhëzimet për zonën operuese e radiolartësimatësit janë dhënë në bashkëlidhjen A, seksioni 4.3, dhe në Manualin e Operacioneve të të gjitha stinëve (dok. 9365), seksioni 5.2, *Udhëzime në përdorimin e radiolartësimatësit janë dhënë në PANS-OPS, volumni II, pjesa II, seksioni 2.*

3.9 Rrugët lidhëse

Shënim 1. Përveçse kur tregohet ndryshe, kërkesat në këtë seksion janë të aplikueshme në çdo lloj rrugë lidhëse.

Shënim 2. Shih seksionin 5.4.3 për një skemë të standardizuar për nomenklaturën e rrugëve lidhëse që mund të përdoren për të përmirësuar ndërgjegjësimin e situatave dhe si pjesë e një mase efektive për parandalimin e hyrjeve pa dashje në pistë.

Shënim 3. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 22, për udhëzimet specifike të projektimit të rrugëve lidhëse që mund të ndihmojnë në parandalimin e hyrjeve pa dashje në pistë, kur hartohet një rrugë lidhëse e re ose përmirësimin e atyre me rreziqe të sigurisë ekzistuese të hyrjeve pa dashje në pista tashmë të njohura.

Të përgjithshme

3.9.1 Rrugët lidhëse duhet të sigurohen që të lejojnë lëvizje të sigurt dhe të shpejtë të aeroplanëve në sipërfaqe të betonit.

Shënim . Udhëzimet mbi pozicionin e rrugëve lidhëse dhe nomenklaturën e standardizuar janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

3.9.2 Hyrja dhe dalja e mjaftueshme e një rruge lidhëse për një pistë duhet të sigurojë përshpejtimin e lëvizjes për në dhe nga pista dhe zbatimin e daljes së shpejtë nga rrugët lidhëse kur volumi i trafikut është i lartë.

3.9.3 Projektimi i një rruge lidhëse duhet të jetë i tillë që kabina e fluturimit të aeroplanit për të cilin është planifikuar rruga lidhëse përkatëse mbetet mbi vijën e qendrës, distanca ndërmjet rrotës së jashtme të mjetit të aeroplanit dhe skajit të rrugës lidhëse nuk duhet të jetë më e vogël se ajo e dhënë nga tabela e mëposhtme:

OMGWS				
	deri në, por pa përfshirë 4.5 m	4,5 m deri në, por pa përfshirë 6 m	6 m deri në, por pa përfshirë 9 m	9 m deri në, por pa përfshirë 15m
Zhblllokimi	1.50 m	2.25 m	3 m ^a or 4 m ^b	4m

a) Në pjesë të drejta.

b) Në pjesët me kthesa të rrugës lidhëse është destinuar të përdoret nga aeroplanët me një bazë të rrotave më pak se 18 m.

c) Në pjesët me kthesa të rrugës lidhëse është destinuar të përdoret nga aeroplanët me një bazë të rrotave të barabartë me ose e më e madhe se 18 m.

Shënim. Baza e rrotave do të thotë distanca nga rrota e hundës në qendrën gjeometrike të rrotave kryesore.

Gjerësia e rrugës lidhëse

Shënim .Udhëzimet mbi gjerësinë e rrugëve lidhëse janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

3.9.4 Kthesat e rrugës lidhëse.

Shënim 1. Një shembull i zgjerimit të rrugëve lidhëse për të arritur distancën e lejuar të rrotave kryesore të caktuara është ilustruar në figurën 3-2.

Udhëzimet mbi vlerat e dimensioneve të përshtatshme janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim 2. Vendndodhja e shenjave të vijëzimeve të rrugës lidhëse dhe dritave përcaktohet në 5.3.17.6.

Shënim 3. Kthesat e përbëra mund të zvogëlojnë ose eliminojnë nevojën për gjerësi shtesë të rrugës lidhëse.

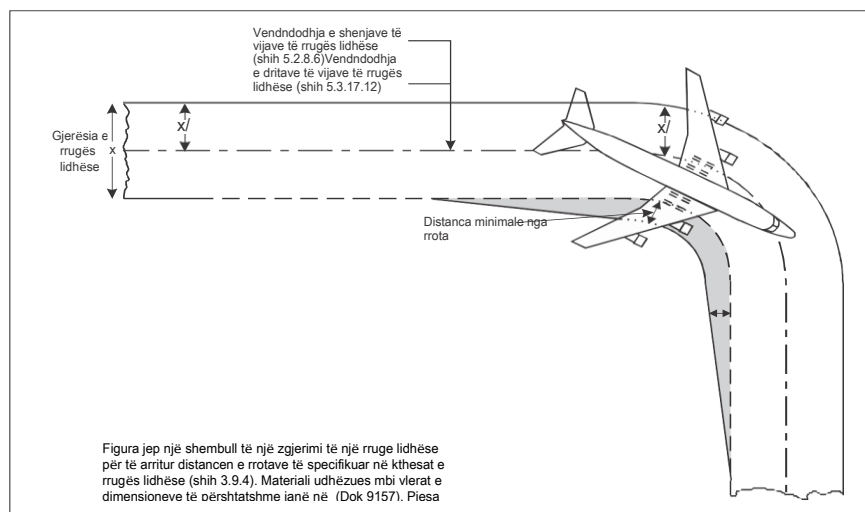


Figura 3-2. Kthesa e rrugës lidhëse



Vendtakimet dhe kryqëzimet

Shënim. Kur bëhet projektimi i shiritave, vëmendje do t'u kushtohet të dhënave të gjatësisë së aeroplanit. Udhëzimet për hartimin e shiritave të zgjerimit dhe përcaktimin e termit të gjatësisë të aeroplanit jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Distancat minimale ndarëse të rrugës lidhëse

3.9.5

Shënim 1. Udhëzimi për faktorët që mund të merren parasysh në studimin aeronautik jepet në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim 2. Instalimet e ILS dhe MLS mund të ndikojnë, gjithashtu, në vendndodhjen e rrugëve lidhëse për shkak të ndikimeve në sinjalet e ILS dhe MLS nga një aeroplan në lëvizje ose i ndaluar. Informacioni mbi zonat kritike dhe të ndjeshme që rrethojnë instalimet e ILS dhe MLS gjendet në aneksin 10 – Telekomunikacioni Aeronautik, vëllimi I – Mjeteve Ndihmëse të Navigimit, bashkëlidhjet C dhe G (përkatësisht).

Shënim 3. Distancat ndarëse të tabelës 3-1, kolona 10, nuk siguron domosdoshmërisht aftësinë për të bërë një kthesë normale nga një rrugë lidhëse në një tjetër paralele. Udhëzimet për këto kushte janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim 4. Distanca ndarëse midis vijës qendrore të një aeroplani në qëndrim në rrugën lidhëse dhe një objekti të treguar në tabelën 3-1, kolona 13, mund të dubet të rritet kur rrymat e gazrave të motorit të aeroplanit mund të shkaktojnë kushte të rrezikshme për shërbimin në tokë.

Tabela 3-1. Distancat minimale ndarëse të rrugës lidhëse

Distanca midis vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe vijës qendrore të pistës (në metra)

Vija qendrore e korsisë lidhëse me vendqëndrimin e aeroplanëve

Kodi shkronja	Pistë me instrument Numri i kodit				Pistë pa instrument Numri i kodit				Vija qendrore (metra)	Në objekt (metra)	Vija qendrore (metra)	Në objekt (metra)
	1	2	3	4	1	2	3	4				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
A	77,5	77,5	—	—	37,5	47,5	—	—	23	15,5	19,5	12
B	82	82	152	—	42	52	87	—	32	20	28,5	16,5
C	88	88	158	158	48	58	93	93	44	26	40,5	22,5
D	—	—	166	166	—	—	101	101	63	37	59,5	33,5
E	—	—	172,5	172,5	—	—	107,5	107,5	76	43,5	72,5	40
F	—	—	180	180	—	—	115	115	91	51	87,5	47,5

Shënim 1. Distancat e ndarjes të paraqitura në kolonat (2) deri në (9) paraqesin kombinime të zakonshme të pistave dhe rrugëve lidhëse. Bazat për zhvillimin e këtyre distancave janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim 2. Distanca në kolonat (2) deri në (9) nuk garanton hapësirë të mjaftueshme pas një aeroplani që ka qëndruar përkohësisht në pritje për të lejuar kalimin e një aeroplani tjetër në një rrugë lidhëse paralele. Shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), Pjesën 2.

Fortësia e rrugëve lidhëse

Shënim. Udhëzimet mbi raportin e fortësisë së rrugëve lidhëse me fortësinë e pistave janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 3.

Sipërfaqja e rrugëve lidhëse

3.9.6 Sipërfaqja e rrugës lidhëse nuk duhet të ketë parregullsi që shkaktojnë dëme në strukturat e aeroplanit.

3.9.7 Sipërfaqja e një rruge lidhëse të shtruar duhet të ndërtohet ose të rishtrohet në mënyrë që të sigurojë kushtet e përshtatshme të fërkimit të sipërfaqes.

Shënim- Karakteristikat e përshtatshme të fërkimit të sipërfaqes janë ato veti të sipërfaqes që nevojiten për rrugët lidhëse që sigurojnë operimin e sigurt të aeroplanëve.

Rrugë lidhëse për dalje të shpejtë

Shënim- Specifikimet e mëposhtme paraqesin kërkesat e veçanta për rrugët e daljes së shpejtë. Shih figurën 3-3. Kërkesat e përgjithshme për rrugët lidhëse zbatohen edhe për këtë lloj rruge lidhëse. Udhëzimet mbi kushtet, vendndodhjen dhe projektimin e rrugëve lidhëse për dalje të shpejtë janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim. Vendndodhjet e rrugëve lidhëse për dalje të shpejtë përgjatë një piste përcaktohen në bazë të disa kriterëve të përshkruara në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2, përveç kriterëve të ndryshme të shpejtësisë.

3.9.8 Rrezja e shiritave shtesë në pjesën e brendshme të harkut në një rrugë lidhëse të daljes së shpejtë duhet të jetë e tillë që të sigurojë një grykë të zgjeruar të rrugës lidhëse me qëllim që të bëhet njohja e hershme e hyrjes dhe kthimi për në rrugën lidhëse.

3.9.9 Një rrugë lidhëse e daljes së shpejtë duhet të përfshijë një pjesë të drejtë pas harkut të kthesës, e mjaftueshme që për një aeroplan në dalje të ndalojë plotësisht në çdo kryqëzim të rrugë lidhëse.

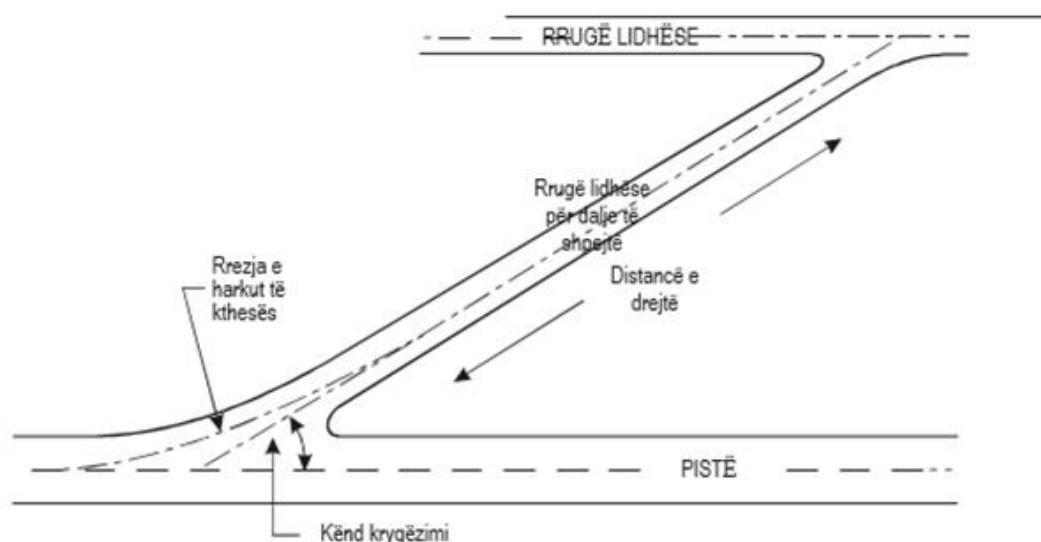


Figura 3-3. Rrugë lidhëse për dalje të shpejtë

Rrugë lidhëse mbi ura

3.9.10 Gjerësia për pjesën e rrugës lidhëse mbi urë, në gjendje për të mbajtur aeroplanë, e llogaritur pingul me vijën qendrore të rrugës lidhëse, nuk duhet të jetë më e vogël se gjerësia e zonës së rrafshuar të rripit të asaj rruge lidhëse, në të kundërt është siguruar një metodë e provuar e kufizimit gjatësor që nuk përbën rrezik për aeroplanët për të cilët është ndërtuar rruga lidhëse.

3.9.11 Duhet të sigurohet mundësia për të lejuar që automjetet e shpëtimit dhe e zjarrfikjes të ndërhyjnë në të dyja drejtëtimet brenda kohës së caktuar të kundërveprimit për aeroplanin më të madh për të cilin është parashikuar ura si rrugë lidhëse.

Shënim. Nëse motorët e aeroplanëve tejkalojnë strukturën e urës, mund të jetë e nevojshme mbrojtja e zonave ngjitur nën urë nga rrymat e motorit.

3.10 Shpatullat e rrugëve lidhëse

Shënim. Udhëzimet mbi karakteristikat e shpatullave të rrugës lidhëse dhe trajtimi e tyre janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

3.11 Rripat e rrugëve lidhëse

Shënim. Udhëzimet mbi karakteristikat e rripave të rrugëve lidhëse janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Të përgjithshme

3.11.1 Një rrugë lidhëse, e ndryshme nga vijëzimet që kalojnë përgjatë apronit (taxilane), do të përfshihet brenda rripit.



Objektet në rripat e rrugës lidhëse

Shënim. Shih pikën 9.9 për informacione lidhur me vendosjen e pajisjeve dhe instalimeve në rripat e rrugëve lidhëse.

3.11.2 Rripat e rrugëve lidhëse duhet të mundësojnë një zonë pa objekte të cilat mund të rrezikojnë aeroplanët në rrugët lidhëse.

Shënim 1. Do t'u kushtohet vëmendje vendndodhjes dhe projektimit të kanaleve të kullimit të ujit në rripat e rrugëve lidhëse për të parandaluar dëmtimin e një aeroplani që del aksidentalisht nga një rrugë lidhëse. Mund të kërkojen mbulesa (kapakët) e dubura të kanaleve të kullimit. Për më shumë udhëzime, shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Shënim 2. Aty ku janë instaluar sisteme në mjedise të hapura ose të mbuluara të grumbullimit të ujërave të reshjeve, do të merret parasysh që struktura e tyre të mos tejkalojë në tokën përreth që të konsiderohet si pengesë.

Shënim 3. Vëmendje e veçantë i duhet kushtuar projektimit dhe mirëmbajtjes së sisteme të puseta të grumbullimit të ujërave të reshjeve, në mënyrë që të parandalohet tërheqja e kafshëve të egra, sidomos shpendëve. Nëse është e nevojshme, mund të mbulohet nga një rrjetë. Udhëzimet për kontrollin dhe pakësimin e kafshëve të egra janë dhënë në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (dok. 9137), pjesa 3.

Gradimi i rripave të rrugëve lidhëse

Shënim. Udhëzimet në gjerësinë e pjesëve të rrafshuara të rrugëve lidhëse janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

Pjerrësitë në rripat e rrugëve lidhëse

Shënim 1. Aty ku shihet e nevojshme për kullim si duhet të ujit, mund të vendoset një sistem pusete i hapur për grumbullimin e ujit të reshjeve në pjesën jo të rrafshuar të rripit të rrugës lidhëse, praktikisht sa më larg nga rruga lidhëse.

Shënim 2. Procedura RFF e aerodromit duhet të marrë në konsideratë vendndodhjen e sistemit të hapur të puseta të grumbullimit të ujit të reshjeve brenda pjesës jo të rrafshuara të rripave të rrugës lidhëse.

3.12 Vendet e pritjes, pozicionet i ndalimit para hyrjes në pistë, pozicionet e ndërmjetme të ndalimit dhe pozicionet e ndalimit në rrugë

Të përgjithshme

3.12.1 Pozicioni/pozicionet e ndalimit para hyrjes në pistë do të vendosen:

a) Në rrugën lidhëse, në ndërprerjen e një rruge lidhëse dhe një piste; dhe

b) në një kryqëzim të një piste me një pistë tjetër, kur pista paraardhëse është pjesë e një rrugë standarde të lëvizjes.

3.12.2 Një pozicion i ndalimit para hyrjes në pistë duhet të vendoset në një rrugë lidhëse nëse vendndodhja ose shtrirja e rrugës lidhëse është e tillë që një aeroplan në lëvizje apo një mjet mund të shkelë rregullat e kufizimit të pengesave ose të ndikon në funksionimin e mjeteve të radionavigimit.

3.12.3 Pozicioni i ndalimit në rrugë duhet të vendoset në kryqëzim të një rruge me një pistë.

Vendndodhja

3.12.4 Distanca ndërmjet vendit të pritjes, pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë i vendosur në një kryqëzim të një rruge lidhëse/piste ose pozicionit të ndalimit në rrugë dhe vijës qendrore të një piste duhet të jetë në përputhje me tabelën 3-2 dhe, në rastin e një piste me afrim preciz, të tilla që një aeroplan ose mjet i ndaluar që po pret nuk do të ndikojë në funksionimin e mjeteve të radionavigimit apo penetrojë sipërfaqen e brendshme kalimtare.

Shënim. Udhëzime për vendosjen e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2.

3.12.5 Vendndodhja e një pozicioni ndalimi para hyrjes në pistë i vendosur në përputhje me 3.12.2 duhet të jetë i tillë që një avion ose mjet kamion nuk duhet të cenojë zonën pa pengesa, sipërfaqen e afrimit, sipërfaqen e ngritjes dhe marrjes së lartësisë ose zonën kritike/të ndjeshme të ILS/MLS ose të ndikojë me funksionimin e mjeteve ndihmëse të radionavigimit.

Tabela 3-2. Distanca minimale nga vija qendrore e pistës
te një vend parkimi, pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë ose pozicioni i ndalimit

Numri i kodit				
Lloji i pistës	1	2	3	4
Pa instrumente	30 m	40 m	75 m	75 m
Afrimi jopreciz	40 m	40 m	75 m	75 m
Afrim preciz kategoria I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Afrimet precize kategoritë II dhe III	—	—	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b,c}
Pista për ngritje	30 m	40 m	75 m	75 m



a) Nëse një vend parkimi, pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë ose pozicioni i ndalimit në rrugë është në një nivel më të ulët në krahasim me prapun e pistës, distanca mund të zvogëlohet 5 metra për çdo metër të vendprirjes ose pozicionit që është më e ulët se pragu i pistës, duke mos shkelur sipërfaqen e brendshme kalimtare.

b) Kjo distancë mund të duhet të rritet për të shmangur influencën e radiovalëve të mjeteve ndihmëse të navigimit tokësor, veçanërisht treguesin e këndit të planerimit dhe në pajisjes lokalizuese. Informacioni mbi zonën kritike dhe të ndjeshme të ILS dhe MLS gjendet në aneksin 10, Vëllimi I, bashkëlidhjet C dhe G, respektivisht (shih, gjithashtu, 3.12.4).

Shënim 1. Distanca prej 90 m për numrin e kodit 3 ose 4 bazohet në një aeroplan me një lartësi bishti prej 20 m, një distancë nga hunda në pjesën më të lartë të bishtit prej 52.7 m dhe një lartësi hunde prej 10 m duke mbajtur në një kënd prej 45° ose më shumë në lidhje me linjën e qendrës së pistës, duke u larguar nga zona e lirë e pengesave dhe nuk është përgjegjëse për llogaritjen e OCA/H.

Shënim 2. Distanca prej 60 m për numrin e kodit 2 bazohet në një aeroplan me një lartësi bishti prej 8 m, një distancë nga hunda në pjesën më të lartë të bishtit prej 24.6 m dhe një lartësi hunde prej 5,2 m duke mbajtur në një kënd prej 45° ose më shumë në lidhje me linjën e qendrës së pistës, duke u larguar nga zona e lirë e pengesave.

Shënim 3. Për numrin e kodit 4 ku gjerësia e skajit të brendshëm të sipërfaqes së brendshme të afërimit është më shumë se 120 m, një distancë më shumë se 90 m mund të jetë e nevojshme për të siguruar se një avion në zonën e pritjes është jashtë zonës pa pengesa. Për shembull, një distancë bazohet në një aeroplan me një lartësi bishti prej 24 m, një distancë nga hunda në pjesën më të lartë të bishtit prej 62.2 m dhe një lartësi hunde prej 10 m duke mbajtur në një kënd prej 45° ose më shumë, në lidhje me linjën e qendrës së pistës, duke u larguar nga zona e lirë e pengesave.

3.13 Vendqëndrimi i avionëve (VQA)

Të përgjithshme

3.13.1 Vendqëndrimet duhet të vendosen aty ku është e nevojshme për të lejuar hipjen në dhe zbritjen e udhëtarëve, mallrave ose postës, si dhe shërbimin e aeroplanëve pa ndërhyrë në trafikun e aerodromit.

Përmasat e vendqëndrimeve (VQA)

3.13.2 Sipërfaqja totale e vendqëndrimeve duhet të jetë e përshtatshme për të lejuar trajtimin e shpejtë të trafikut të aerodromit në dendësinë maksimale të parashikuar.

Fortësia e vendqëndrimeve (VQA)

3.13.3 Çdo pjesë e një vendqëndrimi duhet të jetë në gjendje të qëndrojë në trafikun e aeroplanit që synon t'i shërbejë, duke marrë në konsideratë faktin se disa pjesë të vendqëndrimeve do t'i nënshtrohen një densiteti më të lartë të trafikut dhe si rezultat i një lëvizje të ngadalshme apo me aeroplanë të palëvizshëm, për presion ngjeshje më të lartë se sa në një pistë.

Pjerrësitë në vendqëndrime (VQA)

3.13.4 Pjerrësitë në një VQA, duke përfshirë ato qëndrimin të aeroplanit në një pjesë përbërëse të një rruge lidhëse, duhet të jenë të mjaftueshme për të parandaluar grumbullimin e ujit në sipërfaqen e VQA, por do të mbahen në nivelin e kërkesave të kullimit.

Hapësirat e lejuara në vendqëndrimet e avionit

Shënim. Në VQA duhet të merret në konsideratë edhe sigurimi i rrugëve të shërbimit dhe të zonës së manovrimit dhe magazinimit për pajisjet tokësore (shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 2, Për udhëzime për ruajtjen e pajisjeve tokësore).

3.14 Avionët e izoluar në pozicion parkimi

3.14.1 Duhet të përcaktohet një parkim për një avion të izoluar ose kulla e kontrollit të aerodromit duhet të këshillohet për një zonë ose zona të përshtatshme për parkimin e një aeroplani i cili është i njohur ose besohet të jetë subjekt i ndërhyrjes së paligjshme ose që për arsye të tjera ka nevojë për izolim nga aktivitetet normale të aerodromit.

3.15 Fasilitet/pajisjet për shkrirjen e akullit/kundër akullit

Shënim. Operimet e sigurta dhe efikase të aeroplanit janë të një rëndësie parësore në zhvillimin e një procedure të mjeteve për shkrirjen e / kundër akullit. Për udhëzime të mëtejshme, shih Manualin për Operacionet e Shkrirjes e Akullit/kundër akullit për Tokën e Aeroplanëve (dok. 9640).

Të përgjithshme

3.15.1 Fasilitetet/mjetet e shkrirjes së/kundër akullit në aeroplan mund të ofrohen në një aerodrom ku pritët të ketë kushte që mund të ndodhë ngjirja.

Vendndodhja

Shënim 1. Një nga faktorët kryesorë që ndikon në vendndodhjen e një fasiliteti/mjeteve në distancë për shkrirjen e/kundër akullit është për të siguruar që koha e pritjes së trajtimit kundër akullit është ende e vlefshme në fund të rrugës

lidhëse para daljes në ngritje kur është dhënë leja për largim së aeroplanëve të trajtuar.

Shënim 2. Fasilitetet në distancë larg zonës së rregullt, kompensojnë ndryshimin e kushteve të motit kur kushtet e akullit ose stubitë e dëborës priten të ndodhin përgjatë rrugës lidhëse të lëvizjes së aeroplanit për në pistën e destinuar për ngritje.

Shënim. Efektet e rrymave të gazrave të shkaktuara nga një aeroplan në lëvizje në aeroplanët e tjerë nga mbrapa të cilët po marrin shërbimin kundërshtirjes së akullit, do të merren parasysh për të parandaluar degradimin e trajtimit.

Madhësia dhe numri i xhepave për shkrirjen e/kundër akullit

Shënim. Xhepi për shkrirjen e/kundër akullit të aeroplanit përbëhet nga:

a) një zonë e brendshme për parkimin e një aeroplani që do të trajtohet dhe

b) një zonë e jashtme për lëvizjen e dy ose më shumë pajisjeve të lëvizshme për shkrirjen e/kundër akullit.

Shënim. Kur ka më shumë se një xhep për shkrirjen e/kundër akullit, mund të merret në konsideratë sigurimi i zonave të lëvizjes të mjeteve për shkrirjen e/kundër akullit të xhepave ngjitur që nuk mbivendosen, por janë ekskluzive për çdo xhep. Gjithashtu, do të duhet të merret në konsideratë kalimi anash i zonës nga aeroplanët e tjerë.

Shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesën 2.

Aspektet mjedisore

Shënim. Lëngu i tepërt për shkrirjen e/kundër akullit që rrjedh nga një aeroplan përbën rrezik për ndotjen e ujit nëntokësor dhe po ashtu ndikon në karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës.

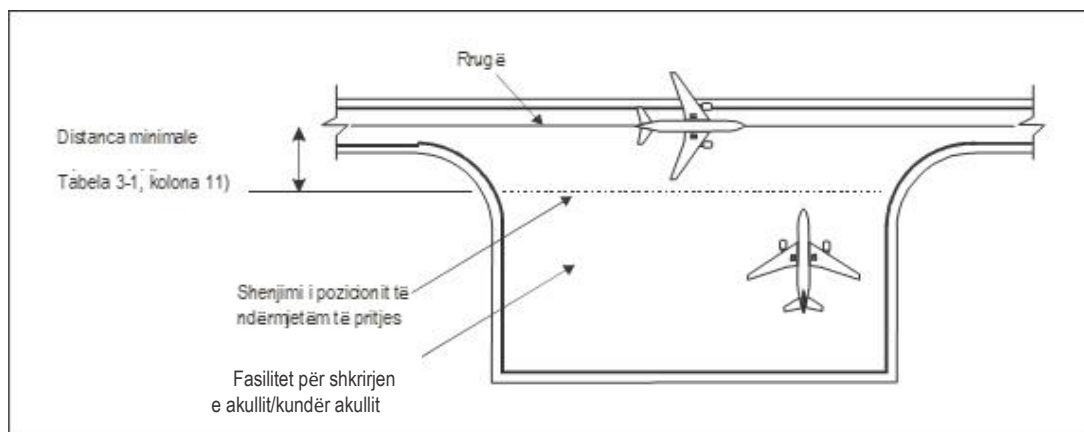


Figura 3-4. Distanca minimale ndarëse në një mjedis për shkrirjen e/kundër akullit

KAPITULLI 4 KUFIZIMI DHE HEQJA E PENGESAVE

Shënim 1. Objektivat e specifikimeve në këtë kapitull përcaktojnë hapësirën ajrore rreth aerodromeve që do të mbahen pa pengesa në mënyrë që operimet e planifikuara për aeroplanët në aerodrom të zhvillohen në mënyrë të sigurt dhe për të parandaluar që aerodromet të bëhen të papërdorshëm nga rritja e pengesave rreth tyre. Kjo arrihet duke krijuar një sërë kufizimesh të sipërfaqeve të pengesave që përcaktojnë kufijtë në të cilat objektet mund të pengojnë hapësirën ajrore.

Shënim 2. Objektet që depertojnë në sipërfaqet e pengesave të kufizuara, të përfshira në këtë kapitull mund të rrethojnë të caktuara të shkaktjnë një rritje të hapësirës së lartësisë të zonës së pastër nga pengesat për një procedurë të afërimit me instrumente ose ndonjë procedurë vizuale të rregullimit majtas e djathtas të lidhur ose të ketë ndikime të tjera operuese në hartimin e procedurës së fluturimit. Kriteret për projektimin e

procedurës së fluturimit janë të përfshira në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Operimet e Aeroplanëve (PANS-OPS, dok. 8168).

Shënim 3. Themelimi dhe kërkesat për një sipërfaqe mbrojtëse nga pengesat për sistemet e treguesve të këndit të planerimit të afërimit vizual janë specifikuar në 5.3.5.40 deri 5.3.5.44.

4.1 Sipërfaqet kufizuese të pengesave

Shënim. Shih figurën 4-1.

Sipërfaqja e jashtme horizontale

Udhëzimet për nevojën për të ofruar një sipërfaqe të jashtme horizontale dhe karakteristikat e saj janë dhënë në Manualin e shërbimeve të aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

Sipërfaqja konike

4.1.1 Përshkrim. Sipërfaqja konike. Një sipërfaqe konike me bazë vertikalisht nga lart nga periferia e



sipërfaqes së brendshme horizontale me kulm poshtë në sipërfaqe.

4.1.2 Karakteristikat. Kufijtë e sipërfaqes konike përfshijnë:

a) një skaj i poshtëm përputhet me periferinë e sipërfaqes së brendshme horizontale; dhe

b) një skaj i sipërm i vendosur në një lartësi të caktuar mbi sipërfaqen e brendshme horizontale.

4.1.3 Pjerrësia e sipërfaqes konike do të matet në një plan vertikal pingul me periferi të sipërfaqes së brendshme horizontale.

Sipërfaqja e brendshme horizontale

4.1.4 *Përshkrim. Sipërfaqja e brendshme horizontale.* Një sipërfaqe e vendosur në një plan horizontal sipër një aerodromi dhe rrethinat e tij.

4.1.5 *Karakteristikat.* Rrezja ose kufijtë e jashtëm të sipërfaqes së brendshme horizontale maten nga një pikë referimi ose pike të vendosura për këtë qëllim.

Shënim. Forma e sipërfaqes së brendshme horizontale nuk është e nevojshme të jetë rrethore. Udhëzime për përcaktimin e shtrirjes së sipërfaqes së brendshme horizontale gjendet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

4.1.6 Niveli i lartësisë së sipërfaqes së brendshme horizontale do të matet mbi nivelin e të dhënave të lartësisë të caktuar për këtë qëllim.

Shënim. Udhëzimi për përcaktimin e pikës së nivelit të dhënave të lartësisë janë paraqitur në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

Sipërfaqja e afrimit

4.1.7 *Përshkrim. Sipërfaqja e afrimit.* Një plan i pjerrët ose kombinim i planeve para pragut të pistës.

4.1.8 Karakteristikat. Kufijtë e sipërfaqes së afrimit përfshijnë:

a) një skaj të brendshëm të gjatësisë së specifikuar, horizontale dhe pingule në vijën imagjinare qendrore të zgjatur të pistës dhe e

vendosur në një distancë të caktuar para pragut të pistës;

b) dy pjesët fundore e skajit të brendshëm dhe devijojnë në mënyrë uniforme graduale të caktuar në zgjatjen e vijës imagjinare qendrore të pistës;

c) Një skaj i jashtëm paralel me skajin e brendshëm; dhe

d) sipërfaqet e mësipërme mund të ndryshojnë me shmangie para e mbrapa, shmangie, ose kur përdoret afrimi me kthime majtas e djathtas, veçanërisht në dy anët fundore të skajit të brendshëm që zgjaten në mënyrë të barabartë në një shkallë të caktuar nga linja imagjinare qendrore të zhvendosjes para e mbrapa, e shmangur ose e përkulur sipas një drejtimi në tokë.

4.1.9 Niveli i lartësisë e skajit të brendshëm duhet të jetë i barabartë me ngritjen e pikës së mesit të pragut të pistës.

4.1.10 Pjerrësia/të e sipërfaqes së afrimit duhet të maten në planin vertikal që përmban vija qendrore e pistës dhe duhet të vazhdojë të përmbajë vijën qendrore të çdo pike para e mbrapa e shmangur me kthesa sipas një drejtimi në tokë.

Shënim. Shih figurën 4-2.

Sipërfaqja e brendshme e afrimit

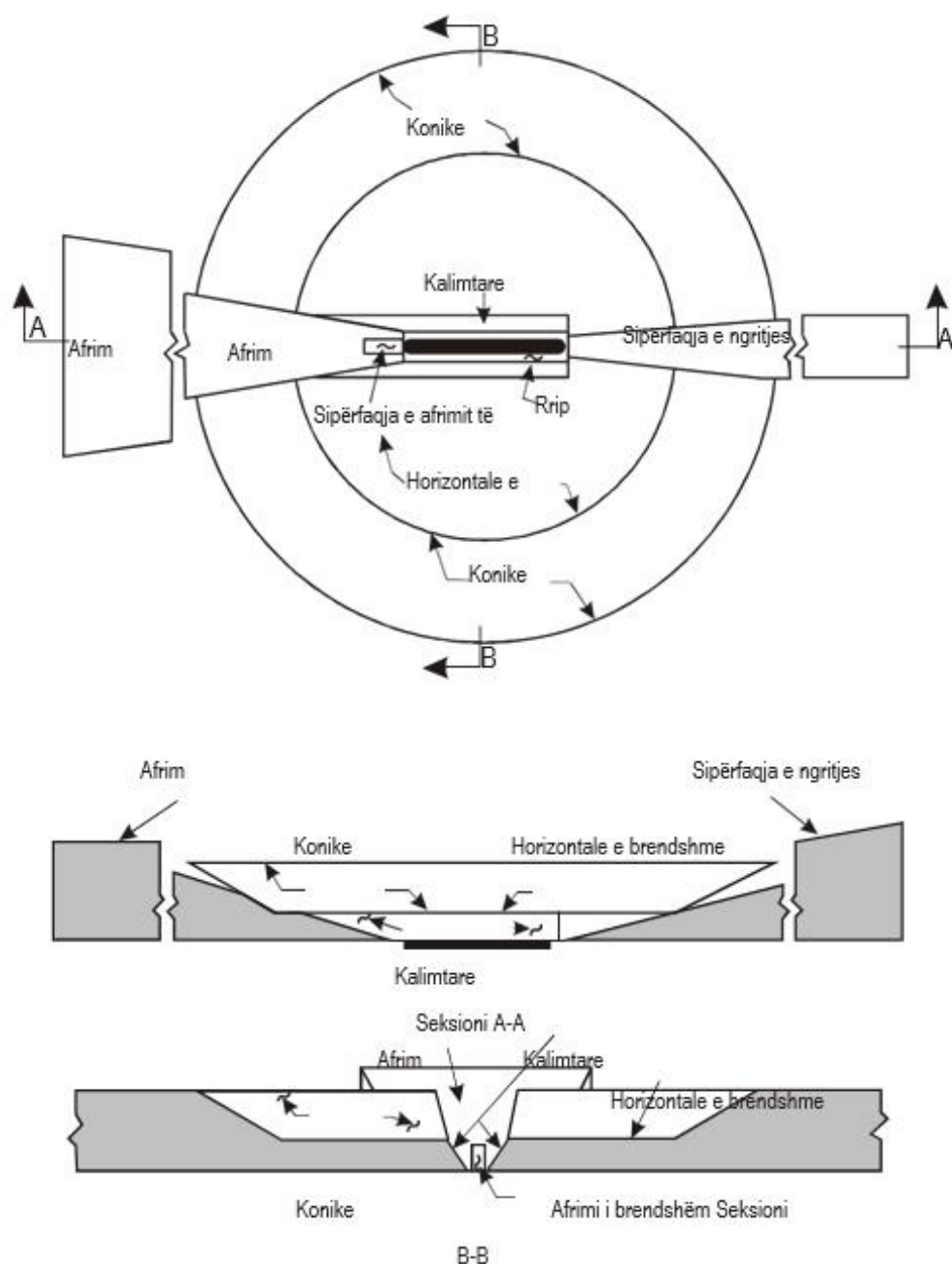
4.1.11 *Përshkrim. Sipërfaqja e brendshme e afrimit.* Një pjesë drejtkëndore e sipërfaqes së afrimit që fillon menjëherë para pragut të pistës.

4.1.12 Karakteristikat. Kufijtë e brendshëm të sipërfaqes së afrimit përfshijnë:

a) një skaj i brendshëm që përputhet me vendndodhjen e brendshme të skajit të sipërfaqes së afrimit, por me gjatësinë e saj të specifikuar;

b) dy vijat e brendshme të pjesëve fundore dhe vazhdojnë në mënyrë uniforme në planin vertikal që përmban linjën qendrore të pistës; dhe skajet e jashtme paralel me skajet e brendshme;

c) skajet e jashtme paralel me skajet e brendshme.



Shih Figurën 4-2 për sipërfaqet e brendshme kalimtare të pengesave të brendshme dhe të pjerrëta të kalimii ne rreth te dyte dhe Shtojcën B për një pamje tre-dimensionale

Figura 4-1. Sipërfaqet e kufizimeve së pengesave

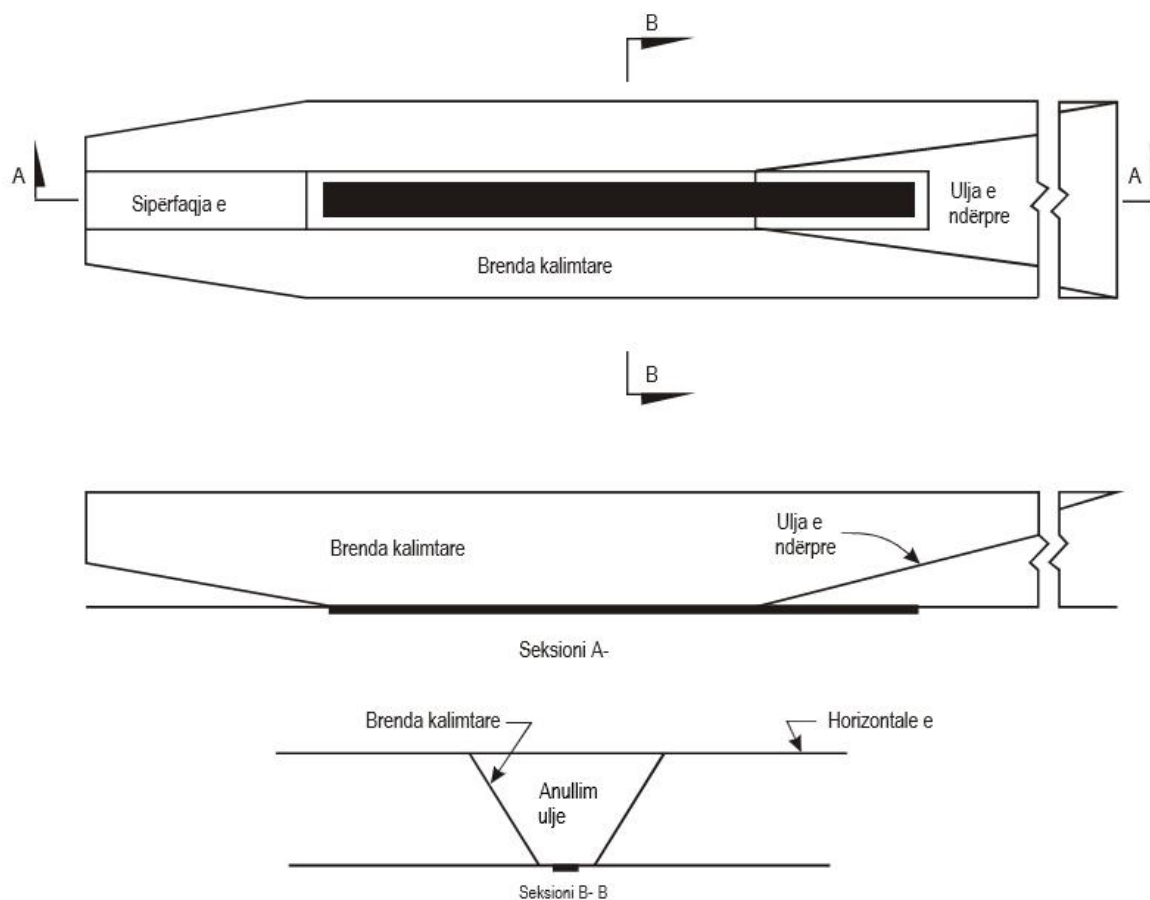


Figura 4-2. Afrim i brendshëm, sipërfaqet e brendshme kalimtare të kufizimit të pengesave dhe anulimit të uljes

Sipërfaqja kalimtare.

4.1.13 *Përshkrim.* *Sipërfaqja kalimtare.* Një sipërfaqe komplekse përgjatë zonës së rripit të betonuar dhe një pjese anësore përgjatë sipërfaqes së afrimit, që shtrihet lart dhe jashtë në sipërfaqen e brendshme horizontale.

4.1.14 *Karakteristikat.* Kufijtë e sipërfaqes kalimtare duhet të përfshijnë:

a) një skaj i poshtëm që fillon në kryqëzimin e anës së sipërfaqes së afrimit me sipërfaqen e brendshme horizontale dhe shtrihet në anën e sipërfaqes së afrimit në skajin e brendshëm të sipërfaqes së afrimit dhe prej aty përgjatë gjatësisë së brezit paralel me vijën qendrore të pistës ; dhe

b) një skaj i sipërm i vendosur në planin e sipërfaqes së brendshme horizontale.

4.1.15 *Niveli i një pike në skajin e poshtëm duhet të jetë:*

a) përgjatë anës së sipërfaqes së afrimit – e barabartë me nivelin e sipërfaqes së afrimit në atë pikë; dhe

b) Përgjatë rripit – e barabartë me nivelin e pikës më të afërt në vijën qendrore të pistës ose shtesës së saj.

Shënim. Si rezultat i b) sipërfaqja kalimtare përgjatë rripit do të jetë e lakuar nëse profili i pistës është i lakuar ose një plani, nëse profili i pistës është një vijë e drejtë. Kryqëzimi i sipërfaqes kalimtare me sipërfaqen e brendshme horizontale, gjithashtu, do të jetë një vijë e harkuar ose e drejtë në varësi të profilit të pistës.

4.1.16 Pjerrësia i sipërfaqes kalimtare do të matet në planin vertikal në këndin e duhur në vijën qendrore të pistës.

Sipërfaqja e brendshme kalimtare

Shënim. Është menduar që sipërfaqja e brendshme kalimtare të jetë sipërfaqja e kufizuar e pengesave kontrolluese për mjetet ndihmëse të navigimit, avionëve dhe automjeteve të tjera që duhet të jenë pranë pistës dhe të cilat nuk do të depërtojnë, përveçse për objekte të thyeshme. Sipërfaqja kalimtare e përshkruar në 4.1.13 synon të mbetet si sipërfaqja e kontrolluar, kufizuese e pengesave ndaj ndërtesave, etj.



4.1.17 *Përshkrim. Sipërfaqja e brendshme kalimtare.* Një sipërfaqe e ngjashme me atë kalimtare por më afër pistës.

4.1.18 Karakteristikat. Kufijtë e sipërfaqes së brendshme kalimtare duhet të përfshijnë:

a) pjesa më e ulët që fillon në fund të sipërfaqes së brendshme të afrimit dhe shtrihet në anën e sipërfaqes së brendshme të afrimit në skajin e brendshëm të asaj sipërfaqe, prej aty përgjatë brezit paralel me linjën e qendrës së pistës drejt skajit të brendshëm të sipërfaqes së uljes së anuluar dhe nga aty deri në anën e sipërfaqes që ndërpret pjesën e sipërfaqes së brendshme horizontale; dhe

b) pjesa e sipërme e vendosur në planin e sipërfaqes së brendshme horizontale.

4.1.19 Niveli i pikës në skajin me të ulët duhet të jetë:

a) përgjatë anës së sipërfaqes së afrimit dhe sipërfaqes së anulimit të uljes – e barabartë me nivelin e sipërfaqes së përcaktuar në atë pikë; dhe

b) përgjatë anash rripit – e barabartë me nivelin e pikës më të afërt në vijën qendrore të pistës ose shtrirjen e saj.

Shënim. Si rezultat i b) sipërfaqja e brendshme kalimtare, anash përgjatë rripit do të jetë e lakuar nëse profili i pistës është i lakuar ose plan, nëse profili i pistës është një vijë e drejtë. Kryqëzimi i sipërfaqes së brendshme kalimtare me sipërfaqen e brendshme horizontale, gjithashtu, do të jetë një vijë e harkuar ose e drejtë në varësi të profilit të pistës.

4.1.20 Pjerrësia e sipërfaqes së brendshme kalimtare duhet të matet në planin vertikal në këndet e duhura në vijën qendrore të pistës.

Sipërfaqja e kalimit në rreth të dytë (e anulimit të uljes)

4.1.21 *Përshkrim. Sipërfaqja e kalimit në rreth të dytë (e anulimit të uljes).* Një plan i pjerrët i vendosur në një distancë të caktuar pas pragut të pistës, shtrihet midis sipërfaqes së brendshme kalimtare.

4.1.22 Karakteristikat. Kufijtë e sipërfaqes së kalimit në rreth të dytë (e anulimit të uljes) përfshijnë:

a) një skaj të brendshëm horizontal dhe pingul në vijën qendrore të zgjatur të pistës dhe e vendosur në një distancë të caktuar pas pragut të pistës;

b) dy anët që fillojnë në fundet e skajeve të brendshëm dhe devijojnë në mënyrë uniforme në një normë të caktuar nga plani vertikal të linjës qendrore të pistës; dhe

c) pjesët anësore të jashtme paralel me pjesën anësore të brendshme që gjendet në një plan me sipërfaqen e brendshme horizontale.

4.1.23 Niveli i skajit të brendshëm duhet të jetë i barabartë me nivelin e vijës qendrore të pistës te vendndodhja e brendshme e skajit fundor.

4.1.24 Pjerrësia e sipërfaqes së kalimit në rreth të dytë duhet të matet në planin vertikal që përmban vijën qendrore të pistës.

Sipërfaqja e marrjes së lartësisë në ngritje

4.1.25 *Përshkrim. Sipërfaqja e marrjes së lartësisë në ngritje.* Një plan i pjerrët ose një sipërfaqe tjetër e specifikuar përtej fundit të pistës ose zonës së pastër.

4.1.26 Karakteristikat. Kufijtë e sipërfaqes së marrjes së lartësisë në ngritje përfshijnë:

a) skaji i brendshëm horizontal dhe pingul në vijën qendrore të pistës dhe i vendosur ose në një distancë të caktuar përtej fundit të pistës ose në fund të zonës së pastër, kur një gjë e tillë është siguruar dhe gjatësia e saj tejkalon distancën e specifikuar;

b) dy anët që vijnë nga skajet e brendshme fundore, që degëzohen në mënyrë uniforme në një shkallë të caktuar nga drejtimi i ngritjes deri në një gjerësi përfundimtare të specifikuar dhe vazhdon më pas me po atë gjerësi për pjesën e mbetur të gjatësisë së sipërfaqes së marrjes së lartësisë në ngritje; dhe

c) nga skaji i jashtëm horizontal dhe vertikal të drejtimit të specifikuar të marrjes së lartësisë në ngritje.

4.1.27 Niveli i skajit të brendshëm duhet të jetë e barabartë me pikën më të lartë të vazhdimësisë së vijës qendrore të gjatësisë së pistës midis fundit të pistës dhe skajit të brendshëm, me përjashtim të rastit kur sigurohet hapësira e pastër, niveli i pikës do të jetë i barabartë me pikën më të lartë në tokë sipas vijës qendrore të zonës së pastër.

4.1.28 Në rastin e një vije të drejtë të ngritjes, pjerrësia e sipërfaqes së marrjes së lartësisë, duhet të matet në planin vertikal që përmban vijën qendrore të sipërfaqes së pistës.

4.1.29 Në rastin kur një sipërfaqe e ngritjes përmban një kthesë, sipërfaqja e ngritjes dhe marrjes së lartësisë është një sipërfaqe komplekse që përmban të dhënat horizontale normale në vijën qendrore të saj dhe pjerrësia e vijës qendrore duhet të jetë e njëjta si ajo e trajektores së marrjes së lartësisë në vijë të drejtë.

4.2 Kërkesat për kufizimin e pengesave

Shënim. Kërkesat për sipërfaqet e kufizimit të pengesave janë të specifikuara në bazë të përdorimit të pistës së dhënë, për shembull ngritja ose ulja, tipi i afrimit dhe kanë për qëllim të aplikohen kur përdorimi i tillë përcaktohet nga pista. Në rastet kur operimet drejtohen për në dhe nga, në të dyja



drejtimet e pistës, atëherë funksioni i sipërfaqeve të caktuara duhet të anulohet për shkak të kërkesave më të rrepta të një sipërfaqeje tjetër më të ulët.

Pistat pa përdorim të instrumenteve

4.2.1 Sipërfaqet e kufizimit të pengesave në vijim krijohen për një pistë pa përdorim të instrumenteve:

- Sipërfaqja konike;
- Sipërfaqja e brendshme horizontale;
- Sipërfaqja e afrimit; dhe
- Sipërfaqja kalimtare.

4.2.2 Lartësitë dhe pjerrësitë e sipërfaqeve nuk janë më të mëdha se, përmasat e tyre të tjera jo më pak se ato të specifikuara në tabelën 4-1.

4.2.3 Objektet e reja ose zgjerimet e objekteve ekzistuese nuk lejohen mbi sipërfaqet kalimtare të afrimit përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti i ri ose zgjatimi i tij, mbulohet (nuk shikohet) nga një sistem objekti ekzistues i paluajtshëm.

Shënim. Rrethanat në të cilat parimi i mbulimit mund të zbatohet në mënyrë të arsyeshme, përshkruhen në Manualin e shërbimeve të aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

4.2.4 Objekte të reja ose zgjatime të objekteve ekzistuese mund të mos të lejohen mbi sipërfaqen konike ose sipërfaqen e brendshme horizontale përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm ose pas studimit aeronautik përcaktohet që objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë ose do të ndikojë ndjeshëm në rregullsinë e operimeve të aeroplanëve.

4.2.5 Objektet ekzistuese mbi çdo sipërfaqe nga 4.2.1 më sipër duhet të hiqen, për aq sa është e mundur, përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti është i mbuluar nga një objekt ekzistues i paluajtshëm, ose pas studimit aeronautik është përcaktuar se objekti nuk do të ndikojë negativisht

në sigurinë e fluturimeve ose të ndikojë negativisht në sigurinë e operimeve të aeroplanëve.

Shënim. Për shkak të pjerrësive të tërborta ose gjatësore në një rrip, në disa raste skaji i brendshëm ose pjesë të skajit të brendshëm të sipërfaqes së afrimit mund të jetë nën nivelin përkatës të rripit. Nuk synohet që ky rrip duhet të rrafshohet në përputhje me skajin e brendshëm të sipërfaqes së afrimit dhe as nuk synohet që terreni ose objektet të cilat janë mbi sipërfaqen e afrimit përtej fundit të rripit, por nën nivelin e rripit, të hiqet ose në të kundërt konsiderohet se ata mund të rrezikojnë aeroplanët.

4.2.6 Gjatë shqyrtimit të ndërtimit të propozuar, mund të merret parasysh zhvillimi i mundshëm i ardhshëm i një piste me përdorim instrumentesh dhe kërkesa pasuese më të rrepta për sipërfaqet e kufizimit të pengesave.

Pistat e afrimit joprecize

4.2.7 Sipërfaqet e kufizimit të pengesave në vijim, krijohen për një pistë me afrim jopreciz

- Sipërfaqja konike;
- Sipërfaqja e brendshme horizontale;
- Sipërfaqja e afrimit; dhe
- Sipërfaqja kalimtare.

4.2.8 Lartësitë dhe pjerrësitë e sipërfaqes nuk do të jenë më të mëdha se, dhe përmasat e tyre të tjera nuk do të jenë më pak se ato të specifikuara në tabelën 4-1, përveç rastit të seksionit horizontal të sipërfaqes së afrimit (shih 4.2.9).

4.2.9 Sipërfaqja e afrimit duhet të jetë horizontale përtej pikës në të cilën pjerrësia prej 2,5 për qind kryqëzohet/ndërpret:

a) Një plan horizontal 150 m mbi lartësinë e pragut të pistës; ose

b) hapësirën horizontale që kalon përmes majës së çdo objekti që kontrollon lartësinë e lejuar të pengesave (OCA/H);

2. cilado është më e larta.

Tabela 4-1. Përmasat dhe pjerrësia e sipërfaqes së kufizimit të pengesave – Pistat e afrimit
PISTAT E AFRIMIT

KLASIFIKIMI I PISTAVE										
Numri i kodit pa instrumente										
Afrimi jopreciz Numri i kodit		I, II ose III Numri i kodit						Kategoritë e afrimit preciz		
Sipërfaqja dhe përmasat ^a	1	2	3	4	1,2	3	4	1,2	3,4	3,4
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
KONIKE										
Pjerrësia	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Lartësi	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m



HORIZONTALA E BRENDSHME										
Lartësi	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Rreze	2 000 m	2 500 m	4 000 m	4 000 m	3 500 m	4 000 m	4 000 m	3 500 m	4 000 m	4 000 m
AFRIMI I BRENDSHËM										
Gjerësia e	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m ^c	120 m ^c
Distanca nga pragu i pistës	—	—	—	—	—	—	—	60 m	60 m	60 m
Gjatësia	—	—	—	—	—	—	—	900 m	900 m	900 m
Pjerrësia								2,5%	2%	2%
AFRIMI										
Gjatësia e skajit të brendshëm	60 m	80 m	150 m	150 m	140 m	280 m	280 m	140 m	280 m	280 m
Distanca nga pragu i pistës	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Disniveli (secila anë)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Seksioni i parë										
Gjatësia	1 600 m	2 500 m	3 000 m	3 000 m	2 500 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m	3 000 m
Pjerrësia	5%	4%	3,33%	2,5%	3,33%	2%	2%	2,5%	2%	2%
Seksioni i dytë										
Gjatësia	—	—	—	—	—	3 600 m ^b	3 600 m ^b	12 000 m	3 600 m ^b	3 600 m ^b
Pjerrësia	—	—	—	—	—	2,5%	2,5%	3%	2,5%	2,5%
Seksioni horizontal										
Gjatësia	—	—	—	—	—	8 400 m ^b	8 400 m ^b	—	8 400 m ^b	8 400 m ^b
Gjatësia totale	—	—	—	—	—	15 000 m	15 000 m	15 000 m	15 000 m	15 000 m
KALIMTARE										
Pjerrësia	20%	20%	14,3%	14,3%	20%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%	14,3%
I brendshëm kalimtare										
Pjerrësia	—	—	—	—	—	—	—	40%	33,3%	33,3%
SIPËRFAQJA E ANULIMIT TË ULJES										
Gjatësia e skajit të brendshëm	—	—	—	—	—	—	—	90 m	120 m ^c	120 m ^c
Distanca nga pragu i pistës	—	—	—	—	—	—	—	c	1 800 m ^d	1 800 m ^d
Disniveli (secila anë)	—	—	—	—	—	—	—	10%	10%	10%
Pjerrësia	—	—	—	—	—	—	—	4%	3,33%	3,33%

a) Të gjitha dimensionet janë të matura horizontalisht vetëm nëse specifikohet ndryshe.

b) Gjatësia e ndryshueshme (shih 4.2.9 ose 4.2.16).

c) Distanca deri në fund të rripit.

d) Ose fund i pistës cilado është më pak.

e) Kur shkronja e kodit është F (tabela 1-1), gjerësia rritet në 140 m, përveç atyre aerodromeve që mbajnë një aeroplan me shkronjë e kodit F i pajisur me instrumente digjitale të aeroplanit që ofrojnë komanda të drejtimit për të mbajtur një udhë të përcaktuar gjatë manovrës së kalimit në rreth të dytë.

f) Shënim. *Shih qarkoret 301 dhe 345, dhe kapitullin 4 të P.ANS – Aerodromet, pjesa I (dok. 9981), për informacion të mëtejshëm.*

4.2.10 Objektet e reja ose shtrirjet e objekteve ekzistuese nuk duhet të lejohen mbi sipërfaqen e afrimit brenda 3 000 m të skajit të brendshëm ose mbi një sipërfaqe kalimtare, përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti ose zgjerimi i ri mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm.

Shënim. Rrethanat në të cilat parimi i mbulimit mund të zbatohet në mënyrë të arsyeshme janë përshkruar në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

4.2.11 Objektet e reja ose zgjerimet e objekteve ekzistuese duhet të mos lejohen mbi sipërfaqen e afrimit përtej 3 000 m nga skaji i brendshëm, sipërfaqja konike ose sipërfaqja e brendshme horizontale përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm, ose pas studimit aeronautik përcaktohet se objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë ose do të ndikojë ndjeshëm në rregullsinë e operimeve të aeroplanëve.



4.2.12 Objektet ekzistuese mbi çdo sipërfaqe e kërkuar nga 4.2.7, duhet të hiqen, për aq sa është e mundur, përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti është i mbuluar nga një objekt ekzistues i paluajtshëm, ose pas studimit aeronautik, është përcaktuar se objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë e fluturimeve ose të ndikojë ndjeshëm në sigurinë e operimeve të aeroplanëve.

Shënim. Për shkak të pjerrësive të tërthorta ose gjatësore në një rrip, në disa raste skaji i brendshëm ose pjesë të skajit të brendshëm të sipërfaqes së afërimit mund të jetë nën nivelin e rripit. Nuk synohet që ky rrip të rrafshohet në përputhje me skajin e brendshëm të sipërfaqes së afërimit dhe as nuk synohet që terreni ose objektet të cilat janë mbi sipërfaqen e afërimit përtej fundit të rripit, por nën nivelin e rripit, të hiqet ose në të kundërt është konsideruar se mund të rrezikojë aeroplanët.

Pistat e afërimit preciz

Shënim 1. Shih 9.9 për informacion lidhur me shikimin e pajisjeve dhe instalimeve në zonat operacionale.

Shënim 2. Udhëzimet për sipërfaqet e kufizimit të pengesave për afërimit preciz janë dhënë në Manualin e Shërbimeve të aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

4.2.13 Sipërfaqet e kufizimit të pengesave në vijim krijohen për një pistë me afërimit preciz kategoria I:

- Sipërfaqja konike;
- Sipërfaqja e brendshme horizontale;
- Sipërfaqja e afërimit; dhe
- Sipërfaqja kalimtare.

4.2.14 Sipërfaqet e kufizimit të pengesave në vijim duhet të krijohen për një pistë me afërimit preciz të kategorive II dhe III:

- Sipërfaqja konike;
- Sipërfaqja e brendshme horizontale;
- Sipërfaqja e afërimit dhe sipërfaqja e afërimit të brendshëm;
- Sipërfaqet kalimtare;
- Sipërfaqet kalimtare të brendshme; dhe
- Sipërfaqja e kalimit në rreth të dytë (anulimit të uljes).

4.2.15 Lartësitë dhe pjerrësitë e sipërfaqes nuk janë më të mëdha se, dhe përmasat e tyre të tjera jo më pak se, ato të specifikuar në tabelën 4-1, përveç rastit të seksionit horizontal të sipërfaqes së afërimit (shih 4.2.16).

4.2.16 Sipërfaqja e afërimit duhet të jetë horizontale përtej pikës në të cilën pjerrësia prej 2,5 përqindësh kryqëzohet me:

a) Një plan horizontal 150 m mbi nivelin e pragut të pistës; ose

b) hapësirën horizontale që kalon përmes majës së çdo objekti që kontrollon lartësinë e lejuar të pengesave;

- cilado është më e larta.

4.2.17 Objektet fikse nuk duhet të lejohen mbi sipërfaqen e afërimit të brendshëm, sipërfaqen kalimtare të brendshme ose sipërfaqen e anulimit të uljes, me përjashtim të objekteve të lehtësisht të thyeshme që për shkak të funksionit të tyre duhet të vendosen në rrip. Objektet e lëvizshme nuk duhet të lejohen mbi këto sipërfaqe gjatë përdorimit të pistës për ulje.

4.2.18 Objektet e reja ose zgjatimet e objekteve ekzistuese nuk duhet të lejohen mbi ndonjë nga sipërfaqet e afërimit ose sipërfaqet kalimtare përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti i ri ose zgjatimi mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm.

Shënim. Rrethanat në të cilat parimi i mbulimit mund të zbatohet në mënyrë të arsyeshme ose përsëriten në Manualin e shërbimeve të aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

4.2.19 Objektet të reja ose zgjatimet e objekteve ekzistuese duhet të mos lejohen mbi sipërfaqen konike dhe sipërfaqen e brendshme horizontale përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm ose pas studimit aeronautik përcaktohet se objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë ose do të ndikojë ndjeshëm në rregullsinë e operimeve të aeroplanëve.

4.2.20 Objektet ekzistuese mbi sipërfaqen e afërimit, një sipërfaqe kalimtare, sipërfaqen konike dhe sipërfaqen e brendshme horizontale duhet të hiqen sa të jetë e mundur, përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti është i mbuluar nga një objekt ekzistues i paluajtshëm ose pas studimit aeronautik është përcaktuar që objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë ose do të ndikojë ndjeshëm në rregullsinë e operimeve të aeroplanëve.

Shënim. Për shkak të pjerrësive të tërthorta ose gjatësore në një rrip, në disa raste skaji i brendshëm ose pjesë të skajit të brendshëm të sipërfaqes së afërimit mund të jetë nën nivelin përkatës të rripit. Nuk synohet që ky rrip të rrafshohet në përputhje me skajin e brendshëm të sipërfaqes së afërimit dhe as nuk synohet që terreni ose objektet të cilat janë mbi sipërfaqen e afërimit përtej fundit të rripit, por nën nivelin e rripit të hiqet, në të kundërt nuk është konsideruar se ata mund të rrezikojnë aeroplanët.

Pistat e destinuar për ngritje

4.2.21 Sipërfaqet e kufizimit të pengesave në vijim krijohen për një pistë e destinuar për ngritje:

- Sipërfaqja e ngritjes dhe marrjes së lartësisë.



4.2.22 Dimensionet e sipërfaqes nuk duhet të jenë më pak se dimensionet e specifikuara në tabelën 4-2, me përjashtim të asaj që një gjatësi më e vogël mund të përdoret për sipërfaqen e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë, ku një gjatësi e tillë më e vogël duhet të ishte në vazhdimësi në përputhje me masat procedurale të miratuara për të rregulluar fluturimin e largimit të aeroplanëve.

Shënim. Kur kushtet lokale ndryshojnë shumë nga kushtet atmosferike standarde të detit, mund të jetë e këshillueshme që pjerrësia e specifikuar në tabelën 4-2 të zvogëlohet. Shkalla e këtij reduktimi varet nga divergjenca ndërmjet kushteve lokale dhe kushteve atmosferike standarde

të detit, si dhe karakteristikave të performancës dhe kërkesave operacionale të aeroplanëve për të cilat është e destinuar pista.

4.2.23 Objektet e reja ose zgjatimet e objekteve ekzistuese nuk duhet të lejohen mbi ndonjë nga sipërfaqet e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë përveç kur, sipas mendimit të autoritetit përkatës, objekti i ri ose zgjatimi duhet të mbulohet nga një objekt ekzistues i paluajtshëm.

Shënim. Rrethanat në të cilat parimi mbulues mund të zbatohet në mënyrë të arsyeshme, përshkruhen në Manualin e shërbimeve të aeroportit (dok. 9137), pjesa 6.

Tabela 4-2. Përmasat dhe pjerrësia e sipërfaqes së kufizimit të pengesave

PISTAT E DESTINUARA PËR NGRITJE

Sipërfaqja dhe përmasat ^a	Numri i kodit		
	1	2	3 ose 4
(1)	(2)	(3)	(4)
Ngritja dhe marrja e lartësisë			
Gjatësia e skajit të brendshëm	60 m	80 m	180 m
Distanca nga fundi i pistës ^b	30 m	60 m	60 m
Divergjenca (secila anë)	10%	10%	12,5%
Gjerësia finale	380 m	580 m	1 200 m 1 800 m ^c
Gjatësia	1 600 m	2 500 m	15 000 m
Pjerrësia	5%	4%	2% ^d

a) Të gjitha dimensionet janë të matura horizontalisht, në të kundërt nëse specifikohet ndryshe.

b) Sipërfaqja e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë fillon te fundi i zonës së pastër nëse gjatësia e zonës së pastër tejkalon distancën e specifikuar.

c) 1 800 m kur pista e synuar përfshin ndryshimet e drejtimit më të madh se 15° për operimet e kryera në IMC, VMC gjatë natës.

4.2.24 Objektet ekzistuese që shtrihen mbi sipërfaqen e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë duhet të hiqen, për aq sa është e mundur, përveç kur, sipas mendimit të AAC-së, objekti është i mbuluar nga një objekt ekzistues i paluajtshëm ose pas studimit aeronautik përcaktohet që objekti nuk do të ndikojë negativisht në sigurinë teknike ose në mënyrë të konsiderueshme ndikojë në rregullsinë e operimeve të aeroplanëve.

Shënim. Për shkallë të pjerrësive të tërthorta në një rrip ose zonë të pastër, në disa raste, pjesë të skajit të brendshëm të sipërfaqes e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë mund të jenë nën nivelin përkatës të rripit ose zonës së pastër. Nuk ka për

qëllim që rripi apo zona e pastër të rrafshohet në përputhje me skajin e brendshëm të sipërfaqes e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë, dhe as nuk është menduar që terreni ose objektet të cilat janë mbi sipërfaqen e ngjitjes dhe marrjes së lartësisë përtej rripit ose zonës së pastër, por nën nivelin e rripit ose të zonës së pastër, hiqet ose në të kundërt konsiderohet se mund të rrezikojnë aeroplanët. Konsiderata të ngjashme zbatohen në kryqëzimin e një zone të pastër dhe rripi ku ekzistojnë dallimet në pjerrësitë tërthore.

4.3 Objektet jashtë sipërfaqeve të kufizimit të pengesave

4.3.1 Masa duhet të merren për të mundësuar që AAC-ja do të konsultohet në lidhje me propozimin

për ndërtimin përtej kufijve të sipërfaqeve të kufizimit të pengesave që shtrihen mbi lartësinë e vendosur nga ajo, me qëllim që të lejohet që një studim aeronautik për efektet e këtij lloji ndërtimi në operimin e aeroplanëve të kryhet.

4.3.2 Në zonat përtej kufijve të sipërfaqeve të kufizimit të pengesave, të paktën ato objekte që shtrihen në një lartësi prej 150 m ose më shumë mbi nivelin e tokës, duhet të konsiderohen si pengesa, përveç rasteve kur një studim i veçantë aeronautik tregon se ato nuk përbëjnë rrezik për aeroplanët.

Shënim. Ky studim mund të marrë parasysh natyrën e operimeve në fjalë dhe mund të bëjë dallimin midis operimeve të ditës dhe natës.

4.4 Objekte të tjera

Shënim. Në rrethana të caktuara, objekte që nuk projektojnë/dalin përjashtë mbi ndonjë nga sipërfaqet e renditura në 4.1 mund të përbëjnë një rrezik për aeroplanët, si për shembull, kur ka një ose më shumë objekte të izoluar në afërsi të një aerodromi.

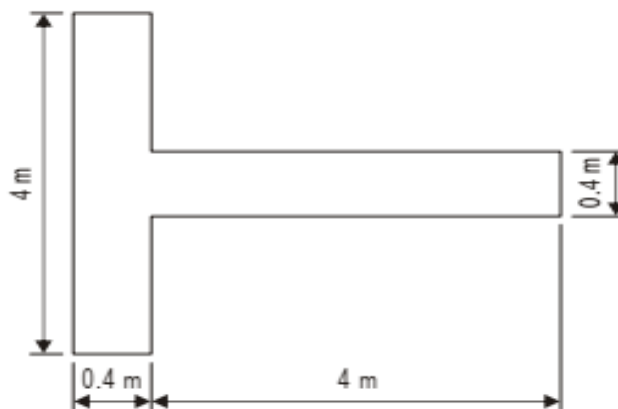


Figura 5-1. Treguesi i drejtimit të uljes

5.1.2.3 Përmasat minimale të pistës së uljes në formë “T” do të jenë si treguar në figurën 5-1. Ngjyra e uljes “T” do të jetë e bardhë ose portokalli; zgjedhja varet nga ngjyra që bën më shumë kontrast me sfondin kundrejt të cilit treguesi do të shihet. Aty ku kërkohet për përdorim natën, ulja “T” ose do të ndriçohet ose përvijohet me drita të bardha.

5.1.3 Llambe sinjalizuese

Zbatimi

5.1.3.1 Një llambë sinjalizuese ofrohet te një aerodrom i kontrolluar të kulla e kontrollit të aerodromit.

KAPITULLI 5 MJETET NDIHMËSE VIZUALE PËR NAVIGIM

5.1 Treguesit dhe mjetet sinjalizuese

5.1.1 Treguesi i drejtimit të erës

Zbatimi

5.1.1.1 Një aerodrom do të pajiset me të paktën një tregues të drejtimit të erës

Vendndodhja

5.1.1.2 Treguesi i drejtimit të erës duhet të jetë i vendosur në mënyrë që të jetë i dukshëm nga avioni në fluturim ose në zonën e lëvizjes dhe në mënyrë të tillë që të mos ndikohet nga efektet e çrregullimeve të rrymave të ajrit të shkaktuara nga objektet e afërta.

5.1.2 Treguesi i drejtimit të uljes

Vendndodhja

5.1.2.1 Aty ku ofrohet, treguesi i drejtimit të uljes duhet të ndodhet në një vend të dukshëm në aerodrom.

Karakteristikat

5.1.2.2 Treguesi i drejtimit të uljes duhet të jetë në formën e shkronjës “T”.

5.1.4 Panelet e sinjaleve dhe zona sinjalizuese

Përfshirja e specifikimeve të detajuara për një zonë të sinjalizuar në këtë seksion nuk synon të nënkuptojë se duhet të ofrohet. Bashkëlidhja A, seksioni 17, ofron udhëzime në nevojën për të ofruar sinjale tokësore. Udhëzimi i ministrit të Transporteve nr. 83, datë 1.8.2012, “Për miratimin e rregullores mbi rregullat e ajrit”- që është në përputhje me aneksin 2 të ICAO-së, Rules of Air, shtojca 1, specifikon formën, ngjyrën dhe përdorimin e sinjaleve pamore tokësore. Manuali i Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4, ofron udhëzime për projektimin e tyre.

***Karakteristikat e zonës së sinjalizuar.***

5.1.4.1 Zona e sinjalizuar duhet të jetë një sipërfaqe horizontale e njëtrajtshme prej të paktën 9 metrash katrorë.

5.2 Vijëzimet***5.2.1 Të përgjithshme******Vijëzimet me ndërprerje të pistës***

5.2.1.1 Në një kryqëzim të dy (ose më shumë) pistave, vijëzimet e pistës më të rëndësishme, përveç vijëzimeve të rripit anësor të pistës, duhet të shfaqen dhe vijëzimet e pistave të tjera duhet të ndërpriten. Vijëzimet e rripit anësor të pistës më të rëndësishme mund të vazhdojnë përgjatë kryqëzimit ose të ndërpriten.

5.2.1.2 Në një kryqëzim të një piste dhe rrugës lidhëse, vijëzimet e pistës duhet të shfaqen dhe vijëzimet e rrugës lidhëse të ndërpriten, me përjashtim të rasteve kur vijëzimet anësore të rripave të pistës mund të ndërpriten.

Ngjyra dhe dukshmëria e ngjyrës

5.2.1.3 Vijëzimet e pistës duhet të jenë të bardha.

Shënim 1. Është zbuluar se, në sipërfaqet e pistës me ngjyra të lehta, dukshmëria e vijëzimeve të bardha mund të përmirësohet, duke i konturuar ato në të zezë.

Shënim 2. Është e preferueshme që rreziku i karakteristikave të fërkimit të pabarabartë të vijëzimit të zvogëlohet në atë sa është e mundur duke përdorur një lloj të përshtatshëm boje.

Shënim 3. Vijëzimet mund të përbëhen nga zona plotësisht të përcaktuara ose një varg vijash gjatësore që sigurojnë një efekt ekuivalent të zonave plotësisht të përcaktuara.

5.2.1.4 Vijëzimet e rrugës lidhëse, vijëzimet e xhepit të kthesës së pistës dhe vijëzimet e vendqëndrimit të avionit duhet të jenë të verdha.

5.2.1.5 Vijat e sigurisë në VQA duhet të jenë të një ngjyre të dukshme, të cilat duhet të jenë në

kontrast me atë të përdorur për vijëzimet e vendqëndrimeve të avionit.

Shënim. Udhëzimet për materialet reflektuese janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

Rrugët lidhëse të pashtuara

5.2.1.6 Një rrugë lidhëse e pashtuar duhet të sigurohet, për atë sa është e mundur, me vijëzimet e përshkruara për rrugët lidhëse të shtruara.

5.2.2 Vijëzimet e përcaktimit/emërimit të pistës***Zbatimi***

5.2.2.1 Vijëzimet e përcaktimit të pistës duhet të vendosen në pragun e pistës të shtruar.

5.2.2.2 Vijëzimet e përcaktimit të pistës duhet të vendosen, për atë sa është e mundur, në pragun e një piste të pashtuar.

Vendndodhja

5.2.2.3 Vijëzimet e përcaktimit të pistës duhet të vendosen në pragun e pistës si në figurën 5-2 sipas nevojës.

Shënim. Nëse pragu i pistës është zhvendosur nga skaji i pistës, një shenjë që tregon përcaktimin e pistës mund të sigurohet për ngritjen e aeroplanëve.

Karakteristikat

5.2.2.4 Vijëzimet e përcaktimit të pistës duhet të përbëhen nga një numër me dy shifra dhe në pista paralele plotësohet me një shkronjë. Në një pistë të vetme, pista të dyfishta paralele dhe pista të trefishta paralele, numri dy shifror duhet të jetë numri më i përafërt me një të dhjetën e Veriut magnetik kur shikohet nga drejtimi i afrimit. Në katër ose më shumë pista paralele, një grup i pistave ngjitur duhet të numërohen në azimutin më të afërt të një së dhjetës magnetik dhe në setin tjetër të pistave fqinje të numëruara në tjetrën më të afërt të një të dhjetës së azimutit magnetik. Kur rregulli i mësipërm i vlerës së numrit do të jepte një numër të vetëm shifror, duhet të paraprihet nga zero.

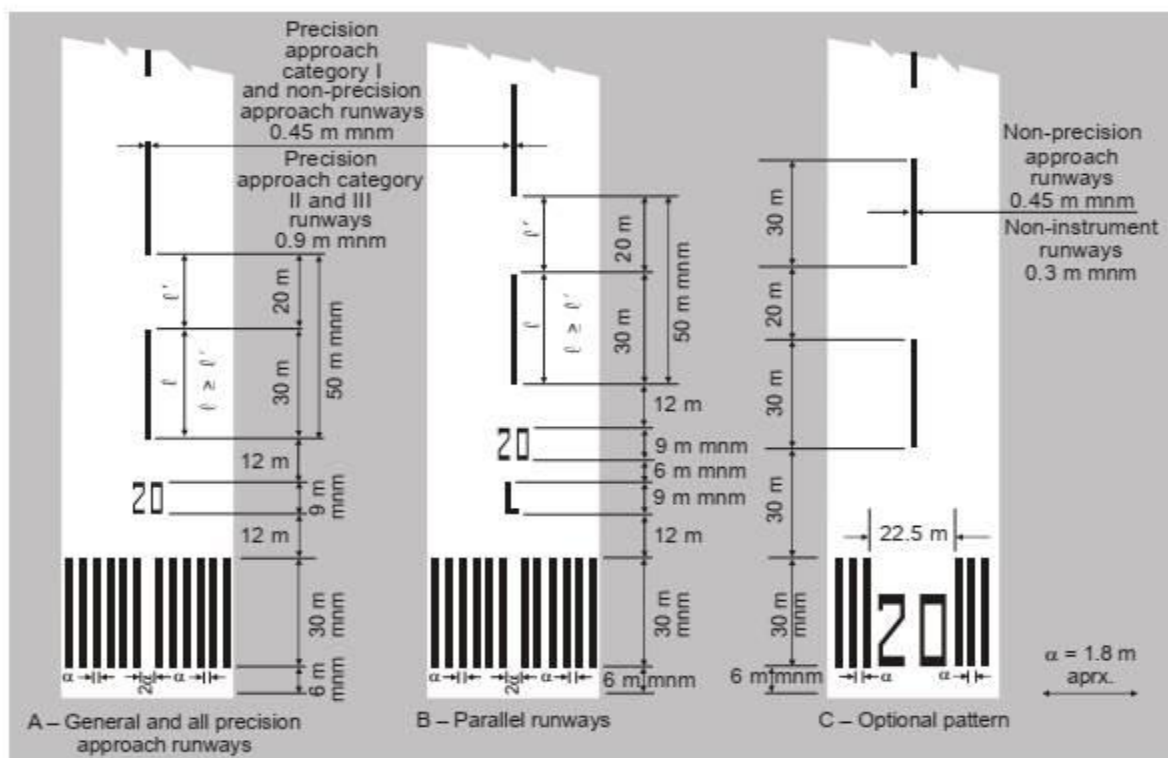


Figura 5-2. Projektimi i pistës, vija e qendrës dhe vijëzimet e pragut të pistës

5.2.2.5 Në rast e pistave paralele, secili numër i emërtimit të pistës duhet të plotësohet me një shkronje siç vijon, në rendin e treguar nga e majta në të djathtë kur shikohet nga drejtimi i afrimit:

- Për dy pista paralele: “L” “R”;
- Për tri pista paralele: “L” “C” “R”;
- Për katër pista paralele: “L” “R” “L” “R”;
- Për pesë pista paralele: “L” “C” “R” “L” “R” ose “L” “R” “L” “C” “R”; dhe
- Për gjashtë pista paralele: “L” “C” “R” “L” “C” “R”.

5.2.2.6 Numrat dhe shkronjat duhet të jenë në formën dhe proporcionin e treguar në Figurën 5-3. Dimensionet nuk duhet të jenë më pak se ato të paraqitura në figurën 5-3, por kur numrat janë inkorporuar në vijëzimin e pragut të pistës, duhet të përdoren përmasa më të mëdha për të mbushur në mënyrë të saktë hendekun midis rripave të vijëzimeve të pragut të pistës.

5.2.3 Vijëzimi i vijës qendrore të pistës

Zbatimi

5.2.3.1 Vijëzimi i vijës qendrore të pistës duhet të vendoset në një pistë të shtruar.

Vendndodhja

5.2.3.2 Vijëzimi i vijës qendrore të pistës duhet të jetë i vendosur përgjatë vijës qendrore të pistës midis

vijëzimeve të përcaktimit/emërtimit të pistës siç tregohet në figurën 5-2, përveç kur ndërpritet në përputhje me 5.2.1.1.

Karakteristikat

5.2.3.3 Vijëzimi i vijës qendrore të pistës duhet të përbëhet nga një vijë me rripa dhe hapësira të njëtrajtshme. Gjatësia e rripit plus hapësira duhet të jetë jo më pak se 50 m ose jo më shumë se 75 m. Gjatësia e secilit rrip duhet të jetë së paku e barabartë me gjatësinë e hapësirës ose 30 m, cilado që është më e madhe.

5.2.3.4 Gjerësia e rripave nuk duhet të jetë jo më pak se:

- 0,90 m në pistat e afrimit preciz të kategorive II dhe III;
- 0,45 m në pistat e afrimit jopreciz ku numri i kodit është 3 ose 4, dhe pistat e afrimit preciz të kategorisë I; dhe
- 0,30 m në pistat e afrimit jopreciz ku numri i kodit është 1 ose 2, dhe pistat pa përdorim instrumentesh.

5.2.4 Vijëzimi i pragut të pistës

Zbatimi

5.2.4.1 Vijëzimi i pragut të pistës duhet të garantohet në pragun e një piste të shtruar me instrumente dhe të një piste të shtruar pa

instrumente ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe pista është destinuar për përdorim nga transporti tregtar ajror ndërkombëtar.

5.2.4.2 Vijëzimi i pragut të pistës duhet të sigurohet, aty ku është praktike, në pragun e një piste të pashtuar.

Shënim. Manuali i Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4, tregon një formë vijëzimi e cila është e kënaqshme për shënimin e pjerresive në rënie menjëherë para pragut të pistës.

Vendndodhja

5.2.4.3 Ripat e vijëzimit të pragut të pistës duhet të fillojnë 6 m larg pragut.

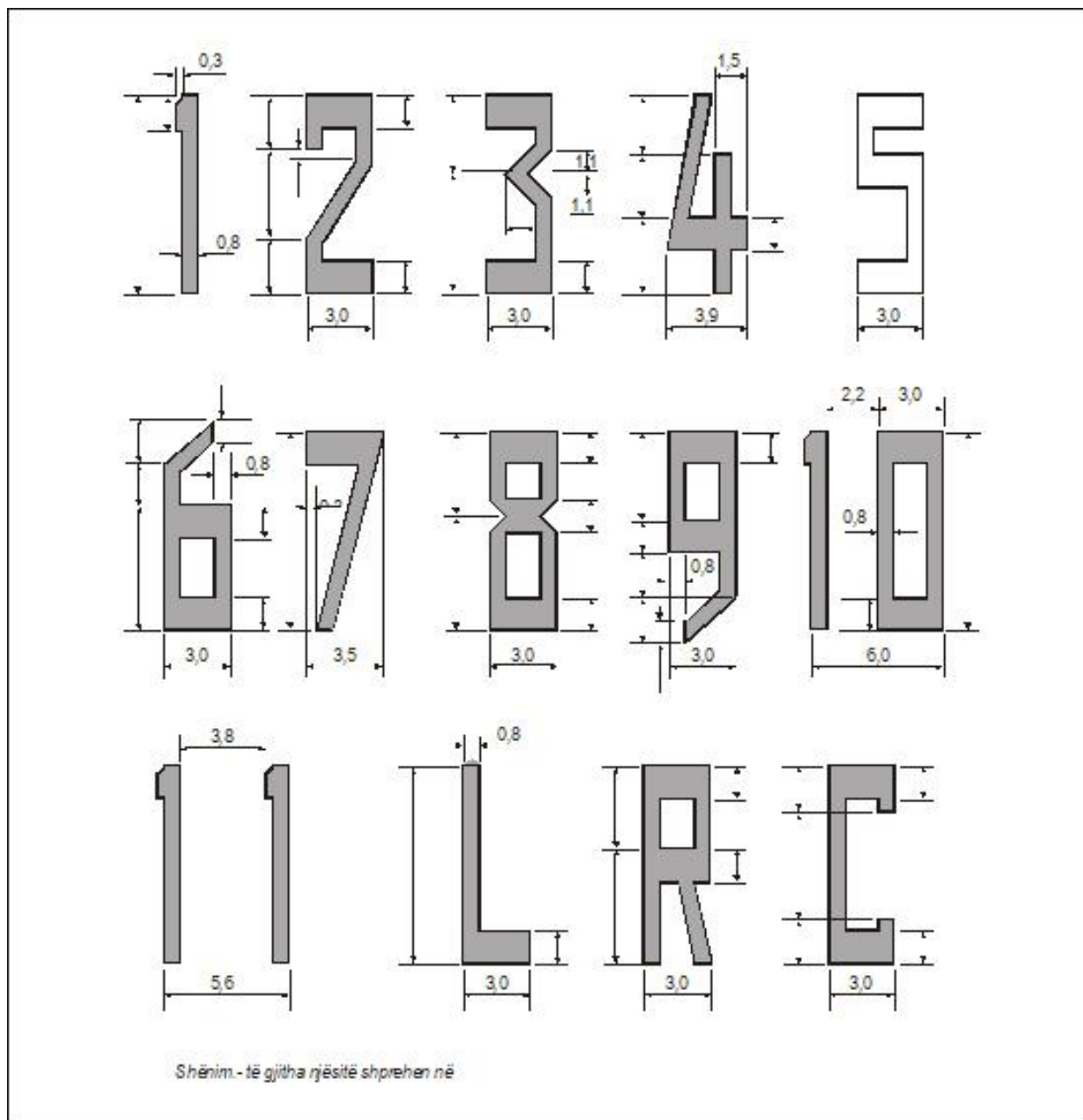


Figura 5-3. Forma dhe përmasat e numrave dhe e shkronjave për vijëzimin e përcaktimit/emërimit të pistës

Karakteristikat

5.2.4.4 Vijëzimi i pragut të pistës duhet të përbëhet nga një model i rripave gjatësorë të përmasave uniforme të vendosura simetrikisht rreth vijës qendrore të një piste siç tregohet në figurën 5-2 (A) dhe (B) për një gjerësi prej 45 m të pistës. Numri i shiritave duhet të jetë në përputhje me gjerësinë e pistës, si më poshtë:

Gjerësia e pistës	Numri i rripave
18 m	4
23 m	6
30 m	8
45 m	12
60 m	16

përveçse në pistat me afrim jopreciz dhe pa përdorim instrumentesh 45 m ose më madhe në gjerësi, ato duhet të jenë siç tregohet në figurën 5-2 (C).

5.2.4.5 Rripat duhet të shtrihen anash brenda 3 m në skaj të një piste ose në një distancë prej 27 m në të dyja anët e vijës së qendrës së pistës, cilado që rezulton në distancën më të vogël anësore. Kur vijëzimi i përcaktimit të pistës vendoset brenda pragut të shenjuar duhet të ketë së paku tri vija në çdo anë të vijës qendrore të pistës. Kur vijëzimi i përcaktimit të pistës vendoset mbi vijëzimin e pragut, vijat duhet të vazhdojnë nëpër pistë. Rripat duhet të jenë të paktën 30 m të gjata dhe përafërsisht 1.80 m të gjera me hapësirë prej

përafërsisht 1.80 m mes tyre, me përjashtim të rasteve kur rripat vazhdojnë nëpër një pistë, duhet të përdoret një ndarje e dyfishtë për të ndarë dy rripa afër vijës qendrore të pistës, dhe në rastin kur vijëzimi i emërimit është përfshirë brenda vijëzimit të pragut, kjo hapësirë duhet të jetë 22.5 m.

Shigjetat

5.2.4.6 Kur pragu i pistës është i zhvendosur përgjithmonë, shigjetat që përputhen me figurën 5-4 (B) duhet të sigurohen në pjesën e pistës para pragut të zhvendosur.

5.2.4.7 Kur pragu i pistës zhvendoset përkohësisht nga pozicioni normal, duhet të vijëzohet siç tregohet në figurën 5-4 (A) ose 5-4 (B) dhe të gjitha vijëzimet para pragut të zhvendosur duhet të errësohen përveç vijëzimit të linjës qendrore të pistës, të cilat duhet të konvertohen në shigjeta.

Shënim 1. Në rastin kur pragu i pistës është zhvendosur përkohësisht për vetëm një periudhë të shkurtër kohore, është gjetur e kënaqshme për të përdorur shënuesit në formën dhe ngjyrën e vijëzimit të pragut të zhvendosur në vend të përpjekjes për ta ngjyrosur këtë vijëzim në pistë.

Shënim 2. Kur pista para pragut të zhvendosur është e papërshtatshme për lëvizjen sipërfaqësore të avionëve, duhet të sigurohen vijëzimet e mbyllura, siç përsëkrubet në 7.1.3.

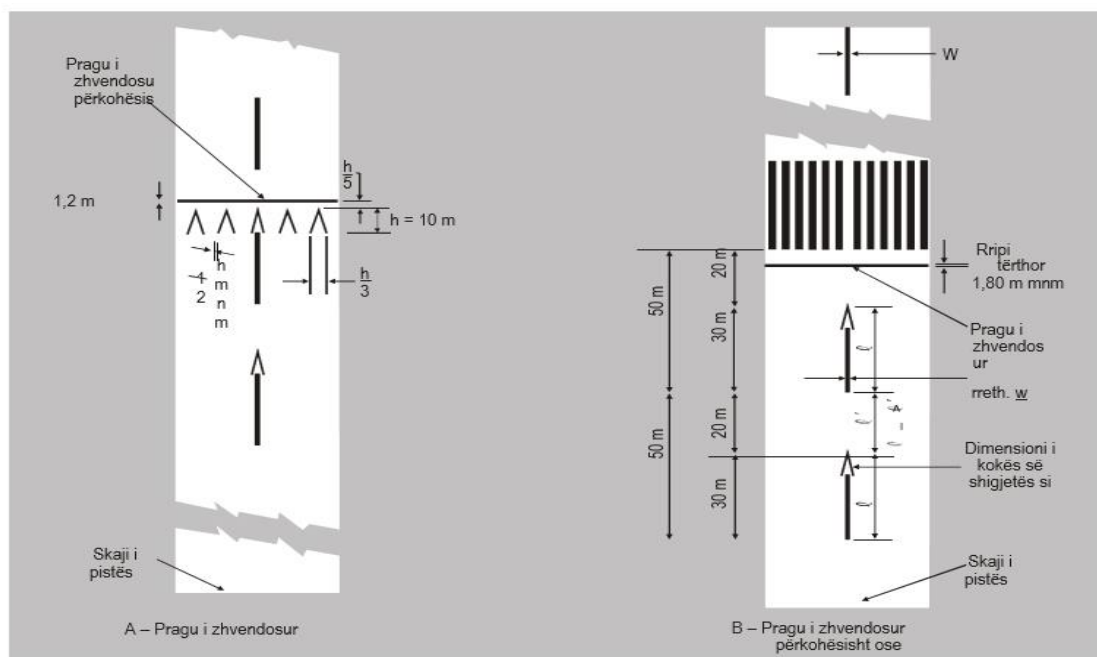


Figura 5-4. Vijëzimet e pragut të zhvendosur



5.2.5 Shenjimi i pikës së synuar

Zbatimi

5.2.5.1 Vijëzimi i pikës së synuar duhet të sigurohet në çdo fund të afrimit të një piste të shtruar të përdorimit me instrumente ku numri i kodit është 2, 3 ose 4.

Vendndodhja

5.2.5.2 Vijëzimi i pikës së synuar nuk duhet të fillojë më afër pragut të pistës sesa distanca e treguar në kolonën e duhur të tabelës 5-1, përveçse në një pistë të pajisur me një sistem tregues të pjerrësisë së afrimit vizual, fillimi i vijëzimit do të përputhet me origjinën e pjerrësisë vizuale të afrimit.

5.2.5.3 Vijëzimi i pikës së synuar duhet të përbëhet nga dy vija të dukshme. Dimensionet e vijave dhe ndarjes anësore ndërmjet anëve të tyre të brendshme duhet të jenë në përputhje me dispozitat e kolonës së përshtatshme të tabelës 5-1. Kur sigurohet vijëzimi i zonës së prekjes, hapësira anësore midis vijëzimeve duhet të jetë e njëjtë me atë të vijëzimit të zonës së prekjes.

5.2.6 Vijëzimi i zonës së prekjes

Zbatimi

5.2.6.1 Vijëzimi i zonës së prekjes duhet të sigurohet në zonën e prekjes së një piste të shtruar të afrimit preciz ku numri i kodit është 2, 3 ose 4.

Tabela 5-1. Vendndodhja dhe dimensionet e vijëzimit të pikës së synuar

Vendndodhja dhe dimensionet	Distanca e disponueshme për ulje			
	Më pak se 800 m	800 m deri në, por pa përfshirë 1 200 m	1 200 m deri në, por pa përfshirë 2 400 m	2 400 m e sipër
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Distanca nga pragu i pistës deri tek fillimi i vijëzimit	150 m	250 m	300 m	400 m
Gjatësia e rripave ^a	30–45 m	30–45 m	45–60 m	45–60 m
Gjerësia e rripave	4 m	6 m	6–10 m ^b	6–10 m ^b
Hapësira anësore midis anëve të brendshme të vijave	6 m ^c	9 m ^c	18–22,5 m	18–22,5 m

a) Dimensionet më të mëdha të intervaleve të specifikuar kanë për qëllim të përdoren kur kërkohet shitesë të distancës;

b) Hapësira anësore mund të ndryshojë brenda këtyre kufijve për të minimizuar njollat e prekjes së gomave;

c) Këto shifra u konkluduan duke iu referuar hapësirës së jashtme të (distanca midis) gomave kryesore që është elementi 2 i kodit referues të aerodromit në kapitullin 1, tabela 1-1.

Vendndodhja dhe karakteristikat

5.2.6.2 Vijëzimi i zonës së prekjes duhet të përbëhet nga çifte të vijave drejtkëndore të vendosura në mënyrë simetrike anash vijës së qendrës së pistës me numrin e çifteve (vijave drejtkëndore) të tilla që lidhen me distancën e uljes në dispozicion dhe ku shenjat do të shfaqen në të dyja drejtimet e afrimit të një piste, distanca midis pragut, si më poshtë:

Distanca e disponueshme për ulje ose distanca midis pragut të pistës	Çifti/et i/e vijave
më pak se 900 m	1
900 m deri në, por pa përfshirë 1 200 m	2
1 200 m deri në, por pa përfshirë 1 500 m	3
500 m deri në, por pa përfshirë 2 400 m	4
400 m ose më shumë	6

5.2.6.3 Vijëzimet e zonës së prekjes duhet të përputhen me njërin nga dy modelet e paraqitura në figurën 5-5. Për modelin e treguar në Figurën 5-5 (A), vijëzimet duhet të jenë jo më pak se 22.5 m të gjata

dhe 3 m të gjera. Për radhën, modelin e treguar në figurën 5-5 (B) secili rrip i vijave duhet të jetë jo më pak se 22.5 m i gjatë dhe 1.8 m i gjerë me një distancë prej 1.5 m midis vijave ngjitur. Hapësira anësore ndërmjet anëve të brendshme të drejtkëndëshave duhet të jetë e barabartë me atë të pikës së prekjes të synuar aty ku është siguruar. Kur nuk është dhënë një pike e prekjes e synuar, hapësira anësore ndërmjet anëve të brendshme të drejtkëndëshave duhet të korrespondojë me hapësirën anësore të përcaktuar për pikën e prekjes të synuar në tabelën 5-1 (kolonat 2, 3, 4 ose 5, sipas rastit). Çiftet e vijave duhet të sigurohen në hapësirat gjatësore prej 150 m, duke filluar larg pragut të pistës, me përjashtim që çiftet e vijave të zonave të prekjes që përputhen me ose të vendosura brenda 50 m të pikës së synuar, duhet të fshihen nga radha.

5.2.7 Vijëzimi i rripave anësore të pistës

Zbatimi

5.2.7.1 Vijëzimi i rripave anësorë të pistës duhet të sigurohet midis pragut të një piste të shtruar, ku ka mungesë të kontrastit ndërmjet skajeve të pistës dhe shpatullave ose terrenit përreth.

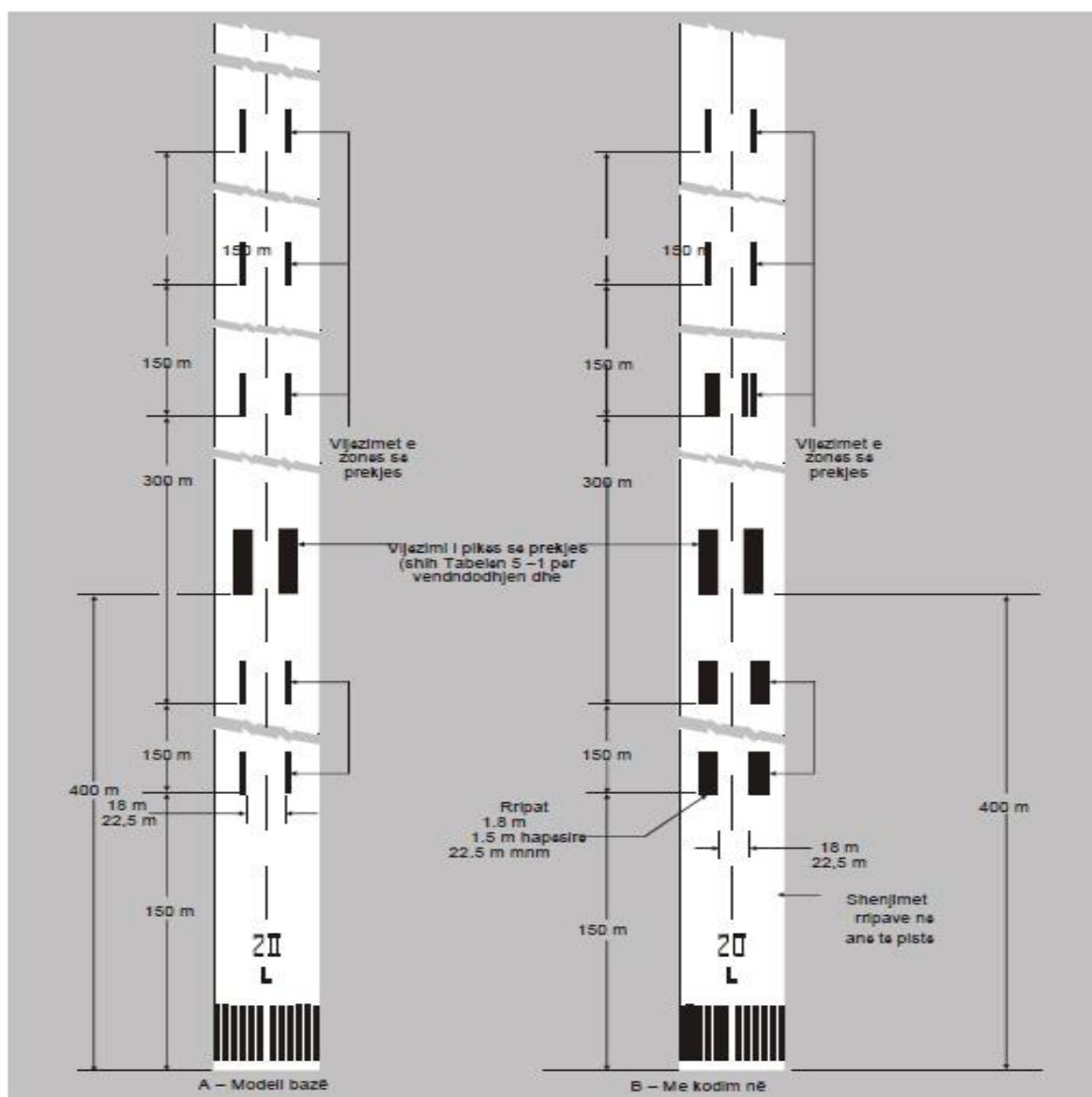


Figura 5-5. Vijëzimet e pikës së synuar dhe zonës së prekjes (të ilustruara për një pistë me një gjatësi prej 2 400 m ose më shumë)

5.2.8 Vijëzimi i vijës qendrore të rrugëve lidhëse

Zbatimi

5.2.8.1 Vijëzimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të sigurohet në një rrugë lidhëse të shtruar, fasilitet për shkrirjen e akullit/kundër akullit dhe platformë ku numri i kodit është 3 ose 4, në mënyrë të tillë që të sigurojë drejtim të vazhdueshëm midis vijës së qendrës së pistës dhe vendqëndrimeve të avionëve.

5.2.8.2 Vijëzimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të sigurohet në një pistë të shtruar kur pista është pjesë e një rruge lidhëse standarde për lëvizje dhe:

- nuk ka vijëzime të vijës së qendrës së pistës; ose
- ku vija qendrore e rrugës lidhëse nuk përputhet me vijën e qendrës së pistës.

5.2.8.3 Kur është e nevojshme të tregohet afërsia e një pozicioni ndalimi para hyrjes në pistë, duhet të sigurohet vijëzimi i vijës së zgjeruar qendrore të rrugës lidhëse.

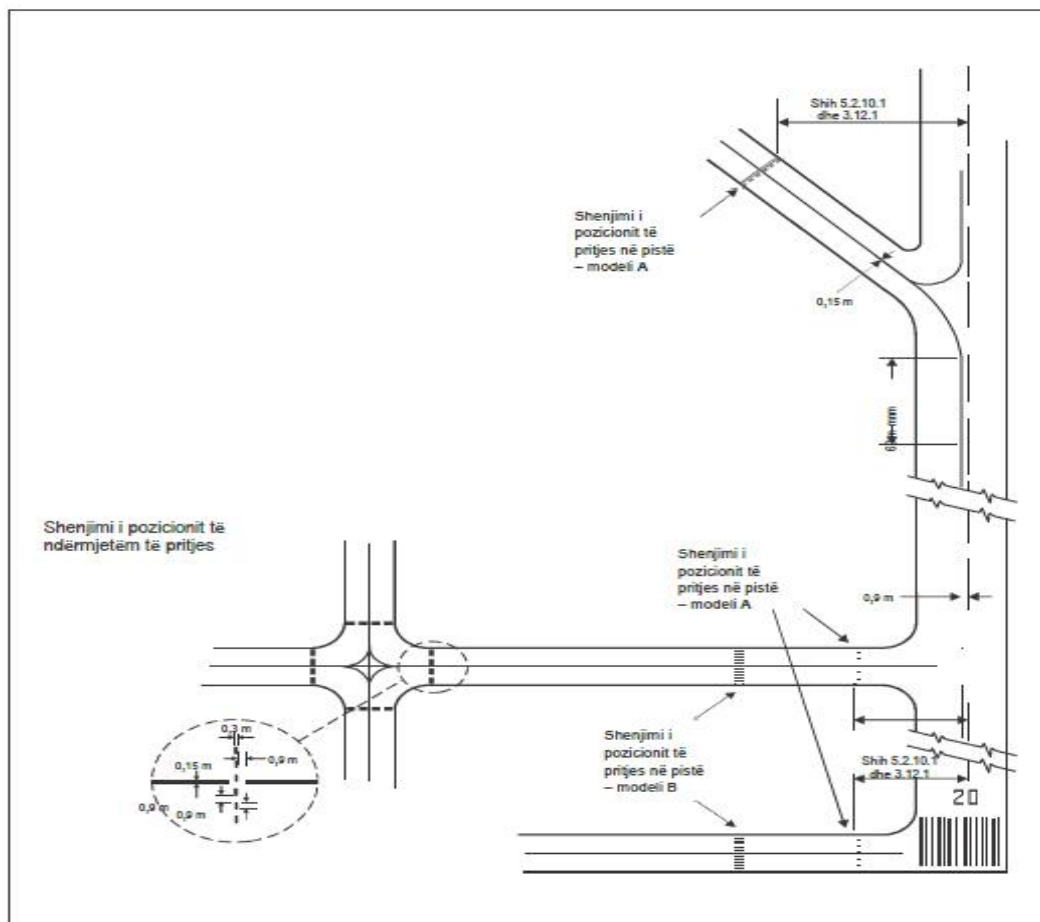
Shënim. Dispozitat e përforcimit të vijës qendrore të rrugës lidhëse mund të bëhen pjesë e masave të parandalimit të hyrjes së papritur në pistë.

5.2.8.4 Aty ku sigurohet përforcimi i vijës së zgjeruar qendrore të rrugës lidhëse, ai do të bëhet në secilin kryqëzim të rrugës lidhëse/pistës.

Vendndodhja

5.2.8.5 Aty ku është siguruar:

a) Përforcimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të shtrihet nga pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë, Sipas radhës A (siç është përcaktuar në figurën 5-6, vijëzimet e rrugës lidhëse) deri në një distancë jo më shumë se 47 metra në drejtim të largimit nga pista. Shih figurën 5-7 (a).



**Figura 5-6. Vijëzimet e rrugës lidhëse
(e treguar me vijëzimet bazë të pistës)**

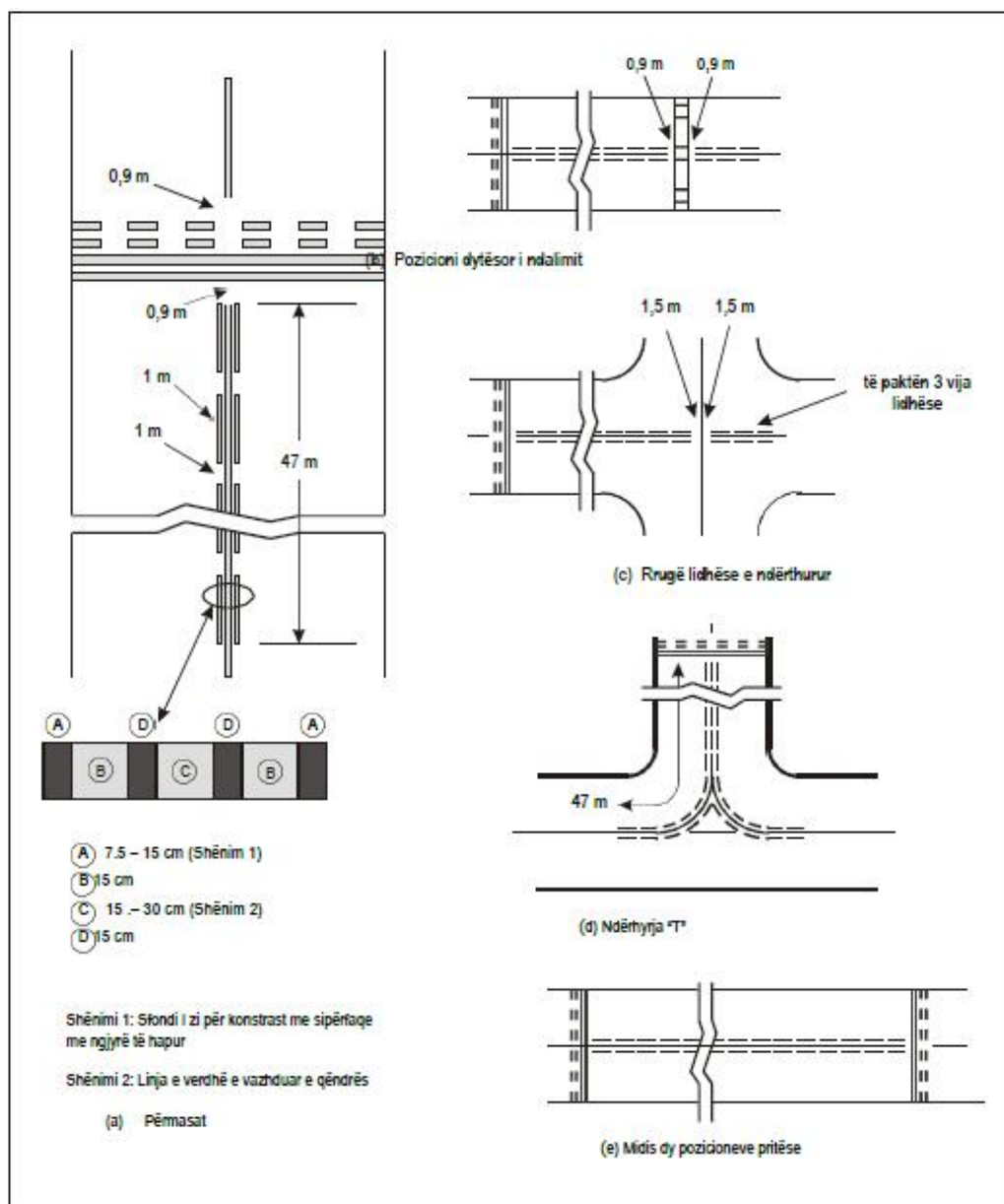


Figura 5-7. Përforcimi i vijëzimeve të vijës qendrore të rrugës lidhëse

a) Nëse përforcimi i vijëzimeve të vijës qendrore të rrugës lidhëse kryqëzon një vijëzim tjetër të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë, siç është për një pistë afrimi preciz të kategorive II ose III, që ndodhet brenda 47 m të parë të vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë, vijëzimi i përforcuar i vijës qendrore të rrugës lidhëse do të ndërpritet 0.9 m para dhe pas ndërprerjes së pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë. Përforcimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të vazhdojë përtej ndërprerjes së vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë për së

paku tri segmente të linjave të ndërprera ose 47 m nga fillimi deri në fund, cilado që është më e madhe. Shih figurën 5-7 (b).

b) Nëse përforcimi i vijëzimeve të vijës qendrore të rrugës lidhëse vazhdon përmes një kryqëzimi midis dy rrugëve lidhëse, i cili ndodhet brenda 47 m të vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë, përforcimi i vijëzimit të vijës së qendrës të rrugës lidhëse duhet të ndërpritet 1.5 m para dhe pas pikës ku vija e qendrës e ndërprerë e rrugës lidhëse kalon vijën e qendrës së përforcuar të rrugës lidhëse. Vija e përforcuar



qendrore e rrugës lidhëse do të vazhdojë përtej rrugëve lidhëse/kryqëzimit të rrugëve lidhëse për të paktën tri segmente të ndërprera të vijave 47 metra nga fillimi deri në fund, cilado që është më e madhe. Shih figurën 5-7 (c).

c) Kur dy vijat e qendrës së rrugëve lidhëse bashkohen në ose para vijës së pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë, vija e brendshme e shkëputur nuk duhet të jetë më pak se 3 m në gjatësi. Shih figurën 5-7 (d).

d) Aty ku ka përballë njëra-tjetrës dy vija të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë dhe distanca ndërmjet këtyre dy vijëzimeve është më e vogël se 94 m, vijëzimi i përforcuar i vijë qendrore të rrugës lidhëse duhet të shtrihet përgjatë gjithë kësaj distance. Vijëzimi i vijës së përforcuar qendrore të rrugës lidhëse nuk duhet të shtrihet përtej asnjërës nga vijëzimet e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë. Shih figurën 5-7 (e).

Karakteristikat

5.2.8.6 Vija qendrore e rrugës lidhëse duhet të jetë së paku 15 cm në gjerësi dhe e vazhdueshme në gjatësi, përveç kur kryqëzon me vijën e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë ose një vijëzim të pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit siç tregohet në figurën 5-6.

5.2.8.7 Përforcimi i vijëzimit të vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të jetë siç tregohet në figurën 5-7.

5.2.9 Vijëzimet e xhepit për kthime në pistës

Zbatimi

5.2.9.1 Kur ofrohet një xhep i kthimit në pistë, duhet të vendoset vijëzimi i xhepit të kthimit në pistë për një drejtim të vazhdueshëm për të mundësuar një aeroplan të përfundojë një kthesë prej 180 gradësh dhe të vendoset drejt me vijën e qendrës së pistës.

Vendndodhja

Shënim. Për lehtësinë e manovrimit, mund të jepet konsideratë për të siguruar një hapësirë më të madhe të rrotave kryesore deri te pjesa e brendshme e rrugës lidhëse ose pistës për aeroplanët me kodet E dhe F.

Karakteristikat

5.2.9.2 Vijëzimet e xhepit të kthesës së pistës do të jenë të paktën 15 cm në gjerësi dhe të vazhdueshme në gjatësi.

5.2.10 Vijëzimet e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë

Përdorimi dhe vendndodhja

5.2.10.1 Vijëzimi i pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë duhet të shfaqet përgjatë një pozicioni të ndalimit në pistë.

Shënim. Shih 5.4.2 në lidhje me dispozitat e shenjave të pozicioneve të ndalimit para hyrjes në pistë.

Karakteristikat

5.2.10.2 Në një kryqëzim të një rrugë lidhëse dhe një piste pa përdorim të instrumenteve, të afrimit jopreciz ose pistë për ngritje, vijëzimi i pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë duhet të jetë siç tregohet në figurën 5-6, radha A.

5.2.10.3 Kur një pozicion i vetëm i ndalimit para hyrjes në pistë sigurohet në një kryqëzim të një rrugë lidhëse dhe një piste të afrimit preciz të kategorive I, II ose III, vijëzimi i pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë duhet të jetë siç tregohet në figura 5-6, radha A. Aty ku dy ose tri pozicione të ndalimit para hyrjes në pistë sigurohen në një kryqëzim të tillë, vijëzimi i pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë më afër (i afërt) duhet të jetë siç tregohet në figurën 5-6, radha A dhe vijëzimet më larg pistës duhet të jenë siç tregohet në figurën 5-6, radha B.

5.2.10.4 Vijëzimi i pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë që shfaqet në një pozicion të ndalimit para hyrjes në pistë i vendosur në përputhje me 3.12.3 duhet të jetë siç është treguar në figurën 5-6, radha A.

5.2.10.5 Deri në 26 nëntor 2026, dimensionet e vijëzimeve të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë duhet të jenë siç tregohet në figurën 5-8, radha A1 (ose A2) ose radha B1 (ose B2), sipas rastit.

5.2.10.6 Sa i përket 26 nëntorit 2026, dimensionet e vijëzimeve të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë duhet të jenë siç tregohet në figurën 5-8, radha A2 ose radha B2, sipas rastit.

Shënim. Një rritje e dukshmërisë së pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë, të merret parasysh që të shmangen rrisqet e hyrjes pa dashje në pistë(ose rrugën lidhëse).

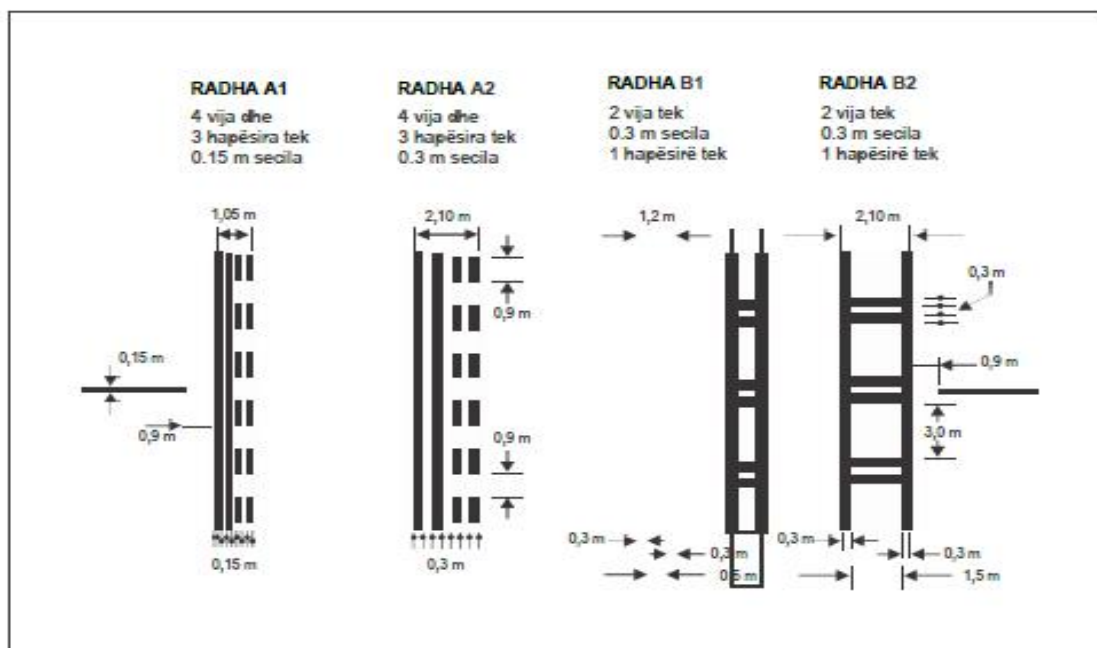


Figura 5-8. Vijëzimet e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë
Shënim.— Radha A1 dhe B1 nuk janë më të vlefshme pas 2026.

5.2.10.7 Vijëzimet e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë që shfaqet në një kryqëzim pistë/pistë duhet të jetë pingul me vijën qendrore të pistës që është pjesë e rrugës standarde të rrugëve lidhëse. Mënyra se si duhet të bëhet vijëzimi tregohet në figurën 5-8, radha A2.

5.2.11 Vijëzimi i pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit

Përdorimi dhe vendndodhja

5.2.11.1 Kur vijëzimi i pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit shfaqet në një kryqëzim të dy rrugëve lidhëse të shtruar, ai duhet të jetë i vendosur në kryqëzim të rrugës lidhëse në distancë të mjaftueshme nga skaji i afërt i rrugës lidhëse kalimtare për të siguruar hapësirën e sigurt ndërmjet lëvizjes së avionëve. Ai duhet të përputhet me vija të ndalimit ose drita të pozicionit të ndalimit, aty ku është siguruar një gjë e tillë.

5.2.11.2 Distanca në mes vijëzimit të një pozicioni të ndërmjetëm të ndalimit të kufiri i daljes së një mjeti në distancë për shkrirjen e/kundër akullit dhe fillimit të vijës qendrore të rrugës lidhëse, nuk duhet të jetë më e vogël se dimensionin i specifikuar në tabelën 3-1, kolona 11.

Karakteristikat

5.2.11.3 Vijëzimi i pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit duhet të përbëhet nga një vijë e vetme me shkëputje siç tregohet në figurën 5-6.

5.2.12 Vijëzimi i pikës së kontrollit të VOR-së të aerodromit

Zbatimi

5.2.12.1 Kur vendoset një pikë kontrolli VOR në aerodrom, ajo duhet të tregohet me vijëzime dhe shenjë kontrolli të VOR-së në aerodrom.

Shënim. Shih 5.4.4 përshenjën e pikës së kontrollit të VOR-së në aerodrom.

5.2.12.2 Përzgjedhja e vendit

Shënim. Udhëzimet në përzgjedhjen e vendeve për pikën e kontrollit të VOR-së në aerodrom janë dhënë në aneksin 10, volumi I, bashkëlidhja E.

Vendndodhja

5.2.12.3 Vijëzimi i pikës së kontrollit të VOR-së në aerodrom përqendrohet në vendin në të cilin do të parkohet avioni për të marrë sinjalin e duhur VOR.

Karakteristikat

5.2.12.4 Vijëzimi i pikës së kontrollit të VOR-së në aerodrom, duhet të përbëhet nga një rreth me diametër 6 m dhe të ketë një vijë me gjerësi prej 15 cm (shih figurën 5-9 (A)).

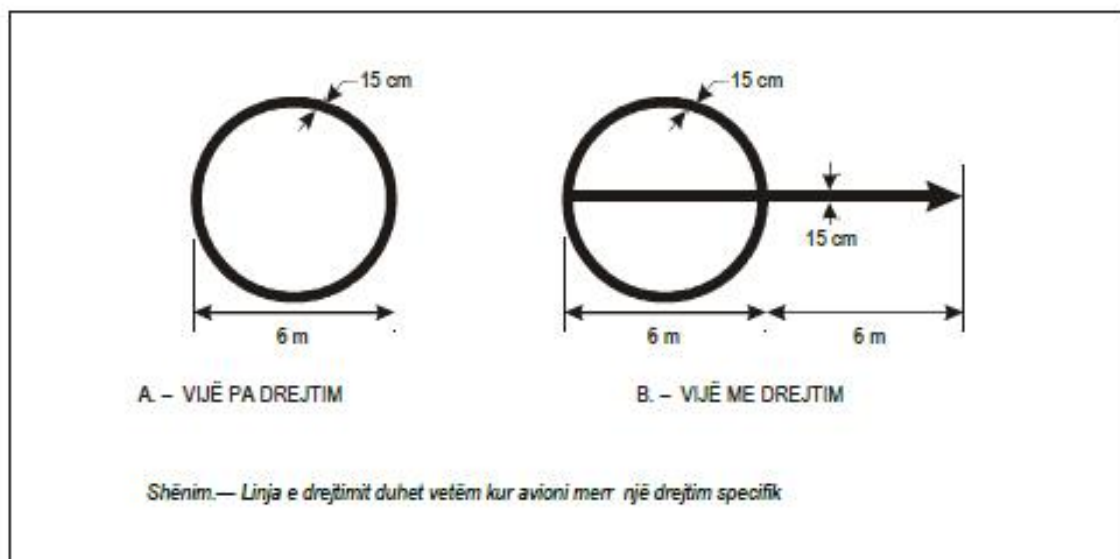


Figura 5-9. 5.2.12 Vijëzimi i pikës së kontrollit të VOR në aerodrom

5.2.12.5 Vijëzimi i pikës së kontrollit të VOR në aerodrom preferohet të jetë me ngjyrë të bardhë, por udhëzohet të ndryshojë nga ngjyrat e përdorura për shenjat e rrugës lidhëse.

Shënim. Për të siguruar kontrast, vijëzimet mund të konturohen me ngjyrë të zejë.

5.2.12 Vijëzimet e vendqëndrimit të avionit

Shënim. Udhëzimet mbi formatin e vijëzimeve të vendqëndrimeve të avionëve janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

5.2.13 Vijat e sigurisë në VQA

Shënim. Udhëzimet për vijat e sigurisë në VQA janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

Vendndodhja

5.2.14.1 Vijat e sigurisë në VQA do të vendosen në mënyrë që të përcaktojnë zonat e destinuara për përdorim nga automjetet tokësore dhe pajisje të tjera për shërbimin e avionëve etj., për të siguruar ndarje të sigurt nga avioni.

5.2.14 Vijëzimet e pozicionit të ndalimit në rrugë

Zbatimi

5.2.15.1 Vijëzimi i pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të sigurohet në çdo rrugë hyrje për në pistë.

Vendndodhja

Vijëzimi i pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të vendoset përgjatë rrugës te pozicioni i ndalimit.

Karakteristikat

5.2.15.2 Vijëzimi i pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të jetë në përputhje me rregulloret në fuqi të trafikut rrugor.

5.2.15 Vijëzimet udhëzuese të detyrueshme

Shënim. Udhëzimet mbi vijëzimet udhëzuese të detyrueshme janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

Zbatimi

5.2.16.1 Kur nuk është praktike të vendoset një shenjë udhëzuese e detyrueshme në përputhje me 5.4.2.1, duhet të vendoset një vijëzim udhëzues i detyrueshëm në sipërfaqen e shtruar.

Vendndodhja

5.2.16.2 Vijëzimi udhëzues i detyrueshëm në rrugët lidhëse ku shkronja e kodit është A, B, C ose D duhet të jetë i vendosur përballë (në anën e kundërt të) rrugës lidhëse të vendosur në mënyrë të barabartë në anën e vijës së qendrës së pritjes së rrugës lidhëse dhe në anën e pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë siç tregohet në figurën 5-10 (A). Distanca mes skajit më të afërt të vijëzimit dhe vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë ose vijëzimit të vijës qendrore të rrugës lidhëse nuk duhet të jetë më pak se 1 m.

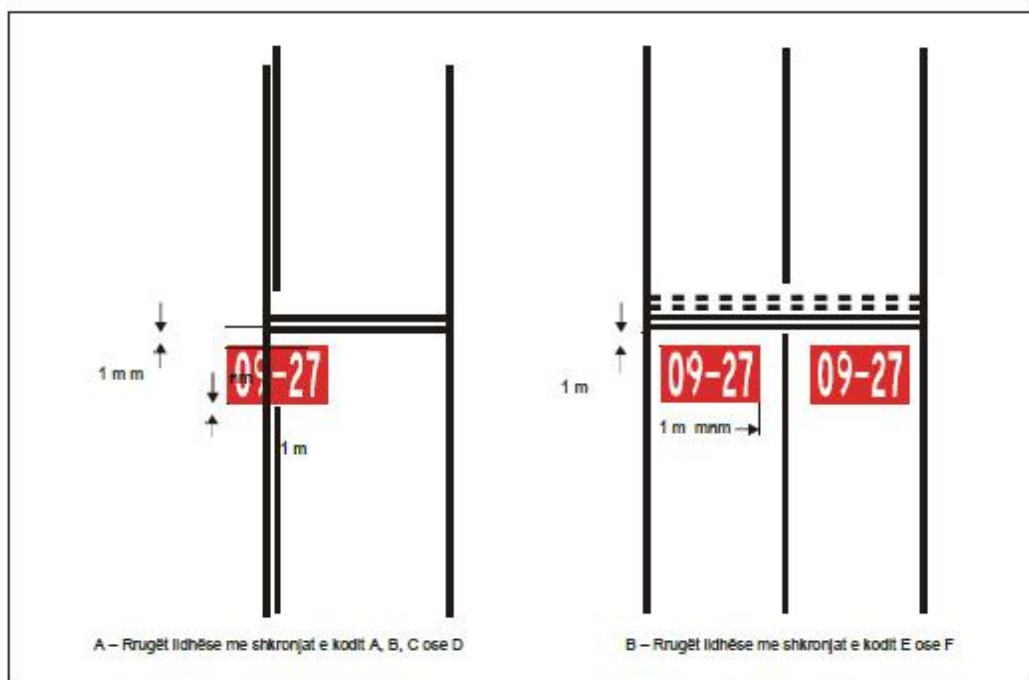


Figura 5-10. Vijëzimet udhëzuese të detyrueshme

5.2.16.3 Vijëzimet udhëzuese të detyrueshme në rrugët lidhëse ku shikronja e kodit është E ose F duhet të jetë i vendosur në të dyja anët e vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe në anën e ndalimit të vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë siç tregohet në figurën 5-10 (B). Distanca mes skajit më të afërt të vijëzimit dhe vijëzimit të pozicionit të ndalimit para hyrjes në pistë ose vijës qendrore të rrugës lidhëse nuk duhet të jetë më pak se 1 m.

Karakteristikat

5.2.16.4 Vijëzimi udhëzues i detyrueshëm duhet të përbëhet nga një mbishkrim në të bardhë në një sfond të kuq. Përveç vijëzimit: NDALOHET HYRJA, mbishkrimi duhet të ofrojë informacione identike me atë të shenjës udhëzuese të detyrueshme shoqëruese.

5.2.16.5 Vijëzimi: NDALOHET HYRJA duhet të përbëhet nga një mbishkrim në të bardhë: NDALOHET HYRJA në një sfond të kuq.

5.2.16.6 Aty ku nuk ka një dallim të mjaftueshëm ndërmjet vijëzimit dhe sipërfaqes së dyshemesë, vijëzimi udhëzues i detyrueshëm do të përfshijë një kufi (ndarje me lyerje) të përshtatshëm, mundësisht të bardhë ose të zi.

5.2.16 Vijëzimet informuese

Shënim. Udhëzimet për vijëzimet informuese janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

Zbatimi

5.2.17.1 Aty ku një shenjë informuese normalisht duhet të instalohej dhe është jopraktike për t'u instaluar, siç përcaktohet nga AAC-ja, një vijëzim informues duhet të vendoset në sipërfaqen e dyshemesë.

Karakteristikat

5.2.17.2 Një vijëzim informues do të përbëhet nga:

a) një mbishkrim në të verdhë mbi një sfond të zi, kur zëvendëson ose plotëson shenjën e vendndodhjes; dhe

b) një mbishkrim në të zezë mbi një sfond të verdhë, kur zëvendëson ose plotëson shenjën e drejtimit ose destinacionit.

5.2.17.3 Aty ku nuk ka një dallim të mjaftueshëm midis sfondit të vijëzimit dhe sipërfaqes së dyshemesë, vijëzimi do të përmbajë:

a) Një rrethim me të zezë ku mbishkrimet janë në të zezë; dhe

b) Një rrethim me të verdhë ku mbishkrimet janë në të verdhë.

5.3 Dritat

5.3.1 Të përgjithshme

Dritat të cilat mund të rrezikojnë sigurinë e avionit

5.3.1.1 Një dritë tokësore joaeronautike pranë një aerodromi që mund të rrezikojë sigurinë e avionit duhet të shuhet, të mbulohet ose ndryshe të modifikohet në mënyrë që të eliminojë burimin e rrezikut.

Ndriçimi me lazer që mund të rrezikojë sigurinë e avionit

Shënim 1. Figurat 5-11, 5-12 dhe 5-13 mund të përdoren për të përcaktuar nivelet e ekspozimit dhe distancat që mbrojnë në mënyrë adekuate operimet e fluturimit.

Shënim 2. Kufizimet në përdorimin e rrezeve lazer në tri zonat e mbrojtura të fluturimit, LFFZ, LCFZ dhe SFZ, i referohen vetëm rrezeve lazer të dukshme. Përfshihen emetuesit e rrezeve lazer të operuara nga autoritetet në mënyrë

të pajtueshme me sigurinë e fluturimit. Në të gjithë hapësirën ajrore të navigueshme, niveli i rrezatimit të çdo rrezeje, të dukshme ose të padukshme, pritët të jetë më i vogël ose i barabartë me ekspozimin maksimal të lejueshëm (MPE), përveç nëse një emetim i tillë i është njoftuar AAC-në dhe është marrë leje.

Shënim 3. Zonat e mbrojtura të fluturimit janë vendosur për të zbatuar rrezikun e përdorimit të emetuesve lazer në afërsi të aerodromeve.

Shënim 4. Udhëzime të mëtejshme se si të mbrohen operimet e fluturimit nga efektet e rrezikshme të emetuesve të rrezeve lazer janë të përfshira në Manualin e Emetuesve të Lazerit dhe Sigurisë së Fluturimit (dok. 9815).

Shënim 5. Shih, gjithashtu, aneksin 11 – Shërbimet e trafikut ajror, kapitulli 2.

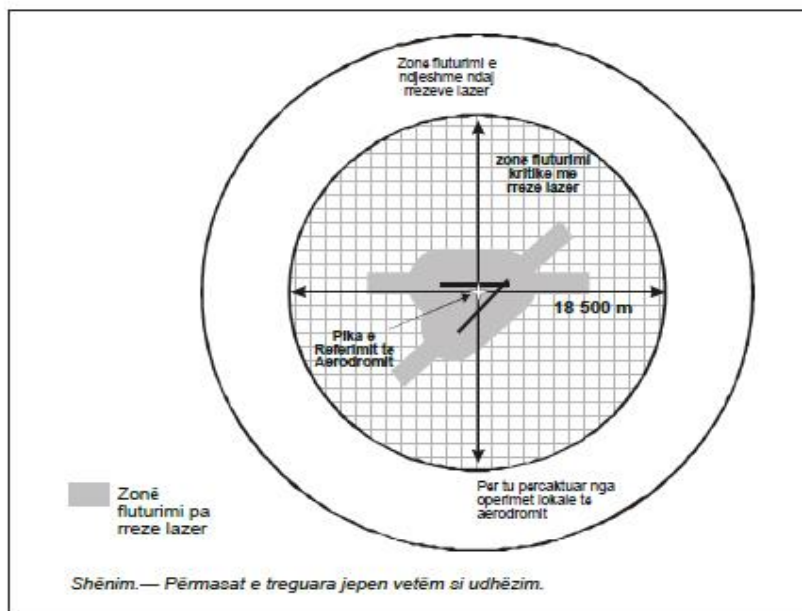


Figura 5-11. Zonë fluturimi e mbrojtur

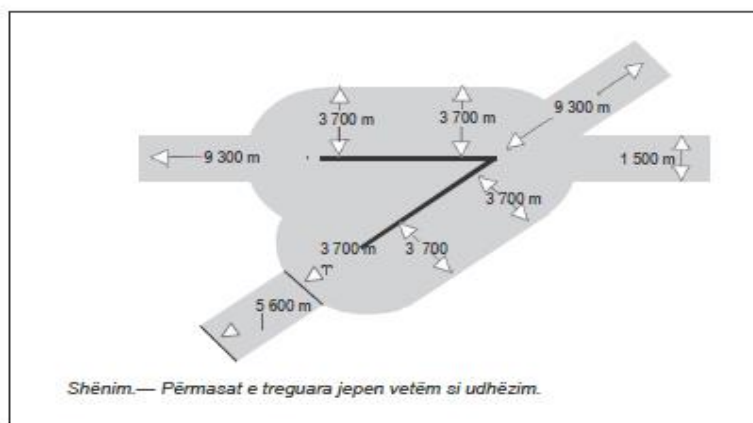


Figura 5-12. Zonë fluturimi e një piste të shumëfishtë - pa rreze lazer

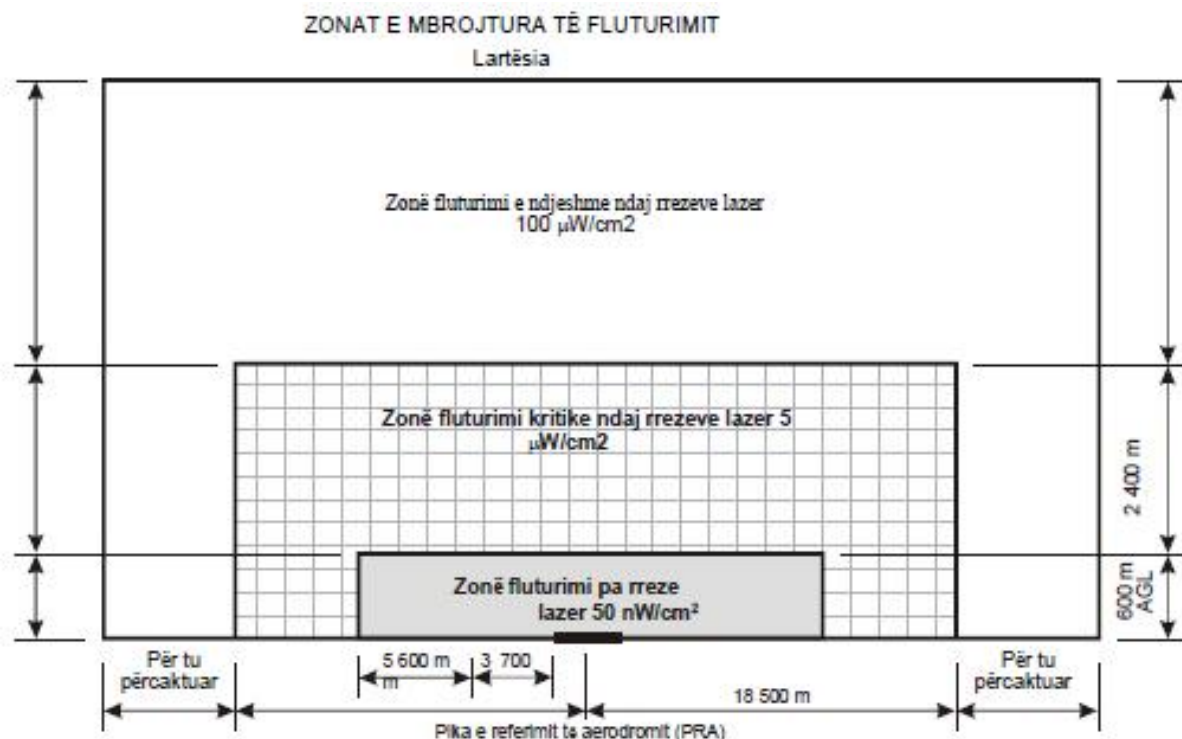


Figura 5-13. Zonat e fluturimit të mbrojtura me tregues të niveleve maksimale të rrezatimit për rrezet lazer të dukshme.

Drita tokësore aeronautike që mund të shkaktojnë çorientim të marinarët

Shënim. Në rastin e dritave tokësore aeronautike afër ujërave të lundrueshme, duhet pasur parasysh që dritat të mos shkaktojnë konfuzion ndaj marinarëve.

Instalimet e dritave dhe strukturat mbështetëse

Shënim. Shih 9.9 për informacion lidhur me vendosjen e pajisjeve dhe instalimeve në zonat operationale, dhe Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 6, për ndihëzime mbi instalimet e dritave që thyben lehtë dhe strukturave mbështetëse.

Dritat e ngritura të afrimit

5.3.1.2 Dritat e ngritura të afrimit dhe strukturat mbështetëse të tyre duhet të jenë lehtësisht të thyeshme përveçse në atë pjesë të sistemit ndriçues të afrimit përtej 300 m larg pragut të pistës:

a) ku lartësia e një strukture mbështetëse tejkalon 12 m, kërkesa e thyeshmërisë duhet të zbatohet vetëm në majën e lartësisë 12 m;

b) Aty ku ka një strukturë mbështetëse është e rrethuar nga objekte të pathyeshme, vetëm ajo pjesë e strukturës që kalon mbi lartësinë e objektit përreth duhet të jetë e thyeshme.

5.3.1.3 Kur një dritë e afrimit ose një strukturë mbështetëse nuk është në vetvete mjaft e dukshme, ajo duhet të shenjohej për atë funksion që ka.

Dritat e ngritura

5.3.1.4 Dritat e ngritura të pistës, zonës së ndalimit dhe rrugës lidhëse duhet të jenë të thyeshme. Lartësia e tyre duhet të jetë mjaft e ulët për të ruajtur hapësirën për helikat dhe mbajtëseve të motorit të avionit reaktiv.

Dritat e sipërfaqes

5.3.1.5 Instalimet e dritave të vendosura në sipërfaqen e pistave, zonës së ndalimit, rrugëve lidhëse dhe VQA-ve duhet të jenë të projektuara dhe të montuara në atë mënyrë që të përballojnë shtypjen nga rrotat e një avioni pa dëmtuar qoftë avionin ose vetë dritat.

Shënim. Udhëzimet për matjen e temperaturës së dritave të brendshme janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4.

Intensiteti i dritës dhe kontrolli

Shënim. Në muzg ose në kushtet e shikueshmërisë së dobët gjatë ditës, ndriçimi mund të jetë më efektiv se sa vijeçizimet. Që dritat të jenë efektive në kushte të tilla ose shikueshmërie të dobët gjatë natës, ato duhet të jenë me



intensitet adekuat. Për të marrë intensitetin e kërkuar, zakonisht do të jetë e nevojshme të bëhet drejtimi i dritës, në rastin e cilit me barqet mbi të cilët tregon drita do të duhet të jenë të përshtatshme dhe të orientuara në mënyrë që të plotësojnë kërkesat operationale. Sistemi i ndriçimit të pistës do të duhet të konsiderohet si një e tërë, për të siguruar që intensitetet relative të dritës përputhen në mënyrë të përshtatshme në të njëjtin pjesë fundore. (Shih bashkëlidhjen A, seksioni 16 dhe Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesën 4.)

5.3.1.6 Intensiteti i ndriçimit të pistës duhet të jetë i përshtatshëm për kushtet minimale të shikueshmërisë dhe dritës së ambientit në të cilën përdorimi i pistës është i synuar dhe i pajtueshëm me atë të pjesës së siguruar më të afërt të sistemit të ndriçimit të afrimit.

Shënim. Ndërsa dritat e një sistemi të ndriçimit të afrimit mund të jenë me intensitet më të lartë se sa ndriçimi i pistës, është praktikë e mirë për të shmangur ndryshimet e menjëhershme në intensitet, pasi këto mund t'i japin një piloti një përshtypje të rreme që shikueshmëria po ndryshon gjatë afrimit.

5.3.1.7 Aty ku sigurohet një sistem i ndriçimit me intensitet të lartë, duhet të ndërthuret një kontroll i përshtatshëm i intensitetit për të lejuar rregullimin e intensitetit të dritës për të përmbushur kushtet mbizotëruese. Kontrollat e veçuara të intensitetit ose metoda të tjera të përshtatshme duhet të sigurohen për të garantuar që sistemet e mëposhtme, kur të instalohen, të operohen me intensitete të përputhshme:

- sistemi i ndriçimit të afrimit;
- dritat anësore të pistës;
- dritat e pragut të pistës;
- dritat e fundit të pistës;
- dritat e vijës qendrore të pistës;
- dritat e zonës së prekjes së pistës; dhe
- dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse.

5.3.1.8 Në perimetrin e dhe brenda elipsit që përcakton rrezen kryesore në shtojcën 2, figurat A2-1 deri A2-10, vlerën maksimale të intensitetit të dritës e cila nuk duhet të jetë më e madhe se tri herë vlera minimale e intensitetit të dritës të matur në përputhje me shtojcën 2, shënimet e përbashkëta për figurat A2-1 deri A2-11 dhe A2-26, shënimi 2.

5.3.1.9 Në perimetrin e dhe brenda drejtkëndëshit që përcakton rrezen kryesore në shtojcën 2, figurat A2-12 deri A2-20, vlerën maksimale të intensitetit të dritës e cila nuk duhet të jetë më e madhe se tri herë vlera minimale e

intensitetit të dritës të matur në përputhje me shtojcën 2, shënimet e përbashkëta për figurat A2-12 deri A2-21, shënimi 2.

5.3.2 Ndriçimi në raste emergjence

Zbatimi

5.3.2.1 Në një aerodrom të pajisur me ndriçim të pistës dhe pa furnizim sekondar me energji, dritat e mjaftueshme emergjente duhet të jenë lehtësisht të disponueshme për instalim në të paktën pistën primare në rast të dështimit të sistemit të ndriçimit normal.

Shënim. Ndriçimi i emergjencës, gjithashtu, mund të jetë i dobishëm për të shënuar pengesa ose për të përcaktuar zonat e rrugës lidhëse dhe VQA.

Vendndodhja

5.3.2.2 Kur instalohen në një pistë, dritat emergjente duhet, si minimum, të jenë në përputhje me konfigurimin e kërkuar për një pistë pa përdorimin e instrumenteve.

5.3.3 Feneri aeronautik (i afërt/i largët)

Zbatimi

5.3.3.1 Aty ku është e nevojshme nga pikëpamja operationale, një fener aerodromi ose një fener identifikimi duhet të sigurohet në çdo aerodrom të destinuar për përdorim gjatë natës.

5.3.3.2 Kërkesa operationale duhet të përcaktohet duke marrë parasysh kërkesat e trafikut ajror duke përdorur aerodromin, dukshmërinë e karakteristikave të aerodromit në lidhje me rrethinat e saj dhe instalimin e mjeteve të tjera vizuale dhe jovizuale të dobishme në gjetjen e aerodromit.

Feneri i aerodromit

5.3.3.3 Një fener aerodromi duhet të sigurohet në një aerodrom të destinuar për përdorim gjatë natës nëse ekziston një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme:

- a) aeroplanët navigojnë kryesisht përmes mjeteve ndihmëse vizuale;
- b) shikimi i dobët/reduktuar është i shpeshtë; ose
- c) është e vështirë për të gjetur aerodromin nga ajri për shkak të dritave ose terrenit përreth.

Vendndodhja

5.3.3.4 Fenerët e aerodromit duhet të vendosen në ose afër aerodromit në një zonë me ndriçim të ulët të sfondit të ambientit.

5.3.3.5 Vendndodhja e fenerit duhet të jetë e tillë që feneri të mos jetë i mbuluar nga sendet në drejtime të veçanta dhe nuk e mjegullon shikimin e një piloti që afrohet për në ulje.

**Karakteristikat**

5.3.3.6 Fenerët e aerodromit duhet të emetojnë ose pulsime me ngjyra të alternuara me pulsime të bardha, ose vetëm pulsime të bardha. Frekuenca e pulsimeve totale duhet të jetë nga 20 deri në 30 për minutë. Kur përdoren, pulsime të ngjyrosura të emetuara nga fenerët në aerodromet tokësore duhet të jenë të gjelbër ndërsa pulsime të ngjyrosura të emetuara nga fenerët në aerodromet ujore duhet të jenë të verdhë. Në rastin e një aerodromi të kombinuar ujor dhe tokësor, pulsime të ngjyrosura, nëse përdoren, duhet të kenë karakteristikat e ngjyrave të secilës pjesë të aerodromit që përcaktohet si kryesori.

5.3.3.7 Drita nga fenerët duhet të emetohet nga të gjitha këndet horizontale. Shpërndarja vertikale e dritës duhet të shtrihet për lart me nivel (nga toka) prej jo më shumë se 1° deri në një lartësi të përcaktuar nga AAC-ja, e mjaftueshme për të dhënë udhëzime në lartësinë maksimale në të cilën feneri ka për qëllim të përdoret dhe intensiteti efektiv i pulsimit duhet të jetë jo më pak se 2 000 cd (qirinj).

Shënim. Në vendet ku nuk mund të shmanget niveli i lartë i ndriçimit të ambientit, intensiteti efektiv i pulsit mund të kërkohej të rritet me një faktor deri në një vlerë prej 10 herësh.

Fener identifikimi Zbatimi

5.3.3.8 Një fener identifikimi duhet të sigurohet në një aerodrom i cili është menduar për përdorim gjatë natës dhe nuk mund të identifikohet lehtësisht nga ajri me mjete të tjera.

Vendndodhja

5.3.3.9 Feneri i identifikimit duhet të vendoset në aerodrom në një zonë me ndriçim të ulët të sfondit të ambientit.

5.3.3.10 Vendndodhja e fenerit mund të jetë e tillë që feneri të mos mbulohet nga objektet në drejtime të rëndësishme dhe nuk e mjegullon shikimin e një piloti që po afrohet në ulje.

Karakteristikat

5.3.3.11 Një fener identifikimi në një aerodrom në tokë duhet të shikohet nga të gjitha këndet e drejtimit magnetik. Shpërndarja vertikale e dritës duhet të shtrihet për lart në një nivel mbi tokë prej jo më shumë se 1° deri në një lartësi të përcaktuar nga AAC-ja, i mjaftueshëm për të dhënë drejtim në lartësinë maksimale në të cilën feneri ka për qëllim të përdoret dhe intensiteti efektiv i pulsimit duhet të jetë jo më pak se 2 000 cd (qirinj).

Shënim. Në vendet ku nuk mund të shmanget niveli i lartë i ndriçimit të ambientit, intensiteti efektiv i pulsit mund të kërkohej të rritet me një faktor deri në një vlerë prej 10 herësh.

5.3.3.12 Një fener identifikues duhet të tregojë dritë jeshile me ndërprerje në një aerodrom në tokë dhe dritë të verdhë me ndërprerje në një aerodrom në ujë.

5.3.3.13 Karakteret e identifikimit duhet të transmetohen në Kodin Ndërkombëtar Mors.

5.3.4 Sistemet e ndriçimit të afrimit**Zbatimi****5.3.4.1 Zbatimi****A. Pista pa përdorim të instrumenteve**

Aty ku është e mundur praktikisht, mund të sigurohet një sistem ndriçimi i thjeshtë i afrimit siç është specifikuar në 5.3.4.2 deri 5.3.4.7 për t'i shërbyer një piste pa përdorim të instrumenteve ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe i destinuar për përdorim gjatë natës, përveç rasteve kur pista përdoret vetëm në kushte të mira shikueshmërie dhe sigurohen udhëzime të mjaftueshme nga mjetet e tjera ndihmëse vizuale.

Shënim. Një sistem ndriçimi i thjeshtë i afrimit, gjithashtu, mund të ofrojë drejtime vizuale gjatë ditës.

B. Pistë me afrim jopreciz

Aty ku është e mundur praktikisht, një sistem ndriçimi i thjeshtë i afrimit siç është specifikuar në 5.3.4.2 deri 5.3.4.7 duhet të sigurohet për t'i shërbyer një piste të afrimit jopreciz, përveç kur pista përdoret vetëm në kushte të shikueshmërisë së mirë dhe sigurohen drejtime të mjaftueshme nga mjetet e tjera vizuale.

Shënim. Është e këshillueshme të merret në konsideratë instalimi i një sistemi të ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë I ose shtimi i një sistemi ndriçimi i drejtimit për në pistë.

C. Pistë e afrimit preciz kategoria I

Aty ku është praktikisht e zbatueshme, duhet të sigurohet një sistem i ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë I, siç është specifikuar në 5.3.4.8 deri 5.3.4.18, për t'i shërbyer një piste të afrimit preciz kategoria I.

D. Pistë e afrimit preciz kategoritë II dhe III

Një sistem i ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë I, siç është specifikuar në 5.3.4.19 deri 5.3.4.35 duhet të sigurohet për t'i shërbyer një piste të afrimit preciz kategoritë II ose III.

**Sistem ndriçimi i thjeshtë i afrimit****Vendndodhja**

5.3.4.2 Një sistem ndriçimi i thjeshtë i afrimit duhet të përbëhet nga një rresht i dritave në vijën qendrore të shtrirë të pistës që shtrihet, sa të jetë e mundur, mbi një distancë prej jo më pak se 420 m larg pragut me një rresht të dritave që formojnë një shirit travers 18 m ose 30 m në gjatësi në një distancë prej 300 m larg pragut.

5.3.4.3 Shiriti i dritave travers duhet të jenë sa më shumë të jetë e mundur në një vijë të drejtë horizontale me kënd të drejtë me, dhe e ndarë përgjysmë nga vija e dritave të vijës qendrore. Shiriti i dritave travers duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të prodhojnë një efekt linear, me përjashtim të rasteve kur përdoret një shirit travers 30 m, ku mund të lihen boshllëqe në çdo anë të vijës qendrore. Këto boshllëqe duhet të mbahen në minimum për të plotësuar kërkesat lokale dhe secila nuk duhet të kalojë 6 m.

Shënim 1. Përdoren hapësirat për shiritin e dritave travers nga 1 m deri në 4 m. Boshllëqet në secilën anë të vijës qendrore mund të përmirësojnë udhëzimin e drejtimit kur afrimet bëhen me një gabim anësor dhe lehtësojnë lëvizjen e automjeteve të shpëtimit dhe zjarrfikësve.

Shënim 2. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 12, për udhëzime për tolerancën e instalimit.

5.3.4.4 Dritat që formojnë vijën qendrore duhet të vendosen në intervale gjatësore prej 60 m, me përjashtim të rastit kur dëshirohet të përmirësohet drejtimi, mund të përdoret një interval prej 30 m. Drita e fillimit duhet të vendoset ose 60 m ose 30 m larg pragut, në varësi të intervalit gjatësor të përzgjedhur për dritat e vijës qendrore.

5.3.4.5 Nëse nuk është fizikisht e mundur të sigurohet një vijë qendrore që shtrihet në një distancë prej 420 m larg pragut, ajo mund të zgjatet deri në 300 m në mënyrë që të përfshijë shiritin travers. Nëse kjo nuk është e mundur, dritat e vijës qendrore mund të shtrihen për aq sa është e mundur, dhe secila dritë e vijës së qendrës mund të përbëhet nga një baretë (tufë drejtkëndore me drita) të paktën 3 metra e gjatë. Në varësi të sistemit të afrimit që ka një shirit travers 300 m larg pragut, mund të sigurohet një shirit travers shtesë 150 m larg pragut.

5.3.4.6 Sistemi duhet të shtrihet sa më pranë që të jetë e mundur në planin horizontal që kalon përmes pragut, me kusht që:

a) asnjë objekt, përveç antenës së drejtuar ILS apo MLS, nuk duhet të dalë jashtë planit të dritave të afrimit brenda një distance prej 60 m nga vija qendrore e sistemit; dhe

b) asnjë dritë, përveç një drite të vendosur brenda pjesës qendrore të shiritit të dritave travers ose baretë e vijës qendrore (jo pjesët anësore të tyre), përveç kalimit sipër nga një avion që është duke u afruar.

3. Çdo antenë e drejtuar ILS apo MLS, e vendosur jashtë planit të dritave, duhet të trajtohet si një pengesë dhe duhet të shenjohej dhe duhet të vendoset një dritë në përputhje me rrethanat.

Karakteristikat

5.3.4.7 Dritat e një sistemi ndriçimi të thjeshtë të afrimit duhet të jenë drita fikse dhe ngjyra e dritave duhet të jetë e tillë që të sigurojë që sistemi të dallohet lehtësisht nga dritat e tjera aeronautike të tokës dhe nga ndriçimi i jashtëm nëse është i pranishëm. Çdo dritë e vijës qendrore duhet të përbëhet nga:

a) Një burim i vetëm; ose

b) një baretë (grup dritash në formë drejtkëndore) të paktën 3 metra e gjatë.

Shënim 1. Kur bareta si në pikën b) është e përbërë nga drita që i afrohen pikës së burimit, rekomandohet ruajtja e një hapësirë prej 1.5 metrash midis dritave ngjitur.

Shënim 2. Mund të jetë e këshillueshme që të përdoren baretat me gjatësi 4 m në qoftë se pritet që sistemi i ndriçimit të thjeshtë të afrimit të zhvillohet në një sistem të ndriçimit të afrimit preciz.

Shënim 3. Në vendet ku identifikimi i sistemit të ndriçimit të thjeshtë të afrimit është i vështirë gjatë natës për shkak të dritave përreth, dritat e ndezjes së rendit të instaluar në pjesën e jashtme të sistemit mund ta zgjidhin këtë problem.

Sistemi i ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë I**Vendndodhja**

5.3.4.8 Një sistem i ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë I duhet të përbëhet nga një rresht dritash në vijën qendrore të tejzgjatur në pistë, kudo që është e mundur, mbi një distancë prej 900 m larg pragut të pistës me një rresht dritash që formojnë një shirit travers 30 m të gjatë në një distancë prej 300 m larg pragut të pistës.

Shënim. Instalimi i një sistemi ndriçimi afrimi me gjatësi më të vogël se 900 m mund të rezultojë në kufizime operationale në përdorimin e pistës. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 12.



5.3.4.9 Dritat që formojnë shiritin travers duhet të jenë sa më shumë të jetë e mundur në një vijë të drejtë horizontale me kënd të drejtë me, dhe e ndarë përgjysmë nga vija e dritave të vijës qendrore. Dritat e shiritit travers duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të prodhojnë një efekt linear, përveç boshllëqeve që mund të lihen në çdo anë të vijës qendrore. Këto boshllëqe duhet të mbahen në minimum për të përmbushur rregullat lokale dhe secila nuk duhet të kalojë 6 m.

Shënim 1. Vendosja e hapësirës së shiritit të dritave e shiritit travers nga 1 deri në 4 m. Boshllëqet në secilën anë të vijës qendrore mund të përmirësojë udhëzimin e drejtimit kur afrimet bëhen me një gabim anësor dhe lehtësojnë lëvizjen e automjeteve të shpëtimit dhe zjarrfikësve.

Shënim 2. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 12, për udhëzime për tolerancën e instalimeve.

5.3.4.10 Dritat që formojnë vijën qendrore duhet të vendosen në intervale gjatësore prej 30 m me dritën më pranë të vendosur 30 m larg pragut të pistës.

5.3.4.11 Sistemi duhet vendosur sa më pranë që të jetë praktike te plani horizontal që kalon nëpërmjet pragut të pistës, që;

a) asnjë objekt, përveç antenës parabolike ILS apo MLS, të mos dali në planin e dritave të afrimit brenda një distance prej 60 m nga vija qendrore e sistemit; dhe

b) asnjë dritë, përveç një drite të vendosur brenda pjesës qendrore të shiritit travers të dritave ose baretë e vijës qendrore (jo në fundet e tyre), përveç kalimit sipër nga një avion që është duke u afruar.

Çdo antenë e drejtuar ILS apo MLS, e vendosur jashtë planit të dritave, duhet të trajtohet si një pengesë dhe si e tillë e duhet të shenjohej dhe ndriçohet siç duhet.

Karakteristikat

5.3.4.12 Dritat e vijës qendrore dhe dritat e shiritit travers të një sistemi ndriçimi të afrimit preciz të kategorisë I duhet të jenë dritat e fiksuara që tregojnë ndryshueshmërinë graduale në të bardhë. Çdo pozicion i dritës së vijës qendrore duhet të përbëhet nga:

a) një burim i vetëm drite në 300 m më në brendësi të vijës së qendrës, dy burime drite në 300 m nga vija qendrore e vijës së qendrës dhe tri burime drite në 300 m larg vijës së qendrës për të siguruar informacion në distancën e mbetur në pistë; ose

b) një baret (tufë e dritave në formë drejtkëndore).

5.3.4.13 Kur niveli i përdorimit të dritave të afrimit i specifikuar si një objektiv mirëmbajtjeje në pikën 10.5.6, çdo pozicion i vijës qendrore të dritave mund të përbëhet nga:

a) një burim i vetëm drite; ose

b) një baret (tufë e dritave në formë drejtkëndore).

5.3.4.14 Baretat (tufa e dritave në formë drejtkëndore), duhet të jenë të paktën 4 metra të gjata. Kur baretat përbëhen nga drita që drejtohen nga burimi i dritës, ato duhen të jenë të shpërndara në mënyrë uniforme në largësi prej jo më shumë se 1.5 metra nga njëra-tjetra.

5.3.4.15 Çdo dritë pulsuese duhet të pulsojë dy herë në sekondë, duke filluar me dritën më të largët dhe duke përparuar drejt pragut deri në dritën më të afërt të sistemit. Projektimi i qarkut elektrik duhet të jetë i tillë që këto drita të mund të operohen në mënyrë të pavarur nga dritat e tjera të sistemit të ndriçimit të afrimit.

5.3.4.16 Nëse vija qendrore përbëhet nga dritat e përshkruara në 5.3.4.12 a) ose 5.3.4.13 a), duhet të shtohen shirita dritash travers ekstra për shiritat e dritave travers të parashikuar në 300 m larg pragut në distancë 150 m, 450 m, 600 m dhe 750 m. Dritat që formojnë çdo shirit dritash travers duhet të jenë sa të më pranë të jetë e mundur në një vijë të drejtë horizontale me kënd të drejtë, dhe e ndarë përgjysmë nga vija e dritave të vijës qendrore. Dritat duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të prodhojnë një efekt linear, përveçse boshllëqet mund të lihen në çdo anë të vijës qendrore. Këto boshllëqe duhet të mbahen në minimum për të përmbushur kërkesat lokale dhe secila nuk duhet të kalojë 6 m.

Shënim . Shih bashkëlidhjen A, seksioni 12, për konfigurimin e detajuar.

5.3.4.17 Kur shiriti travers shtesë i përshkruara në 5.3.4.16 është ndërthurur në sistem, skajet e jashtme të shiritit travers duhet të shtrihen në dy vija të drejta që janë paralele me vijën e dritave të vijës qendrore ose takohen për të arritur vijën qendrore të pistës 300 m nga pragu.

5.3.4.18 Dritat duhet të jenë në përputhje me specifikimet e shtojcës 2, figura A2–1.

Shënim. Konfigurimi i formës së planerimit të fluturimit të përdorura në projektimin e këtyre dritave, jepen në bashkëlidhjen A, figura A-6.



Sistemi i ndriçimit i afrimit preciz kategoritë II dhe III

Vendndodhja

5.3.4.19 Sistemi i ndriçimit të afrimit duhet të përbëhet nga një rresht i dritave gjatë gjithë vijës qendrore të pistës, që zgjaten, kudo që është e mundur, në një distancë prej 900 m larg pragut të pistës. Përveç kësaj, sistemi duhet të ketë dy rreshta anësore me drita, që shtrihen 270 m larg pragut dhe dy shiritat travers, një në 150 m dhe një në 300 m larg pragut, të gjitha siç tregohen në figurën 5-14. Aty ku specifikohet niveli i shërbimit të dritave të afrimit të specifikuara si objektiva të mirëmbajtjes mund të tregohen në 10.5.3, sistemi duhet të ketë dy rreshta anësore me drita, që shtrihen 240 m larg pragut dhe dy shirita travers, një në 150 m dhe një në 300 m larg pragut, të gjitha siç tregohet në figurën 5-15.

Shënim. Gjatësia prej 900 m bazohet në ofrimin e udhëzimeve për operimet sipas kushteve të kategorive I, II dhe III. Gjatësitë e reduktuara mund të jenë në përshtatje me operimet e kategorisë II dhe III, por mund të vendosë kufizime në operimet e kategorisë I. Shih bashkëlidhjen A, seksioni 12.

5.3.4.20 Dritat që formojnë vijën qendrore duhet të vendosen në intervale gjatësore prej 30 m me drita në thellësi, të vendosur 30 m larg pragut.

5.3.4.21 Dritat që formojnë rreshtat anësorë duhet të vendosen në secilën anë të vijës qendrore,

në një hapësirë gjatësore të barabartë me atë të dritave të vijës qendrore dhe me dritat e para të vendosura 30 m larg pragut. Aty ku specifikohet niveli i shërbimit të dritave të afrimit të specifikuara si objektiva të mirëmbajtjes mund të tregohen në 10.5.3, dritat që formojnë rreshtat anësore mund të vendosen në çdo anë të vijës qendrore, në një distancë gjatësore prej 60 m me dritën e parë të vendosur 60 m larg pragut. Hapësira anësore ose matja midis dritave më të brendshme të rreshtave anësore nuk do të jetë më e vogël se 18 m dhe jo më shumë se 22,5 m, preferohet 18 m, por në çdo rast duhet të jetë e barabartë me atë të dritave të zonës së prekjes së rrotave në ulje.

5.3.4.22 Shiriti travers i bllokut të dritave i vendosur 150 m larg pragut duhet të mbushë boshllëqet midis vijës së qendrës dhe dritave të vijës anësore.

5.3.4.23 Shiriti travers i bllokut të dritave në 300 m larg pragut duhet të shtrihet/zgjatet në të dyja anët e dritave të vijës qendrore në një distancë prej 15 m larg vijës qendrore.

5.3.4.24 Nëse vija e qendrës përtej një distancë prej 300 m larg pragut përbëhet nga dritat siç përshkruhet në 5.3.4.28 b) ose 5.3.4.29 b), duhet të sigurohen shirita transvers shtesë të dritave në 450 m, 600 m dhe 750 m larg pragut

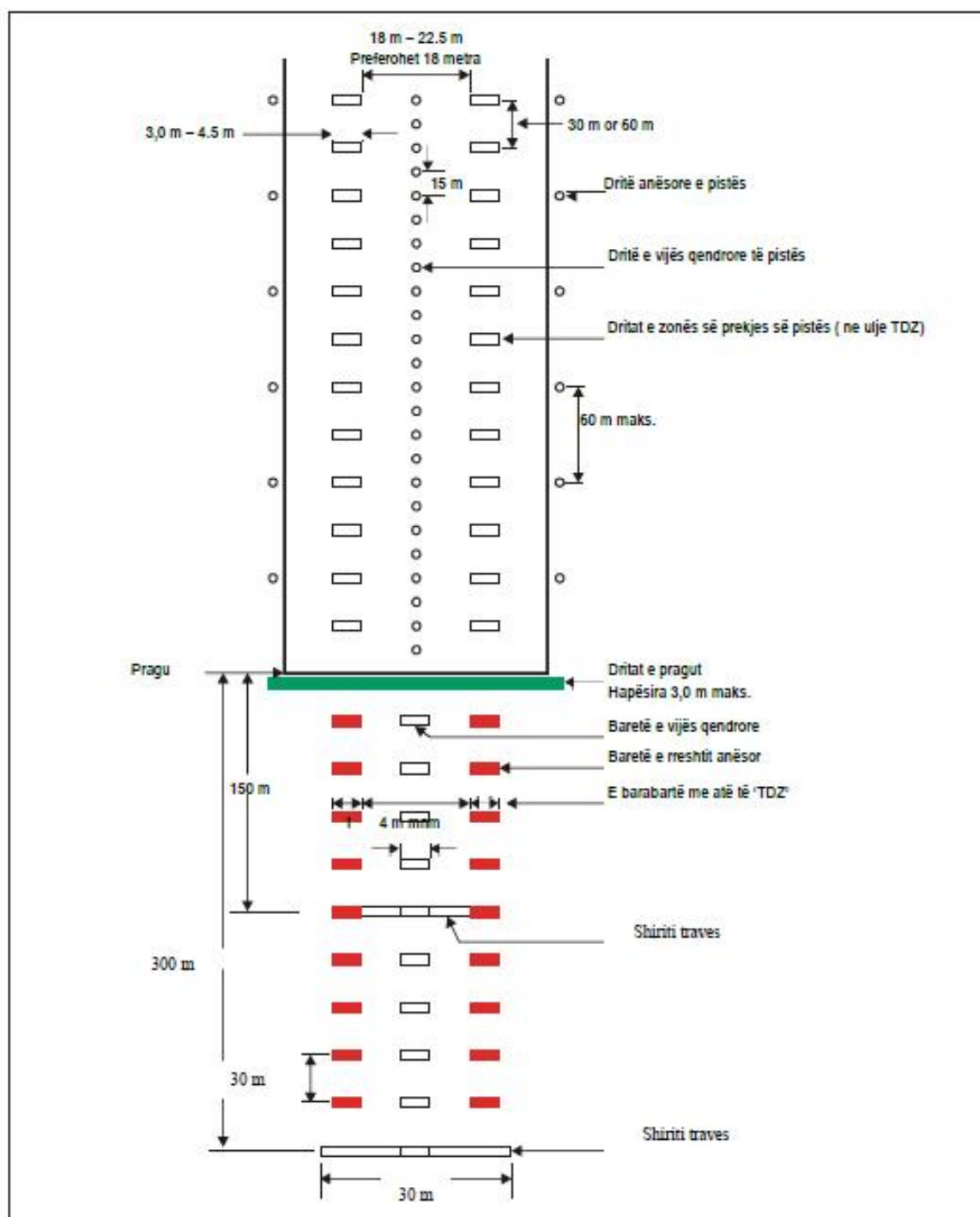


Figura 5-14. Ndriçimi i 300 metrave të pjesës së brendshme të pistave me afrim preciz, kategoria II dhe III

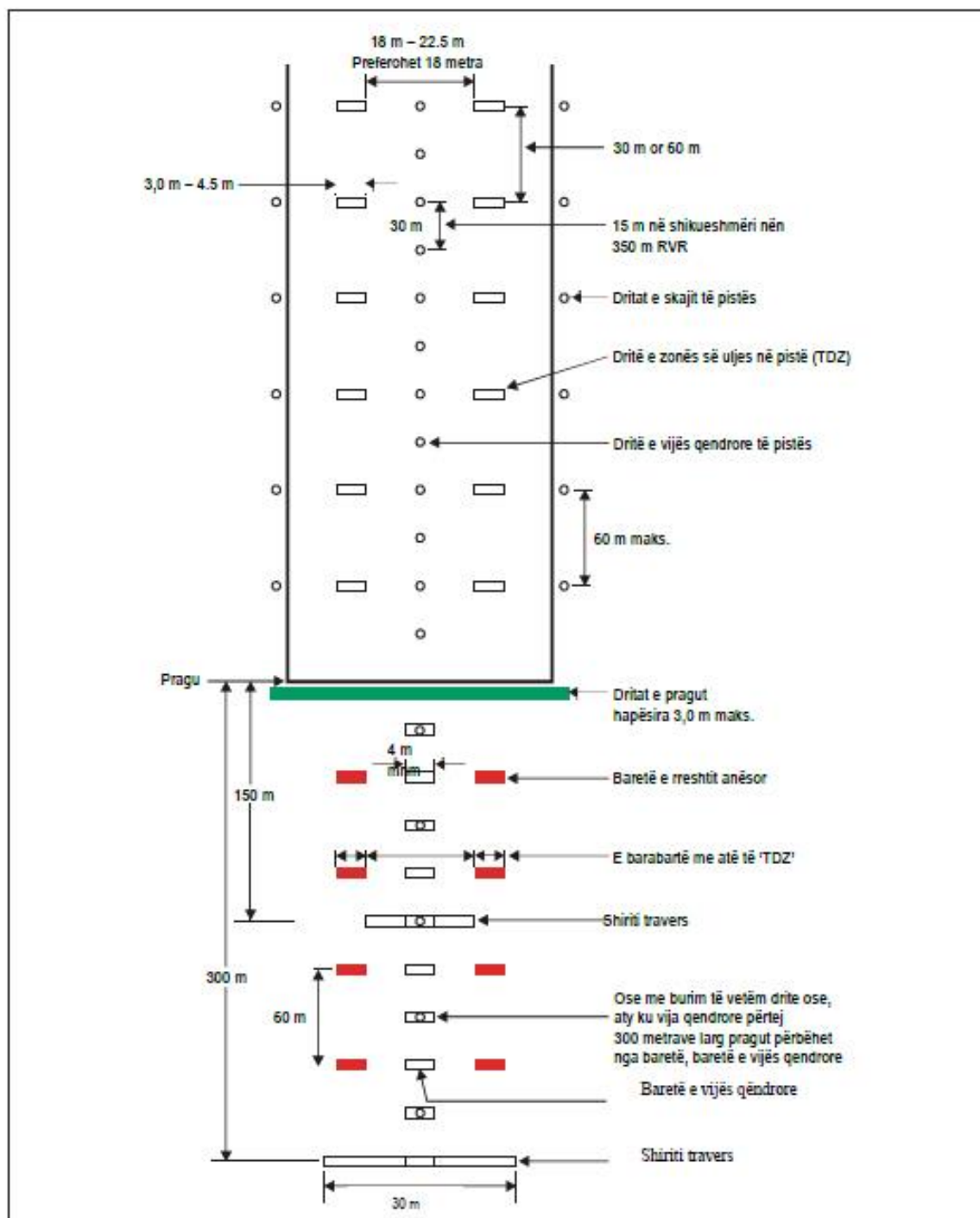


Figura 5-15. Ndriçimi i brendshëm 300 m të afërmët të pistës për pistat e afërmët preciz, kategoritë II dhe III, ku mund të tregohen nivelet e shërbimit të dritave të specifikuara si objektiva të mirmbajtjes në Kapitullin 10



5.3.4.25 Kur shiritat travers shtesë të përshkruara në pikën 5.3.4.24, janë ndërthtur në sistem, skajet e jashtme fundore të dritave tërthore duhen shtrirë në dy vija të drejta që janë paralele me vijën qendrore ose takohen për të arritur vijën qendrore e pistës, 300 m larg pragut.

5.3.4.26 Sistemi duhet vendosur që të jetë sa më pranë praktikës reale në planin horizontal që kalon nëpërmjet pragut, me kusht që:

a) asnjë objekt, përveç antenës së vendosur sipas një drejtimi magnetik të dhënë të ILS apo MLS, të mos dalë jashtë planit të dritave të afrimit brenda një distance prej 60 m nga vija qendrore e sistemit; dhe

b) asnjë dritë, përveç një drite që ndodhet brenda pjesës qendrore të shiritit travers të dritave ose baretës (grupit të dritave) të vijës qendrore (jo pjesës fundore të tyre), nuk duhet mbuluar nga një avion që është duke u afruar për në ulje.

Çdo antenë sipas një drejtimi magnetik të caktuar ILS apo MLS, e vendosur që hyn në planin e dritave, duhet të trajtohet si një pengesë dhe duhet të shenjohej dhe duhet të marrë ndriçim në përputhje me rrethanat.

Karakteristikat

5.3.4.27 Vija qendrore, e sistemit të ndriçimit të kategorive II dhe III të afrimit preciz, për 300 metrat e parë larg pragut, mund të jetë me bareta (grup dritash në formë shiriti) që shfaqin nuanca të ndryshueshme të së bardhës, ndërsa, aty ku pragu është zhvendosur 300 metra ose më shumë larg nga vendi i zakonshëm, vija qendrore konsiston në një burim drite që shfaqin nuanca të ndryshueshme të të bardhës. Kur niveli i shërbimit të dritave të afrimit mund të tregohet, specifikohet si objektiv i mirëprirjes në pikën 10.5.3, vija qendrore me sistem ndriçimi të afrimit precize kategoritë II dhe III për 300 metrat e parë larg pragut, mund të jetë:

a) me bareta (grup dritash në formë shiriti), ku vija qendrore përtej 300 metrave larg pragut, përbëhet nga bareta si përshkruar në pikën 5.3.4. 29 a); ose

b) me alternim të një burim drite dhe bareta, ku vija qendrore përtej 300 m larg pragut, përbëhet nga burime të vetme të dritës si përshkruhet në pikën 5.3.4.29 b), me burimin e veçantë të dritës që ndodhet më në brendësi të vendosur 30 m dhe baretën më në brendshme të vendosur 60 m larg pragut; ose

c) me burime të veçanta drite, kur pragu është zhvendosur më larg se 300 metra ose më shumë; të gjitha bashkë duhet të emetojnë nuanca të ndryshueshme të së bardhës.

5.3.4.28 Përtej 300 metrave larg pragut, ndriçimi i vijës qendrore duhet të jetë:

a) me barete, siç përdoret për 300 metrat e brendshme; ose

b) me dy burime drite në 300 metrat në qendër të vijës qendrore dhe tri burime drite jashtë 300 metrave të vijës qendrore; të gjitha bashkë duhet të emetojnë nuanca të ndryshueshme të së bardhës.

5.3.4.29 Kur niveli i shërbimit të dritave të afrimit tregohet, si objektiv i mirëmbajtjes në pikën 10.5.3, mbas 300 m larg pragut, ndriçimi i vijës qendrore mund të përbëhet nga:

a) një baretë; ose

b) një burim i vetëm drite;

ku të duhet të emetojnë nuanca të ndryshueshme të së bardhës.

5.3.4.30 Baretat duhet të jenë të paktën 4 metra të gjata. Kur baretat përbëhen nga drita që drejtohen afërsisht te një burim drite, dritat duhet të kenë në mënyrë uniforme, hapësirë jo më shumë se 1.5 metra nga njëra-tjetra.

5.3.4.31 Çdo dritë pulsuese duhet të pulsojë dy herë në sekondë për çdo radhe, duke filluar me dritën më të largët dhe duke përparuar drejt pragut deri në dritën më në brendësi të sistemit. Projektimi i qarkut elektrik duhet të jetë i tillë që këto drita të mund të operohen në mënyrë të pavarur nga dritat e tjera të sistemit të ndriçimit të afrimit.

5.3.4.32 Rreshti anësor duhet të jetë me baretë me ngjyrë të kuqe. Gjatësia e baretës së rreshtit anësor dhe hapësira midis dritave duhet të jetë e njëjtë me atë të baretave të dritave të zonës së prekjes në ulje.

5.3.4.33 Dritat që formojnë shiritin travers duhet të jenë drita fikse që emetojnë nuanca të ndryshme të së bardhës. Dritat duhet të jenë të shpërndara uniformisht në intervale jo më shumë se 2.7 metra.

5.3.4.34 Intensiteti i dritave të kuqe duhet të përputhet me intensitetin e dritave të bardha.

5.3.4.35 Dritat duhet të jenë në përputhje me specifikimet e shtojcës 2, figurat A2-1 dhe A2-2.

Shënim. Profili i planerimit të fluturimit të përdorura në projektimin e këtyre dritave jepen në bashkëlidhjen A, figura A-6.

5.3.5 Sistemet e treguesve pamorë të këndit të afrimit

Zbatimi

5.3.5.1 Sistemi i treguesve pamorë të pjerrësisë së afrimit i shërben afrimit në pistë, pavarësisht nëse pista ka apo jo mjete ndihmëse të tjera vizuale ose jovizuale, kur ekziston një ose më shumë nga kushtet e mëposhtme:

a) pista përdoret nga mjete me motor turboreaktiv ose aeroplanë të tjerë me kërkesa të ngjashme për drejtim afrimi;

b) piloti i çdo tipi aeroplani mund të ketë vështirësi në gjykimin e afrimit për shkak të:

1) një drejtim të papërshtatshëm me shikim si në rastet e afrimit mbi ujë ose terren me pamje jo të rregullt gjatë ditës, ose natën në mungesë të dritave të mjaftueshme të jashtme në zonën e afrimit; ose

2) kur ka informacione çorientuese për shkak të paqartësisë së terrenit përreth apo pjerrësive të pistës;

c) pranisë së objekteve në zonën e afrimit që mund të përbëjnë rrezik serioz nëse një aeroplan zbret poshtë profilin e planerimit normal të afrimit, veçanërisht nëse nuk ka mjete të tjera ndihmëse vizuale ose jovizuale për të paralajmëruar praninë e tyre;

d) kushteve fizike në secilin pjesë fundore të pistës që paraqesin rrezik serioz në rast të ardhjes me mosarritje të një aeroplani ose uljes me tejkalim në pistë; dhe

e) terrenit apo kushteve mbizotëruese meteorologjike janë të tilla që aeroplani mund të bjerë në turbulenca të pazakonta gjatë afrimit.

Shënim. Udhëzimi mbi përparësinë e instalimit të sistemeve treguese të profilin të planerimit të afrimit me shikim, ndodhet në bashkëlidhjen A, seksioni 13

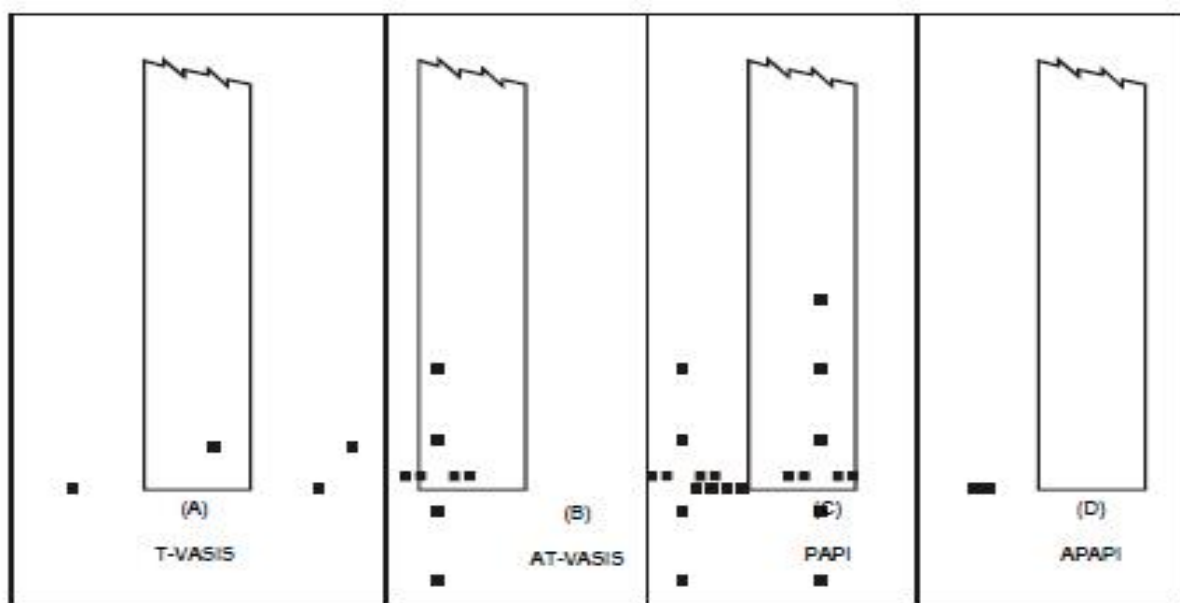


Figura 5-16. Sistemet pamorë e treguesve të pjerrësisë

5.3.5.2 Sistemet standarde të treguesve pamorë të pjerrësisë së afrimit janë sa më poshtë:

a) T-VASIS dhe AT-VASIS sipas specifikimeve që ndodhen nga pikat 5.3.5.5 deri 5.3.5.20, përfshirë;

b) Sistemet PAPI dhe APAPI, sipas specifikimeve që ndodhen nga pikat 5.3.5.21 deri 5.3.5.38, përfshirë; si treguar në figurën 5-16.

5.3.5.3 PAPI, T-VASIS apo AT-VASIS duhen vendosur aty ku numri i kodit është 3 ose 4 kur një ose disa nga kushtet e specifikuara në pikën 5.3.5.1 ekzistojnë.

5.3.5.4 PAPI apo APAPI duhen vendosur aty ku numri i kodit është 1 ose 2 kur një ose disa nga kushtet e specifikuara në pikën 5.3.5.1 ekzistojnë.

T-VASIS dhe AT-VASIS

Përshkrimi

5.3.5.5 Sistemi T-VASIS përbëhet nga njëzet njësi dritash të vendosura në mënyrë simetrike rreth vijës qendrore të pistës në trajtën e dy platformave anësore me nga katër njësi dritash secila, me rreshta të dyzuar gjatësor me nga gjashtë drita, si treguar në figurën 5-17.



5.3.5.6 Sistemi AT-VASIS përbëhet nga dhjetë njësi dritash të vendosura nga njëra anë e pistës në trajtën e një shufre të vetme të krahut me 4 njësi dritash me një rresht të dyzuar gjatësor me 6 drita (figura 5-16 (B)).

5.3.5.7 Njësitë e dritës duhen montuar dhe vendosur në mënyrë të tillë që piloti i një aeroplani gjatë afrimit:

a) kur ndodhet mbi pjerrësinë normale të afrimit, të shikojë shufrën/at e bardhë/a të krahut dhe një, dy ose tri drita të uljes; sa më shumë drita të uljes të jenë të dukshme, aq më lartë ndodhet piloti mbi pjerrësinë e afrimit;

b) kur ndodhet normal në pjerrësinë e afrimit, të shikojë shufrën/at e bardhë/a të krahut; dhe

c) kur është më poshtë pjerrësisë normale të afrimit, të shikojë shufrën(at) e krahut dhe dritave për ngritje një, dy ose tri drita të bardha; sa më shumë drita që duken pas njëra-tjetrës, aq më ulët ndodhet piloti nën pjerrësinë normale të afrimit; dhe kur ndodhet shumë më poshtë pjerrësisë së afrimit, të shikojë shufrën/at e krahut dhe duken pas njëra-tjetrës tri drita të kuqe.

Kur ndodhet normal, ose mbi pjerrësinë e afrimit, asnjë dritë nuk duhet të jetë e dukshme nga njësitë e dritave për ngritje; kur ndodhet normal ose poshtë pjerrësisë së afrimit, asnjë dritë nuk duhet të shihet nga njësitë e dritave për ulje.

Vendosja

5.3.5.8 Njësitë e dritave duhen vendosur siç tregohet në figurën 5-17, duke respektuar nivelin e tolerancës së instalimit të dhënë aty.

Shënim. Vendosja e sistemit T-VASIS do të ofrojë, për një pjerrtësi 3° dhe një distance nominale pamore mbi pragun prej 15 metrash (shih pikat 5.3.5.5 dhe 5.3.5.18), lartësia e syrit të pilotit mbi pragun prej 13 deri 17 metrash, ku vetëm krahut i platformës së grumbullit të

dritave janë të dukshme. Nëse kërkohet rritja e distancës pamore mbi pragun për të siguruar hapësirë të rrotave me pistën, atëherë pjesa e afrimit mund të kryhet me një ose më shumë drita të dukshme për në ulje.

Vija e shikimit të pilotit mbi pragun është sipas rendit vijues:

Dritat e krahut të platformës dhe një dritë në ulje e dukshme 17 deri 22 metra;

Dritat e krahut të platformës dhe dy drita në ulje e dukshme 22 deri 28 metra;

Dritat e krahut të platformës dhe tri drita në ulje e dukshme 28 deri 54 metra.

Karakteristikat e njësive të dritës

5.3.5.9 Sistemet duhet të jenë të përshtatshme si për operimet e ditës ashtu edhe ato të natës.

5.3.5.10 Shpërndarja e dritës së çdo njësie drite duhet të jetë në formën e një ventilatori me një hark të gjerë sipas këndeve magnetike në drejtim të afrimit. Krahut i njësive të dritave të platformës duhet të emetojnë dritë të bardhë nga këndi vertikal 1°54' deri në këndin vertikal 6° dhe dritë të kuqe nga këndi vertikal 0° deri në këndin vertikal 1°54'. Njësitë e dritës në ulje do të emetojnë dritë të bardhë nga një lartësi prej 6° deri në pjerrësinë normale të afrimit, ku ai duhet të ndërpritet. Njësitë e dritave do të emetojnë dritë të bardhë duke filluar nga pjerrësia e afrimit, afërsisht deri në lartësinë e këndit vertikal 1°54' dhe dritë të kuqe poshtë këndit vertikal 1°54'. Këndi i pjesës së sipërme të rrezes së kuqe të fenerit të platformës së krahut dhe njësive të dritave të njëpasnjëshme në ulje mund të zmadhohet në përputhje me 5.3.5.20.

5.3.5.11 Intensiteti i përhapjes së njësive të dritës në ulje, të platformës së krahut dhe të njësive të njëpasnjëshme të dritave, duhet të jetë siç tregohet në shtojcën 2, figura A2-22.

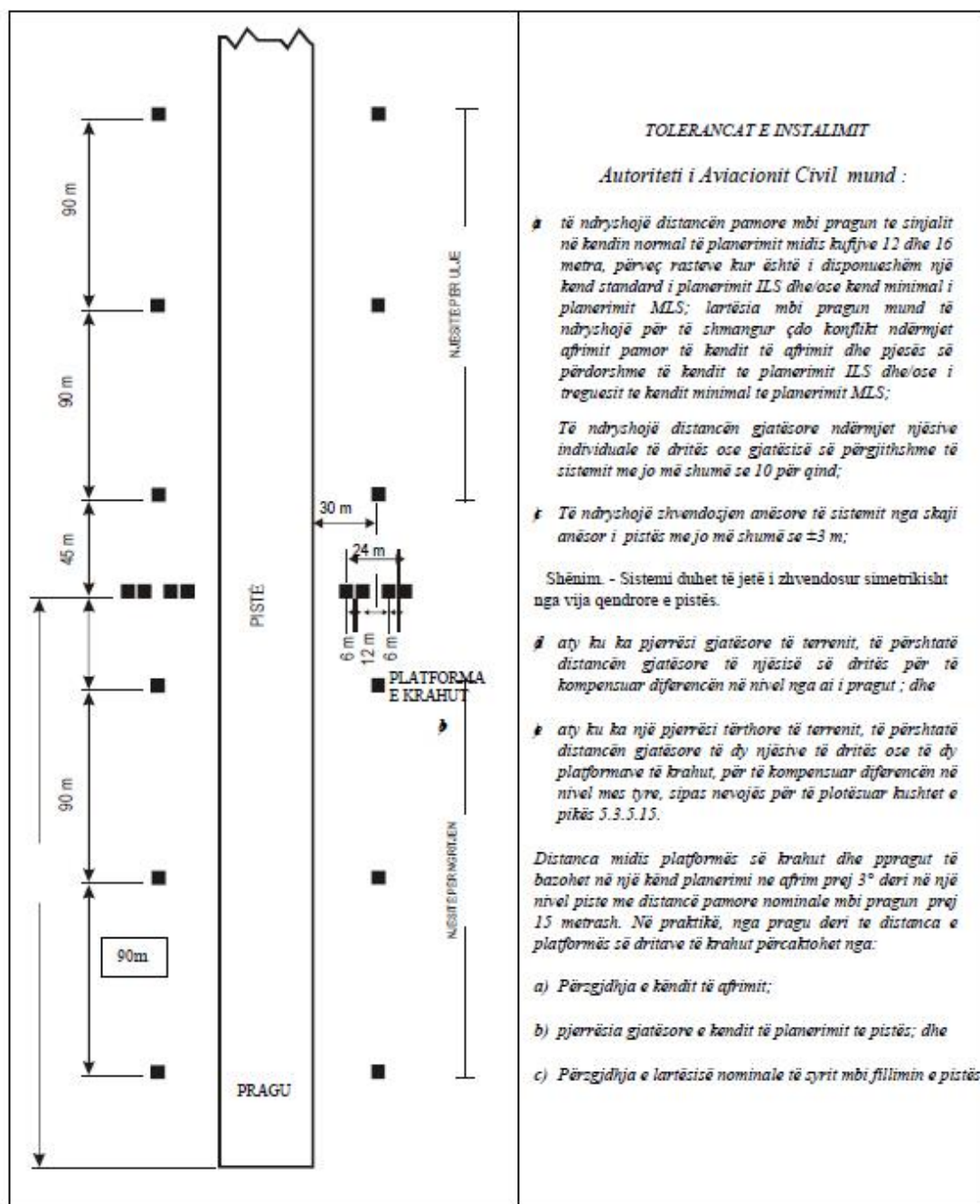


Figura 5-17. Vendorsja e njësive të dritës për T-VAS IS



5.3.5.12 Ndryshimi i ngjyrave nga e kuqe në të bardhë në planin vertikal duhet të jetë i atillë që t'i shfaqet një vëzhguesi, në një distancë prej jo më pak se 300 m, brenda një këndi vertikal prej jo më shumë se 15°.

5.3.5.13 Në nivelin me intensiv të saj, drita e kuqe duhet të ketë një koordinatë Y jo më shumë se 0.320.

5.3.5.14 Kontrolli i intensitetit të përshtatshëm duhet bërë në mënyrë që të lejojë rregullimin për të përmbushur kushtet kryesore dhe për të shmangur ndriçimin verbues të sytë e pilotit gjatë afrimit dhe uljes.

5.3.5.15 Njësitë e dritës që formojnë platformat e krahut, ose njësitë e dritës që formojnë një çift dritash për uljen dhe ngritjen, duhen montuar në mënyrë që të duket horizontale të piloti i një aeroplani që po afrohet. Montimi i njësive të dritës duhen bërë sa më ulët që të jetë e mundur dhe duhet të jenë lehtësisht sa më të thyeshme.

5.3.5.16 Njësitë e dritës duhen projektuar në mënyrë të atillë që kondensimi i ujit, baltës etj., në sipërfaqe optike pasqyruese apo reflektuese, të pengojë sa më pak sinjalet e dritës dhe nivelin e fenerëve apo kontrastin ndërmjet sinjaleve të kuq dhe të bardhë. Montimi i njësive të dritës duhet bërë në mënyrë të atillë që të minimizohet bllokimi i pajisjes pjesërisht apo plotësisht nga bora apo ngrica kur këto kushte ka të ngjarë të ndodhin.

Këndi i planerimit të afrimit dhe niveli i qëndrimit të fenerëve të dritës

5.3.5.17 Këndi i planerimit të afrimit duhet të jetë e përshtatshme për përdorim gjatë afrimit nga aeroplanët.

5.3.5.18 Kur pista është e pajisur me T-VASIS dhe instaluar ILS dhe/ose MLS, vendosja dhe niveli i njësive të dritave duhet të jetë e atillë që shikimi gjatë planerimit në afrim të përputhet sa

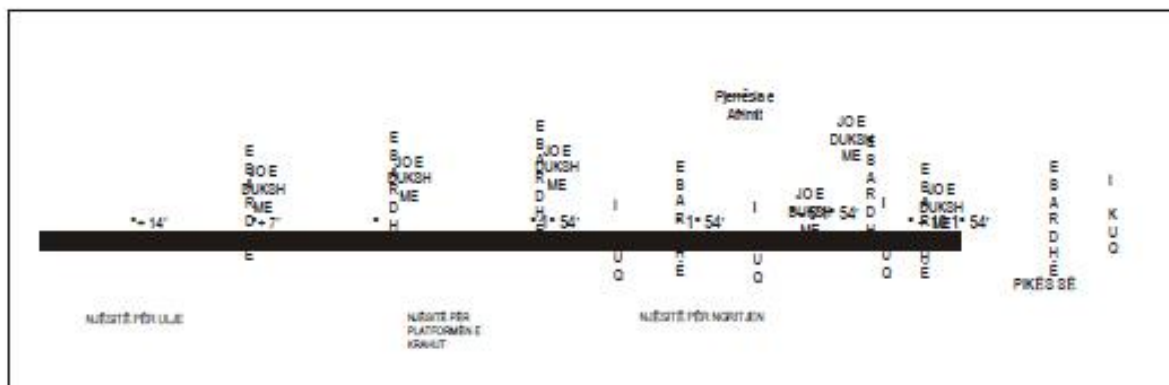
më shumë me profilin normal të ILS dhe/ose këndit minimal të planerimit MLS, sipas rastit

5.3.5.19 Niveli i rrezeve të njësive të dritës së platformës së krahut në pistë duhet të jetë e njëjtë në të dyja anët e pistës. Niveli i kokës së fenerëve të njësive të dritës me drejtum lart gjatë uljes së aeroplanëve më pranë platformave të krahut në pistë, dhe ajo e pjesës së poshtme të fenerëve të njësive të dritës ulur poshtë gjatë rrafshimit të aeroplanëve më pranë platformave të krahut në pistë, duhet të jetë e njëjtë dhe të përputhet me pjerrësinë e afrimit. Ndërprerja e këndit të kokës së fenerit të njësive të njepasnjëshme të dritës me drejtum lart gjatë uljes duhet të zvogëlohet me 5° hark të nivelit të këndit në rrafshim të çdo njësie të njepasnjëshme përgjatë largimit në fazën e uljes nga platforma e krahut në pistë. Ndërprerja e këndit të pjesës së poshtme të rrezes së fenerit të njësive të dritës në ulje duhet të rritet me 7° hark në çdo njësi të njepasnjëshme në distancë nga platforma e krahut në pistë (shih figurën 5-18).

5.3.5.20 Lartësia e ngritjes së kokave të fenerëve të dritës së kuqe të platformës së krahut dhe të njësive të dritës për në ulje duhet të jetë e atillë që, gjatë afrimit, piloti i një aeroplani, për të cilin platforma e krahut dhe njësitë me tri drita për në ulje janë të dukshme, duhet të kalojë pa prekur objektet në zonën e afrimit me një hapësirë sigurie, nëse ndonjë dritë e tillë nuk është e kuqe.

5.3.5.21 Këndi i shpërndarjes së dritës së fenerëve, duhet të kufizohet sa duhet kur një objekt i vendosur jashtë sipërfaqes së mbrojtjes nga pengesat të sistemit, por brenda kufijve anësorë të tyre, ka dalë mbi planin e sipërfaqes së mbrojtjes nga pengesat dhe një studim aeronautik tregon se objekti mund të ndikojë negativisht në sigurinë e operimeve. Shkalla e kufizimit duhet të jetë e tillë që objekti të mbetet jashtë kufijve të dritës së fenerit.

Shënim. Shih nga pika 5.3.5.40 deri në pikën 5.3.5.44 për sipërfaqen e mbrojtjes nga pengesat.



PAPI dhe APAPI

Përshkrimi

5.3.5.22 Sistemi PAPI përbëhet nga një platformë krahu me katër njësi me tranzicion të menjëhershëm me shumë llamba (llamba të veçanta të çiftuara) të baraslarguar nga njëra-tjetra. Sistemi duhet vendosur në anën e majtë të pistës, përveç rasteve kur kjo gjë nuk është praktike nga ana fizike.

Shënim. Kur një pistë përdoret nga aeroplanë që kërkojnë drejtim pamor në vazhdimësi që nuk sigurohen nga mjete të tjera të jashtme, atëherë mund të vendoset një platformë të dytë krahu në anën e kundërt të saj.

5.3.5.23 Sistemi APAPI përbëhet nga një platformë krahu me dy njësi me tranzicion të menjëhershëm me shumë llamba (llamba të veçanta të çiftuara). Sistemi duhet vendosur në anën e majtë të pistës, përveç rasteve kur kjo gjë nuk është praktike nga ana fizike.

Shënim. Kur një pistë përdoret nga aeroplanë që kërkojnë udhëzime drejtim pamor në vazhdimësi që nuk sigurohen nga mjete të tjera të jashtme, atëherë mund të vendoset një platformë të dytë krabu në anën e kundërt të saj.

5.3.5.24 Platforma e krahut të një sistemi PAPI duhet montuar dhe vendosur në mënyrë të atillë që piloti i një aeroplani gjatë afrimit:

a) kur ndodhet mbi ose pranë pjerrësisë normale të afrimit, shikon dy njësitë anash më pranë pistës në ngjyrë të kuqe dhe dy njësitë anash më larg pistës në ngjyrë të bardhë;

b) kur ndodhet mbi pjerrësinë e afrimit normal, shikon njësinë anash më të afërt me pistën si të kuqe dhe tri njësitë anash më larg nga pista si të bardha; dhe kur ndodhet akoma më lart mbi

normalen e pjerrësisë së afrimit, shikon të gjitha
njësitë si të bardha; dhe

c) kur ndodhet poshtë pjerrësisë normale të afrimit, shikon tri njësitë anash më të afërta me pistën si të kuqe dhe njësinë anash më larg nga pista si të bardhë; dhe kur ndodhet akoma më poshtë pjerrësisë së afrimit, shikon të gjitha njësitë si të kuqe.

5.3.5.25 Platforma e dritave të krahut të një sistemi APAPI duhet montuar dhe vendosur në mënyrë të tillë që piloti i një aeroplani gjatë afrimit:

a) kur ndodhet mbi ose pranë pjerrësisë së afrimit, shikon dy njësitë anash më pranë pistës në ngjyrë të kuqe dhe njësinë anash më larg pistës në ngjyrë të bardhë;

kur ndodhet mbi pjerrësinë e afrimit, i shikon
të dyja njësitë në të bardhë; dhe

b) kur ndodhet nën pjerrësinë e afrimit, i shikon të dyja njësitë në të kuqe.

Vendosja

5.3.5.26 Njësitë e dritës duhen vendosur si në konfiguracionin bazë treguar në figurën 5-19, duke respektuar nivelin e tolerancës së instalimit të dhënë aty. Njësitë e dritës që formojnë platformat e krahut duhen montuar në mënyrë që të shfaqen te piloti i një aeroplani që po afrohet si një vijë horizontale. Montimi i njësive të dritës duhet bërë sa më ulët që të jetë e mundur dhe ato duhet të jenë lehtësisht të thyeshme.

Karakteristikat e njësive të dritës

5.3.5.27 Sistemi duhet të jetë i përshtatshëm si për operimet e ditës ashtu edhe ato të natës.

5.3.5.28 Ndryshimi i ngjyrave nga e kuqe në të bardhë në planin vertikal duhet të jetë i atillë që, t'i shfaqet një vëzhguesi, në një distancë prej jo më

pak se 300 m, brenda një këndi vertikal prej jo më shumë se 3''.

5.3.5.29 Në nivelin me intensiv të saj, drita e kuqe duhet të ketë një koordinatë Y jo më shumë se 0.320.

5.3.5.30 Intensiteti i përhapjes së njësive të dritës duhet të jetë si treguar në shtojcën 2, figura A2-23.

Shënim. Shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (dok. 9157), pjesa 4, për më shumë udhëzime mbi karakteristikat e njësive të dritës.

5.3.5.31 Një kontroll i përshtatshëm i intensitetit duhet të ofrohet në mënyrë të tillë që të lejojë përshtatjen për të përmbushur kushtet

mbizotëruese dhe për të shmangur shikimin e mjegulluar të pilotit gjatë afrimit dhe uljes.

5.3.5.32 Çdo njësi drite duhet të jetë në gjendje të përshtatet sipas nivelit në lartësi në mënyrë që kufiri i poshtëm i pjesës me dritë të bardhë të fenerit të mund të fiksohet në çdo nivel këndi të dëshiruar ndërmjet 1°30' dhe të paktën 4°30' mbi planin horizontal.

5.3.5.33 Njësitë e dritës duhen projektuar në mënyrë të atillë që kondensimi i ujit, baltës etj., në sipërfaqe pasqyruese apo transmetuese optike, të pengojë sa më pak sinjalet e dritës dhe të mos ketë ndikim në kontrastin ndërmjet sinjaleve të kuq dhe të bardhë dhe nivelit të sektorit kalimtar.

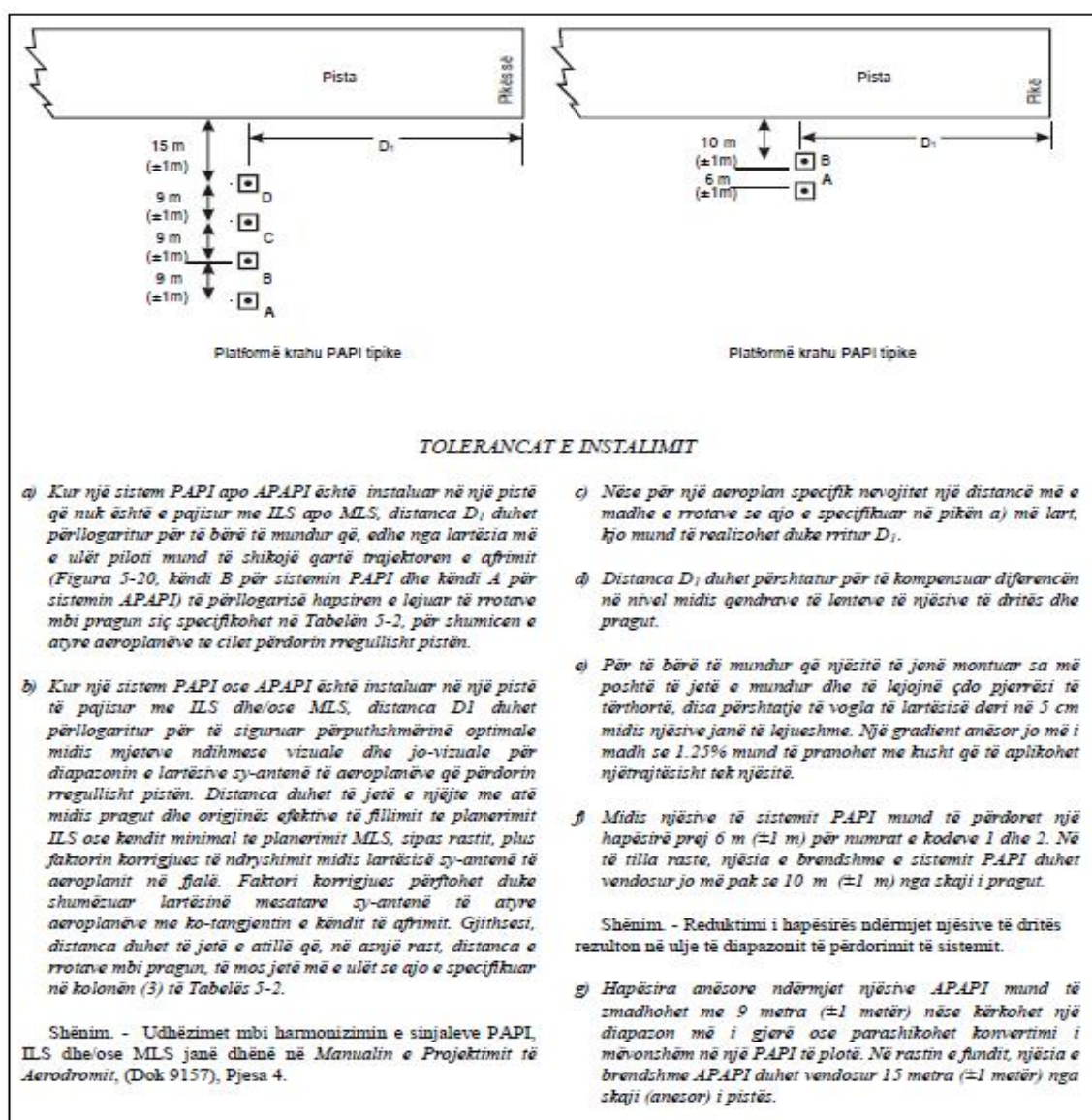
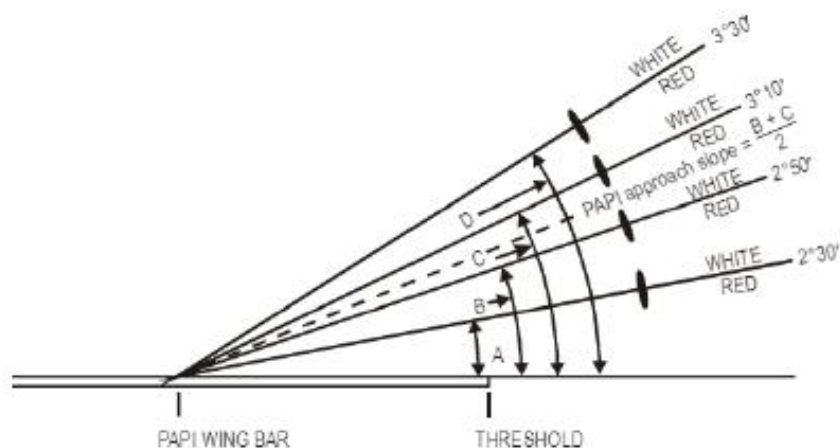
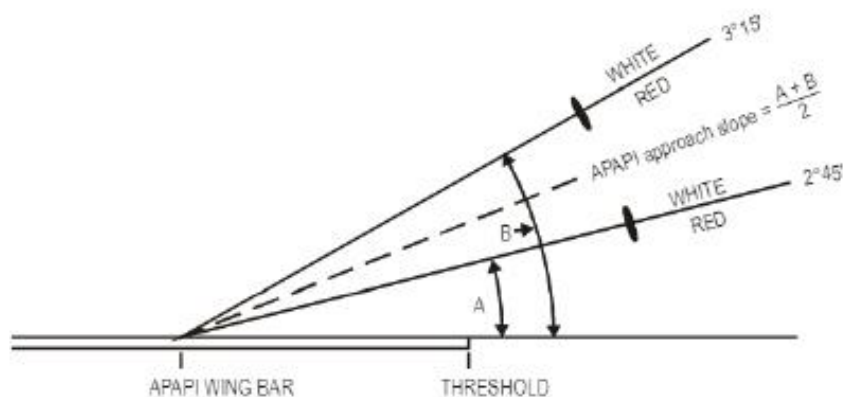


Figura 5-19. Vendosja e sistemit PAPI dhe APAPI



Lartësia e syrit të pilotit mbi trajektoren e uljes ILS së avionit/ antenës MLS ndryshon në varësi të llojit të avionit dhe lartësisë. Harmonizimi i sinjalit PAPI dhe trajektores së uljes të ILS dhe /ose trajektores minimale të uljes të MLS në një pikë më të afërt me kufirin mund të arrihet duke ngritur sektorin kalimtar nga 20 në 30. Këndet që duhen vendosur për uljen 3° do të ishin 2°25, 2°45, 3°15 dhe 3°35.



B — 3° APAPI ILLUSTRATED

Figura 5-20. Drejtimi i dritave dhe vendosja e këndit të sistemeve PAPI dhe APAPI



Tabela 5-2. Distanca e rrotës mbi pragun për sistemin PAPI dhe APAPI

	Distanca sy-rrotë e aeroplanit në konfiguracionin e afrimit ^a	Distanca më e ulët e rrotës (metra) ^d
	(1)	(3)
deri në, por pa përfshirë 3 m	6	3 ^e
3 m deri në, por pa përfshirë 5 m	9	4
5 m deri në, por pa përfshirë 8 m	9	5
8 m deri në, por pa përfshirë 14 m	9	6

a. Në përzgjedhjen e grupit të distance sy-rrotë, duhet të konsiderohen vetëm aeroplanët e synuar për të përdorur sistemin rregullisht. Midis aeroplanëve që duhet të përdoren me shume, duhet përcaktuar grupi për distance sy-rrotë.

b. Kur është e mundur, duhet të realizohen distancat e dëshiruara të rrotave, si paraqitur në kolonën (2).

c. Distancat e rrotave në kolonën (2) mund të zvogëlohen jo më pak se ato në kolonën (3), kur një studim aeronautik tregon se këto zvogelime të distancave të rrotave janë të pranueshme.

d. Kur një distancë e zvogëluar e rrotave sigurohet mbi një prag të zhvendosur, duhet të sigurohet që distanca e dëshiruara e rrotave që korrespondon me atë të specifikuar në kolonën (2) të jetë e mundur kur një aeroplan i përzgjedhur që ndodhet në pikën fundore më të lartë të grupit të distances sy-rrotë të zgjedhur, kalon mbi skajin e pistës.

e. Kjo distancë rrotash mund të reduktohet në 1.5 m në pistat e përdorura kryesisht nga aeroplanë të lehtë që nuk kanë motorë turbo-reaktiv.

Kendi i afrimit dhe niveli i njësive të dritës

5.3.5.34 Kendi i afrimit, si përcaktuar në Figurën 5-20, duhet të jetë e përshtatshme për përdorim nga aeroplanët që e përdorin atë.

5.3.5.35 Kur pista është e pajisur me ILS dhe/ose MLS, vendosja dhe niveli i këndit i së njësive të dritave duhet të jetë i atillë që këndi pamor i afrimit të përputhet sa më shumë me kendin e planerimit ILS dhe/ose kendin minimal të planerimit MLS, sipas rastit.

5.3.5.36 Niveli i vendosjes së kendit të njësive të dritës në një platformë krahu PAPI duhet të jetë i tillë që, gjatë një afrimi, piloti i një aeroplani që vëzhgon një sinjal me dritë të bardhë dhe tre me dritë të kuqe, të kalojë në distance të sigurte të gjitha objektet në zonën e afrimit me hapsire sigurie (shih Tabelën 5-2).

5.3.5.37 Niveli i vendosjes së kendit të njësive të dritës në një platformë krahu APAPI duhet të jetë i tillë që, gjatë një afrimi, piloti i një aeroplani që shikon sinjalin në minimum të pjerrësisë normale, d.m.th një të bardhë dhe një të kuq, të kalojë në distance të sigurte të gjitha objektet në zonën e afrimit me hapsire sigurie (shih Tabelën 5-2).

5.3.5.38 Shpërndarja rrethore e rrezeve të dritës duhet të kufizohet aq sa duhet kur një objekt është i vendosur jashtë sipërfaqes së mbrojtjes nga pengesat të sistemit PAPI apo APAPI, por brenda kufijve anësorë të tyre, ka dalë mbi planin e sipërfaqes së mbrojtjes nga pengesat dhe një studim aeronautik tregon se objekti mund të ndikojë negativisht në sigurinë e operimeve. Zgjerimi i shkallës së kufizimit duhet të jetë i tillë që objekti të mbetet jashtë kufijve të fenerit të dritës.

Shënim. - Shih nga pika 5.3.5.40 deri në pikën 5.3.5.44 për sipërfaqen e mbrojtjes nga pengesat.

5.3.5.39 Kur platformat e krahut janë të instaluar në secilën anë të pistës për të siguruar vazhdimësi të drejtimit, njësitë korresponduese duhen vendosur në të njëjtin kënd në mënyrë që sinjalet e secilës platformë krahu të ndryshojnë në mënyrë simetrike në të njëjtën kohë.



Sipërfaqja e mbrojtur nga pengesat

Shënim. - Specifikimet më poshtë vlejnë për sistemet T-VASIS, AT-VASIS, PAPI dhe APAPI.

5.3.5.40 Sipërfaqja e mbrojtur nga pengesat vendoset kur mendohet të sigurojë kendin vizual të pjerrësisë së afërimit.

5.3.5.41 Karakteristikat e sipërfaqes së mbrojtjes nga pengesat, p.sh. origjina, divergjenca, gjatësia dhe pjerrësia korrespondojnë me ato të specifikuara në kolonën përkatëse të Tabelës 5-3 dhe në Figurën 5-21.

5.3.5.42 Objektet e reja ose zgjerimet e objekteve ekzistuese nuk lejohen mbi ndonjë nga sipërfaqet e mbrojtura nga pengesat përveç kur, sipas mendimit të AAC, objekti i ri ose zgjerimi mbulohet nga një objekt i paluajtshëm ekzistues.

Shënim.— Rrethanat në të cilat parimi i mbulimit mund të zbatohet në mënyrë të arsyeshme përshkruhen në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 6.

5.3.5.43 Objektet ekzistuese mbi çdo sipërfaqe të mbrojtura nga pengesat më sipër duhet të hiqen, përveç kur, sipas mendimit të AAC, objekti është i mbuluar nga një objekt i paluajtshëm ekzistues, ose pas studimeve aeronautike është përcaktuar se objekti nuk duhet të ndikojë negativisht në sigurinë e operimeve të aeroplanëve.

Tabela 5-3. Përmasat dhe pjerrësia e sipërfaqeve të mbrojtura nga pengesat

Përmasat e sipërfaqes	Tipi i pistës/numri i kodit							
	Numri i kodit pa instrumente				Numri i kodit me instrumente			
	1	2	3	4	1	2	3	4
Gjatësia e skajit të brendshëm	60 m	80 m ^a	150 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m
Distanca e sistemit të treguesve pamorë të pjerrësisë së afërimit ^e	D ₁ +30 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m	D ₁ +60 m
Divergjenca (secila anë)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%
Gjatësia totale	7 500 m	7 500 m ^b	15 000 m	15 000 m	7 500 m	7 500 m ^b	15 000 m	15 000 m
<i>Pjerrësia</i>								
a) T-VASIS dhe AT-VASIS	— ^c	1,9°	1,9°	1,9°	—	1,9°	1,9°	1,9°
b) PAPI ^d	—	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°	A-0.57°
c) APAPI ^d	A-0.9°	A-0.9°	—	—	A-0.9°	A-0.9°	—	—
a. Kjo gjatësi duhet rritur në 150 metra për sistemin T-VASIS apo AT-VASIS. b. Kjo gjatësi duhet rritur në 15 000 metra për sistemin T-VASIS apo AT-VASIS. c. Asnjë pjerrësi nuk është specifikuar nëse sistemi nuk ka gjasa të përdoret në llojin e pistës/numrin e kodit të treguar. d. Këndet si treguar në Figurën 5-20. e. D₁ është distanca e sistemit të treguesve të shikimit të pjerrësisë së afërimit larg pragut përpara çdo zhvendosjeje që hyjnë teksipërfaqja e mbrojtur nga pengesat OPS (referoju Figurës 5-19). Fillimi i OPS është i fiksuar tek vendndodhja e sistemit të treguesit pamor të pjerrësisë së afërimit, kështu që zhvendosja e sistemit PAPI rezulton në një zhvendosje të barabartë të fillimit të OPS. Shih 5.3.5.44 e).								

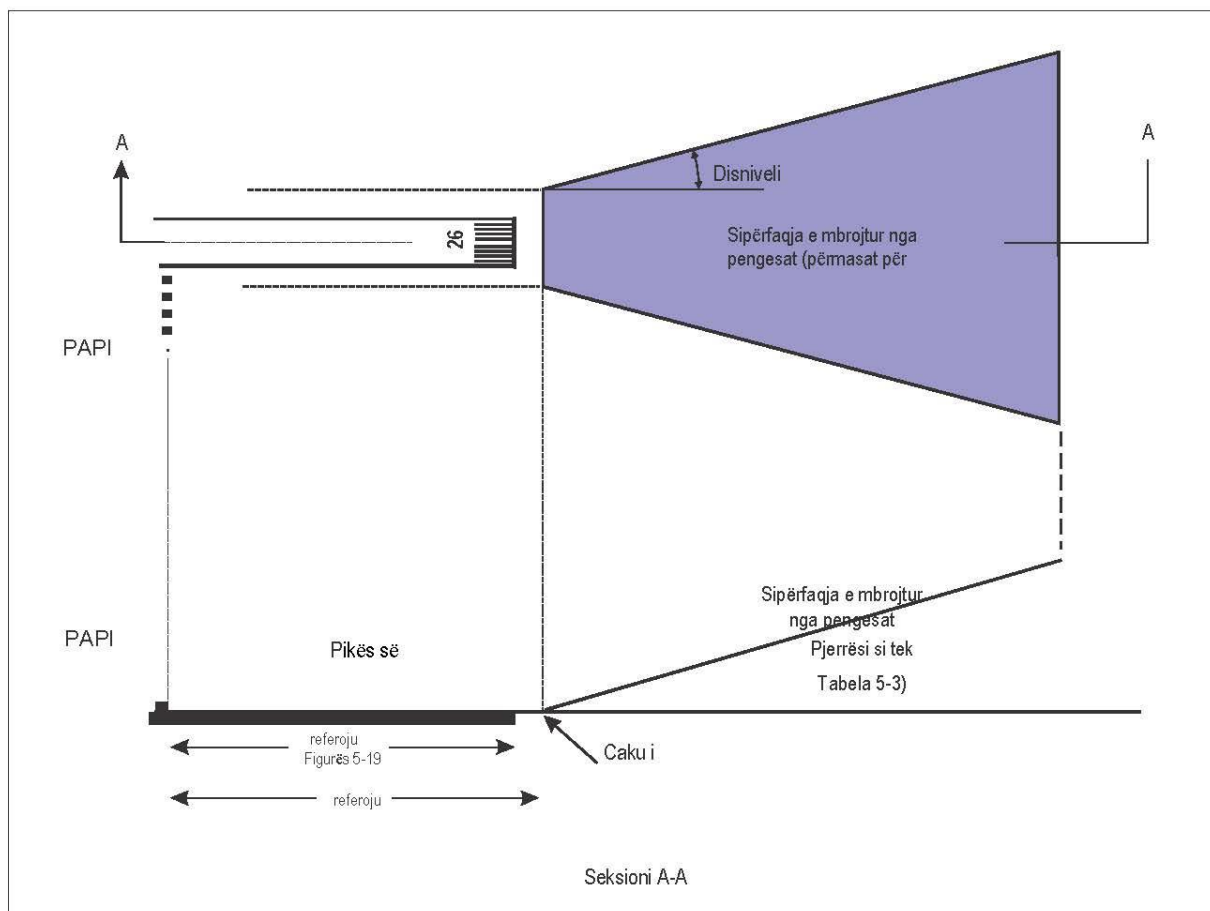


Figura 5-21. Sipërfaqja e mbrojtur nga pengesat për sistemet tregues pamor të pjerrësisë së afrimit

5.3.5.44 Kur një studim aeronautik tregon se një objekt ekzistues që zgjatet mbi sipërfaqen e mbrojtur nga pengesat (OPS) mund të ndikojë negativisht në sigurinë e operimeve të aeroplanëve, merren një ose disa nga masat e mëposhtme:

- a) largohet objekti;
ngrihet sipas nevojës pjerrësia e afrimit të sistemit në lartësinë e përshtatshme;
b) zvogëlohet shpërndarja këndore horizontale në sistem në mënyrë që objekti të jetë jashtë kufijve të tufës së ndriçimit;
zhvendoset aksi i sistemit dhe sipërfaqja e mbrojtur nga pengesat përkatëse me jo më shumë se 5 gradë; dhe
c) Zhvendos në masën e duhur sistemin e drejtimit të ngritjes të pragut në mënyrë që objekti të mos hyjë më në OPS.

Shënim 1.— Udhëzimet mbi këtë çështje janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Shënim 2. - Zhvendosja e sistemit sipas drejtimit të ngritjes së pragut zvogëlon distancën operacionale të uljes.



5.3.6 Dritat orientuese të levizjes majtas-djathtas (gjatë planerimit për në ulje)

Zbatimi

5.3.6.1 Dritat orientuese të levizjes majtas-djathtas gjatë afrimit vendosen kur sistemet ekzistuese të ndricimit të afrimit dhe të pistës, nuk mundësojnë në mënyrë të kënaqshme identifikimin e pistës dhe/ose zonës së afrimit për një avion që bën rrotullime majtas-djathtas në kushtet për të cilat është projektuar përdorimi i pistës për afrime me rrotullime.

Vendndodhja

5.3.6.2 Vendndodhja dhe numri i dritave orientuese për rrotullimin mund të jetë i atillë që t'i mundësojë pilotit, sipas rastit, të:

- hyjë në krahun e njëjtë me drejtimin travers për kthesën e tretë apo të përafrojë dhe të rregullojë trajektoren e aeroplanit drejt pistës në largësinë e duhur nga ajo dhe të dallojë pragun gjatë kalimit; dhe
- shohë pragun e pistës dhe/ose karakteristika të tjera të cilat nevojiten për të gjykuar për marrjen e kthesës së tretë dhe afrimin përfundimtar, duke marrë parasysh drejtimet e dhëna nga pajisjet e tjera ndihmese vizuale.

5.3.6.3 Dritat orientuese të rrotullimit majtas-djathtas përbëhen nga:

- drita që tregojnë vijën qendrore të zgjatur të pistës dhe/ose pjesët e çdo sistemi ndriçimi të afrimit; ose
- drita që tregojnë pozicionin e pragut të pistës; ose
- drita që tregojnë drejtimin ose vendndodhjen e pistës; ose
- një kombinim dritash sic është e përshtatshëm për pistën e dhënë.

Shënim.— Udhëzimet mbi instalimin e dritave orientuese të rrotullimit majtas-djathtas janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit, (Dok 9157), Pjesa 4.

Karakteristikat

5.3.6.4 Dritat orientuese të rrotullimit majtas-djathtas mund të jenë drita të fiksuara ose drita pulsuese me intensitet dhe rreze përhapjeje të përshtatshme për shikueshmërinë dhe nivelin e ndriçimit të ambientit në të cilën është menduar për të bërë rrotullime pamore majtas-djathtas gjatë afrimit. Dritat pulsuese duhet të jenë të bardha ndërsa dritat që ndriçojnë vazhdimisht, ose drita të bardha ose me gaz që digjet me ngjyrë të bardhë.

5.3.6.5 Dritat duhet të projektohen dhe instalohen në mënyrë të atillë që të mos mjegullojë shikimin apo hutojnë pilotin kur afrohet për në ulje, ngritjes apo gjatë lëvizjes në rrugët lidhëse.

5.3.7 Sistemi i ndriçimit të lëvizjes në pistë

Zbatimi

5.3.7.1 Sistemi i ndriçimit për lëvizjen drejt pistës sigurohet në rastin kur dëshirohet një orientim pamor përgjatë një rruge specifike për afrim, për arsye si shmangia nga terreni i rrezikshëm apo me qëllim të zvogëlimit të zhurmës.

Shënim.— Udhëzimet mbi sistemin udhëzues të ndriçimit janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

**Vendndodhja**

udhëzohet të mos tejkalojë distancën prej 1600 metra.

Shënim .- Sistemet e ndriçimit të drejtimit të pistës mund të jenë të lakuar, të drejtë ose, një kombinim i tyre.

5.3.8 Dritat identifikuese të pragut të pistës**Zbatimi****5.3.8.1 Dritat identifikuese të pragut të pistës instalohen:**

- a) te pragu i një piste me afrim jopreciz, kur nevojitet ndriçim shtesë për pragun ose kur nuk është e mundur të vendosen pajisje të tjera ndihmëse për ndriçimin e afrimit; dhe
- b) kur pragu i pistës është zhvendosur përgjithmonë nga skajet e pistës ose është zhvendosur përkohësisht nga pozicioni normal dhe nevojitet ndriçim shtesë për pragun.

Vendndodhja

5.3.8.2 Dritat e identifikimit të pragut të pistës duhen vendosur simetrikisht rreth vijës qendrore të pistës, paralel me pragun dhe përafërsisht 10 m jashtë çdo rreshti anësor të dritave fundore të pistës.

Karakteristikat

5.3.8.3 Dritat duhet të jenë të dukshme vetëm në drejtim të afrimit drejt pistës.

5.3.9 Dritat e skajit të pistës**Zbatimi**

5.3.9.1 Pistat e destinuar për përdorim gjatë natës apo pistat e afrimit preciz të destinuara për përdorim gjatë ditës ose natës, duhen pajisur me drita anësore.

Vendndodhja

5.3.9.2 Dritat anësore të pistës duhen vendosur përgjatë gjithë gjatësisë së pistës në dy rreshta paralele të baraslarguara nga vija qendrore.

5.3.9.3 Dritat anësore të pistës duhen vendosur përgjatë skajeve të zonës së deklaruar për përdorim si pistë ose jashtë skajeve të zonës në një distancë jo më shumë se 3 m.

5.3.9.4 Dritat duhen vendosur në rreshta uniforme në intervale prej jo më shumë se 60 metra për një pistë me përdorim të instrumentave dhe në intervale jo më të gjata se 100 metra për një pistë pa përdorim të instrumentave. Dritat në anë e kundërta të aksit të pistës duhen vendosur në rreshta në kënde të drejta me atë aks. Në kryqëzimet e pistave, dritat mund të vendosen në mënyrë të parregullt ose të mos merren parasysh, me kusht që pilotit t'i jepen udhëzimet e duhura.

Karakteristikat

5.3.9.5 Dritat anësore të pistës duhet të jenë të fiksuara dhe të emetojnë nuanca të ndryshme të të bardhës, përveç:

- a) rastit të një pragu të zhvendosur, ku dritat midis fillimit të pistës dhe pragut të zhvendosur, duhet të tregojnë të kuqe në drejtim të afrimit; dhe
- b) një pjese të dritave prej 600 metra ose një e treta e gjatësisë së pistës, cilado që është më pak, në fundin e largët të pistës nga fillon nisja për ngritje, duhet të tregojë të verdhë.



5.3.9.6 Dritat anësore të pistës duhet të tregojnë në të gjitha këndet e drejtimeve për të siguruar udhëzime për uljen ose ngritjen e pilotëve në të dy drejtimet. Kur dritat anësore të pistës kanë për qëllim të sigurojnë orientim për rrotullim (majtas – djathtas), ato duhet të tregojnë në të gjitha këndet e drejtimeve (shih 5.3.6.1).

5.3.9.7 Në të gjitha këndet e drejtimeve të treguara në pikën 5.3.9.6, dritat anësore të pistës duhet të tregojnë në kënde deri në 15° mbi horizontalen me një intensitet të përshtatshëm për kushtet e shikueshmërisë dhe nivelit të ndriçimit të ambientit në të cilën përdorimi i pistës në përdorim për ngritje ose ulje. Në çdo rast, intensiteti duhet të jetë të paktën 50 cd; në një aerodrom pa ndriçim të jashtëm, intensiteti i dritave mund të ulet në jo më pak se 25 cd, për të shmangur mjegullimin e shikimit të pilotit.

5.3.9.8 Dritat anësore të pistës, në një pistë me afirim preciz, duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-9 ose A2-10.

5.3.10 Dritat e pragut të pistës dhe të platformës së krahut (shih Figurën 5-22)

Vendosja e dritave të pragut të pistës

5.3.10.1 Dritat e pragut të pistës duhet të sigurohen për një pistë të pajisur me dritat e skajit të pistës, me përjashtim të një piste të afimit jo-preciz dhe pa përdorim të instrumenteve ku pragu është i zhvendosur dhe janë siguruar dritat e krahut të pragut.

Vendi i dritave të pragut të pistës

5.3.10.2 Kur një prag është zhvendosur në skajin e pistës, dritat e pragut vendosen në rresht me kënd të drejtë me aksin e pistës, sa më pranë skajit të pistës që të jetë e mundur, por jo më larg se 3 metra nga skaji.

5.3.10.3 Kur pragu është zhvendosur nga skaji i pistës, dritat e tij duhen vendosur në një rresht me kënd të drejtë me aksin e pistës në pozicionin e zhvendosur të pikës.

5.3.10.4 Dritat e pragut përbëhen nga:

- a) në një pistë me afirim jo-preciz dhe pa përdorim të instrumentave, të paktën gjashtë drita;
- b) për një pistë me afirim preciz kategoria I, të paktën numri i dritave që nevojiten kur ndriçuesit janë të shpërndarë në mënyrë uniforme në intervale prej 3 metrash midis rreshtave të dritave anësore të pistës; dhe
- c) në një pistë me afirim preciz të kategorisë II ose III të pistës, ndriçon në mënyrë uniforme midis rreshtave të dritave anësore të pistës në intervale jo më shumë se 3 m.

Vendosja e grupit të dritave të krahut në fillim dhe anash vijës qendrore në pistë

5.3.10.5 Në një pistë me afirim jopreciz dhe pa përdorim instrumentash, ku pragu është i zhvendosur dhe dritat e pragut të pistës janë të nevojshme, por nuk janë siguruar, duhen vendosur drita të platformës së krahut.

Vendndodhja e grupit të dritave të krahut në fillim dhe anash vijës qendrore në pistë

5.3.10.6 Dritat e platformës së krahut duhen vendosur simetrikisht përgjatë vijës qendrore të pistës të pragut, në dy grupe d.m.th. platforma krahut. Çdo platformë krahut duhet të formohet nga të paktën pesë drita që shtrihen së paku 10 m nga jashtë dhe, në kënd të drejtë me dritat anësore të pistës, me dritën më pranë të secilës platformë të krahut paralel me rreshtin e dritave anësore të pistës.



Shtoja 14 – Aerodromet

		TIP I PISTES			
KUSHTET	DRITAT	PISTAT E AFRIMIT JAPRE QË DHE PA PËRORRITJE INSTRUMENTALE	PISTËT E AFRIMIT PRECIZ KATEGORIA I	PISTËT E AFRIMIT PRECIZ KATEGORIA II	PISTËT E AFRIMIT PRECIZ KATEGORIA III
PRAGUT NË PISTËT DHE FUNDOR PISTËT DHE DRITAT					
PRAGUT DHE DRITËT E AFRIMIT PRECIZ PISTËT					
DRITAT FUNDOR PISTËT					
		Figura 5.22. Vendosja e dritave të pragut të pjestëve dhe dritave të fundit të pjestëve			

***Karakteristikat e dritave të pragut dhe grumbullit të dritave të krahut të pistës***

5.3.10.7 Dritat e pragut të pistës dhe dritat e platformës së krahut duhet të jenë drita të fiksuara në një drejtim që emetojnë ngjyrë të gjelbër në drejtim të afrimit për në pistë. Intensiteti dhe rrezja e përhapjes së dritave duhet të jetë e përshtatshme për kushtet e shikueshmërisë dhe ndriçimin e ambientit për pistën që do të përdoret.

5.3.10.8 Dritat e pragut të pistës së afrimit preciz duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figure A2-3.

5.3.10.9 Dritat e platformës së krahut të pragut të pistës së afrimit preciz duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figure A2-4.

5.3.11 Dritat e fundit të pistës (shih Figurën 5-22)

Zbatimi

5.3.11.1 Dritat fundore të pistës vendosen në rastet kur pista ka drita anësore.

Shënim.— Kur pragu ndodhet në fillimin e pistës, pajisjet e montuara që shërbejnë si drita pragu mund të përdoren si drita fundore të pistës.

Vendndodhja

5.3.11.2 Dritat fundore të pistës vendosen në rresht pingul me aksin e pistës, sa më pranë fundit të pistës që të jetë e mundur, por jo më shumë se 3 metra nga pjesa e jashtme fundore.

Karakteristikat

5.3.11.3 Dritat fundore të pistës duhet të jenë drita të fiksuara në një drejtim që emetojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të pistës. Intensiteti dhe rrezja e përhapjes së dritave duhet të jetë e përshtatshme për kushtet e shikueshmërisë dhe ndriçimin e ambientit për pistën në përdorim.

5.3.11.4 Dritat fundore të pistës me afrim preciz duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-8.

5.3.12 Dritë e vijës qendrore të pistës

Zbatimi

5.3.12.1 Pistat me afrim preciz të kategorisë II dhe III, duhen pajisur me drita për vijën qendrore të pistës.

5.3.12.2 Dritat e vijës qendrore të pistës duhen vendosur në një pistë që synohet të përdoret për ngritje me një minimum operimi RVR jo më pak se 400 metra.

Vendndodhja

5.3.12.3 Dritat e vijës qendrore të pistës duhen vendosur përgjatë vijës qendrore të pistës, me përjashtim të rasteve kur, për arsye se nuk është praktike vendosja e tyre përgjatë vijës qendrore, ato vendosen në mënyrë të njëtrajtshme në të njëjtën anë të vijës qendrore të pistës, jo më shumë se 60 cm larg nga ajo. Dritat vendosen larg pragut nga fundi i pistës, në distance hapsire prej përafërsisht 15 metra. Kur niveli i shërbimit të dritave të vijës qendrore të pistës, siç specifikohet tek objektivat e mirëmbajtjes në pikën 10.5.3 ose 10.5.7, mund të tregohet sipas nevojës, dhe pista është e destinuar për përdorim me një rreze shikimi të pistës prej 350 m ose më shumë, hapsirat midis dritave duhet të jenë rreth 30 m.

Shënim.- Ndriçimi i vijës qendrore ekzistuese, ku dritat janë vendosur në distanca prej 7.5 metrash, nuk ka nevojë të rëvendësohet.

Karakteristik

5.3.12.4 Dritat e vijës qendrore të pistës janë drita të fiksuara që emetojnë nuanca të ngjyrës së bardhë, larg pragut deri në largësinë 900 metra nga fundi i pistës; alternativim i dritave të kuqe dhe nuancave të të bardhës nga 900 m deri 300 m nga fundi i pistës; dhe të kuqe nga 300 m deri në fund të pistës, përveç rasteve kur, për pistat më pak se 1800 metra gjatësi, alternativimi i dritave të kuqe me nuancat e të bardhës duhet të shtrihen nga mesi i pistës i përdorur për ulje deri në 300 m nga fundi i pistës.

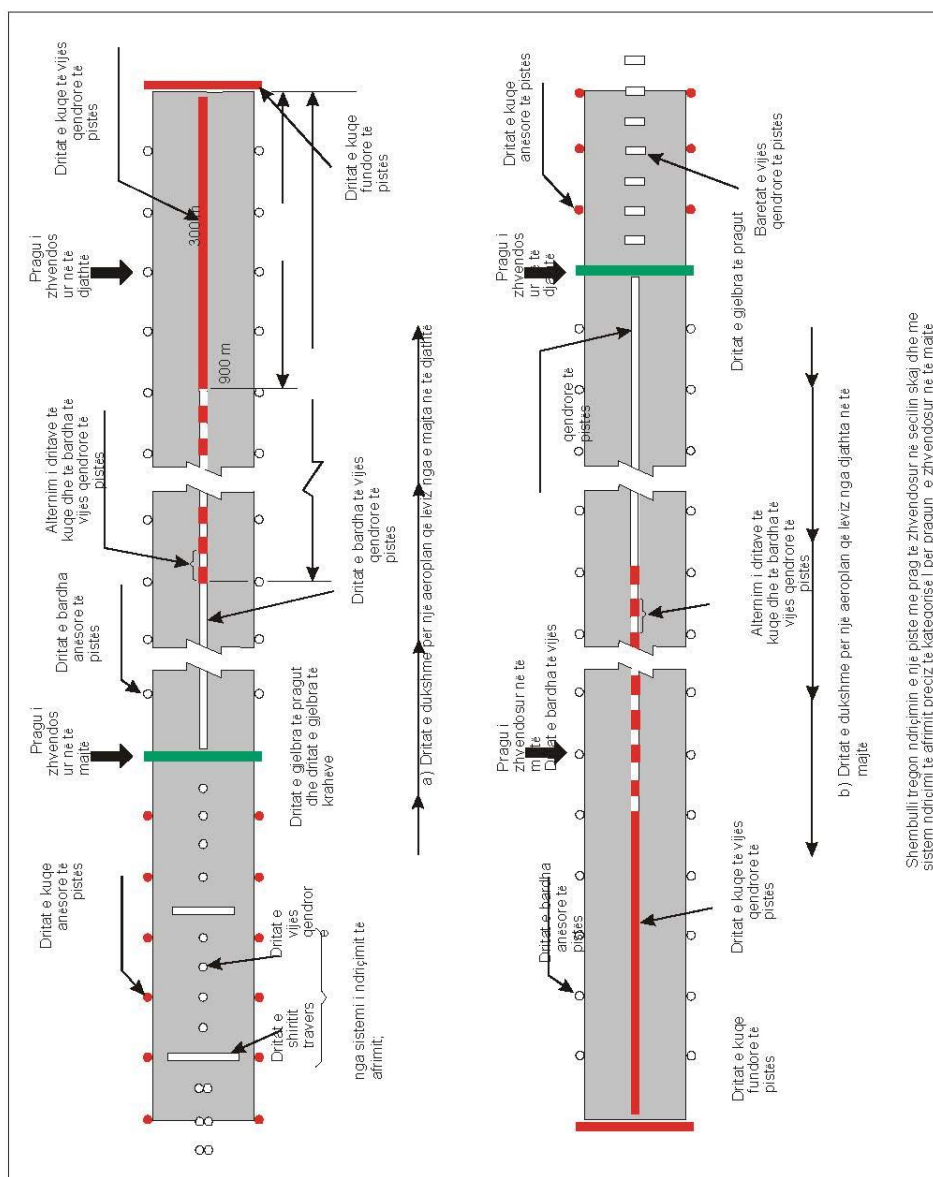


Figura 5-23. Shembull ndriçimi afrimi dhe ndriçimi i pistës për pista me prag të zhvendosur



Shënim.- Kërkohej kujdes në projektimin e e sistemit elektrik për të siguruar që dështimi i një pjese të sistemit elektrik nuk do të rezultojë në një tregues të rremë të distancës së mbetur të pistës.

5.3.12.5 Dritat e vijës qendrore të pistës duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-6 apo A2-7.

5.3.13 Dritat e zonës së uljes në pistë

Zbatimi

5.3.13.1 Dritat e zonës së uljes në pistë (TDZ) duhen vendosur në zonën e uljes të pistës së afrimit preciz të kategorisë II dhe III.

Vendndodhja

5.3.13.2 Dritat e zonës së uljes në pistë vendosen, larg pragut, në një distancë gjatësore 900 metra, përveç rastit kur pista është më pak se 1 800 metra e gjatë dhe sistemi duhet të shkurtohet në mënyrë që të mos shkojë përtej mesit të pistës. Modeli do të formohet nga një çift baretash të vendosura simetrikisht rreth vijës qendrore të pistës. Hapësira anësore ndërmjet dritave më të brendshme dhe çiftit të baretave duhet të jetë e njëjtë me hapësirat anësore të përzgjedhura për shenjimin e zonës së uljes. Hapësira gjatësore midis baretave duhet të jetë ose 30 ose 60 metra.

Shënim.- Për të mundësuar operime me shikueshmëri minimale, mund të jetë e këshillueshme që distanca gjatësore midis baretave të jetë 30 metra.

Karakteristikat

5.3.13.3 Bareta duhet të ketë të paktën tre drita me hapësirë ndërmjet tyre jo më shumë se 1.5 metra.

5.3.13.4 Dritat e zonës së uljes duhet të jenë të fiksuara në një drejtim dhe të emetojnë nuanca të ngjyrës së bardhë.

5.3.13.5 Dritat e zonës së uljes duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-5.

5.3.14 Dritat e thjeshta të uljes në pistë

Shënim.- Funksioni i dritave të thjeshta të zonës së uljes është të forcojnë vetëdijen e pilotëve, për të gjitha kushtet e shikueshmërisë dhe për t'i ndihmuar ata të vendosin nëse duhet të kalojnë në rreth të dytë nëse aeroplani nuk është ulur në një pikë të caktuar të saj. Është e rëndësishme që pilotët të cilët operojnë në aerodrome me drita të thjeshta në zonën e uljes, të familjarizohen me funksionin e këtyre dritave.

Vendndodhja

5.3.14.1 Dritat e thjeshta të zonës së uljes janë një çift dritash të vendosura në çdo anë të vijës qendrore të pistës, 0.3 metra përtej drejtimit të ngritjes të shenjimit të fundit të zonës së uljes. Hapësira anësore ndërmjet dritave më të brendshme të çiftit të dritave duhet të jetë e njëjtë me hapësirën anësore të përzgjedhur për shenjimin e zonës së uljes. Hapësira midis dritave të çiftit nuk duhet të jetë më shumë se 1,5 m ose gjysma e gjerësisë së shenjimit të zonës së uljes, cilado që është më e madhe. (Shih Figurën 5-24.)

Karakteristikat

5.3.14.2 Dritat e thjeshta të zonës së prekjes duhet të jenë të fiksuara në një drejtim dhe të emetojnë nuanca të ndryshme të të bardhës, të radhitura në mënyrë që të jenë të dukshme për pilotin e një aeroplani në ulje në drejtim të afrimit të pistës.

5.3.14.3 Dritat e thjeshta të zonës së uljes duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2–5.

Shënim.— Në një praktikë të mirë operimi, dritat e thjeshta të zonës së uljes furnizohen me energji nga një qark elektrik i veçantë nga ai i llojeve të ndryshme të ndriçimit të pistës, në mënyrë që ato të mund të përdoren kur ndriçimi tjetër është i fikur.

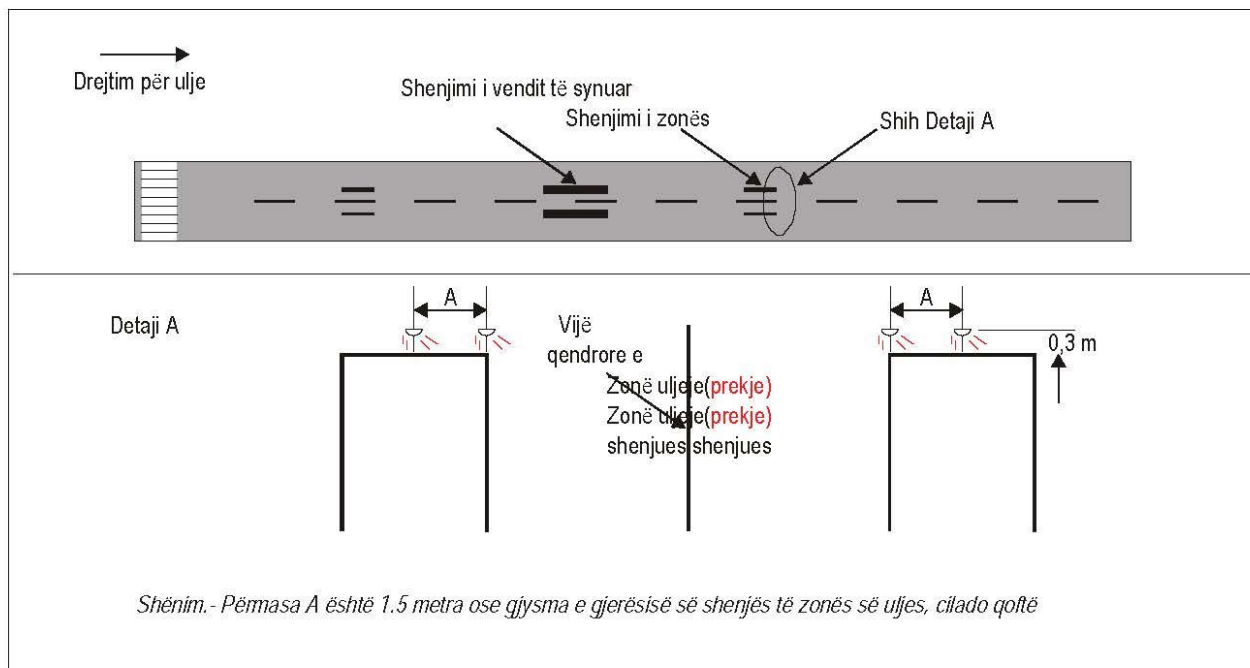


Figura 5-24. Ndriçim i thjeshtë i zonës së uljes

5.3.15 Dritat treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse

Shënim.— Qëllimi i dritave treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse (RETIL-eve) është që t'i ofrojë pilotëve informacionin e distancës që duhet të përshkruhet për rrugën lidhëse më të afërt të shpejtë të daljes në pistë, në mënyrë që të rritet ndërgjegjësimi për situatën në kushte të vështira shikueshmërie dhe për tu mundësuar pilotëve që të zbatojnë veprime frenimi për një shpejtësi më efektive në qarkullim dhe për dalje në pistë. Është e rëndësishme që pilotët të cilët operojnë në aerodrome me pista të pajisura me drita treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse të jenë të njohur me qëllimin e këtyre dritave.

5.3.15.1 Dritat treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse nuk duhet të shfaqen në rastin kur llambat nuk funksionojnë ose ka ndonjë problem tjetër që pengon shfaqjen e dritës sipas modelit të paraqitur në figurën 5-25, në mënyrë të plotë.

Vendndodhja

5.3.15.2 Një grup dritash treguese të rrugës lidhëse të daljes së shpejtë duhen vendosur në pistë në të njëjtën anë të vijës qendrore të pistës si rrugë që shoqëron një rrugë lidhëse të shpejtë të daljes, në konfigurimin e treguar në Figurën 5-25. Në secilin grup, dritat duhen vendosur 2 metra larg nga njëra-tjetra dhe drita më afër vijës qendrore të pistës duhet zhvendosur 2 m nga vija qendrore e pistës.

5.3.15.3 Kur ka më shumë se një rrugë lidhëse me dalje të shpejtë në pistë, ndriçimi i grupit të dritave treguese të rrugës lidhëse të secilës dalje nuk duhet të mbivendoset.

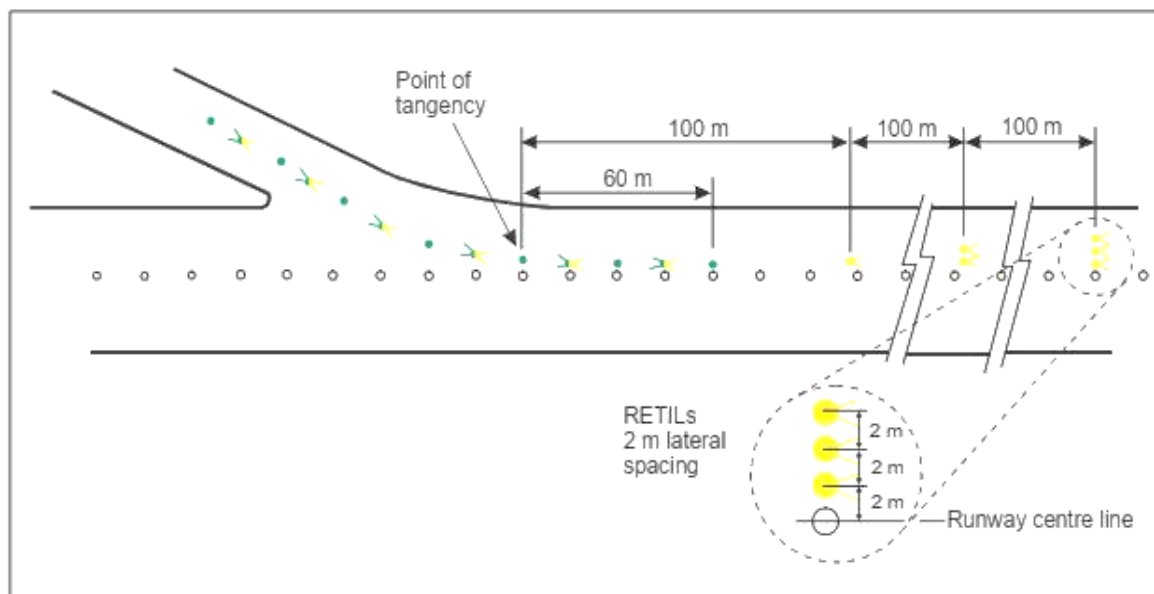


Figura 5-25. Dritat treguese në rrugë lidhëse (RETILS) për dalje të shpejtë

Karakteristikat

5.3.15.4 Dritat treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse duhet të jenë të fiksuara në një drejtim dhe të emetojnë ngjyrë të verdhë, të radhitura në mënyrë që të jenë të dukshme për pilotin e një aeroplani në ulje në drejtim të afimit në pistë.

5.3.15.5 Dritat treguese për dalje të shpejtë në rrugë lidhëse duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-6 apo A2-7.

5.3.16 Dritat e ndalim-kalimit

Zbatimi

5.3.16.1 Dritat e ndalim-kalimit duhen vendosur në vendin e destinuar për ndalim-kalim gjatë natës.

Vendndodhja

5.3.16.2 Dritat e ndalim-kalimit duhen vendosur përgjatë gjithë gjatësisë së saj, në dy rreshta paralel të barabartë nga vija qendrore dhe që përkojnë me rreshtat e dritave anësore të pistës. Dritat e ndalim-kalimit mund të vendosen edhe përtej fundit të saj, në një rresht në këndin e djathtë të aksit të ndalim-kalimit, sa më pranë fundit të ndalim-kalimit që të jetë e mundur, por jo më larg se 3 metra jashtë fundit.

**Karakteristikat**

5.3.16.3 Dritat e ndalim-kalimit duhet të jenë drita të një drejtimi të palëvizshme që tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të pistës.

5.3.17 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse

Zbatimi

5.3.17.1 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse duhen vendosur në një rrugë lidhëse për dalje, në rrugë lidhëse, në pajisje për shkrirjen e akullit/kundër akullit dhe vendqëndrim, të destinuar për përdorim në kushte pamore të pistës më pak se vlera 350 metra, në mënyrë që të japin udhëzime të vazhdueshme për vijën qendrore e pistës dhe vendqëndrimet e aeroplanëve, me përjashtim të rastit kur këto drita nuk duhen përdorur sepse dendësia e trafikut është e ulët dhe dritat anësore përgjatë rrugës dhe shenjimët e vijës qendrore ofrojnë udhëzime adekuate.

Shënim.- Ku ekziston nevoja për të përvijuar skajet e një rruge lidhëse, p.sh. në një rrugë lidhëse të daljes së shpejtë, rrugë lidhëse të ngushtë ose në kushtet e dëborës, kjo mund të realizohet me drita anësore të rrugës për rrugë lidhëse ose me shenjues.

5.3.17.2 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse duhen vendosur në një pistë që është pjesë e një rrugë lidhëse standarde, në pajisje për shkrirjen e akullit/kundër akullit dhe vendqëndrim, të destinuar për përdorim në kushte pamore të pistës më pak se vlera 350 metra, me përjashtim të rastit kur këto drita nuk duhen përdorur sepse dendësia e trafikut është e ulët dhe dritat anësore përgjatë rrugës lidhëse dhe shenjimët e vijës qendrore ofrojnë udhëzime adekuate.

Shënim. - Shih pikën 8.2.3 për dispozita mbi ndërthurjen e sistemeve të ndriçimit të pistave dhe rrugëve lidhëse.

Karakteristikat

5.3.17.3 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse përveç atyre të rrugës lidhëse për dalje dhe dritat e një pistë që është pjesë e një rruge standarde lidhëse duhet të jenë drita të fiksuara që emetojnë ngjyrë të gjelbër me përmasat të atilla të fenerit që lejojnë dritën të jetë e dukshme vetëm nga aeroplanët që ndodhen në afërsi të rrugës lidhëse.

5.3.17.4 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse janë drita të fiksuara. Dritat e alternuara të vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të jenë të gjelbra dhe të verdha që nga fillimi i tyre afër vijës qendrore të pistës deri në perimetrin e zonës kritike/të ndjeshme ILS/MLS ose në skajin e poshtëm të sipërfaqes së brendshme kalimtare, cilado që është më larg nga pista; të gjitha dritat më pas duhet të jenë të gjelbra (Figura 5-26). Drita e parë në vijën qendrore të daljes duhet të jetë gjithmonë e gjelbër, ndërsa drita më e afërt me perimetrin gjithmonë duhet të jetë e verdhë.

Shënim 1.- Duhet treguar kujdes për të kufizuar shpërndarjen e dritës së gjelbër në ose afër një piste, në mënyrë që të shmangët konfuzioni i mundshëm me dritat e pragut.

Shënim 2.— Për karakteristikat e filtrave të verdhë, shih Shtojcën 1, 2.2.

Shënim 3.- Madhësia e zonës kritike/sensitive të ILS/MLS varet nga karakteristikat e ILS/MLS përkatëse dhe faktorë të tjerë. Udhëzimi është dhënë në Aneksin 10, Vëllimi I, Bashkëlidhjet C dhe G.

Shënim 4.— Shih 5.4.3 për specifikimet për shenjat e lirit të pistës.

Shënim 1.- Duhet treguar kujdes për të kufizuar shpërndarjen e dritës së gjelbër në ose afër një piste, në mënyrë që të shmangët konfuzioni i mundshëm me dritat e pragut.

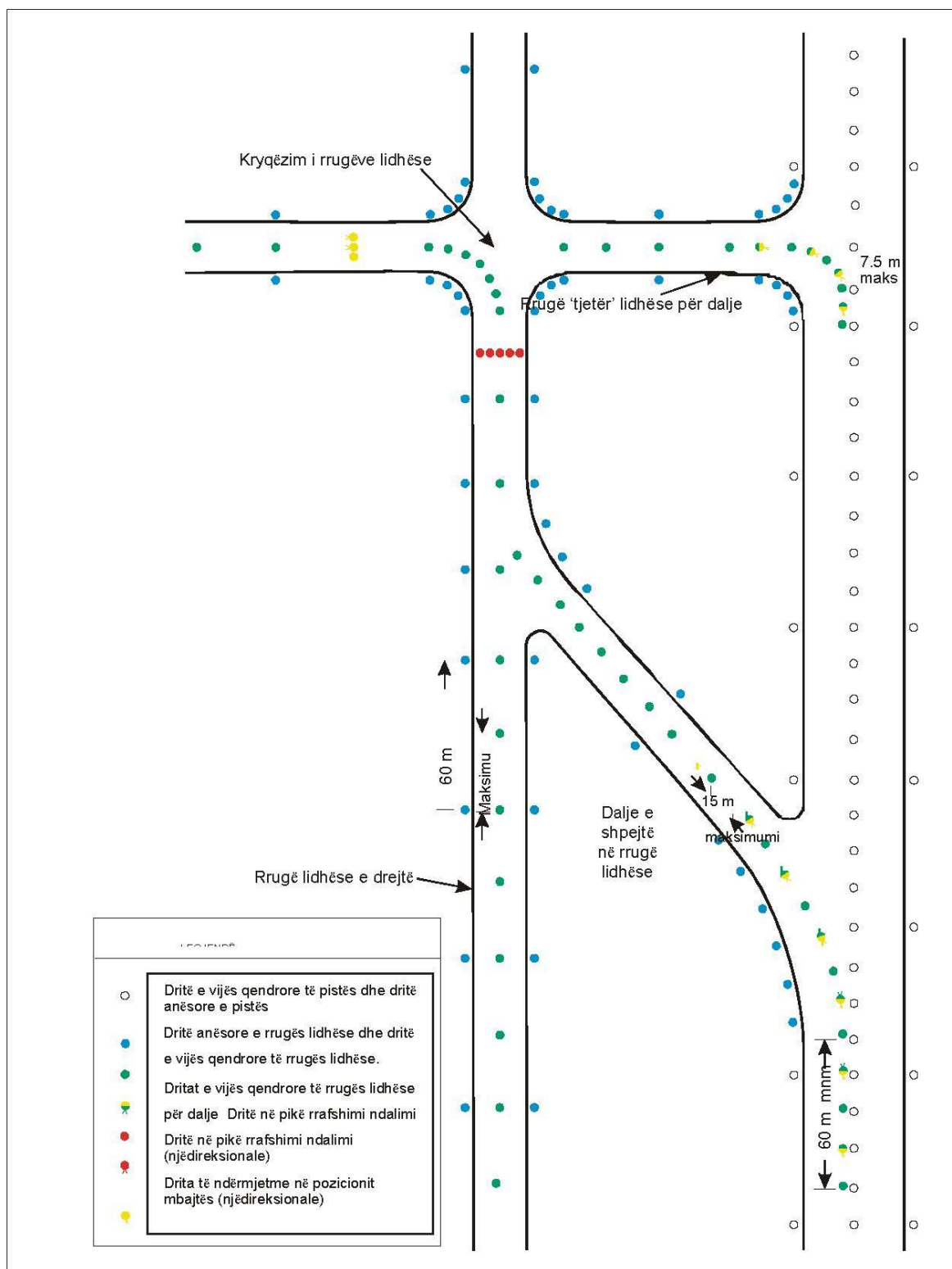


Figura 5-26. Ndriçimi i rrugës lidhëse

5.3.17.5 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse do të jenë në përputhje me specifikimet e:

- Shtojcës 2, Figurat A2-12, A2-13, ose A2-14, për rrugët lidhëse të destinuara për përdorim në kushte pamore të pistës në vlerë më pak se 350 metra; dhe
- Shtojcës 2, Figurat A2-15 ose A2-16, për rrugët e tjera lidhëse.

Vendndodhja

5.3.17.6 Dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të vendosen normalisht tek shenjimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse; ato mund të jene të shmangura jo më shumë se 30 cm, kur nuk është e mundur për t'i vendosur te pika e caktuar e shenjimit.

Shënim 1. Hapësirat në kthesat e përshtatshme për një rrugë lidhëse të destinuar për përdorim në kushtet e RVR me vlerë 350 metra ose më shumë janë:

Rrezja e kthesës	Hapësira e dritave
deri në 400 m	7.5 metra
401 metra deri në 899 metra	15 metra
900 m ose më e madhe	30 m.

Shënim 2.— Shih 3.9.4 dhe Figurën 3-2.

Drita të vijës qendrore për rrugë lidhëse në pista

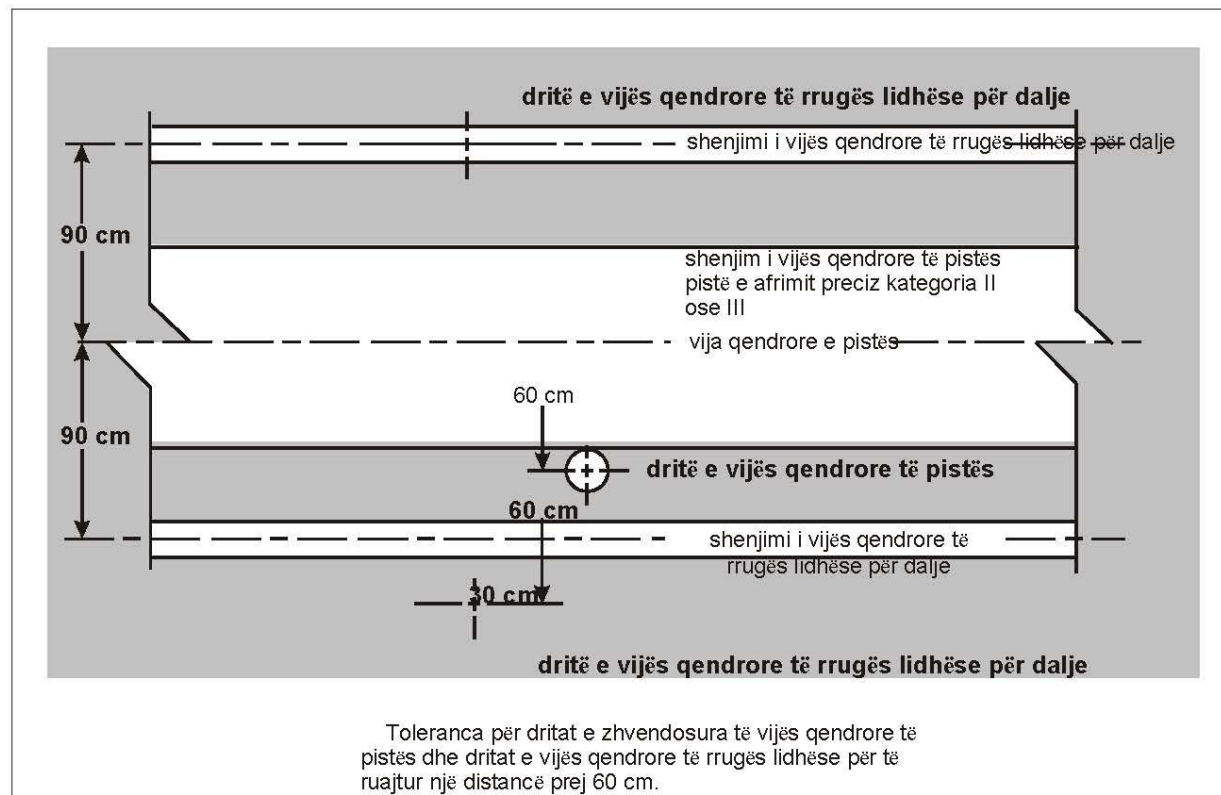


Figura 5-27. Dritat e zhvendosura të vijës qendrore të pistës dhe të rrugës lidhëse



5.3.18 Dritat anësore të rrugës lidhëse

Zbatimi

5.3.18.1 Dritat e skajit të rrugës lidhëse duhen vendosur në skajet e një xhepi rrotullimi piste, një vend pritje, një pajisje për shkrirje të/kundra akullit, një vendqëndrimi, etj., të destinuara për përdorim gjatë natës dhe, në një rrugë lidhëse jo të pajisur me drita te vijes qendrore për rrugë lidhëse dhe për përdorim gjatë natës; dritat anësore për rrugë lidhëse nuk duhen vendosur kur, nisur nga natyra e operacioneve, mund të merren udhëzime të mjaftueshme nga ndriçimi sipërfaqësor ose nga mjete të tjera.

Shënim.— Shih pikën 5.5.5 për shenjuesit e skajeve të rrugës lidhëse.

5.3.18.2 Dritat anësore për rrugë lidhëse duhen vendosur në një pistë që është pjesë e një rruge lidhëse standarde dhe është e destinuar për rrugë lidhëse gjatë natës, kur pista nuk është e pajisur me drita vije qendrore për rrugë lidhëse.

Shënim. - Shih pikën 8.2.3 për dispozita mbi ndërthurjen e sistemeve të ndriçimit të pistave dhe rrugëve lidhëse.

Karakteristikat

5.3.18.3 Dritat anësore të rrugës lidhëse do të jenë të palëvizshme dhe të emetojnë ngjyrë blu. Dritat do të shfaqen të paktën deri në 75° mbi planin horizontal dhe në të gjitha këndet rrethore të nevojshme për të siguruar drejtim për një pilot në çdo drejtim. Në një kryqëzim, dalje ose kthesë, dritat do të mbulohen sa më shumë që është e mundur, në mënyrë që ato të mos të shihen në kënde rrethore që shkaktojnë konfuzion me drita të tjera.

5.3.18.4 Intensiteti i dritave anësore për rrugë lidhëse do të jetë të paktën 2 cd nga 0° deri në 6° në planin vertikal dhe 0.2 cd në çdo kënd vertikal midis 6° dhe 75° .

5.3.19 Dritat e xhepit për kthime në pistë

Zbatimi

5.3.19.1 Dritat e xhepit për kthime në pistë duhen vendosur për drejtim të vazhdueshëm në një xhep kthimi në pistë, të destinuar për përdorim në kushtet e diapazonit pamor të pistës me një vlerë më pak se 350 metra, për të mundësuar që një aeroplan të përfundojë një kthesë prej 180 gradësh dhe të vendoset në vijën qendrore të pistës.

Karakteristikat

5.3.19.2 Dritat e xhepit për kthime në pistë do të jenë drita të palëvizshme me një drejtim që emetojnë ngjyrë të gjelbër, me përmasat të atilla të fenerit që lejojnë dritën të jetë e dukshme vetëm nga aeroplanët që ndodhen në ose që i afrohen xhepit për kthime në pistë.

5.3.19.3 Dritat e xhepit për kthime në pistë do të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-13, A2-14 apo A2-15, sipas rastit.

5.3.20 Shiriti i dritave të ndalimit (stop bar)

Zbatimi

Shënim 1.- Shiriti i dritave të ndalimit shërbejnë për të kontrolluar manualisht ose automatikisht nga shërbimet e trafikut ajror.

Shënim 2.- Hyrjet pa dashje në pistë mund të ndodhin në të gjitha kushtet e shikimit apo kushtet e motit. Vendosja e shiritave të ndalimit në pozicionet e pritjes së pistës dhe përdorimi i tyre gjatë natës dhe në kushte shikueshmërie më të mëdha se 550 metra të distancës pamore të pistës mund të bëhet pjesë e masave efektive të parandalimit të hyrjes pa dashje në pistë.



5.3.20.1 Një shirit ndalimi duhet vendosur në çdo pozicion të pritjes në pistë që i shërben një piste kur parashikohet që ajo të përdoret në kushtet e një diapazon pamor me vlerë më pak se 350 m, përveç kur:

- a) janë të disponueshme pajisjet ndihmëse dhe procedurat e përshtatshme për të ndihmuar në parandalimin e hyrjeve të papritura të trafikut në pistë; ose
- b) ekzistojnë procedura operative për të kufizuar, në kushtet e një diapazoni pamor të pistës më pak se 550 metra, numrin e:
 - 1) aeroplanëve në zonën e manovrimit të një aeroplani për momentin e dhënë; dhe
 - 2) automjeteve në zonën e manovrimit deri në minimumin sa të jetë e mundur.

5.3.20.2 Kur ka më shumë se një shirit ndalimi që shoqërohet me një kryqëzim rruge lidhëse/ piste, vetëm njëri prej tyre duhet të ndriçojë në kohën e dhënë.

Vendndodhja

5.3.20.3 Shiritat e ndalimit duhen vendosur përgjatë rrugës lidhëse në pikën ku është e dëshirueshme që të ndalet trafiku. Kur janë vendosur drita shtesë, ato duhen vendosur jo më pak se 3 metra nga skaji i rrugës lidhëse.

Karakteristikat

5.3.20.4 Shiritat e ndalimit duhet të kenë në përbërje drita të vendosura në intervale uniforme prej jo më shumë se 3 metra përgjatë rrugës lidhëse, duke emetuar ngjyrë të kuqe në drejtimin(et) e synuar të afrimit në kryqëzim ose të pritjes në pistë.

Shënim. - Ku është e nevojshme për të rritur dukshmërinë e një pike të shiritit ekzistues të ndalimit, dritat shtesë instalohen në mënyrë uniforme.

5.3.20.5 Shiriti i ndalimit të instaluar te pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë duhet të jenë me një drejtim dhe të emetojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të afrimit në pistë.

5.3.20.6 Aty ku ofrohen drita shtesë, siç specifikohet në pikën 5.3.20.5, ato duhet të kenë të njëjtat karakteristika si dritat e shiritave të ndalimit, por duhet të jenë të dukshme për afrimin e aeroplanëve deri në pozicionin e shiritit të dritave të ndalimit.

5.3.20.7 Intensiteti i dritës së kuqe dhe rrezja e përhapjes së dritave të shiritit të ndalimit duhet të jenë në përputhje me specifikimet në Shtojcës 2, Figura A2-12 - A2-16, sipas rastit.

Shënim. - Intensiteti i lartë i dritave të shiritit të ndalimit mund të përdoret vetëm në rast nevojë absolute dhe pas një studimi të veçantë.

5.3.20.8 Qarku i ndriçimit duhet të projektohet në mënyrë të atillë që:

- a) shiriti i ndalimit, i vendosur përballë një rruge lidhëse hyrëse, të jetë me çelës përzgjedhje;
- b) shiriti i ndalimit, i vendosur përballë një rruge lidhëse që synohet të përdoren vetëm si rrugë lidhëse dalje, të jetë me çelës me përzgjedhje ose përzgjedhje në grup;
- c) kur një shirit ndalimi është i ndriçuar, çdo dritë e vijës qendrore të rrugës lidhëse, e instaluar përtej pikës së shiritit të ndalimit, të mund të fiket për një distancë prej të paktën 90 metrash; dhe
- d) shiriti i ndalimit të jetë i lidhur me dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse, në mënyrë që kur dritat e vijës qendrore përtej shiritit të ndalimit të ndizen, shiriti i ndalimit të shuhet dhe anasjelltas.

Shënim. - Duhet treguar kujdes në projektimin e sistemit elektrik për të siguruar që të gjitha dritat e shiritit të ndalimi të mos dështojnë në të njëjtën kohë. Udhëzimet për këtë çështje janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 5. Dritat e pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit

Shënim. — Shih 5.2.11 për specifikimet mbi shenjimin e pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit.

Zbatimi

5.3.21.1 Përveç rastit kur shiriti i ndalimit është instaluar, dritat e pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit duhen vendosur në një pozicion të ndërmjetëm ndalimi të destinuar për përdorim në kushtet e një diapazoni pamor të pistës më pak se 350 metra.

Vendndodhja

5.3.21.2 Dritat e pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit duhen vendosur përgjatë shenjimit të pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit që ndodhet në një distancë prej 0.3 m përpara shenjimit.

Karakteristik

5.3.21.3 Dritat e pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit duhet të kenë tre drita të palëvizshme në një drejtim që emetojnë ngjyrë të verdhë në drejtim të afrimit drejt pozicionit të ndërmjetëm të ndalimit me një rreze shpërndarjeje të ngjashme me dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse, nëse ekziston. Dritat duhen vendosur në mënyrë simetrike rreth dhe në kënd të drejtë me vijën qendrore të rrugës lidhëse, me drita individualisht të vendosura në largësinë 1,5 metra nga njëra-tjetra.

5.3.21 Dritat për daljen nga fasiliteti që kryen shkrirjen e akullit/ kundër akullit

Vendndodhja

5.3.22.1 Dritat dalëse të pajisjes për shkrirjen e akullit/kundër akullit, duhet të vendosen 0,3 m në brendësi të shenjimit të pozicionit të ndërmjetëm të pritjes të shfaqur në kufirin dalës të një impianti në distancë për shkrirjen e akullit/kundër akullit.

Karakteristik

5.3.22.2 Dritat dalëse të pajisjes për shkrirjen e akullit/kundër akullit duhet të jenë drita me një drejtim të vendosura brenda betonit në intervale prej 6 metrash, që emetojnë ngjyrë të verdhë në drejtim të afërimit drejt kufirit dalës me një rreze shpërndarjeje të ngjashme me dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse (shih Figurën 5-28).

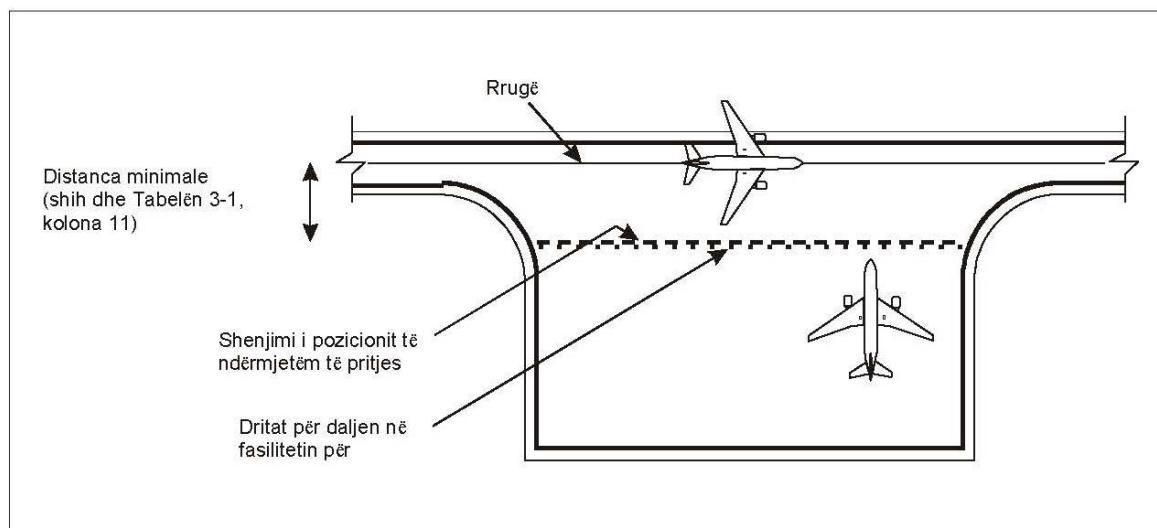


Figura 5-28. Pajisje tipike në distancë për shkrirjen e akullit dhe kundër akullit

5.3.22 Dritat kufizuese të pistës (guard lights)

Shënim.— Inkursionet në pistë mund të ndodhin në të gjitha kushtet e shikueshmërisë ose të motit. Përdorimi i dritave kufizuese të pistës në pozicionet e pritjes në pistë mund të jetë pjesë e masave efektive të parandalimit të inkursionit në pistë. Dritat kufizuese të pistës paralajmërojnë pilotët dhe shoferët e automjeteve gjatë operimit të tyre në rrugët lidhëse kur ata janë gati për të hyrë në pistë. Ka dy lloje konfigurimesh standarde të dritave kufizuese të pistës siç ilustrohet në Figurën 5-29.

Zbatimi

5.3.23.1 Dritat kufizuese të pistës, Konfigurimi A, duhet të ofrohen në çdo kryqëzim të rrugës lidhëse/pistës që lidhet me një pistë të destinuar për përdorim në:

- kushtet e rrezes vizuale të pistës me një vlerë në më pak se 550 m ku nuk ka të instaluar një shirit ndalimi; dhe
- kushtet vizuale të shikimit të pistës me një vlerë ndërmjet 550 dhe 1 200 m, ku densiteti i trafikut është i madh.

Shënim 1 – Dritat kufizuese të pistës, Konfigurimi B mund të plotësojnë Konfigurimin A, kur gjykohet e nevojshme.

Shënim 2 – Udhëzime për projektin, funksionimin dhe vendndodhjen e dritave kufizuese të pistës, Konfigurimi B jepet në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

5.3.23.2 Kur ka më shumë se një pozicion të pritjes në pistë në një kryqëzim të pistës/rrugës lidhëse, vetëm grupi i dritave kufizuese të pistës që lidhen me pozicionin operacional të pritjes në pistë duhet të ndriçohet.

Vendndodhja

5.3.23.3 Dritat kufizuese të pistës, të Konfigurimit A, duhet të vendosen në çdo anë të rrugës lidhëse në anën e mbajtjes të shenjimit të pozicionimit të pritjes në pistë.

5.3.23.4 Dritat kufizuese të pistës, të Konfigurimit B, duhet të vendosen përgjatë rrugës lidhëse në anën e mbajtjes të shenjimit të pozicionimit të pritjes në pistë.

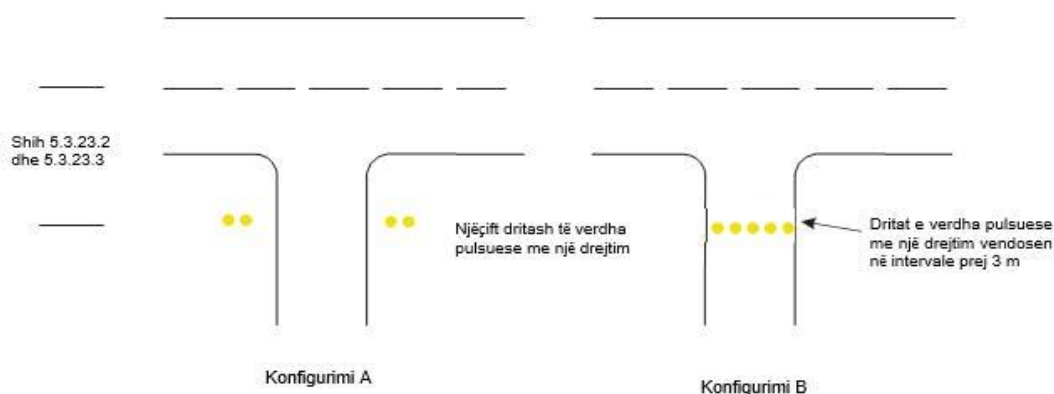


Figura 5-29. Dritat kufizuese të pistës

**Karakteristikat**

5.3.23.5 Dritat kufizuese të pistës, Konfigurimi A, përbëhen nga dy çifte dritash të verdha.

5.3.23.6 Dritat kufizuese të pistës, Konfigurimi B, përbëhen nga drita të verdha të vendosura në intervale prej 3 m përgjatë rrugës lidhëse.

5.3.23.7 Rrezja e dritës duhet të ketë vetëm një drejtim dhe duhet të shfaqë ngjyrën e verdhë në drejtimin e afrimit të pozicioni i pritjes në pistë.

Shënim – Për udhëzime në lidhje me orientimin dhe drejtimin e dritave kufizuese të pistës, shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

5.3.23.8 Dritat në çdo njësi të Konfigurimit A duhet të ndriçohen me radhë.

5.3.23.9 Për sa i përket Konfigurimit B, dritat ngjitur duhet të ndriçohen me radhë dhe dritat alternative duhet të ndriçohen në të njëjtën kohë.

5.3.23.10 Dritat duhen ndezur për 30 deri 60 cikle për minutë dhe periudhat e ndezjes dhe të fikjes së ndriçimit duhet të jenë të barabarta dhe të kundërta në secilën dritë.

Shënim.— Shkalla optimale e pulsit varet nga koha e ngritjes dhe e uljes në llambën e përdorur. Për dritat kufizuese të pistës të Konfigurimit A, të instaluar në qarqet seri në 6.6 amper është konstatuar se duken më mirë kur operojnë 45 deri në 50 pulse në minutë për llambë. Për dritat kufizuese të pistës të Konfigurimit B, të instaluar në qarqet seri në 6.6 amper është konstatuar se duken më mirë kur operojnë 30 deri në 32 pulse në minutë për llambë.

5.3.24 Ndricimi me prozhektor i VQA
(Shih gjithashtu 5.3.17.1 dhe 5.3.18.1)

Zbatimi

Shënim 1.— Nëse fasiliteti për shkrirjen e akullit/kundër akullit ndodhet shumë afër pistës dhe ndriçimi i përhershëm me prozhektor mund të ngatërrojë pilotët, mund të kërkojnë mjete të tjera për ndriçimin e fasilitetit.

Shënim 2.— Caktimi i një vendi të izoluar për parkimin e avionit specifikohet në 3.14

Shënim 3.— Udhëzimet për ndriçimin me prozhektor në VQA jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Karakteristikat

5.3.24.1 Shpërndarja e spektrit të ndriçimit me prozhektor në VQA duhet të jetë e tillë që ngjyrat e përdorura për vijëzimet e avionit lidhur me shërbimin rutinë, dhe për sipërfaqen dhe shenjimin e pengesave, të mund të identifikohen saktë.

5.3.25 Sistemi i drejtimit për parkim me shikim

Zbatimi

5.3.25.1 Sistemi i drejtimit për parkim me shikim ofrohet kur synohet që me anë të shikimit të bëhet pozicionimi i saktë i avionit në vendqëndrimin e avionit, ndërsa mënyrat e tjera alternative, siç mund të jenë marshallët, nuk praktikohen.



Shënim.— Faktorët që duhet të merren parasysh gjatë vlerësimit të nevojës për një sistem të drejtimit për parkim me shikim janë në veçanti: numri dhe llojet e aeroplanëve që do të përdorin vendin e qendrimit të aeroplanit, kushtet atmosferike, hapësira në dispozicion në VQA dhe hapësira e nevojshme për manovrim në vendin e parkimit për shkak të instalimeve për shërbimet e aeroplanit, urës lidhëse për kalimin e pasagjereve . Shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4 — Mjetet ndihmëse vizuale për drejtim në përzgjedhjen e sistemeve të përshtatshme.

Karakteristikat

5.3.25.2 Sistemi ofron drejtimet rrethore dhe për ndalim.

5.3.25.3 Njësia për drejtimet rrethore dhe treguesi për pozicionin e ndalimit duhet të jenë të përshtatshëm për përdorim në të gjitha kushtet atmosferike, kushtet e shikueshmërisë, të ndriçimit të ambientit dhe kushtet e sipërfaqes së betonit për të cilat është krijuar sistemi, qoftë ditën apo natën por nuk duhet të jenë të tilla sa të mjugullojë shikimin e pilotit.

Shënim.— Duhet treguar kujdes si në projektimin ashtu dhe në instalimin në vend të sistemit për tu siguruar që reflektimi i dritës së diellit ose drita tjetër në afërsi të mos pakësojë qartësinë dhe dukshmërinë e shenjave pamore të ofruara nga sistemi.

5.3.25.4 Njësia për drejtimet rrethore dhe treguesi për pozicionin e ndalimit duhet të jenë të një lloji të tillë që:

- a) të jetë në dispozicion të pilotit një tregues i qartë në rast të mosfunksionimit të ndonjëres prej të dyjave ose të dyjave; dhe
- b) të mund të fiken.

5.3.25.5 Njësia për drejtimet rrethore dhe treguesi për pozicionin e ndalimit duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të ketë vazhdimësi të udhëzimeve ndërmjet shenjave të vendqëndrimit të aeroplanit, dritave udhëzuese për manovra në vendqëndrimin e avionit, nëse ka, dhe sistemit drejtues vizual për parkim.

5.3.25.6 Saktësia e sistemit duhet të jetë e përshtatshme për llojin e urës lidhëse për kalimin e pasagjereve dhe instalimet fikse për shërbimet e avionit për të cilat do të përdoret.

5.3.25.7 Nëse kërkohet një operim selektiv për të përgatitur sistemin për përdorim nga një lloj i veçantë i avionëve, atëherë sistemi duhet të ofrojë identifikimin për llojin e avionit të përzgjedhur si për pilotin ashtu edhe për operatorin e sistemit si një mjet për të siguruar që sistemi është vendosur siç duhet.

Njësia e drejtimit rrethor

Vendndodhja

5.3.25.8 Njësia e drejtimit rrethor duhet të vendoset në ose afër zgjatimit të vijës qendrore të vendqëndrimit përpara aeroplanit në mënyrë që sinjalet e tij të jenë të dukshme nga kabina e aeroplanit gjatë gjithë manovrës së parkimit dhe të përshtatet për përdorim të paktën nga piloti që zë vendin e majtë.

Karakteristikat

5.3.25.9 Njësia e drejtimit rrethor ofron një udhëzim të qartë që i mundëson pilotit të ndjekë dhe të ruajë drejtimin e vijës orientuese pa pasur nevojë të kryej kontrolle të shpeshta.

5.3.25.10 Kur njësia e drejtimit rrethor tregohet me anë të ndryshimit të ngjyrës, duhet të përdoret e gjelbra për të identifikuar vijën qendrore dhe e kuqja për devijime nga vija qendrore.

**Treguesi i pozicionit për ndalim****Vendndodhja**

5.3.25.11 Treguesi i pozicionit për ndalim vendoset së bashku me, ose mjaft afër, njësisë së drejtimit rrethor, në mënyrë që piloti të mund të vëzhgojë të dy drejtimet rrethore dhe sinjalet e ndalimit pa kthyer kokën.

5.3.25.12 Treguesi i pozicionit për ndalim duhet të jetë i përdorshëm të paktën nga piloti që zë vendin e majtë.

Karakteristikat

5.3.25.13 Informacioni për pozicionin e ndalimit dhënë nga treguesi për një tip të veçantë aeroplani tregon diapazonin e parashikuar të ndryshimeve në lartësinë e syrit të pilotit dhe/ose këndin e shikimit.

5.3.25.14 Treguesi i pozicionit për ndalim duhet të tregojë pozicionin e ndalimit të aeroplanit për të cilin është ofruar drejtimi dhe duhet të sigurojë informacionin gradual për ndalim të plotë në mënyrë që të lejojë pilotin të ngadalësojë aeroplanin deri në një ndalesë të plotë në pozicionin e menduar për ndalim.

5.3.25.15 Kur udhëzimi për ndalim tregohet me anë të ndryshimit të ngjyrës, do të përdoret e gjelbra për të treguar se aeroplani mund të lëvizë dhe e kuqja për të treguar se pika e ndalimit është arritur, përveç rastit të një distance të shkurtër para pikës së ndalimit ku mund të përdoret një ngjyrë e tretë për të paralajmëruar se pika e ndalimit është afër.

5.3.26 Sistemi i avancuar i drejtimit për parkim me shikim

Zbatimi

Shënim 1.— Sistemi i avancuar i drejtimit për parkim me shikim (A-VDGS) përfshin ato sisteme të cilat përveç drejtimeve rrethore bazik dhe pasiv si dhe informacioneve për pozicionin e ndalimit, ju siguron pilotëve informacione aktive dejtimi (zakonisht të bazuara tek sensorët) të tilla si treguesi i tipit të aeroplanit (në përputhje me Dokumentin 8643) — Përcaktuesit e Tipit të Aeroplanit), informacionin e distancës që duhet të përshkruhet dhe shpejtësinë e afrimit. Informacioni i drejtimit për parkim zakonisht ofrohet në një ekran të vetëm.

Shënim 2.— A-VDGS mund të ofrojë informacione drejtimi për parkim në tri faza: marrja nën kontroll e aeroplanit nga sistemi, drejtimi rrethor i aeroplanit sipas vendit (te parkimit) dhe informacione për pozicionin e ndalimit.

5.3.26.1 A-VDGS ofrohet nëse është operacionalisht e përshtatshme për të konfirmuar tipin e saktë të aeroplanit për të cilët janë ofruar udhëzime dhe/ose për të treguar vijën qendrore të vendit në përdorim, kur ofrohet më shumë se një.

5.3.26.2 A-VDGS duhet të jetë i përshtatshëm për përdorim nga të gjithë tipet e aeroplanëve për të cilët është parashikuar vendqëndrimi i aeroplanit.

5.3.26.3 A-VDGS përdoret vetëm në kushtet në të cilat është specifikuar performanca e tij operationale.

Shënim 1.— Përdorimi i A-VDGS në kushte të tilla si moti, shikueshmëria, ndriçimi i ambientit, si për ditën edhe për natën, duhet të specifikohet.

Shënim 2.— Duhet treguar kujdes si në projektimin ashtu dhe në instalimin në vend të sistemit për tu siguruar që reflektimi i dritës së diellit ose drita tjetër në afërsi të mos pakësojë qartësinë dhe dukshmërinë e shenjave pamore të ofruara nga sistemi.

5.3.26.4 Informacionet udhëzuese për parkim të siguruar nga një A-VDGS nuk duhet të jenë në kundërshtim me



ato të siguruara nga sistemi konvencional udhëzues për parkimin në një vendqëndrim aeroplani nëse të dyja llojet sigurohen dhe janë në përdorim operacional. Duhet të sigurohet një metodë për të treguar se A-VDGS nuk është ose jo në përdorim operacional.

Vendndodhja

5.3.26.5 A-VDGS duhet të jetë i vendosur në mënyrë të tillë që të ofrohet një drejtim pa pengesa dhe i qartë për personin përgjegjës dhe personat që duhet të ndihmojnë për parkimin e aeroplanit gjatë gjithë manovrës së parkimit.

Shënim.— Zakonisht piloti në komandë është përgjegjës për parkimin e aeroplanit. Gjithsesi, në disa raste, mund të jetë përgjegjës një person tjetër dhe ky person mund të jetë shoferi i një automjeti që tërheq aeroplanin.

Karakteristikat

5.3.26.6 A-VDGS, në fazën e duhur të manovrimit gjatë parkimit, duhet të sigurojë, të paktën, informacionin e mëposhtëm udhëzues:

- a) një tregues emergjent të ndalimit;
llojin dhe modelin e aeroplanit për të cilin ofrohet drejtimi;
- b) një tregues të zhvendosjes anësore të aeroplanit në lidhje me vijën qendrore të vendqendrimit; drejtimin e korigjimit rrethor që është i nevojshëm për të korigjuar një zhvendosje nga vija qendrore e vendqendrimit;
- c) një tregues të distancës për ne pozicionin e ndalimit;
- d) një tregues kur aeroplani ka arritur pozicionin e duhur të ndalimit; dhe
- e) një shenjë paralajmëruese nëse aeroplani shkon përtej pozicionit të caktuar të ndalimit.

5.3.26.7 A-VDGS duhet të jetë në gjendje të ofrojë informacione udhëzuese për parkim për të gjitha shpejtësitë e lëvizjes së aeroplanit të hasura gjatë manovrës së parkimit.

Shënim.— Shih Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4, për një tregues të shpejtësisë maksimale të aeroplanit në lidhje me distancën nga pozicioni për ndalim.

5.3.26.8 Koha e nevojshme për përcaktimin e zhvendosjes anësore në ekranin e tij, në kushte normale operative nuk duhet të shkaktojë një devijim të aeroplanit me të madh se 1 m nga vija qendrore e vendqendrimit.

5.3.26.9 Simbolet dhe grafikët e përdorur për të përshkruar informacionin e drejtimin duhet të jetë tregues automatik të llojit të informacionit të ofruar.

Shënim.— Ngjyra që përdoret duhet të jetë e përshtatshme dhe ka nevojë të ndjekë shenjat konvencionale, p.sh. E kuqja, e verdha dhe e gjelbra nënkuptojnë përkatësisht rrezik, kujdes dhe kushte normale/korrekte. Efektet e kontrasteve të ngjyrave duhet të merren gjithashtu parasysh.

5.3.26.10 Informacionet për zhvendosjen anësore të aeroplanit lidhur me vijën qendrore të vendqendrimit duhet të ofrohen të paktën 25 metra para pozicionit të ndalimit.

Shënim.— Treguesi i distancës së aeroplanit nga pozicioni i ndalimit mund të jetë i koduar me ngjyra dhe të paraqitet në një shkallë dhe distancë proporcionale me kohën aktuale të nevojshme për afrimin e aeroplanit te pika e ndalimit.



5.3.26.11 Hapsira e lejuar përfundimtare gjatë lëvizjes dhe proporcionalisht distanca dhe koha e nevojshme duhet të sigurohen të paktën 15 m para pozicionit të ndalimit.

Tabela 5-4. A-VDGS saktësia e rekomanduar e zhvendosjes

Informacion udhëzues	Devijimi maksimal në pozicionin e ndalimit (zona e ndalimit)	Devijimi maksimal 9 m nga pozicioni i ndalimit	Devijimi maksimal 15 m nga pozicioni i ndalimit	Devijimi maksimal 25 m nga pozicioni i ndalimit
Rrethore (majtas-djathtas)	±250 mm	±340 mm	±400 mm	±500 mm
Largësia	±500 mm	±1 000 mm	±1 300 mm	Nuk përcaktohet

5.3.26.12 Gjatë manovrës së parkimit, A-VDGS duhet të ketë mjetet e duhura për të treguar nevojën për ta ndaluar menjëherë aeroplanin. Në këtë rast, i cili nënkupton mosfunksionimin e A-VDGS, nuk duhet të shfaqet asnjë informacion tjetër.

5.3.26.13 Masat për të filluar një ndërprerje të menjëhershme të procedurës parkimit do të vihen në dispozicion të personelit përgjegjës për sigurinë operacionale të vendparkimit.

5.3.27 Dritat udhëzuese manovruese të vendqëndrimit të aeroplanit

Zbatimi

5.3.27.1 Dritat orientuese të manovrimit të vendqëndrimit të aeroplanëve duhet të sigurohen për të lehtësuar pozicionimin e një aeroplani në një vendqëndrim aeroplani në një VQA të shtruar ose për një pajisje për shkrirjen e akullit/ kundra akullit të destinuar për përdorim në kushte të shikueshmërisë së ulët, përveç rastit kur orientimi i duhur sigurohet me anë të mjeteve të tjera.

Vendndodhja

5.3.27.2 Dritat udhëzuese të manovrimit të aeroplanit në vendqëndrim bashkëvendosen me shenjëmet e vendndalimit të aeroplanit.

Karakteristikat

5.3.27.3 Dritat orientuese të manovrimit të vendqëndrimit të aeroplanit, përveç atyre që tregojnë një pozicion vendqëndrimi, duhet të jenë drita të verdha të palëvizshme, të dukshme në të gjithë segmentet brenda të cilave ata kanë për qëllim të japin udhëzime.

5.3.27.4 Dritat treguese të zonës së stacionimit duhet të jenë të palëvizshme, me një drejtim dhe me dritë të kuqe.

5.3.28 Ndriçimi i pozicionit të ndalimit në rrugë

Zbatimi

5.3.28.1 Drita e pozicionit të pritjes në rrugë duhet vendosur në çdo pozicion të ndalimit në rrugë që i shërben një piste kur parashikohet që ajo të përdoret në kushtet e një diapazoni pamor më pak se 350 metra.

Vendndodhja



5.3.28.2 Dritat e pozicionit të ndalimit në rrugë duhen vendosur ngjitur me shenjimin e pozicionit të pritjes në rrugë 1.5 m (± 0.5 m) nga njëri skaj i rrugës, d.m.th. majtas ose djathtas, sipas rregullave të trafikut lokal.

Shënim.- Shih pikën 9.9 për kufizimet në masë dhe lartësi dhe nivelin e thyeshmërisë të mjeteve ndihmëse të navigimit të vendosura në rripat e pistës.

Karakteristikat

5.3.28.3 Dritat e pozicionit të ndalimit në rrugë përbëhen nga:

- a) një dritë trafiku e kontrollueshme e kuqe (ndalim)/e gjelbër (nisiu/kalo); ose
- b) një dritë e kuqe pulsuese.

Shënim.- Është menduar që dritat e specifikuara në nënparagrafin a) të kontrollohen nga shërbimet e trafikut ajror.

5.3.28.4 Rrezja e dritës së pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të ketë vetëm një drejtim dhe të përshtatet në mënyrë të tillë që të jetë e dukshme për shoferin e një mjeti që i afrohet pozicionit të pritjes.

5.3.28.5 Intensiteti dhe rrezja e përhapjes së dritave duhet të jetë e përshtatshme për kushtet e shikueshmërisë dhe ndriçimin e ambientit ku mendohet të vendoset, por pa megjulluar shikimin e shoferit.

Shënim.- Dritat e përbashketa të trafikut që përdoren zakonisht përmbushin kërkesat në pikën 5.3.28.4 dhe 5.3.28.5.

5.3.28.6 Frekuenca e pulsimit të dritës së kuqe pulsuese duhet të jetë midis 30 dhe 60 pulsime në minutë.

5.3.29 Shiritat me drita të ndalimit të hyrjes (No-entry bar)

Shënim.- Inkursionet në pistë mund të ndodhin në të gjitha kushtet e shikueshmërisë apo kushtet e motit. Përdorimi i shiritave me drita për ndalimin e hyrjes mund të bëhen pjesë e masave efektive të parandalimit të hyrjes pa dashje në pistë.

Karakteristikat

5.3.29.1 Intensiteti i dritës së kuqe dhe shpërndarja e tufës së rrezeve të shiritit të dritave të mos-hyrjes duhet të jenë në përputhje me specifikimet në Shtojcën 2, Figura A2-12 - A2-16, sipas rastit.

5.3.29.2 Dritat e vijës qendrore të rrugëve lidhëse të instaluar pëtej shiritave të dritave të ndalimit të hyrjes, në drejtim të pistës, do të jetë e dallueshme nga rruga lidhëse.

5.3.30 Dritat e statusit të pistës

Shënim hyrës.— Dritat e statusit të pistës (RWSL) janë një sistem autonom për paralajmërimin e hyrjeve pa dashje në pistë (ARIWS). Dy komponentët bazë pamore të RWSL janë dritat hyrëse në pistë (RELs) dhe dritat e pritjes para ngritjes (THL). Secili komponent mund të instalohet më vete, por të dy komponentët janë projektuar për të plotësuar njëri-tjetrin.

Vendndodhja

5.3.30.1 Aty ku janë vendosur, REL duhet të jenë të shmangura 0.6 metra nga vija qendrore e rrugës lidhëse në anën e kundërt të dritave të vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe të fillojnë 0.6 metra përpara se pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë dhe vazhdon të zgjatet deri në skajin e pistës. 0.6 metra nga vija qendrore e pistës duhet vendosur një dritë e vetme shtesë, në të njëjtin vijë me dy REL e fundit të rrugës lidhëse.

Shënim.- Kur ka dy ose më shumë pozicione të pritjes në pistë, pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë i referohet atij më afër pistës.



5.3.30.2 REL duhet të kenë në përbërje të paktën pesë njësi dritash të vendosura në hapsire minimale prej 3.8 metrash dhe në thellësi maksimale prej 15.2 metrash, në varësi të gjatësisë së rrugës lidhëse në fjalë, përveç një dritë të vetme të instaluar pranë vijës qendrore të pistës.

5.3.30.3 Aty ku janë vendosur, THL-të duhet të jenë të shmangura 1.8 metra në secilën anë të dritave të vijës qendrore të pistës dhe të zgjatohen, në çifte, duke filluar në një pikë 115 metra nga fillimi i pistës dhe më pas, çdo 30 metra, për të paktën 450 metra.

Shënim.- Mund të vendosen THL shtesë, në mënyrë të ngjashme, në pikën e fillimit të vrapimit për ngritje.

Karakteristikat

5.3.30.4 Aty ku janë vendosur, REL duhet të kenë në përbërje një rresht dritash palëvizshme të vendosura në beton dhe që tregojnë të kuqe në drejtim të aeroplanit që i afrohet pistës.

5.3.30.5 Aty ku janë instaluar, REL duhet të ndriçojnë si një shigjetë në çdo kryqëzim rruge lidhëse/piste, me më pak se dy sekonda, pasi sistemi të ketë përcaktuar se nevojitet një paralajmërim.

5.3.30.6 Intensiteti dhe rrezja e përhapjes së REL duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-12 dhe A2-14.

Shënim.- Shqyrtimi për zvogëlimin e gjerësisë së rrezeve mund të jetë i nevojshëm për disa drita REL në kryqëzimet me kende të ngushta piste/rrugë lidhëse, për të siguruar që REL nuk janë të dukshme për aeroplanët në pistë.

5.3.30.7 Aty ku janë vendosur, THL duhet të kenë në përbërje dy rreshta dritash të palëvizshme të vendosura në beton që tregojnë ngjyrë të kuqe në drejtim të aeroplanit që është duke u ngritur.

5.3.30.8 THL duhet të ndriçojnë si një shigjetë në piste me më pak se dy sekonda pasi sistemi të ketë përcaktuar se nevojitet një paralajmërim.

5.3.30.9 Intensiteti dhe rrezja e përhapjes së THL duhet të jenë në përputhje me specifikimet e Shtojcës 2, Figura A2-26.

5.4 Shenjat

5.4.1 Të përgjithshme

Shenjat mund të jenë shenja fikse të njoftimit ose shenja të ndryshueshme të njoftimit. Udhëzimi për shenjat gjendet në Manuali i Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Zbatimi

5.4.1.1 Shenjat duhet të sigurohen për të përcjellë një udhëzim të detyrueshëm, informacion në një vend apo destinacion të caktuar në një zonë lëvizjeje ose për të siguruar informacione të tjera për të përmbushur kërkesat e 9.8.1.

Shënim.— Shih 5.2.17 për specifikimet në shenjimin e informacionit.

Karakteristikat

5.4.1.2 Shenjat duhet të jenë lehtësisht të thyeshme. Ata që ndodhen në afërsi të pistës ose rrugës lidhëse duhet të jenë mjaft të ulëta për të ruajtur hapësirën midis tyre dhe helikave dhe motorit të aeroplanit reaktiv. Lartësia mbi sipërfaqe e instaluar e shenjës nuk duhet të kalojë dimensionin e treguar në kolonën e duhur të Tabelës 5-5.



5.4.1.3 Shenjat duhet të jenë drejtkëndëshe, siç tregohet në figurat 5-30 dhe 5-31 me anën më të gjatë, horizontale.

5.4.1.4 Të vetmet shenja në zonën e lëvizjes që përdorin të kuqe duhet të jenë shenjat udhëzuese të detyrueshme.

5.4.1.5 Kuptimi i shkurtimeve në një shenjë duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Shtojcës 4.

Tabela 5-5. Vendndodhjet e distancave për shenjat udhëzuese në rulum duke përfshirë shenjat e daljes nga pista

Kodi Numri	Lartësia e shenjës (mm)		Fytyra (min.)	E instaluar (maks.)	Largësi pingule nga skaji i përcaktuar i betonit	Largësi pingule nga skaji i përcaktuar i betonit
	Legjendë				të rrugës lidhëse për tek ana më e afërt e shenjës	të rrugës lidhëse për tek ana më e afërt e shenjës
1 ose 2	200		300	700	5-11 m	3-10 m
1 ose 2	300		450	900	5-11 m	3-10 m
3 ose 4	300		450	900	11-21 m	8-15 m
3 ose 4	400		600	1 100	11-21 m	8-15 m



Përcaktimi i pistës të një skaji të pistës (Shembull)	25	Tregon një pozicion të pritjes së pistës te skaji i pistës
Përcaktimi i pistës të dy skajeve të pistës (Shembull)	25 -07	Tregon një pozicion të pritjes së pistës që gjendet në kryqëzimin e rrugës lidhëse/pistës, përveç skajit të pistës
Pozicioni i ndalimit kategoria I	25 CAT I	Tregon pozicionin e kategorisë I të pritjes te pika e rrafshimit i pistës 25
Pozicioni i ndalimit kategoria II	25 CAT II	Tregon pozicionin e kategorisë II të pritjes te pika e rrafshimit i pistës 25
Pozicioni i ndalimit kategoria III	25 CAT III	Tregon pozicionin e kategorisë III të pritjes te pika e rrafshimit i pistës 25
Pozicioni i ndalimit kategoria II dhe III	25 CAT II/III	Tregon pozicionin e përbashkët të kategorisë II dhe III të pritjes në pistë te pika e rrafshimit i pistës 25
Pozicioni i ndalimit kategoria I, II dhe III (Shembull)	25 CAT I/II/III	Tregon pozicionin e përbashkët të kategorisë I, II dhe III të pritjes në pistë te pika e rrafshimit i pistës 25
NDALOHEK HYRJA		Tregon që hyrja në atë zonë është e ndaluar
Pozicioni i ndalimit në pistë (Shembull)	B	Tregon një pozicion të pritjes së pistës (në përputhje me 3.12.3)

Figura 5-30. Shenjat udhëzuese të detyrueshme

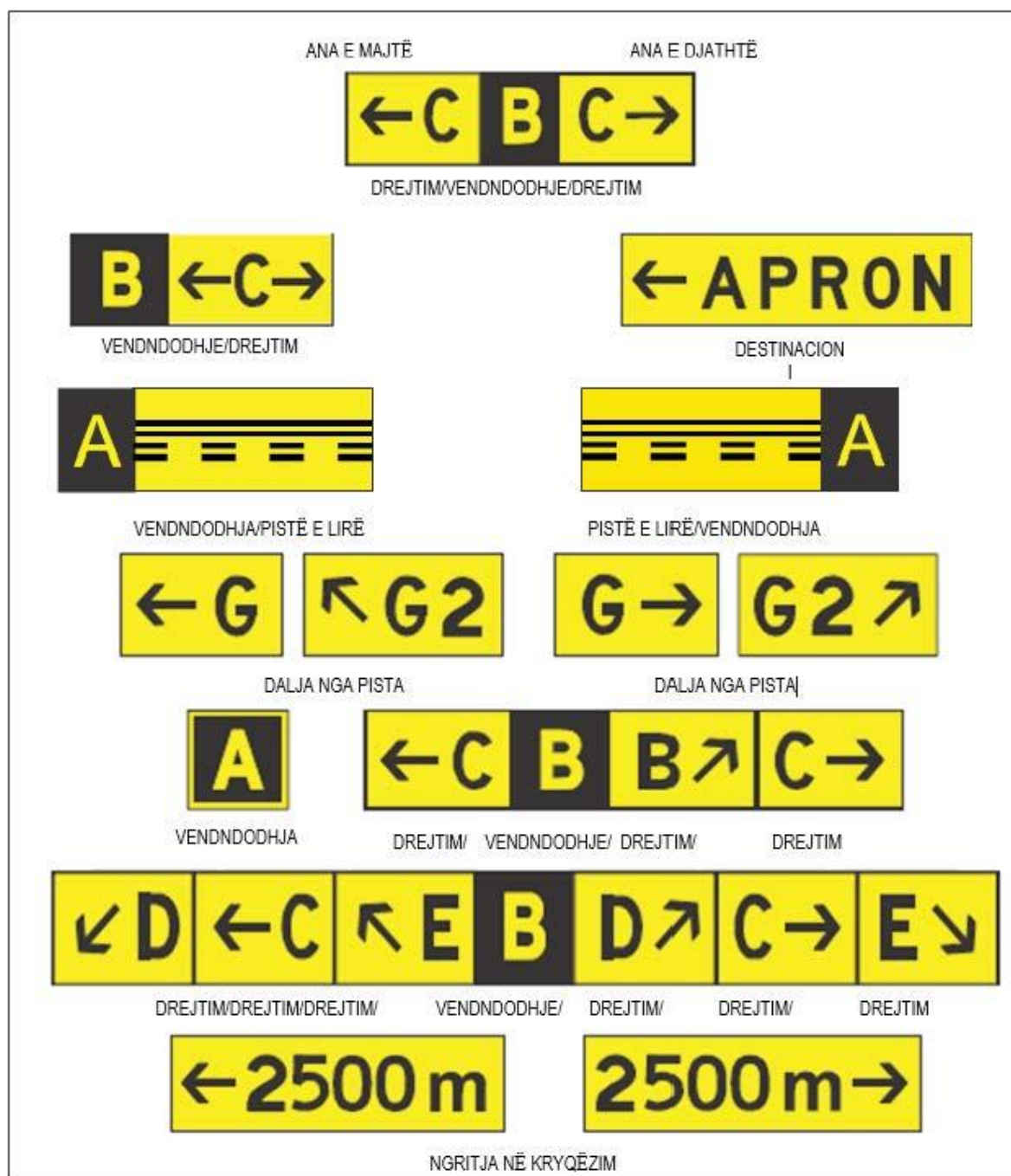


Figura 5-31. Shenjat informuese



5.4.1.6 Shenjat duhet të ndriçohen në përputhje me dispozitat e Shtojcës 4 kur janë të destinuara për përdorim:

- a) në kushtet e distancave të shikimit të pistës më pak se një vlerë prej 800 m; ose
- b) natën që shoqërojnë pistat me përdorim të instrumentave; ose
- c) natën që shoqërojnë pistat pa përdorim të instrumentave ku numri i kodit është 3 ose 4.

5.4.1.7 Shenjat duhet të jenë retroreflektive dhe/ose të ndriçuara në përputhje me dispozitat e Shtojcës 4 kur janë të destinuara për përdorim natën që shoqërojnë pistat pa përdorim të instrumentave ku numri i kodit është 1 ose 2.

5.4.1.8 Një shenjë me mesazh të ndryshueshëm shfaq një ekran bosh kur nuk është në përdorim.

5.4.1.9 Në rast të një mosfunksionimi, shenja me mesazh të ndryshueshëm nuk duhet të japë informacione që mund ta drejtoje pilotin apo shoferin e automjetit drejt lëvizjeve të pasigurta.

5.4.2 Shenjat e instruksioneve të detyrueshme

Shënim.— Shih Figurën 5-30 për paraqitjen e ilustruar të shenjave të instruksioneve të detyrueshme dhe Figurën 5-32 për shembujt e shenjave të vendodhjes të kryqëzimit të rrugës lidhëse/pistës.

Zbatimi

5.4.2.1 Duhet të jepet një shenjë instruksioni e detyrueshme për të identifikuar një vendndodhje përtej së cilës një aeroplan apo një automjet nuk duhet të vazhdojë, vetëm nëse autorizohet nga kulla e kontrollit të aerodromit.

5.4.2.2 Shenjat e instruksionit të detyrueshëm përfshijnë shenjat e përcaktimit të pistës, shenjat e pozicionit të pritjes së kategorisë I, II ose III, shenjat e pozicionit të pritjes në pistë, shenjat e pozicionit të pritjes në rrugë dhe shenjat NDALOHET HYRJA.

Shënim.— Shih 5.4.7 për specifikimet në shenjat e pozicionit të pritjes në rrugë.

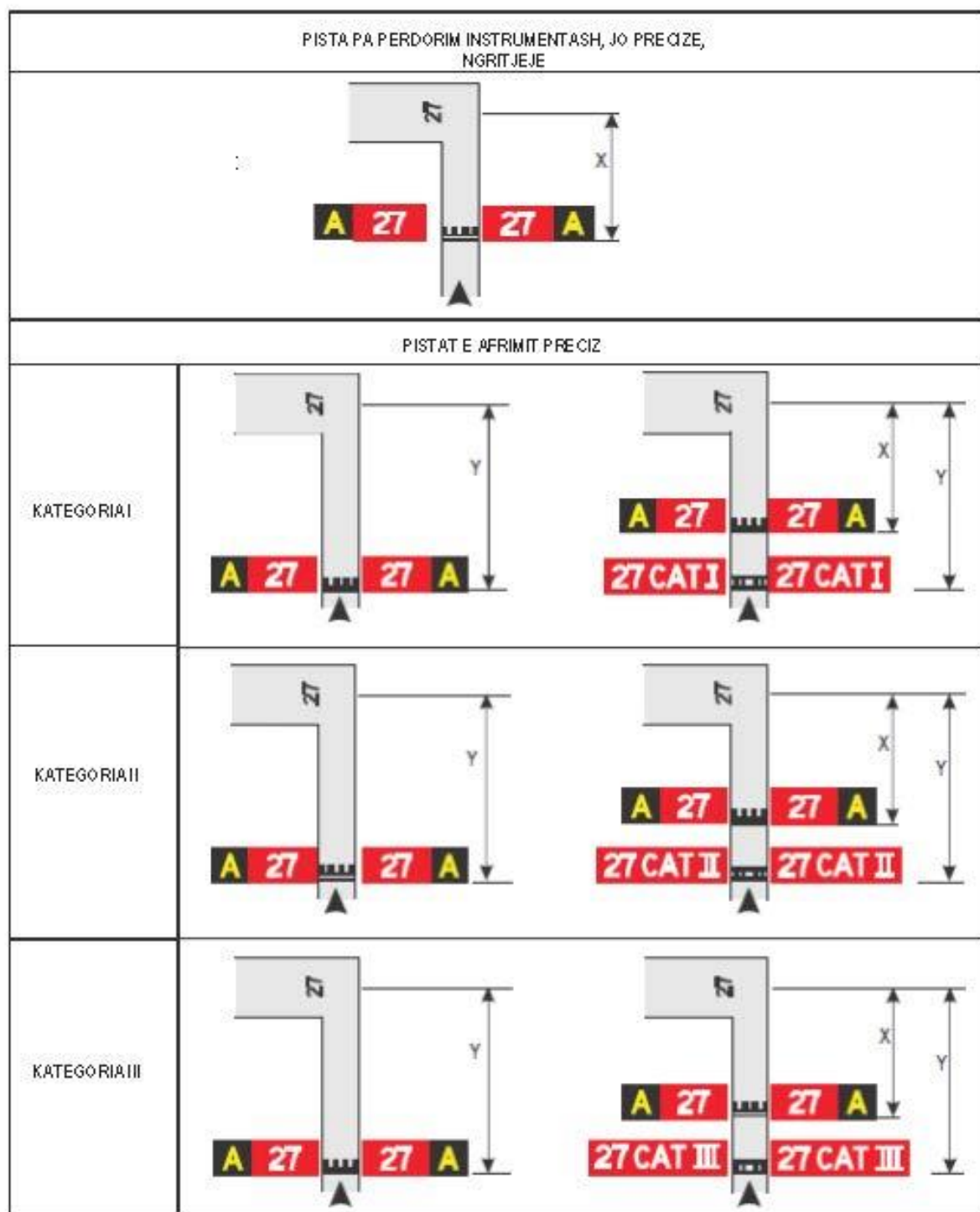
5.4.2.3 Një model "A", i shenjimit të pozicionit të pritjes së pistës, duhet të plotësohet në një kryqëzim të rrugës lidhëse/pistës ose një kryqëzimi pistë/pistë me shenjën e përcaktimit të pistës.

5.4.2.4 Një model "B" për shenjimin e pozicionit të pritjes së pistës duhet të plotësohet me shenjën e pozicionit mbajtës të kategorisë I, II ose III.

5.4.2.5 Një model "A" i shenjimit të pozicionit të pritjes së pistës që shfaqet në një pozicion të pritjes së pistës do të plotësohet me një shenjë të pozicionit të pritjes së pistës.

Shënim.— Shih 5.2.10 për specifikimet në shenjet e pozicionit të pritjes së pistës.

5.4.2.6 Një shenjë NDALOHET HYRJA duhet të sigurohet kur hyrja në një zonë është e ndaluar.



Shënim.— Distanca X vendoset në përputhje me Tabelën 3-2. Distanca Y vendoset në skajin e zonës kritike të ndjesive ILISMLS.

Figura 5-32. Shembuj të pozicioneve të shenjave në kryqëzime rrugësh lidhëse/piste

**Vendndodhja**

5.4.2.7 Një shenjë e përcaktimit të pistës në një kryqëzim rruge lidhëse/piste ose një kryqëzim piste/piste duhet të vendoset në secilën anë të shenjimit pozicionit të pritjes në pistë përballë drejtimit të afrimit për në pistë.

5.4.2.8 Një shenjë e pozicionit të pritjes së kategorisë I, II ose III duhet të jetë e vendosur në secilën anë të shenjimit të pozicionit të pritjes në pistë që paraqet drejtimin e afrimit për në zonën kritike.

5.4.2.9 Një shenjë NDALOHET HYRJA duhet të vendoset në fillim të zonës ku hyrja është e ndaluar në çdo anë të rrugës lidhëse siç shikohet nga piloti.

5.4.2.10 Një shenjë e pozicionit të pritjes në pistë duhet të jetë e vendosur në secilën anë të pozicionit të pritjes në pistë të vendosur në përputhje me 3.12.2, përballë me afrimin për në sipërfaqen e kufizimit të pengesave ose zonës kritike/të ndjeshme ILS/MLS, sipas rastit.

Karakteristikat

5.4.2.11 Një shenjë udhëzimi e detyrueshme duhet të përbëhet nga një mbishkrim në të bardhë në një sfond të kuq.

5.4.2.12 Mbishkrimi në shenjën e përcaktimit të pistës duhet të përbëhet nga përcaktimi i pistës së pistës së ndërprerë të orientuar në mënyrë të duhur në lidhje me pozicionin e shikimit të shenjës, përveç se një shenjë e përcaktimit të pistës e instaluar në afërsi të një skaji të pistës mund të tregojë përcaktimin e pistës vetëm për skajin e pistës në fjalë.

5.4.2.13 Mbishkrimi në shenjën e pozicionit të pritjes të kategorisë I,II,III, II/III

5.4.2.14 të përbashkët ose I/II/III të përbashkët duhet të përbëhet nga emërtimi i pistës i ndjekur nga CAT I, CAT II, CAT III, CAT II / III ose CAT I / II / III, sipas rastit.

5.4.2.15 Mbishkrimi në shenjën NDALOHET HYRJA duhet të jetë në përputhje me figurën 5-30.

5.4.2.16 Mbishkrimi në një shenjë të pozicionit të pritjes në pistë, në një pozicion të pritjes në pistë e vendosur në përputhje me duhet të përmbajë përcaktimin e rrugës lidhëse dhe një numër.

5.4.2.17 Aty ku është instaluar, mbishkrimet/simbolet e Figurës 5-30 duhet të përdoren.

5.4.3 Shenjat informuese

Shënim.— Shih Figurën 5-31 për paraqitjen e ilustruar të shenjave informuese.

Zbatimi

5.4.3.1 Një shenjë informuese duhet të sigurohet kur ekziston një nevojë operationale për të identifikuar me një shenjë, një vendndodhje të caktuar ose informacion për itinerarin (drejtim ose destinacion).

5.4.3.2 Shenjat informuese duhet të përfshijnë: shenjat e drejtimit, shenjat e vendndodhjes, shenjat e destinacionit, shenjat e daljes nga pista, shenjat e pistës së lirë dhe shenjat e ngritjes në një kryqëzim.

5.4.3.3 Një shenjë e daljes nga pista duhet të sigurohet kur ekziston një nevojë operationale për të identifikuar një dalje nga pista.



5.4.3.4 Një shenjë e pistës së lirë duhet të sigurohet kur rruga lidhëse dalëse nuk është e pajisur me dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe ekziston nevoja për ti treguar një piloti që largohet nga një pistë, perimetrin e zonës kritike/të ndjeshme ILS/MLS ose skaji i poshtëm e sipërfaqes kalimtare të brendshme, cilado që është më larg nga vija qendrore e pistës.

Shënim.— Shih 5.3.17 për specifikimet në kodimin e ngjyrave të dritave të vijës qendrore të rrugës lidhëse.

5.4.3.5 Një shenjë e kombinuar e vendndodhjes dhe drejtimit duhet të sigurohet kur ka për qëllim të tregojë informacionin e itinerarit përpara një kryqëzimi të rrugës lidhëse.

5.4.3.6 Një shenjë e drejtimit duhet të sigurohet kur ka një nevojë operationale për të identifikuar emërtimin dhe drejtimin e rrugëve lidhëse në një kryqëzim.

5.4.3.7 Një shenjë e vendndodhjes duhet të sigurohet së bashku me shenjën e emërtimit të pistës përveç në një kryqëzim pistë/pistë.

5.4.3.8 Një shenjë e vendndodhjes duhet të sigurohet të bashkimi me shenjën e drejtimit, ose mund të hiqet vetëm kur një studim aeronautik tregon se nuk është e nevojshme.

Vendndodhja

5.4.3.9 Përveç siç është specifikuar në paragrafët 5.4.3.11 shenjat informuese, kurdoherë që është e mundur, duhet të vendosen në anën e majtë të rrugës lidhëse në përputhje me Tabelën 5-5.

5.4.3.10 Në një kryqëzim të rrugës lidhëse, shenjat informuese duhet të vendosen përpara kryqëzimit dhe në përputhje me shenjimin e pozicionit të ndërmjetëm të pritjes. Kur nuk ka shenjim të pozicionit të ndërmjetëm të pritjes, shenjat duhet të vendosen të paktën 60 m larg nga kryqëzimi i vijës qendrore të rrugës lidhëse, ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe të paktën 40 m ku numri i kodit është 1 ose 2.

Shënim.— Një shenjë e vendndodhjes e instaluar përtej vijës së kryqëzimit të rrugës lidhëse mund të instalohet nga çdo anë e rrugës lidhëse.

5.4.3.11 Një shenjë e daljes nga pista duhet të jetë e vendosur në anën e njëjtë të pistës që është vendosur dalja (d.m.th. majtas ose djathtas) dhe pozicionuar në përputhje me Tabelën 5-5.

5.4.3.12 Një shenjë e daljes nga pista duhet të jetë e vendosur përpara pikës së daljes nga pista në përputhje me një pozicion të paktën 60 m para pikës së tangentit ku numri i kodit është 3 ose 4 dhe të paktën 30 m ku numri i kodit është 1 ose 2.

5.4.3.13 Një shenjë e lirim të pistës duhet të jetë e vendosur të paktën në njërën anë të rrugës lidhëse. Distanca ndërmjet shenjës dhe vijës qendrore të një piste nuk duhet të jetë më e vogël se sa madhësia e mëposhtme:

- a) distanca midis vijës qendrore të pistës dhe perimetrit të zonës kritike/të ndjeshme të ILS/MLS; ose
- b) distanca në mes të vijës qendrore të pistës dhe skajit të poshtëm të sipërfaqes së brendshme kalimtare.

5.4.3.14 Kur sigurohet në lidhje të bashkimit me një shenjë treguese të pistës së lirë, shenja e vendndodhjes së rrugës lidhëse duhet të vendoset jashtë shenjës treguese të pistës së lirë.



5.4.3.15 Një shenjë e ngritjes në një kryqëzim duhet të vendoset në anën e majtë të hyrjes së rrugës lidhëse. Distanca midis shenjës dhe vijës qendrore të pistës nuk duhet të jetë më e vogël se 60 m kur numri i kodit është 3 ose 4 dhe jo më pak se 45 m ku numri i kodit është 1 ose 2.

5.4.3.16 Një shenjë e vendndodhjes së rrugës lidhëse e instaluar në lidhje me shenjën e përcaktimit të pistës duhet të vendoset jashtë shenjës së përcaktimit të pistës.

5.4.3.17 Një shenjë informuese përveç shenjës së vendndodhjes nuk vendoset me një shenjë udhëzimi të detyrueshëm.

Karakteristikat

5.4.3.18 Një shenjë informuese përveç shenjës së vendndodhjes përbëhet nga një mbishkrim në të zezë në një sfond të verdhë.

5.4.3.19 Një shenjë e vendndodhjes përbëhet nga një mbishkrim në të verdhë në një sfond të zi dhe ku ajo është një shenjë e vetme do të ketë një vijë rrethuese me të verdhë.

5.4.3.20 Mbishkrimi në një shenjë të daljes nga pista përbëhet nga përcaktimi i daljes së rrugës lidhëse dhe një shigjetë që tregon drejtimin që duhet ndjekur.

5.4.3.21 Mbishkrimi në një shenjë treguese të pistës së lirë duhet të përshkruajë modelin A të shenjës së pozicionit të pritjes në pistë siç tregohet në Figurën 5-31.

5.4.3.22 Mbishkrimi në shenjën e ngritjes në një kryqëzim duhet të përbëhet nga një mesazh numerik që tregon distancën e mbetur të vrapimit të ngritjes në dispozicion në metra plus një shigjetë, të vendosur dhe orientuar në mënyrë të përshtatshme, duke treguar drejtimin e ngritjes siç tregohet në figurën 5-31.

5.4.3.23 Mbishkrimi në një shenjë destinacioni duhet të përmbajë një mesazh alfa, alfanumerik ose mesazh numerik që identifikon destinacionin plus një shigjetë që tregon drejtimin për të vazhduar siç tregohet në Figurën 5-31.

5.4.3.24 Mbishkrimi në një shenjë destinacioni duhet të përmbajë një mesazh alfa, ose mesazh alfanumerik që identifikon rrugën (-t) lidhëse plus një shigjetë ose shigjeta të orientuara siç duhet siç tregohet në Figurën 5-31.

5.4.3.25 Mbishkrimi në shenjën e vendndodhjes duhet të përfshijë emërtimin e vendndodhjes së rrugës lidhëse, pistës ose rrugëve të tjera që kalon aeroplani është në ose po hyn dhe nuk duhet të përmbajë shigjeta.

5.4.3.26 Kur shenja e vendndodhjes dhe shenjat e drejtimit përdoren të kombinuara:

- a) të gjitha shenjat drejtuese që lidhen me kthesat në të majtë duhet të vendosen në anën e majtë të vendndodhjes së shenjës dhe të gjitha shenjat drejtuese që lidhen me kthesat në të djathtë duhet të vendosen në anën e djathtë të vendndodhjes së shenjës, përveç rastit kur pika e bashkimit përbëhet nga një kryqëzim në një rrugë lidhëse, vendndodhja e shenjës në mënyrë alternative mund të vendoset ndryshe në të majtë;
- b) shenjat e drejtimit vendosen në mënyrë të tillë që drejtimi i shigjetave të nisët në rritje nga vertikali me devijimin në rritje të rrugës lidhëse korresponduese;
- c) një shenjë e përshtatshme e drejtimit do të vendoset pranë shenjës së vendndodhjes ku drejtimi i vendndodhjes së rrugës lidhëse ndryshon dukshëm përtej kryqëzimit; dhe
- d) shenjat fqinje të drejtimit duhet të përforcohen nga një vijë vertikale e zezë, siç tregohet në figurën 5-31.

5.4.3.27 Një rrugë lidhëse duhet të identifikohet nga një emërtues, që përdoret vetë një herë në një aerodrom, që përmban një gërmë, shkronja ose një kombinim të një gërmë ose shkronjave të ndjekur nga një numër.



5.4.3.28 Gjatë emërimit të rrugëve lidhëse, përdorimi i shkronjave I, O ose X nuk duhet të përdoret në mënyrë që të shmangët konfuzioni me numrat 1, 0 dhe shenjuesin “e mbyllur”.

5.4.3.29 Përdorimi i numrave vetëm në zonën e manovrimit duhet të rezervohet për përcaktimin e pistave.

5.4.4 Shenja e pikës së kontrollit të VOR në aerodrom

Zbatimi

5.4.4.1 Kur vendoset një pikë kontrolli VOR në aerodrom, ajo duhet të tregohet me shenjimin e një pike kontrolli të VOR në aerodrom.

Shënim.— Shih 5.2.12 për shenjimin e pikës së kontrollit të VOR në aerodrom.

Vendndodhja

5.4.4.2 Një shenjë e pikës së kontrollit të VOR në aerodrom duhet të vendoset sa më afër pikës së kontrollit dhe në mënyrë që mbishkrimet të jenë të dukshme nga kabina e pilotit të një aeroplani të pozicionuar siç duhet tek shenja e pikës së kontrollit të VOR në aerodrom.

Karakteristikat

5.4.4.3 Shenja e pikës së kontrollit të VOR në aerodrom mund të përbëhet nga një mbishkrim në të zezë në një sfond të verdhë.

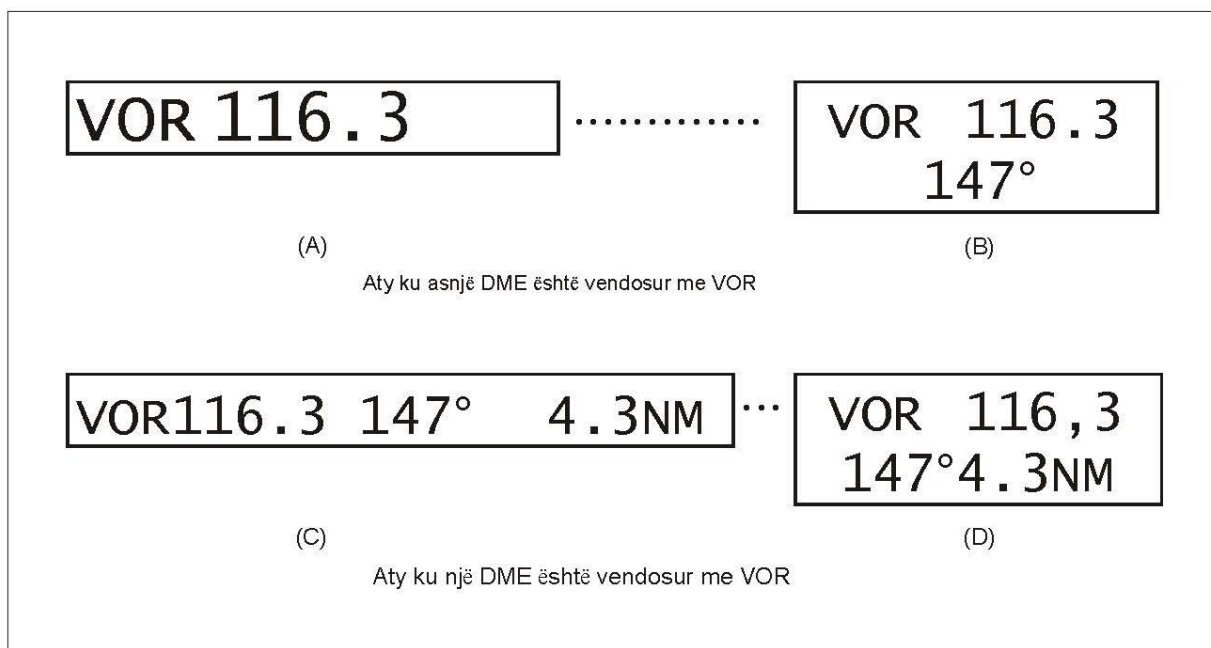


Figura 5-33. Shenja e pikës së kontrollit të VOR të aerodromit

Shënim.— Tolerancat për vlerën e drejtimit magnetit të treguar në shenjë jepen në Aneksin 10, Vëllimi I, Bashkëlidhja E. Do të bëhet e ditur se një pikë kontrolli mund të përdoret vetëm në mënyrë operative kur kontrollet periodike tregojnë se ajo është në mënyrë të vazhdueshme brenda ± 2 gradëve të drejtimit magnetik të përcaktuara.



5.4.5 Shenja e identifikimit të aerodromit

Zbatimi

5.4.5.1 Shenja e identifikimit të aerodromit mund të ofrohet në një aerodrom ku nuk ka mjete alternative të mjaftueshme të identifikimit vizual.

Karakteristikat

5.4.5.2 Shenja e identifikimit të aerodromit duhet të përmbajë emrin e aerodromit.

5.4.6 Shenjat identifikuese të vendqëndrimit të avionit

Zbatimi

5.4.6.1 Një shenjë identifikimi e vendqëndrimit të avionit mund të plotësohet me një shenjë identifikuese të vendqëndrimit të avionit aty ku është e mundur.

5.4.7 Shenjat e pozicionit të ndalimit në rrugë

5.4.7.1 Shenja e pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të sigurohet në çdo rrugë hyrëse në një pistë.

Vendndodhja

5.4.7.2 Shenja e pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të jetë 1.5 m nga njëri skaj i rrugës (majtas ose djathtas sipas rregullit të trafikut lokal) në pozicionin e ndalimit.

Karakteristikat

5.4.7.3 Një shenjë udhëzimi e pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të përbëhet nga një mbishkrim në të bardhë në një sfond të kuq.

5.4.7.4 Mbishkrimi në shenjën e pozicionit të ndalimit në rrugë duhet të jetë në gjuhën kombëtare, të jetë në përputhje me rregulloret lokale të trafikut dhe të përfshijë:

- a) një kërkesë për të ndaluar; dhe
- b) sipas rastit:
 - 1) një kërkesë për të marrë lejen nga ATC; dhe
 - 2) përcaktuesi i vendndodhjes.

Shënim.— Udhëzimet për shenjat e pozicionit të ndalimit në rrugë janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Një shenjë e pozicionit të ndalimit në rrugë e destinuar për përdorim gjatë natës duhet të jetë retroreflektive ose e ndriçuar.

5.5 Shenjuesit

5.5.1 Të përgjithshme

Shenjuesit duhet të jenë lehtësisht të thyeshëm. Ata që ndodhen në afërsi të pistës ose rrugës lidhëse duhet të jenë mjaft të ulët për të ruajtur hapësirën midis tyre dhe helikave dhe motorit të aeroplanit reaktiv.



Shënim 1.— Ndonjëherë përdoren kancha ose zinxhirë për të parandaluar që shenjuesit të cilët janë çmontuar të rrotullohen më tej.

Shënim 2.— Udhëzimet mbi thyeshmërinë e shenjuesve janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit, (Dok 9157), Pjesa 6.

5.5.2 Shenjuesit e skajit të pistës së pashtuar

Zbatimi

5.5.2.1 Kur zgjatimi i një piste të pashtuar nuk tregohet qartë nga pamja e sipërfaqes së saj krahasuar me atë të terrenit përreth, duhet të sigurohen shenjuesit.

5.5.3 Shenjuesit e skajit të zonës së ndalim-kalimit

Zbatimi

5.5.3.1 Shenjuesit e skajit të zonës së ndalim-kalimit mund të sigurohen kur zgjatimi i një piste të pashtuar nuk është treguar qartë nga pamja e sipërfaqes së saj krahasuar me atë të terrenit përreth.

Karakteristikat

5.5.3.2 Kur përdoren shenjuesit e skajit të zonës së ndalim-kalimit duhet të jenë mjaft të ndryshëm nga çdo shenjë e skajeve të pistës që përdoret për të siguruar që dy llojet e shenjuesve të mos ngatërrohen me njëri-tjetrin.

Shënim.— Shenjuesit që përbëhen nga tabela të vogla vertikale të kamufluara në anën e kundërt, siç shihen nga pista, janë provuar të pranueshme nga ana operacionale.

5.5.4 Shenjuesit fundorë për pistat e mbuluara me dëborë

Zbatimi

5.5.4.1 Shenjuesit fundorë/anësore për pista të mbuluara me dëborë mund të përdoren për të treguar kufijtë e përdorshëm të një piste të mbuluar me dëborë kur kufijtë nuk tregohen ndryshe.

Shënim.— Dritat e pistës mund të përdoren për të treguar skajet fundorë/anësore.

5.5.5 Shenjuesit e skajeve të rrugëve lidhëse

Zbatimi

5.5.5.1 Shenjuesit e skajeve të rrugëve lidhëse mund të sigurohen në një rrugë lidhëse ku numri i kodit është 1 ose 2 dhe vija qendrore e rrugës lidhëse ose dritat e skajeve ose shenjuesit e vijës qendrore të rrugës lidhëse nuk janë siguruar.

Vendndodhja

5.5.5.2 Shenjuesit e skajeve të rrugëve lidhëse vendosen të paktën në të njëjtat vende sikur dritat e skajeve të rrugëve lidhëse do të ishin përdorur.

Karakteristikat

5.5.5.3 Një shenjues i skajit të rrugës lidhëse duhet të jetë blu reflektive.

5.5.5.4 Shenjuesit e skajeve të rrugëve lidhëse duhet të jenë lehtësisht të thyeshëm. Lartësia e tyre duhet të jetë mjaft e ulët për të ruajtur hapësirën midis tyre dhe helikave dhe për mbajtësen e motorit të aeroplanit reaktiv.

5.5.6 Shenjuesit e vijës qendrore të rrugëve lidhëse

Zbatimi

5.5.6.1 Shenjuesit e vijës qendrore të rrugëve lidhëse sigurohen në një rrugë lidhëse ku numri i kodit është 1 ose 2 dhe vija qendrore e rrugës lidhëse ose dritat e skajit ose shenjuesit e skajit të rrugëve lidhëse nuk janë siguruar.

Vendndodhja

Shënim.— Shih 5.3.17.6 për hapësirën e dritave të vijës qendrore të rrugës lidhëse.

Karakteristikat

5.5.6.2 Një shenjues i vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të jetë e gjelbër reflektive.

5.5.6.3 Shenjuesit e vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të projektohen dhe montohen në atë mënyrë që të përballojnë shtypjen nga rrotat e një aeroplani pa dëmtuar qoftë aeroplanin ose vetë shenjuesit.

5.5.7 Shenjuesit kufizues

Zbatimi

5.5.7.1 Shenjuesit kufizues duhet të sigurohen në një aerodrom ku zona e uljes nuk ka pistë.

Vendndodhja

5.5.7.2 Shenjuesit kufizues duhet të vendosen përgjatë kufirit të zonës së uljes në intervale jo më të mëdha se 200 m, nëse përdoret lloji i treguar në figurën 5-34, ose afërsisht 90 m, nëse përdoret lloji konik me një shenjues në çdo qoshe.

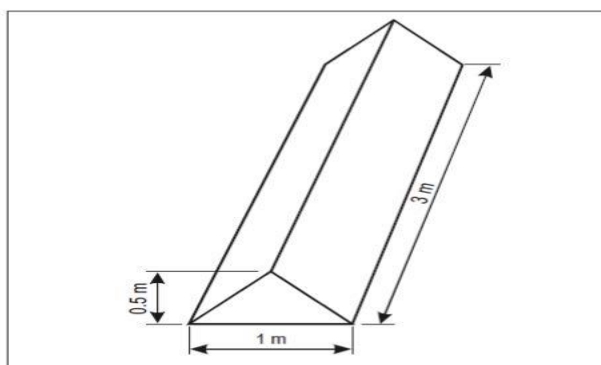


Figura 5-34. Shenjuesit kufizues



KAPITULLI 6.

MJETET NDIHMËSE VIZUALE PËR DALLIMIN E PENGESAVE

6.1 Objektet që duhet të shenjohen dhe/ose ndriçohen

Shënim 1.— Shenjimi dhe/ose ndriçimi i pengesave synon të zvogëlojë rreziqet ndaj aeroplanëve duke treguar praninë e pengesave. Nuk zvogëlon domosdoshmërisht kufizimet operuese që mund të imponohen nga një pengesë.

Shënim 2. - Një sistem autonom i dedektimit të avionit mund të instalohet në ose pranë një pengese (ose një grupi pengesash të tilla si mullinj të erës), i projektuar për të operuar ndriçimin vetëm kur sistemi dedekton një avion që i afrohet pengesës, në mënyrë që të zvogëlojë ekspozimin e dritës për banorët lokal. Udhëzimet për projektimin dhe instalimin e një sistemi autonom të dedektimit të avionëve jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4. Disponueshmëria e një udhëzimi të tillë nuk synon të nënkuptojë që një sistem i tillë duhet të sigurohet.

6.1.1 Objektet brenda kufijve anësorë të sipërfaqeve të kufizimit ndaj pengesave

6.1.1.1 Automjetet dhe objektet e tjera të lëvizshme, me përjashtim të aeroplanit, në zonën e lëvizjes së një aerodromi janë pengesa dhe duhet të shënohen dhe, nëse automjetet dhe aerodromi përdoren natën ose në kushte shikueshmërie të ulët, ndriçohen, përveç mjeteve dhe pajisjeve për shërbimin e aeroplanëve të përdorura vetëm në VQA, të cilat mund të përjashtohen.

6.1.1.2 Dritat aeronautike të ngritura mbi sipërfaqen e terrenit brenda zonës së lëvizjes duhet të shenjohen që të jenë të dukshme ditën. Dritat e pengesave nuk duhet të instalohen në dritat e ngritura mbi sipërfaqen e tokës ose shenjave në zonën e lëvizjes.

6.1.1.3 Të gjitha pengesat brenda distancës së specifikuar në tabelën 3-1, kolona 11 ose 12, nga vija qendrore e rrugës lidhëse, e rrugës lidhëse të VQA-se ose në një vend qendrimi të rrugës lidhëse duhet të shenjohen dhe nëse rruga lidhëse, rruga lidhëse e VQA-së ose në një vend qendrimi të rrugës lidhëse duhet të jetë e ndriçuar kur përdoret gjatë natës.

6.1.1.4 Një pengesë fikse që ka dalë me lart mbi sipërfaqen e afrimit brenda haspirës 3 000 m të skajit të brendshëm ose mbi një sipërfaqe kalimtare dhe nëse pista përdoret gjatë natës, ndriçohet, përveç se:

- këtë lloj shenjimi dhe ndriçimi i tillë mund të hiqet kur pengesa është e mbuluar nga një pengesë tjetër e palëvizshme;
- kur pengesa ndriçohet nga dritat e pengesave me intensitet të mesëm, Tipi A, ditën dhe lartësia e tij mbi nivelin e terrenit përreth nuk i kalon 150 m;
- shenjimi mund të hiqet kur pengesa ndriçohet nga dritat e pengesave me intensitet të lartë gjatë ditës; dhe
- ndriçimi mund të hiqet kur pengesa është një kullë fari dhe një studim aeronautik tregon se drita e kullës së farit është e mjaftueshme.

6.1.1.5 Duhet të shenjohet një pengesë e palëvizshme që shtrihet mbi një sipërfaqe e mbrojtjes nga pengesat dhe nëse pista përdoret natën, të ndriçohet.

Shënim.— Shih 5.3.5 për informacion mbi sipërfaqen e mbrojtjes nga pengesat.

6.2 Shenjimi dhe/ose ndriçimi i objekteve

6.2.1 Të përgjithshme

6.2.1.1 Prania e objekteve që do të ndriçohen, siç përcaktohet në 6.1, duhet të tregohet nga dritat me intensitet të ulët, të mesëm ose të lartë, të pengesave ose një kombinim i dritave të tilla.



6.2.1.2 Dritat me intensitet të ulët, Llojet A B, C, D dhe E të pengesave, dritat me intensitet të mesëm, Llojet A, B dhe C të pengesave, dritat me intensitet të lartë Llojet A dhe B të pengesave duhet të jenë në përputhje me specifikimet në Tabelën 6-1 dhe Shtojcën 1.

6.2.1.3 Numri dhe rregullimi i dritave me intensitet të ulët, të mesëm ose të lartë të pengesave, në çdo nivel që duhet shenjuar duhet të jetë i tillë që objekti të tregohet nga çdo kënd rrethor. Kur një dritë është e mbuluar në çdo drejtim nga një pjesë tjetër e objektit ose nga një objekt ngjitur, duhet të sigurohen dritat shtesë në atë objekt ngjitur ose një pjesë të objektit që mbulon dritën, në mënyrë të tillë që të ruajë pamjen e përgjithshme të objektit që duhet ndriçuar. Nëse drita e mbuluar nuk kontribuon në ruajtjen e pamjes së përgjithshme të ndriçuar, mund të hiqet.

6.2.2 Objektet e lëvizshme

Shenjim

6.2.2.1 Të gjitha objektet e lëvizshme që duhet të shenjoen duhet të ngjyrosen ose vendosen flamuj.

Shenjimi me anë të flamujve

6.2.2.2 Flamujt që përdoren për të shenjuar objekte të lëvizshme duhet të shfaqen rreth, mbi ose rreth skajit më të lartë të objektit. Flamujt nuk duhet të rrisin rrezikun e një objekti që ato shenjojnë.

6.2.2.3 Flamujt e përdorur për të shënuar objekte të lëvizshme nuk duhet të jenë më pak se 0.9 m në të dy anët dhe duhet të përbëhen nga një model dekorativ, ku çdo katror të ketë anët jo më të vogël se 0.3 m. Ngjyrat e modelit duhet të jenë në kontrast me njëra-tjetrën dhe me sfondin kundrejt të cilit ata duhet të shihen. Do të përdoret portokalli dhe e bardhë ose në të kundërt e kuqe dhe e bardhë, me përjashtim të rasteve kur ngjyrat e tilla bashkohen me sfondin.

Tabela 6-1. Karakteristikat e dritave të pengesave

1	2	3	4	5	6	7
Lloji i dritës	Ngjyra	Lloji i sinjalit/ (shkalla e pulsit)	Intensiteti i vlerës maksimale (cd) në Ndriçimin e Sfondit të dhënë (b)			Tabela e Shpërndarjes së Dritës
			Dita (Mbi 500 cd/m ²)	Muzgu (50-500 cd/m ²)	Nata (Nën 50 cd/m ²)	
Intensiteti i ulët, Lloji A (pengesë e palëvizshme)	E kuqe	E palëvizshme	nuk ka	nuk ka	10	Tabela 6-2
Intensiteti i ulët, Lloji B (pengesë e palëvizshme)	E kuqe	E palëvizshme	nuk ka	nuk ka	32	Tabela 6-2
Intensiteti i ulët, Lloji C (pengesë e lëvizshme)	E verdhë/ Blu (a)	Pulsimi (60-90 fpm)	nuk ka	40	40	Tabela 6-2
Intensiteti i ulët, Lloji D (automjet orientues)	E verdhë	Pulsimi (60-90 fpm)	nuk ka	200	200	Tabela 6-2
Intensiteti i ulët, Lloji E	E kuqe	Pulsimi (c)	nuk ka	nuk ka	32	Tabela 6-2 (Lloji B)
Intensiteti i mesëm, Lloji A	E bardhë	Pulsimi (20-60 fpm)	20 000	20 000	2 000	Tabela 6-3



Intensiteti i mesëm Lloji B	E kuqe	Pulsimi (20-60 fpm)	nuk ka	nuk ka	2 000	Tabela 6-3
Intensiteti i mesëm, Lloji C	E kuqe	E palëvizshme	nuk ka	nuk ka	2 000	Tabela 6-3
Intensiteti i lartë, Lloji A	E bardhë	Pulsimi (40-60 fpm)	200 000	20 000	2 000	Tabela 6-3
Intensiteti i lartë, Lloji B	E bardhë	Pulsimi (40-60 fpm)	100 000	20 000	2 000	Tabela 6-3

a) Shih 6.2.2.5

b) Për dritat pulsuese, intensiteti efektiv siç përcaktohet në përputhje me *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 4.

c) Aplikimi i turbinës së erës, të pulsojë në të njëjtën shkallë si ndriçimi në mbulesën e motorit.

Tabela 6-2. Shpërndarja e dritës për dritat me intensitet të ulët të pengesave

	Intensiteti minimal (a)	Intensiteti maksimal (a)	Përhapja e rrezes vertikale (f)	
			Përhapja minimale e rrezes	Intensiteti
Lloji A	10 cd (b)	nuk aplikohet	10°	5 cd
Lloji B	32 cd (b)	nuk aplikohet	10°	16 cd
Lloji C	40 cd (b)	400 cd	12° (d)	20 cd
Lloji D	200 cd (c)	400 cd	Nuk aplikohet (e)	Nuk aplikohet

a) Horizontale në 360° Për dritat pulsuese, intensiteti lexohet në intensitet efektiv, siç përcaktohet në përputhje me *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 4.

b) Midis 2 dhe 10° vertikalisht. Këndet vertikale lartësuese i referohen si horizontale kur drita është e niveluar.

c) Midis 2 dhe 20° vertikalisht. Këndet vertikale lartësuese i referohen si horizontale kur drita është e niveluar.

d) Intensiteti i vlerës maksimale mund të vendoset përafërsisht 2.5° vertikalisht.

e) Intensiteti i vlerës maksimale mund të vendoset përafërsisht 17° vertikalisht.

f) Përhapja e rrezes përcaktohet si kënd midis planit horizontal dhe drejtimeve për të cilat intensiteti tejkalon atë që përmendet në kolonën "intensiteti".

Tabela 6-3. Shpërndarja e dritës me intensitet të mesëm dhe të lartë sipas llojit të pengesave sipas standardit të referimit të intensitetit të Tabelës 6-1

Intensiteti i pikës referimit	Kërkesat minimale					Rekomandime				
	Këndi vertikal lartësues (b)			Përhapja e rrezes vertikale (c)		Këndi vertikal lartësues (b)			Përhapja e rrezes vertikale (c)	
	0°		-1°			0°	-1°	-10°		
	Intensiteti mesatar minimal (a)	Intensiteti minimal (a)	Intensiteti minimal (a)	Përhapja minimale e rrezes	Intensiteti (a)	Intensiteti maksimal (a)	Intensiteti maksimal (a)	Intensiteti maksimal (a)	Përhapja maksimale e rrezes	Intensiteti (a)
200 000	200 000	150 000	75 000	3°	75 000	250 000	112 500	7 500	7°	75 000
100 000	100 000	75 000	37 500	3°	37 500	125 000	56 250	3 750	7°	37 500
20 000	20 000	15 000	7 500	3°	7 500	25 000	11 250	750	nuk ka	nuk ka
2 000	2 000	1 500	750	3°	750	2 500	1 125	75	nuk ka	nuk ka

a) Horizontale në 360° Të gjitha intensitetet janë shprehur në Qiri. Për dritat pulsuese, intensiteti lexohet në intensitet efektiv, siç përcaktohet në përputhje me *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 4.

b) Këndet vertikale lartësuese i referohen horizontalit kur njësia e dritës është në nivel.

c) Përhapja e rrezes përcaktohet si kënd midis planit horizontal dhe drejtimeve për të cilat intensiteti tejkalon atë që përmendet në kolonën "intensiteti".

Shënim.— Një përhapje e zgjatur e rrezeve mund të jetë e nevojshme sipas konfigurimit specifik dhe i justifikuar nga një studim aeronautik.

Ndriçimi

6.2.2.4 Dritat me intensitet të ulët, Lloji C e pengesave, duhet të shfaqen në automjete dhe objekte të tjera të lëvizshme përveç aeroplanëve.

Shënim.— Shih Shtojcën 2 për dritat që do të shfaqen nga aeroplani.

6.2.2.5 Dritat me intensitet të ulët, Lloji C e pengesave, të shfaqura në automjetet që kanë të bëjnë me emergjencën ose sigurinë duhet të jenë blu pulsuese dhe ato që shfaqen në automjete të tjera duhet të jenë e verdhë pulsuese.

6.2.2.6 Dritat me intensitet të ulët, Tipi D e pengesave, duhet të shfaqen në automjetet orientuese.

6.2.2.7 Dritat me intensitet të ulët e pengesave, në objekte me lëvizshmëri të kufizuar siç janë korridoret lidhëse duhet të jenë të fiksuara dhe me ngjyrë të kuqe dhe së paku duhet të jenë në përputhje me specifikimet e pengesave me intensitet të ulët, Lloji A, e pengesave, në Tabelën 6-1. Drita duhet të ketë intensitet të mjaftueshëm për të siguruar shikueshmëri duke mbajtur parasysh intensitetin e dritave ngjitur dhe nivelin e përgjithshëm të ndriçimit prej të cilit mund të shihet normalisht.

6.2.3 Objektet e palëvizshme

Shënim.— Objektet e palëvizshme të turbinave të erës trajtohen më vete në 6.2.4 dhe objektet e fiksuara të telave që kalojnë sipër, kablllove etj., dhe kullat mbështetëse janë të trajtuara më vete në 6.2.5.

Shenjimi

6.2.3.1 Të gjitha objektet e palëvizshme që duhet të shenjojnë, kur është e mundur, duhet të jenë të ngjyrosura, por nëse kjo nuk është praktike, shenjuesit ose flamujt duhet të shfaqen në ose sipër tyre, në të kundërt, nuk duhet të shenjojnë vetëm ato që duken mjaftueshëm nga forma, madhësia ose ngjyra e tyre.

Shënim.— Tabela 6-4 tregon një formulë për përcaktimin e gjerësisë së fashos dhe për të pasur një numër tek të fashove, duke lejuar që të dy grupet e sipërme dhe të poshtme të jenë me ngjyrë të errët.

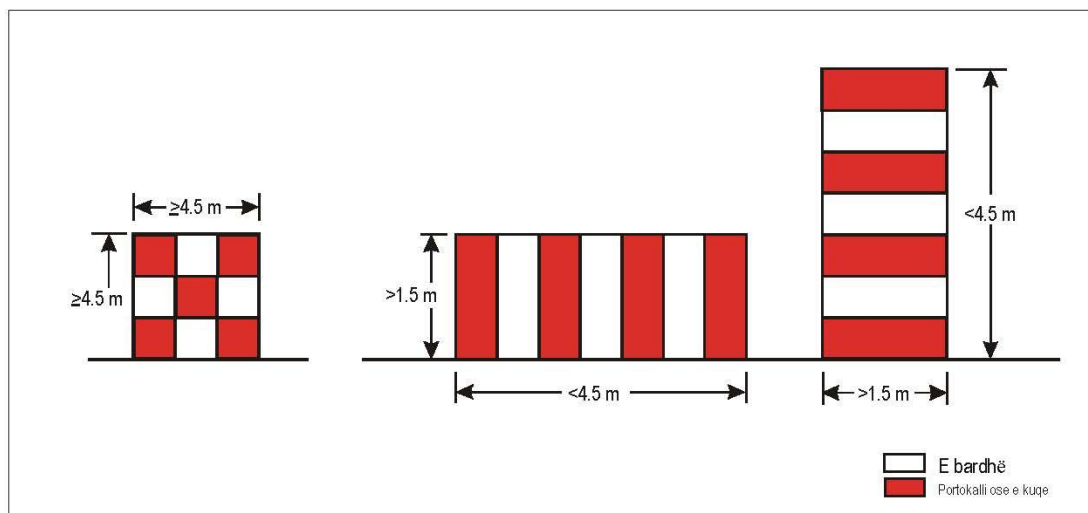


Figura 6-1. Modelet/radha bazë e shenjave



Tabela 6-4. Gjerësitë e fashove shenjuese

Më i madh se	Dimensioni më i gjatë	
	Jo më shumë se	Gjerësia e fashos
1,5 m	210 m	1/7 e dimensionit më të gjatë
210 m	270 m	1/9 " " "
270 m	330 m	1/11 " " "
330 m	390 m	1/13 " " "
390 m	450 m	1/15 " " "
450 m	510 m	1/17 " " "
510 m	570 m	1/19 " " "
570 m	630 m	1/21 " " "

Shenjimi me anë të flamujve

6.2.3.2 Flamujt e përdorur për të shenjuar objektet e palëvizshme duhet të shfaqen rreth, mbi ose rreth skajit më të lartë të objektit. Kur flamujt përdoren për të shenjuar objekte të gjera ose grupe të objekteve të vendosura ngushtë, ato duhet të shfaqen së paku çdo 15 m. Flamujt që shenjojnë nuk duhet të rrisin rrezikun e nje objekti të dhënë.

6.2.3.3 Flamujt e përdorur për të shenjuar objekte të palëvizshme nuk duhet të jenë më pak se 0.6 m në çdo anë.

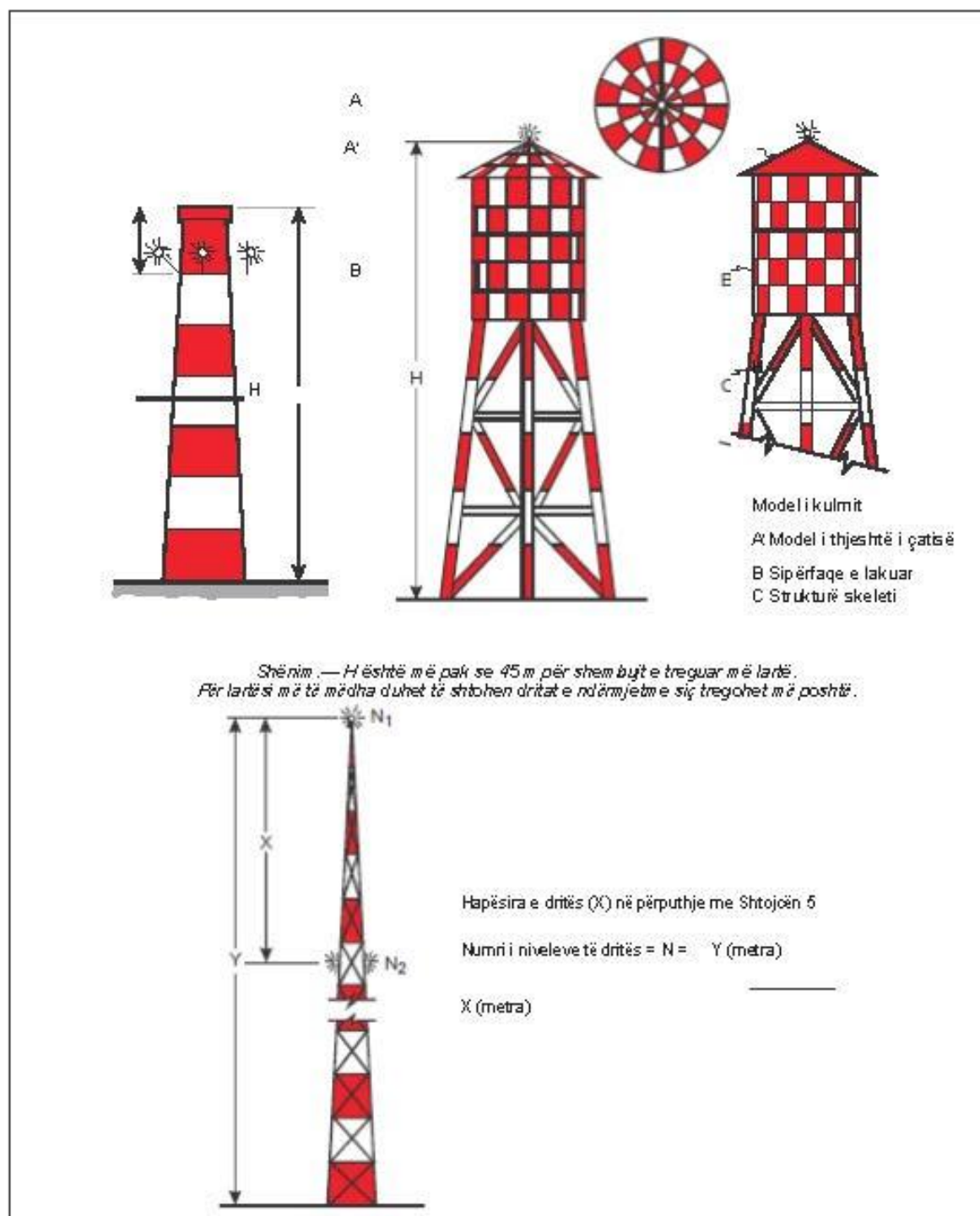


Figura 6-2. Shembuj të shenjimit dhe ndriçimit të strukturave të larta



6.2.3.4 Flamujt e përdorur për të shenjuar objektet e palëvizshme mund të jenë ngjyrë portokalli ose një kombinim i dy seksioneve trekëndore, një portokalli dhe tjetri i bardhë ose një i kuq dhe tjetri i bardhë, përveç se kur ngjyrat e tilla bashkohen me sfondin, duhet të përdoren ngjyra të tjera të dukshme.

Shenjimi me anë të shenjuesve

6.2.3.5 Shenjuesit e shfaqur në ose në afërsi të objekteve duhet të vendosen në pozicione të dukshme në mënyrë që të mbajnë përkufizimin e përgjithshëm të objektit dhe duhet të jenë të dukshme në një mot të pastër nga një distancë prej të paktën 1 000 m për një objekt të shikuar nga ajri dhe 300 m për një objekt që shihet nga toka në të gjitha drejtimet në të cilat një aeroplan ka të ngjarë të afrohet me objektin. Forma e shenjuesve duhet të jetë e dallueshme në masën e nevojshme për të siguruar që ato nuk ngatërrohen me shenjuesit e përdorur për të përcjellë informacione të tjera që ato shënojnë, të atilla që nuk rrisin rrezikun që paraqitet nga objekti.

6.2.3.6 Shenjuesi duhet të ketë vetëm një ngjyrë. Kur të instalohen, shenjuesit e bardhë dhe të kuq ose të bardhë dhe portokalli duhet të shfaqen në mënyrë të alternuar. Ngjyra e përzgjedhur duhet të bëjë kontrast me sfondin kundrejt të cilit do të shihet.

Ndriçimi

6.2.3.7 Në rastin e një objekti që ndriçohet, një ose më shumë dritë me intensitet të ulët, të mesëm ose të lartë të pengesave, duhet të vendosen sa më afër që është e mundur në krye të objektit.

Shënim.— Rekomandimet se si mund të shfaqet një kombinim i dritave të ulëta, të mesme dhe/ose me intensitet të lartë në pengesa jepen në Shtojcën 5.

6.2.3.8 Në rastin e një kullë ose strukture të antenave të treguar nga dritat me intensitet të lartë të pengesave ditën me një përafrim, siç janë shufra e rrufepritëses ose një antenë, më e madhe se 12 m kur nuk është praktike të gjendet një dritë me intensitet të lartë të pengesës në krye të një pajisje të tillë vendoset në pikën më të lartë praktike dhe, nëse është e mundur, një dritë me intensitet të mesëm, Lloji A, i pengesës i montuar në krye.

6.2.3.9 Në rastin e një objekti të gjerë ose të një grupi të objekteve të vendosur ngushtë që do të ndriçohen që janë:

- a) duke hyrë në një sipërfaqe të kufizimit të pengesave horizontale (OLS) ose të vendosura jashtë një OLS, dritat e sipërme duhet të jenë të rregulluara në mënyrë që të paktën të tregojnë pikat ose skajet e objektit më të lartë në lidhje me sipërfaqen e kufizimit të pengesave ose mbi tokë dhe si për të treguar përkufizimin e përgjithshëm dhe shtrirjen e objekteve; dhe
- b) duke hyrë në një OLS të pjerrët, dritat e sipërme duhet të jenë të rregulluara në atë mënyrë që të paktën të tregojnë pikat ose skajet e objektit më të lartë në lidhje me OLS dhe në mënyrë që të tregojnë përkufizimin e përgjithshëm dhe shtrirjen e objekteve. Nëse dy ose më shumë skaje janë me të njëjtën lartësi, skaji më i afërt në zonën e uljes duhet të shenjohet.

6.2.3.10 Aty ku dritat përdoren për të shfaqur përkufizimin e përgjithshëm të një objekti të gjerë ose të një grupi të objekteve të vendosur në hapsirë të ngushtë, dhe

- a) përdoren drita me intensitet të ulët, ato vendosen në intervale gjatësore që nuk i kalojnë 45 m; dhe
- b) përdoren drita me intensitet të mesëm, ato vendosen në intervale gjatësore që nuk i kalojnë 900 m.

6.2.3.11 Dritat me intensitet të lartë, Lloji A të pengesave dhe dritat me intensitet të mesëm, Llojet A dhe B të pengesave, të vendosura në një objekt duhet të pulsojnë njëkohësisht.



Shënim.— Dritat me intensitet të lartë të pengesave janë të destinuara për përdorim si gjatë ditës ashtu edhe gjatë natës. Kujdesi është i nevojshëm për të siguruar që këto drita të mos krijojnë vezullim shqetësues. Udhëzimet për projektimin, vendndodhjen dhe funksionimin e dritave me intensitet të lartë të pengesave janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Ndriçimi i objekteve me lartësi nga 45 metra deri më pak se 150 metra lartësi mbi nivelin e tokës

6.2.3.12 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Lloji A të pengesave, dhe pjesa e sipërme e objektit është më shumë se 105 metra mbi nivelin e tokës përreth apo pjesa e sipërme e ndërtesave aty pranë (kur objekti që duhet shënuar është i rrethuar nga ndërtesa), duhen vendosur drita shtesë në nivelet e ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhen vendosur të distancuara në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur, midis dritave në majë dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por me hapsirë jo më larg se 105 metra nga njëra-tjetra.

6.2.3.13 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Tipi B të pengesave, dhe pjesa e sipërme e objektit është më shumë se 45 metra mbi nivelin e tokës përreth ose pjesa e sipërme e ndërtesave aty pranë (kur objekti që duhet shënuar është i rrethuar nga ndërtesa), duhen vendosur drita shtesë në nivelet e ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhet të jenë drita me intensitet të ulët të alternueshme, Lloji B të pengesave, dhe drita me intensitet të mesëm, Lloji B të pengesave, dhe duhet të jenë

vendosur në distanca sa më të barabarta që të jetë e mundur, midis dritave që ndodhen në majë dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por me hapsirë jo më larg se 52 metra nga njëra-tjetra.

6.2.3.14 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Tipi C të pengesave, dhe pjesa e sipërme e objektit është më shumë se 45 metra mbi nivelin e tokës përreth ose pjesa e sipërme e ndërtesave aty pranë (kur objekti që duhet shënuar është i rrethuar nga ndërtesa), duhen vendosur drita shtesë në nivele të ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhen vendosur të distancuara në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur, midis dritave në majë dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por me hapsirë jo më larg se 52 metra nga njëra-tjetra.

6.2.3.15 Kur përdoren drita me intensitet të lartë, Lloji A të pengesave, ato duhen vendosur në hapsira uniforme jo më të mëdha se 105 metra midis dritave në majë dhe nivelit të tokës, me përjashtim të rastit kur një objekt që duhet të shenjohej është i rrethuar nga ndërtesa, pjesa e sipërme e ndërtesave mund të përdoret si ekuivalent i nivelit të tokës kur përcaktohet numri i nivele të dritave.

Ndriçimi i objekteve me lartësi 150 metra ose më shumë nga niveli i tokës

6.2.3.16 Kur përdoren drita me intensitet të lartë, Lloji A të pengesave, ato duhen vendosur në hapsira uniforme jo më të mëdha se 105 metra midis dritave në majë dhe nivelit të tokës, me përjashtim të rastit kur një objekt që do të shenjohej është i rrethuar nga ndërtesa, pjesa e sipërme e ndërtesave mund të përdoret si ekuivalent i nivelit të tokës kur përcaktohet numri i niveleve të dritave.

6.2.3.17 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Lloji A të pengesave, duhen vendosur drita shtesë në nivele të ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhen vendosur të distancuar në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur, midis dritave në majë dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por jo më larg se 105 metra nga njëra – tjetra.

6.2.3.18 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Lloji A të pengesave, duhen vendosur drita shtesë në nivele të ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhen vendosur të distancuara në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur, midis dritave me intensitet të ulët, Lloji B të pengesave, dhe dritave me intensitet të mesëm Lloji B të pengesave dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por jo më larg se 52 metra nga njëra – tjetra.

6.2.3.19 Kur një objekt është treguar nga drita me intensitet të mesëm, Lloji A të pengesave, duhen vendosur drita



shtesë në nivele të ndërmjetme. Këto drita të ndërmjetme shtesë duhen vendosur të distancuara në mënyrë sa më të barabartë që të jetë e mundur, midis dritave në majë dhe nivelit të tokës ose nivelit të sipërm të ndërtesave aty pranë, sipas rastit, por jo më larg se 52 metra nga njëra-tjetra.

6.2.4 Turbinat e erës

6.2.4.1 Turbinat e erës duhen shenjuar dhe/ose ndriçuar nëse janë përcaktuar si pengesë.

Shënim 1.— Ndriçimi ose shenjimet shtesë mund të vendosen kur, sipas mendimit të AAC, ndriçimi ose shenja të tilla konsiderohen të nevojshme.

6.2.5 Telat e sipërm, kabllot, etj., dhe shtyllat mbajtëse

Shenjimi me shenjues

6.2.5.1 Shenjuesit e shfaqur në ose në afërsi të objekteve duhet të vendosen në pozicione të dukshme në mënyrë që të mbajnë përkufizimin e përgjithshëm të objektit dhe duhet të jenë të dukshme në një mot të pastër nga një distancë prej të paktën 1 000 m për një objekt të shikuar nga ajri dhe 300 m për një objekt që shihet nga toka në të gjitha drejtimet në të cilat një aeroplan ka të ngjarë të afrohet me objektin. Forma e shenjuesve duhet të jetë e dallueshme në masën e nevojshme për të siguruar që ato nuk ngatërrohen me shenjuesit e përdorur për të përcjellë informacione të tjera dhe të atilla që rreziku i paraqitur nga objekti që ato shenjojnë nuk rritet.

Ndriçimi

6.2.5.2 Kur përdoren drita me intensitet të lartë, Lloji B të pengesave, ato duhen vendosur në tri nivele:

- në majë të shtyllës mbajtëse;
- në pjesën më të ulët të harkut të telave ose kablllove;
- afërsisht në mes të këtyre dy niveleve.

Shënim.— Në disa raste kjo mund të kërkojë vendosjen e dritave jashtë shtyllës.

Shënim.— Dritat me intensitet të lartë për pengesat, janë të destinuara për përdorim si gjatë ditës ashtu edhe gjatë natës. Është i nevojshëm të tregohet kujdes për të siguruar që këto drita të mos krijojnë shkëlqim shqetësues. Udhëzimet për projektimin, funksionimin dhe vendndodhjen e dritave me intensitet të lartë për pengesat, janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

Këndet e vendosjes së instalimit për dritat me intensitet të lartë, Lloji B të pengesave, udhëzohet të jenë në përputhje me Tabelën 6-5.

Tabela 6-5. Instalimi i këndeve të vendosjes së dritave me intensitet të lartë për pengesat

Lartësia e njësive të dritës mbi nivelin e tokës (AGL)		
Më e madhe se	Jo më shumë se	
Këndi i kulmit të dritës mbi planin horizontal		
151 m	0°	
122 m	151 m	1°
92 m	122 m	2°
92 m	3°	



KAPITULLI 7.

MJETET NDIHMËSE VIZUALE PËR DALLIMIN E ZONAVE PËR PËRDORIM TË KUFIZUARA

7.1 Pistat dhe rrugët lidhëse të mbyllura, ose pjesët e tyre

Zbatimi

7.1.1 Në një pistë ose rrugë lidhëse ose pjesë të tyre, që është mbyllur përgjithmonë për përdorim nga të gjithë aeroplanët, duhet vendosur shenjuesi ‘e mbyllur’.

Vendndodhja

7.1.2 Në një pistë, shenjuesi ‘e mbyllur’ duhet vendosur në secilin fund të saj ose pjesë të saj, e deklaruar e mbyllur, dhe shenjuesit shtesë duhen vendosur në mënyrë të atillë që intervalet maksimale midis shenjuesve të mos jenë më tepër se 300 metra. Në një rrugë lidhëse duhet vendosur nga një shenjues ‘e mbyllur’ të paktën në secilin fund të rrugës lidhëse ose pjesë të saj që është mbyllur.

Karakteristikat

7.1.3 Shenjimi ‘e mbyllur’ duhet të jetë i formës dhe përmasave si detajuar në Figurën 7-1, Ilustrimi a), kur vendoset në një pistë dhe në formën dhe përmasat si detajuar në Figurën 7-1, Ilustrimi b) kur vendoset në një rrugë lidhëse. Shenjimi duhet të jetë i bardhë kur vendoset në një pistë dhe i verdhë kur vendoset në një rrugë lidhëse.

Shënim 1.— Kur një zonë është mbyllur përkohësisht, mund të përdoren pengesa ose shenja të thyeshme prej materiali të ndryshëm nga boja ose mjete të tjera të përshtatshme për të identifikuar zonën e mbyllur.

Shënim 2. - Procedurat që kanë të bëjnë me planifikimin, koordinimin, monitorimin dhe menaxhimin e sigurisë së punimeve në proces (WIP) në zonën e lëvizjes janë specifikuar në PANS-Aerodromet (Dok 9981).

7.1.4 Kur një pistë ose rrugë lidhëse ose një pjesë e tyre është mbyllur përgjithmonë, të gjithë shenjuesit normalë të pistës dhe të rrugës lidhëse duhen hequr.

7.1.5 Ndriçimi në një pistë të mbyllur ose rrugë lidhëse ose pjesë të tyre nuk duhet të jenë operuese, përveç kur nevojitet për qëllime mirëmbajtje.

7.1.6 Përveç shenjuesit ‘e mbyllur’, kur pista ose rruga lidhëse ose pjesa e tyre e mbyllur ndërpritet nga një pistë ose rrugë lidhëse në përdorim gjatë natës, duhen vendosur drita jo në funksion përgjatë hyrjes së zonës së mbyllur në intervale që nuk i kalojnë 3 metra (shih 7.4.4).

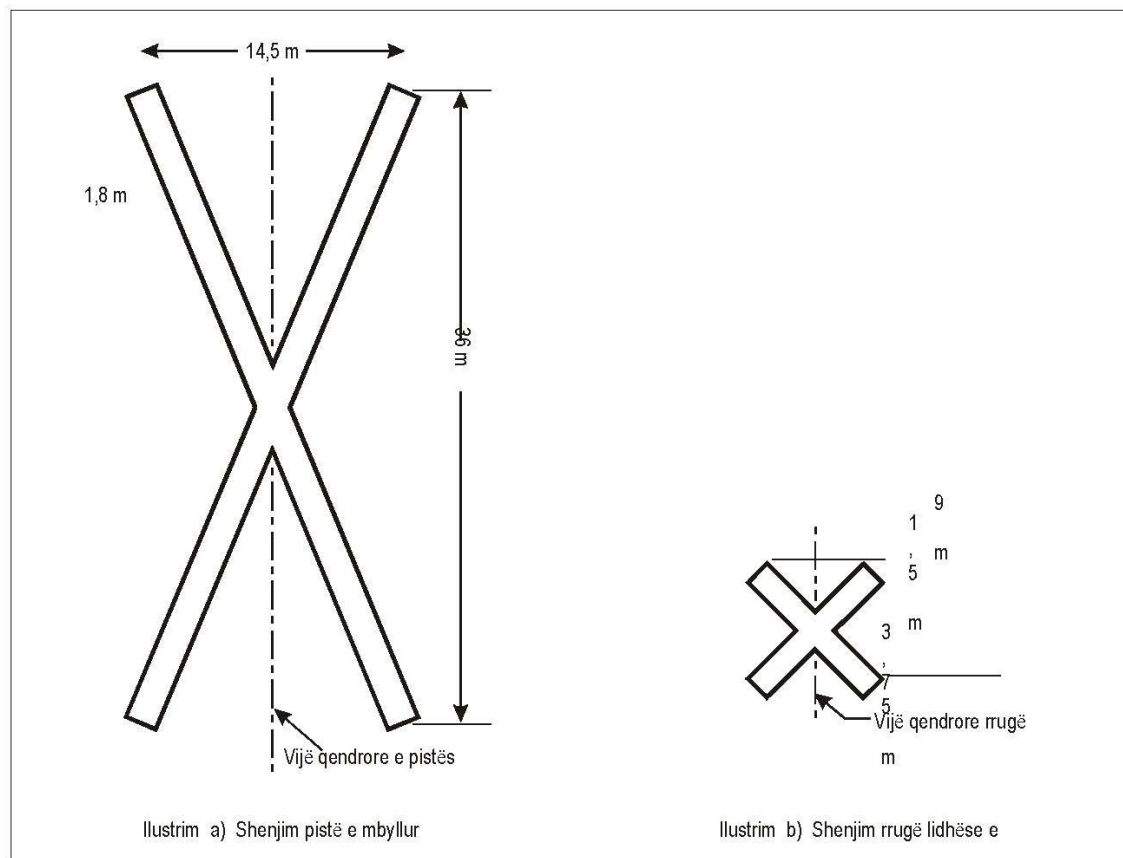


Figura 7-1. Shenjuesit e pistës së mbyllur dhe rrugës lidhëse të mbyllur

7.2 Sipërfaqe jo-ngarkesëmbajtëse

Zbatimi

7.2.1 Shpatullat e rrugëve lidhëse, xhëpave të kthimit në pistë, vendeve të parkimit dhe VQA dhe sipërfaqeve të tjera jo-ngarkesëmbajtëse, të cilat nuk mund të dallohen lehtësisht nga sipërfaqet ngarkesëmbajtëse dhe të cilat, nëse përdoren nga një avion, mund të shkaktojnë dëme për këtë të fundit, duhet të ndahen me kufij me sipërfaqet ngarkesëmbajtëse që shënjohen nga një shenjues vije anësore të rrugës lidhëse.

Shënim.— Shenjimet e anëve të pistës janë të specifikuara në 5.2.7.

Karakteristikat

Shënim.— Udhëzimet për vijat shtesë të tërthorta në një kryqëzim ose në një zonë të vogël të VQA-së janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4

7.3 Zonë para pragut

Zbatimi

7.3.1 Kur sipërfaqja para pragut është e shtruar dhe më shumë se 60 metra e gjatë dhe nuk është e përshtatshme për përdorim normal nga një aeroplan, e tërë pjesa para pragut shenjohet me një shenjues në formë V-je.

Vendndodhja

7.3.2 Shenjuesi në formë V-je duhet të jetë i drejtuar për nga pista dhe të vendoset siç tregohet në Figurën 7-2.

Karakteristikat

7.3.3 Shenjuesi në formë V-je duhet të jetë me ngjyrë të dukshme dhe të bëjë kontrast me ngjyrën e përdorur për shenjuesit e pistës; preferohet të jetë e verdhë. Gjerësi e përgjithshme duhet të jetë të paktën 0.9 metra.

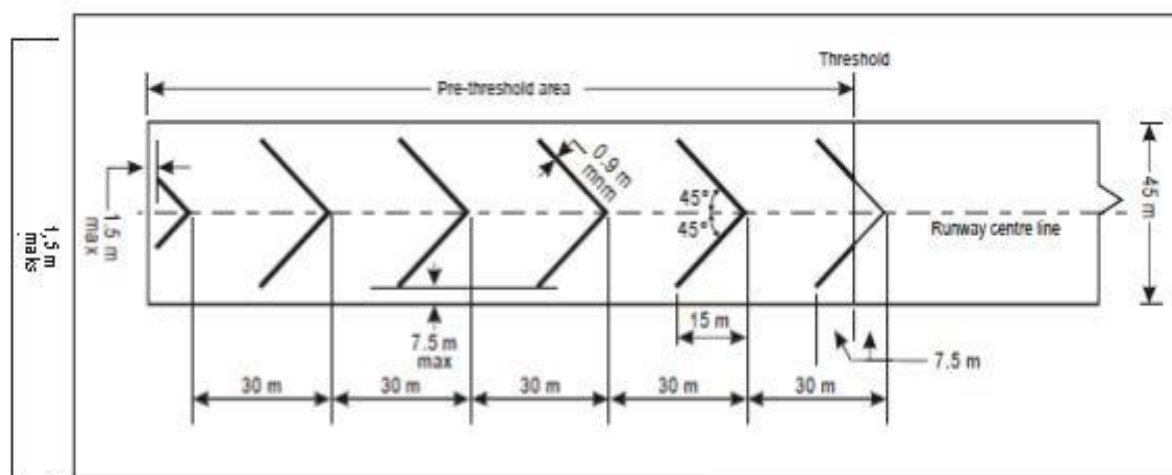


Figura 7-2. Shenjimi i para pragut

7.4 Zonat jashtë funksionit

Zbatimi

7.4.1 Shenjuesit 'jashtë shërbimit' duhen vendosur kudo që një pjesë e rrugës lidhëse, VQA apo vendparkimit nuk është e përshtatshme për lëvizjen e aeroplanëve, edhe pse aeroplanët mundën ende të kalojnë zonën në mënyrë të sigurt. Në një zonë për lëvizje gjatë natës duhet të përdoren dritat 'jashtë shërbimit'.

Shënim 1. - Shenjuesit dhe dritat 'jashtë shërbimit' përdoren për qëllime të tilla si paralajmërimin e pilotëve për prani të një gropë në sipërfaqen e një rruge lidhëse ose VQA ose që evidentojnë një pjesë të sipërfaqes, si p.sh. vendqëndrim që është duke u riparuar. Ata nuk janë të përshtatshëm për përdorim kur një pjesë e një piste të tillë del jashtë shërbimit dhe as në një rrugë lidhëse kur një pjesë e madhe e gjerësisë del jashtë shërbimit. Në të tilla raste pista ose rruga lidhëse zakonisht mbyllet.

Shënim 2. - Procedurat që kanë të bëjnë me planifikimin, koordinimin, monitorimin dhe menaxhimin e sigurisë së punimeve në proces (MIP) në zonën e lëvizjes janë specifikuar në PANS-Aerodromet (Dok 9981).

*Vendndodhja*

7.4.2 Shenjuesit dhe dritat ‘jashtë shërbimit’ duhen vendosur në intervale mjaft afër në mënyrë që të evidentojnë zonën jashtë shërbimit.

Shënim.— Udhëzimet për vendosjen e shenjuesve ‘jashtë shërbimit’ janë dhënë në Bashkëlidhjen A, Seksioni 14.

Karakteristikat e shenjuesve ‘jashtë shërbimit’

7.4.3 Shenjuesit ‘jashtë shërbimit’ konsistojnë në flamuj, kone apo tabela shenjuese që qëndrojnë dukshëm ngritur.

Karakteristikat e dritave ‘jashtë shërbimit’

7.4.4 Drita ‘jashtë shërbimit’ duhet të jetë dritë e kuqe e palëvizshme. Drita duhet të ketë intensitet të mjaftueshëm për të siguruar shikueshmëri duke mbajtur parasysh intensitetin e dritave ngjitur dhe nivelin e përgjithshëm të ndriçimit ndaj të cilit normalisht duhet të shikohet. Në asnjë rast intensiteti i dritës së kuqe nuk duhet të jetë më pak se 10 cd (qirinj).

Karakteristikat e koneve ‘jashtë shërbimit’



KAPITULLI 8. SISTEMET ELEKTRIKE

8.1 Sistemet për furnizimin me energji elektrike për pajisjet e lundrimit ajror

Shënim Hyrës. - Siguria e operimeve në aerodrome varet nga cilësia e furnizimit të energjisë. Sistemi i përgjithshëm i furnizimit me energji elektrike mund të përfshijë lidhje me një ose më shumë burime të jashtme të furnizimit me energji elektrike, me një ose më shumë pajisje gjeneruese lokale dhe me një rrjet shpërndarjeje, duke përfshirë transformatorë dhe pajisje shpërndarjeje. Gjatë planifikimit të sistemit të furnizimit me energji elektrike të aerodromit duhet të merren në konsideratë shumë mjedise të tjera të aerodromit të furnizuara nga i njëjti sistem.

8.1.1 Furnizuesi primar i energjisë duhet të jetë në dispozicion në aerodromet për funksionimin e sigurt të objekteve të lundrimit ajror.

8.1.2 Projektimi dhe sigurimi i sistemeve të energjisë elektrike për mjetet ndihmëse vizuale të aerodromit dhe mjetet ndihmëse të radionavigimit duhet të jenë të tilla që në rast se ndonjë pajisje nuk funksionon, piloti të mos mbetet pa marrë drejtimet e duhura pamore dhe jo-pamore ose të mos keqkuptojë informacionin.

Shënim: - Projektimi dhe instalimi i sistemeve elektrike duhet të marrë në konsideratë faktorë që mund të çojnë në mosfunksionim e tij, siç janë çrregullimet elektromagnetike, humbjet në linjë, cilësia e energjisë etj. Udhëzimet shtesë janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 5.

Shënim.— Përkufizimi i kohës së ndërrimit është dhënë në Kapitullin 1.

8.1.3 Përcaktimi i kohës së ndërrimit nuk duhet të kërkojë zëvendësimin e një furnizimi dytësor ekzistues të energjisë para 1 janarit 2010. Gjithsesi, për furnizuesit dytësor të energjisë, instaluar pas datës 4 nëntor 1999, lidhjet e furnizuesit të energjisë elektrike me ato pajisje të cilat paraqesin nevojë për energji dytësore, duhet të jenë të rregulluara në mënyrë që objektet të jenë në gjendje të përmbushin kërkesat Tabelën 8-1 në lidhje me kohën maksimale të ndërrimit, siç përcaktohet në Kapitullin 1.

Mjetet ndihmëse vizuale

Zbatimi

8.1.4 Në një pistë me afrim preciz duhet vendosur furnizim dytësor energjie që përmbush kërkesat e Tabelës 8-1 për kategorinë e duhur të pistës së afrimit preciz. Lidhjet e furnizimit me energji elektrike në ato mjedise për të cilat nevojitet pajisje dytësore duhet të jenë të rregulluara në mënyrë që pajisjet të jenë të lidhura automatikisht me furnizuesin dytësor të energjisë në rast avarie të burimit primar të energjisë.

8.1.5 Për një pistë të menduar për ngritje në kushtet e shikimit pamor të pistës me një vlerë më pak se vlera e 800 m, duhet të sigurohet një furnizues dytësor energjie që i përmbush kërkesat përkatëse të Tabelës 8-1.

Shënim.— Specifikimet për furnizuesit me energji dytësore për mjetet ndihmëse të radionavigimit dhe elementët baze të sistemit të komunikimit jepen në Shtojcën 10, Vëllimi I, Kapitulli 2.



Tabela 8-1. Kërkesat për furnizuesit dytësorë të energjisë kur është e zbatueshme

Pistë	Pajisje ndriçuese ndihmëse që kërkojnë energji	Koha maksimale e kthimit të çelësit
Pa përdorim instrumentash	Tregues pamor i pjerrësisë së afërimit ^a Skaj piste ^b Pragu piste ^b Fund piste ^b Pengesë ^a	
Afrim jopreciz	Sistem ndriçimi për afrim Tregues pamor i pjerrësisë së afërimit ^{a, d} Skaj piste ^d Prag piste ^d Fund piste Pengesë ^a	15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda
Pistë me afrim preciz kategoria I	Sistem ndriçimi për afrim Skaj piste ^d Tregues pamor i pjerrësisë së afërimit ^{a, d} Prag piste ^d Fund piste Rrugë kryesore lidhëse ^a Pengesë ^a	15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda
Afrim preciz kategoria II/III	300 m të brendshme të sistemit të ndriçimit për afrim Pjesë të tjera të sistemit të ndriçimit për afrim Pengesë ^a Skaj piste Prag piste Fund piste Vija qendrore piste Zonë prekje, ulje në pistë Të gjitha shiritat e ndalimit Rrugë lidhëse kryesore	1 sekondë 15 sekonda 15 sekonda 15 sekonda 1 sekondë 1 sekondë 1 sekondë 1 sekondë 1 sekondë 15 sekonda
Pistë e menduar për ngritje në kushtet e një diapazoni pamor të pistës më pak se 800 m	Skaj piste Fund piste Vija qendrore piste Të gjitha shiritat e ndalimit Rrugë kryesore lidhëse ^a Pengesë ^a	15 sekonda ^c 1 sekondë 1 sekondë 1 sekondë 15 sekonda 15 sekonda
a. Pajisur me furnizues dytësor energjie kur operimi i tyre është thelbësor për sigurinë e operimeve të fluturimit. b. Shih Kapitullin 5, pika 5.3.2, në lidhje me përdorimin e ndriçimit të emergjencës. c. Një sekondë kur nuk ka vijës qendrore të pistës. d. Një sekondë kur afrimi do bëjë mbi një terren të rrezikshëm ose shumë të pjerrët.		



8.2 Projektimi i sistemeve

8.2.1 Për një pistë të destinuar për përdorim në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se një vlerë prej 550 m, sistemet elektrike për furnizimin me energji, ndriçimin dhe kontrollin e sistemeve të ndriçimit të përfshira në Tabelën 8-1 duhet të jenë të projektuara në mënyrë që një dështim i pajisjeve të mos e lërë pilotin me drejtim pamor të pa përshtatshëm ose me informacion të gabuar.

Shënim. — Udhëzimet për mjetet për sigurimin e kësaj mbrojtjeje janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit, (Dok 9157), Pjesa 5.

8.2.2 Kur furnizimi me energji dytësore i një aerodromi sigurohet nga përdorimi i ushqyesve të dyfishtë, furnizimet e tilla duhet të jenë të ndara fizikisht dhe elektrikisht në mënyrë që të sigurojnë nivelin e kërkuar të gatishshmërisë dhe pavarësisë.

8.2.3 Në rastet kur një pistë që formon pjesë të një rrugë lidhëse standarde, sigurohet ndriçimi i pistës dhe ndriçimi i rrugës lidhëse, sistemet e ndriçimit duhet të jenë të ndërlidhura për të penguar mundësinë e funksionimit të njëkohshëm të të dy formave të ndriçimit.

8.3 Monitorimi

Shënim. — Udhëzimi për këtë temë jepet në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 5.

8.3.1 Një sistem monitorimi përdoret për të treguar gjendjen operative të sistemeve të ndriçimit.

Shënim. — Udhëzime për faqen e përbashkët të kontrollit të trafikut ajror dhe monitorimin e mjeteve ndihmëse pamore janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit, (Dok 9157), Pjesa 5.



KAPITULLI 9. SHËRBIMET OPERATIVE TË AERODROMIT, PAJISJET DHE INSTALIMET

9.1 Planifikimi i emergjencës së aerodromit

Të përgjithshme

Shënim hyrës.— Planifikimi i emergjencave të aerodromit është procesi i përgatitjes së aerodromit për të përballuar emergjencat që ndodhin në aerodrom ose afër tij. Qëllimi i planifikimit të emergjencave të aerodromit është të minimizojë pasojat e një emergjence, veçanërisht lidhur me shpëtimin e jetëve dhe ruajtjen e operimeve të avionëve. Planifikimi i emergjencave të aerodromit përcakton procedurat për koordinimin e përgjigjes së agjencive të ndryshme të aerodromit (ose shërbimeve) dhe të atyre agjencive në komunitetin përreth që duhet të ndihmojnë duke iu përgjigjur emergjencave. Materiali udhëzues, për të ndihmuar autoritetin përkatës në krijimin e planifikimit të emergjencave të aerodromit, jepet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 7.

9.1.1 Plani i emergjencave të aerodromit vendoset në një aerodrom, në përputhje me operimet e avionëve dhe veprimtaritë e tjera të kryera në aerodrom.

9.1.2 Plani i emergjencave të aerodromit duhet të ofrojë koordinimin e veprimeve që duhet të ndërmerren në rastet e emergjencave që ndodhin në një aerodrom ose afër tij.

Shënim 1.— Shembuj të emergjencave janë: emergjencat e avionëve, sabotimet duke përfshirë kërcënimet me bombë, avionët e marrë në mënyrë të paligjshme, rastet e mallrave të rrezikshme, zjarret në ndërtesa, katastrofat natyrore dhe emergjencat e shëndetit publik.

Shënim 2.— Shembuj të emergjencave të shëndetit publik janë rritja e rrezikut të udhëtarëve ose të ngarkesat që përhapin sëmundje të rënda të transmetueshme ndërkombëtarisht përmes transportit ajror dhe shpërthimit të rëndë të një sëmundje ngjitëse që mund të ndikojë në një pjesë të madhe të stafit të aerodromit.

9.1.3 Plani duhet të koordinojë përgjigjen ose pjesëmarrjen e të gjitha agjencive ekzistuese të cilat, sipas mendimit të entit menaxhues të aeroportit, mund të ndihmojnë në përgjigjen ndaj emergjencave.

Shënim 1.— Shembuj të agjencive janë:

- në aerodrom: njësitë e kontrollit të trafikut ajror, shërbimet e shpëtimit dhe të fikjes së zjarrit, administrimi i aerodromit, shërbimet mjekësore dhe të ambulancës, operatorët e aeroplanëve, shërbimet e sigurisë dhe policisë;
- jashtë aerodromit: departamentet e mbrojtjes nga zjarri, policia, autoritetet shëndetësore (duke përfshirë shërbimet mjekësore, ambulancat, spitalet dhe shërbimet shëndetësore publike), patrullat ushtarake dhe të porteve ose rojet bregdetare.

Shënim 2.— Shërbimet shëndetësore publike që përfshijnë planifikimin për të minimizuar efektet negative në komunitet nga rastet lidhur me shëndetin dhe që merren me çështjet e shëndetit të popullsisë në vend për ofrimin e shërbimeve shëndetësore për individët.

9.1.4 Plani duhet të sigurojë bashkëpunimin dhe koordinimin me qendrën koordinuese për shpëtim, sipas nevojës.



9.1.5 Plani i emergjencës së aerodromit duhet të përfshijë të paktën sa vijon:

- a) llojet e emergjencave të planifikuara;
- b) agjencitë e përfshira në plan;
- c) përgjegjësinë dhe rolin e çdo agjencie, qendrës së kontrollit të emergjencave dhe komandës së lëvizshme, për çdo lloj emergjente;
- d) informacion mbi emrat dhe numrat e telefonit të zyrave ose personave që do të kontaktohen në rastin e një emergjence të caktuar; dhe
- e) një hartë të aerodromit dhe afërsisë së tij.

9.1.6 Plani do të respektojë parimet e Faktorit Njerëzor për të garantuar përgjigje optimale nga të gjitha agjencitë ekzistuese që marrin pjesë në operacionet e rasteve emergjente.

Shënim 1.— Materiali udhëzues mbi parimet e Faktorëve Njerëzorë mund të gjendet në Manualin e Trajnimit të Faktorëve Njerëzorë (Dok 9683).

Shënim 2. - Parimet dhe procedurat e përgjithshme për trajnimin e personelit të aerodromit, duke përfshirë programet e trajnimit dhe kontrollet e aftësive, janë specifikuar në PANS-Aerodromet (Dok 9981).

Qendra e operimeve dhe i vendkomandës në raste emergjence

9.1.7 Një qendër fikse e operimeve në raste emergjence dhe një vendkomandë e lëvizshme duhet të jetë në dispozicion për përdorim gjatë një emergjence.

9.1.7 Qendra e operimeve në raste emergjente duhet të jetë pjesë e ambienteve të aerodromit dhe duhet të jetë përgjegjëse për koordinimin dhe drejtimin e përgjithshëm të reagimit në raste emergjence.

9.1.9 Vendkomanda duhet të jetë një strukturë që mund të zhvendoset shpejt në vendin e një emergjence, sipas nevojës, dhe mund të ndërmarrë koordinimin lokal të agjencive që i përgjigjen emergjencave.

9.1.10 Një person duhet të caktohet për të marrë kontrollin e qendrës së operimeve në rast emergjence dhe, sipas rastit, një person tjetër për postin e vendkomandës.

Sistemi i komunikimit

9.1.11 Sistemet e përshtatshme të komunikimit që lidhin me njëri tjetrin vendkomandën dhe qendrat e operacioneve në rast emergjence dhe agjencitë pjesëmarrëse duhet të ofrohen në përputhje me planin dhe me kërkesat e veçanta të aerodromit.

Ushtrimet për rastet emergjente në aerodrom

9.1.12 Plani do të përmbajë procedura për testimin periodik të përshtatshmërisë së planit dhe për rishikimin e rezultateve me qëllim përmirësimin e efektivitetit të tij.

Shënim.— Plani përfshin të gjitha agjencitë pjesëmarrëse dhe pajisjet e lidhura me to.

9.1.13 Plani do të testohet duke kryer:

- a) një ushtrim i plotë i një rasti emergjence në aerodrom në intervale që nuk i tejkalojnë dy vjet dhe ushtrime të pjesshme të një rasti emergjence në vitin e ndërmjetëm për të garantuar që të gjitha mangësitë e gjetura gjatë stërvitjes së plotë të një rasti emergjence në aerodrom janë korrigjuar, ose
- b) një sërë module testesh që fillojnë vitin e parë dhe përfundojnë në një ushtrim të plotë të një rasti emergjence në aerodrom në intervale jo më të gjata se tre vjet; dhe të shqyrtohet më pas, ose pas një rasti real emergjence, në mënyrë që të korrigjojë ndonjë mangësi të gjetur gjatë ushtrimeve të tilla ose emergjencës reale.



Shënim 1.— Qëllimi i një ushtrimi të plotë është të garantojë përshtatshmërinë e planit për të përballuar llojet e ndryshme të emergjencave. Qëllimi i një ushtrimi të pjesshëm është të garantojë përshtatshmërinë e reagimit ndaj agjencive pjesëmarrëse dhe komponentëve individualë të planit, si sistemi i komunikimit. Qëllimi i testeve module është të mundësojë përpjekje të përqendruar në komponentë specifike të planeve të vendosura për raste emergjence.

Shënim 2.— Materiali udhëzues për planifikimin e emergjencave të aeroportit është në dispozicion në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 7.

Emergjencat në mjedise të vështira

9.1.14 Plani do të përfshijë gatishmërinë e mundësive dhe koordinimin me shërbimet e duhura të shpëtimit të specializuara për t'iu përgjigjur emergjencave ku një aerodrom gjendet afër ujërave dhe/ose zonave moçalore dhe ku një pjesë e konsiderueshme e operacioneve të afrimit ose nisjes ndodhin në këto zona.

Shënim.— Materialet udhëzuese për vlerësimin e zonave të afrimit dhe nisjes brenda kufijve të pragut të pistës prej 1 000 m mund të gjenden në Kapitullin 13 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.1.15 Në ato aerodrome që ndodhen afër ujërave dhe/ose zonave moçalore ose në terren të vështirë, plani i emergjencës i aerodromit mund të përfshijë krijimin, testimin dhe vlerësimin e një përgjigjeje të paracaktuar në intervale të rregullta për shërbimet e specializuara të shpëtimit.

9.1.16 Një vlerësim i zonave të afrimit dhe nisjes brenda 1 000 m të pragut të pistës mund të kryhet për të përcaktuar opsionet në dispozicion për ndërhyrje.

Shënim.— Materialet udhëzuese për vlerësimin e zonave të afrimit dhe nisjes brenda kufijve të pragut të pistës prej 1 000 m mund të gjenden në Kapitullin 13 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2 Shpëtimi dhe fikja e zjarrit

Të përgjithshme

Shënim hyrës.— Objektivi kryesor i një shërbimi të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit është që të shpëtojë jetën në rast aksidenti ose incidenti në aeroplan që ndodhin në ose në afërsi të një aerodromi. Shërbimi i shpëtimit dhe fikjes së zjarrit ofrohet për të krijuar dhe mbajtur kushtet e mbijetesës, për të siguruar rrugët e daljes për njerëzit dhe për të nisur shpëtimin e atyre njerëzve që nuk janë në gjendje për t'u larguar pa ndihmë të drejtpërdrejtë. Shpëtimi mund të kërkojë përdorimin e pajisjeve dhe personelit, përveç atyre që vlerësohen si parësore për qëllime të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit.

Faktorët më të rëndësishëm që kanë të bëjnë me shpëtimin efektiv në një aksident aeroplani të mbijetuar janë trajnimi i marrë, efikasiteti i pajisjes dhe shpejtësia me të cilën personeli dhe pajisjet e përcaktuara për qëllime shpëtimi dhe zjarfikës mund të vihen në përdorim.

Kërkesat për të luftuar zjarret në ndërtesa dhe pikat e karburantit, ose për të hedhur shkumë në pista, nuk merren parasysh.

Zbatimi

9.2.1 Një aerodrom do të jetë i pajisur me mjete dhe të ofrojë shërbime shpëtimi dhe për shuarjen e zjarrit.

Shënim: - Për të ofruar shërbimin e shpëtimit dhe shuarjes së zjarrit mund të caktohen organizata publike ose private, në vendndodhje të përshtatshme dhe me pajisjet e duhura. Mendohet që stacioni i zjarfikësve që strehon këto organizata të vendoset normalisht në aerodrom, edhe pse një vend jashtë aerodromit nuk është i dhënë me kusht që të përmbushet kriteri i reagimit në kohë.



9.2.2 Kur një aerodrom ndodhet pranë zonave ujore/moçalore ose në terren të vështirë, ose kur një pjesë e konsiderueshme e operacioneve të afrimit ose nisjes ndodh në këto zona, shërbimet e specializuara të shpëtimit dhe pajisjet për shuarjen e zjarrit të përshtatshme për rrezikun duhet të jenë në dispozicion.

Shënim 1.- Pajisjet e posaçme për shuarjen e zjarrit mund edhe të mos sigurohen për zonat ujore; kjo nuk pengon ofrimin e pajisjeve të tilla në qoftë se do të ishte e përdorimit praktik, si në rastin kur zonat në fjalë përfshijnë shkëmbinj nënujorë ose ishuj.

Shënim 2.- Qëllimi është të planifikohen dhe të vendosen pajisjet e nevojshme të notimit për të shpëtuar jetën sa më shpejt që të jetë e mundur në një numër në përpjesëtim të drejtë me aeroplanin më të madh që normalisht përdor aerodromin.

Shënim 3.— Udhëzime shtesë përfshihen në Kapitullin 13 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

Niveli i mbrojtjes që ofrohet

9.2.3 Niveli i ofruar i mbrojtjes në një aerodrom në rastet e shpëtimit dhe shuarjes së zjarrit do të jetë i përshtatshëm për kategorinë e aerodromit përcaktuar tek parimet në pikat 9.2.4 dhe 9.2.5, përveç kur numri i lëvizjeve të aeroplanëve në kategorinë më të lartë që përdorin aerodromin është më pak se 700 në tre muaj më të ngarkuar të njëpasnjëshëm, ku niveli i mbrojtjes i siguruar nuk do të jetë më i vogël se një kategori nën kategorinë e përcaktuar.

Shënim.— Si ngritja ashtu edhe ulja përbën lëvizje.

9.2.4 Niveli i mbrojtjes i siguruar në një aerodrom në rastet e shpëtimit dhe shuarjes së zjarrit duhet të jetë i barabartë me kategorinë e aerodromit të përcaktuar tek parimet në pikat 9.2.5 dhe 9.2.6.

9.2.5 Kategoria e aerodromit përcaktohet nga Tabela 9-1 dhe do të bazohet në avionët më të gjatë që normalisht përdorin aerodromin dhe gjerësinë e tyre.

Shënim: Për të kategorizuar aeroplanët që përdorin aerodromin, së pari vlerësoni gjatësinë e tyre të përgjithshme dhe së dyti, gjerësinë e trupit të tyre.

9.2.6 Nëse, pas përzgjedhjes së kategorisë së përshtatshme për madhësinë e përgjithshme të aeroplanit më të gjatë, gjerësia e trupit të aeroplanit është më e madhe se gjerësia maksimale si në Tabelën 9-1, kolona 3, për atë kategori, atëherë kategoria për atë avion do të jetë faktikisht një kategori më e lartë.

Shënim 1.— Shih udhëzimet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1, për kategorizimin e aerodromeve, duke përfshirë ato për operacionet e aeroplanëve të të gjitha ngarkesave, për qëllime shpëtimi dhe shuarje të zjarrit.

Shënim 2.- Parimet dhe procedurat për trajnimet, duke përfshirë programet e trajnimit dhe kontrollet e aftësive, janë specifikuar në PANS- Aerodromet (Dok 9981). Udhëzimet të tjera për trajnimin e personelit, pajisjet e shpëtimit për mjedise të vështira dhe lehtësira dhe shërbime të tjera për shpëtim dhe shuarje zjarri jepen në Bashkëlidhjen A, Seksioni 18, dhe në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.7 Gjatë periudhave të parashikuara të rënies së aktivitetit, niveli i mbrojtjes në dispozicion nuk do të jetë më i vogël se ai i nevojshëm për kategorinë më të lartë të aeroplanit të planifikuar për të përdorur aerodromin gjatë asaj kohe, pavarësisht numrit të lëvizjeve.



Tabela 9-1. Kategoria e aerodromeve për shpëtim dhe fikjen e zjarrit

Kategoria e aerodromit (1)	Gjatësia e përgjithshme e aeroplanit (2)	Gjerësia maksimale e trupi të aeroplanit (3)
1	0 m deri në, por pa përfshirë 9 m	2 m
2	9 m deri në, por pa përfshirë 12 m	2 m
3	12 m deri në, por pa përfshirë 18 m	3 m
4	18 m deri në, por pa përfshirë 24 m	4 m
5	24 m deri në, por pa përfshirë 28 m	4 m
6	28 m deri në, por pa përfshirë 39 m	5 m
7	39 m deri në, por pa përfshirë 49 m	5 m
8	49 m deri në, por pa përfshirë 61 m	7 m
9	61 m deri në, por pa përfshirë 76 m	7 m
10	76 m deri në, por pa përfshirë 90 m	8 m

Agjentët kimik të shuarjes së zjarrit

Shënim.— Informacioni mbi karakteristikat e kërkuara fizike dhe kriteret e performancës për fikjen e zjarrit, të nevojshme për një shkumë për të arritur një nivel të pranueshëm të performancës A, B ose C, është dhënë në Manualin për Shërbimet e Aeroportit, (Dok 9137), Pjesa 1.

Shënim 1.— Kur përzgjidhen pluhurat kimike të thata për përdorim me shkumë, duhet pasur kujdes për të siguruar përputhshmërinë.

9.2.8 Të dy agjentët, kryesori dhe plotësuesi, duhet normalisht të gjenden në një aerodrom.

Shënim.— Përshkrimi në lidhje me agjentët mund të gjenden në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.9 Agjenti kryesor i shuarjes duhet të jetë:

- Shkumë që përmbush minimumin e nivelit A të performancës; ose
- Shkumë që përmbush minimumin e nivelit B të performancës; ose
- Shkumë që përmbush minimumin e nivelit C të performancës; ose
- një përzierje e këtyre agjentëve;

Përveç kur agjenti kryesor i shuarjes së zjarrit për aerodromet në kategoritë nga 1 në 3 duhet të përmbushë më mirë nivelin e performancës B ose C të shkumës.

Shënim.— Informacioni mbi karakteristikat e kërkuara fizike dhe kriteret e performancës për fikjen e zjarrit, të nevojshme për një shkumë për të arritur një nivel të pranueshëm të performancës A, B ose C, është dhënë në Manualin për Shërbimet e Aeroportit, (Dok 9137), Pjesa 1.



9.2.10 Agjenti plotësues i shuarjes duhet të jetë pudër e thatë kimike e përshtatshme për shuarjen e zjarreve të hidrokarbureve.

Shënim 1.- Kur përzgjidhen pluhurat kimike të thata për përdorim me shpumë, duhet pasur kujdes për të siguruar përputhshmërinë.

Shënim 2.- Agjentë plotësues të alternuar që kanë aftësi ekuivalente zjarrfikëse mund të përdoren. Udhëzimet shtesë janë të përfshira në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.11 Sasia e ujit për prodhimin e shpumës dhe agjentët plotësues që duhet të sigurohen tek automjetet e shpëtimit dhe zjarrfikëset, do të jenë në përputhje me kategorinë e aerodromit të përcaktuar në 9.2.3, 9.2.4, 9.2.5, 9.2.6 dhe Tabelën 9-2, përveç rastit të kategorisë së aerodromit 1 dhe 2 ku sasia e ujit mund të zëvendësohet me agjent plotësues deri në 100%.

Në rastet e zëvendësimit të agjentit, 1 kg agjent plotësues duhet të merret si ekuivalent me 1.0 L ujë për arritjen e nivelit A të performancës së funksionit të shpumës.

Shënim 1.- Sasia e ujit e specifikuar për prodhimin e shpumës bazohet në një normë aplikimi prej 8.2 L/min/m² për nivelin A të performancës së përmbushjes së funksionit, 5.5 L/min/m² për nivelin B të performancës së përmbushjes së funksionit dhe, 3.75 L/min/m² për nivelin C të performancës së përmbushjes së funksionit.

Shënim 2.- Kur përdoret çdo agjent tjetër plotësues, duhen kontrolluar raportet e zëvendësimit.

9.2.12 Në aerodromet ku planifikohen operacione të aeroplanëve më të mëdhenj se madhësia mesatare e një kategorie të caktuar, sasia e ujit mund të rillogariten dhe sasia e ujit për prodhimin e shpumës dhe normat e shkarkimit të sulcionit të shpumës për zgjidhjen e shkumëzimit mund të rriten në përputhje me rrethanat.

Shënim.- Udhëzimet për përcaktimin e sasisë së ujit dhe normave të shkarkimit bazuar në aeroplanin më të madh teorik në një kategori të caktuar gjenden në Kapitullin 2 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.13 Nga 1 janari 2015, në aerodromet ku planifikohen operacione me aeroplanë më të mëdhenj se madhësia mesatare e një kategorie të caktuar, sasia e ujit duhet të rillogaritet dhe sasia e ujit për prodhimin e shpumës dhe norma e shkarkimit për sulcionin e shpumës duhet të rriten në përputhje me rrethanat.

Shënim.- Udhëzimi për përcaktimin e sasisë së ujit dhe normat e shkarkimit bazuar në gjatësinë më të madhe të përgjithshme të aeroplanit në një kategori të caktuar gjenden në Kapitullin 2 të Manualit të Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

Tabela 9-2. Sasia minimale e përdorshme e agjentëve të shuarjes së zjarrit

Kategoria e aerodromit	Niveli A i përmbushjes së funksionit të shpumës		Niveli B i përmbushjes së funksionit të shpumës		Niveli C i përmbushjes së funksionit të shpumës		Agjentë plotësues	
	Ujë	Shkalla e shkarkimit të shpumës/minutë	Ujë	Shkalla e shkarkimit të shpumës/minutë	Ujë	Shkalla e shkarkimit të shpumës/minutë	Pudër e thatë kimike	Shkalla e shkarkimeve (kg/sekondë)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25



3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

Shënim.— Sasitë e ujit të paraqitura në kolonat 2, 4 dhe 6 bazohen në gjatësinë mesatare të përgjithshme të aeroplanëve në një kategori të caktuar

9.2.14 Sasia e koncentreve të shumës të parashikuara veçmas në automjetet për prodhimin e shumës duhet të jetë në proporcion me sasinë e ujit të dhënë dhe koncentratin e shumës së zgjedhur.

9.2.15 Sasia e koncentratit të shumës që sigurohet në një mjet duhet të jetë i mjaftueshëm për të prodhuar të paktën dy ngarkesa të solucionit me shumë.

9.2.16 Duhet të sigurohen furnizime plotësuese të ujit, për rimbushjen e shpejtë të automjeteve të shpëtimit dhe zjarfikësve në vendin e ngjarjes së një aksidenti aeroplani.

9.2.17 Kur një kombinim i shumave të nivelit të ndryshëm të performancës ofrohen në një aerodrom, sasia totale e ujit që do të sigurohet për prodhimin e shumës duhet të llogaritet për secilën lloj shume dhe shpërndarja e këtyre sasive duhet të dokumentohet për secilin automjet dhe të zbatohet për shpëtimin e përgjithshëm dhe kërkesa për fikjen e zjarrit.

9.2.18 Shkalla e shkarkimit të solucionit me shumë nuk duhet të jetë më pak se normat e paraqitura në Tabelën 9-2.

9.2.19 Agjentët plotësues do të jenë në përputhje me specifikimet e duhura të Organizatës Ndërkombëtare për Standardizim (ISO).^{6*}

9.2.20 Shkalla e shkarkimit të agjentëve plotësues duhet të jetë jo më pak se vlerat e paraqitura në Tabelën 9-2.

9.2.21 Pluhurat kimike të thata duhet të zëvendësohen vetëm me një agjent që ka aftësi të barabarta ose më të mira zjarfikëse për të gjitha llojet e zjarreve ku agjenti plotësues pritet të përdoret.

Shënim.— Udhëzimet për përdorimin e agjentëve plotësues mund të gjenden në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.22 Një furnizim rezervë i koncentratit të shumës, ekuivalente me 200 për qind të sasive të identifikuar në Tabelën 9-2, mund të mbahet në aerodrom për qëllime të rimbushjes së automjeteve.

Shënim.— Koncentratet e shumës që mbahen në automjetet e zjarrit që tejkalojnë sasinë e identifikuar në Tabelën 9-2 mund të kontribuojnë në rezervë.

9.2.23 Një furnizim rezervë i agjentit plotësues, ekuivalent me 100 për qind të sasisë të identifikuar në Tabelën 9-2, mund të mbahet në aerodrom për qëllimet e rimbushjes së automjeteve. Mund të përfshihet gaz i mjaftueshëm i shtytësit për të shfrytëzuar këtë agjent plotësues rezervë.

9.2.24 Aeroportet e kategorisë 1 dhe 2 që kanë zëvendësuar deri në 100 për qind të ujit me agjent plotësues duhet

⁶Shih Publikimin e ISO 7202 (Pluhur).



të kenë një furnizim rezervë të agjentit plotësues prej 200 për qind.

9.2.25 Kur pritet një vonesë e madhe në rimbushjen e furnizimeve, shuma e furnizimeve rezervë në 9.2.22, 9.2.23 dhe 9.2.24 mund të rritet siç përcaktohet nga një vlerësim i rrezikut.

Shënim.— Shih Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1 për udhëzime mbi kryerjen e një analize të riskut për të përcaktuar sasi të e agjentëve zjarrfikës rezervë.

Pajisjet e shpëtimit

9.2.26 Pajisjet e shpëtimit në përputhje me nivelin e operimeve të avionëve duhet të sigurohen në automjetin (-et) e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit.

Koha e reagimit

9.2.27 Qëllimi operacional i shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit duhet të jetë që të arrijë një kohë reagimi jo më të madhe se tre minuta në çdo pikë të secilës pistë operative, në shikueshmëri optimale dhe në kushtet e sipërfaqes.

9.2.28 Qëllimi operacional i shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit duhet të jetë që të arrijë një kohë reagimi që nuk i kalon dy minuta në çdo pikë të secilës pistë operative, në shikueshmëri optimale dhe në kushtet e sipërfaqes.

9.2.29 Qëllimi operacional i shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit duhet të jetë që të arrijë një kohë reagimi që nuk i kalon tre minuta në çdo pikë të secilës rajon të lëvizjeve, në shikueshmëri optimale dhe në kushtet e sipërfaqes.

Shënim 1.— Koha e reagimit konsiderohet koha ndërmjet thirrjes fillestare për shërbimin e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit dhe momentit kur automjetet e para për reagimin janë në gjendje të lëshojnë shikueshmëri me një normë prej të paktën 50 përqind të normës së shkarkimit të specifikuar në Tabelën 9-2.

Shënim 2.— Shikueshmëria optimale dhe kushtet e sipërfaqes përcaktohen si ditë, shikueshmëria e mirë, pa reshje me rrugë reagimi normal pa ndotje sipërfaqësore, p.sh. ujë, akull apo borë.

9.2.30 Për të arritur objektivat operacionale sa më shumë që të jetë e mundur në kushte meteorologjike më të ulëta të shikimit, sidomos gjatë operacioneve me shikim të dobët, mund të ofrohen udhëzime të përshtatshme, pajisje dhe/ose procedura për shërbimet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit.

Shënim.— Udhëzime shtesë përfshihen në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.31 Çdo automjet, përveç automjetit (-eve) të parë të përgjigjur, që kërkohet për të shpërndarë sasi të e agjentëve shuarës të specifikuar në Tabelën 9-2, duhet të sigurojnë aplikimin e vazhdueshëm të agjentëve dhe nuk duhet të arrijnë më shumë se katër minuta nga thirrja fillestare.

9.2.32 Duhet të përdoret një sistem i mirëmbajtje parandaluese të automjeteve të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit për të siguruar efektivitetin e pajisjeve dhe në përputhje me kohën e caktuar të përgjigjes, gjatë gjithë jetës së automjetit.

Rrugët e lejuara hyrëse te emergjences

9.2.33 Rrugët e lejuara hyrëse te emergjences duhet të sigurohen në një aerodrom ku kushtet e terrenit lejojnë ndërtimin e tyre, në mënyrë që të lehtësohet arritja e kohës minimale të reagimit. Vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet ofrimit të aksesit të gatshëm në zonat e afërimit deri në 1000 m larg pragut, ose të paktën brenda kufirit të aerodromit. Kur ka një gardh, nevoja për akses të përshtatshëm në zonat e jashtme duhet të merret parasysh.

Shënim.—Rrugët e shërbimit në aerodrom mund të shërbejnë si rrugë të aksesit emergjent kur ato janë të vendosura dhe të ndërtuara siç duhet.



9.2.34 Rugët e lejuara hyrëse emergjente duhet të jenë në gjendje të mbështesin mjetet më të rënda që do t'i përdorin ato dhe të jenë të përdorshme në të gjitha kushtet e motit. Rugët brenda 90 m të një piste duhet të shtrohen për të parandaluar erozionin sipërfaqësor dhe transferimin e mbeturinave në pistë. Hapësira e mjaftueshme vertikale duhet të sigurohet nga pengesat kufizuese nga sipër për automjetet më të mëdha.

9.2.35 Kur sipërfaqja e rrugës është e padallueshme nga zonat përreth, ose në zonat ku bora mund të errësojë vendndodhjen e rrugëve, shenjuesit e skajit periferik duhet të vendosen në intervale prej rreth 10 m.

Stacioni i zjarrfikësve

9.2.36 Të gjitha mjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit normalisht vendosen në një stacion të zjarrfikësve. Stacione të tjera jashtë vendit kryesor të zjarrfikësve mund të ofrohen sa herë që koha e përgjigjes nuk mund të arrihet nga një stacion i vetëm zjarrfikës.

9.2.37 Stacioni i zjarrfikësve duhet të jetë i vendosur në mënyrë që aksesit për automjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit në zonën e pistës të jetë i drejtpërdrejtë dhe i qartë, duke kërkuar një numër minimal kthesash.

Sistemi i komunikimit dhe alarmit

9.2.38 Duhet të sigurohet një sistem diskret i komunikimit që lidh një stacion të zjarrfikësve me kullën e kontrollit, çdo repart tjetër zjarrfikës në aerodrom dhe automjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit.

9.2.39 Një sistem kushtrimi për personelin e shpëtimit dhe të fikjes së zjarrit, i aftë për të operuar nga ai repart, duhet të sigurohet në një stacion të zjarrfikësve, në çdo stacion tjetër i zjarrfikësve në aerodrom dhe në kullën e kontrollit të aerodromit.

Numri i automjeteve të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit

9.2.40 Numri minimal i automjeteve të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit të siguruar në një aerodrom duhet të jetë në përputhje me tabelën në vijim:

Kategoria e aerodromit Automjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit

Kategoria e aerodromit	Automjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Shënim.— Udhëzimi mbi karakteristikat minimale të mjeteve të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit jepet në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

Personeli

9.2.41 I gjithë personeli i shpëtimit dhe i fikjes së zjarrit do të trajnohet në mënyrë të duhur për të kryer detyrat e tij në mënyrë efikase dhe të marrë pjesë në stërvitjet e zjarrit të drejtpërdrejtë me llojet e aeroplanëve dhe llojin e pajisjeve të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit në përdorim në aerodrom, përfshirë zjarret e karburantit nën presion.



Shënim 1.— Udhëzimet për të ndihmuar entin përkatës të menaxhimit të aerodromit në ofrimin e trajnimit të duhur janë dhënë në Bashkëlidhjen A, Seksioni 18, dhe në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137) Pjesa 1.

Shënim 2.— Zjarret që lidhen me karburantin që shkarkohen nën presion shumë të lartë nga një rezervuar të çarë me karburant, njihen si "zjarret e karburantit të ushqyer nën presion".

9.2.42 Programi i trajnimit të personelit për shpëtim dhe fikje zjarri do të përfshijë trajnime në performancën njerëzore, duke përfshirë koordinimin e ekipit.

Shënim.- Material udhëzues për hartimin e programeve të trajnimit mbi performancën njerëzore dhe koordinimin e ekipit mund të gjendet në Manualin e Trajnimit të Faktorëve Njerëzorë (Dok 9683).

9.2.43 Gjatë operimeve të fluturimit, personeli i mjaftueshëm i trajnuar dhe kompetent duhet të caktohen për të qenë në dispozicion për të manovruar automjetet e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit dhe për të operuar pajisjet me kapacitet maksimal. Ky personel duhet të vendoset në një mënyrë që sigurojnë që kohët minimale të reagimit duhet të arrihen dhe se aplikimi i vazhdueshëm i agjentëve në shkallën e duhur duhet të ruhen plotësisht. Duhet të mbahet parasysh që personeli të përdorë mjetet e dorës, shkallët dhe pajisjet e tjera të shpëtimit dhe shuarjes së zjarrit të lidhura normalisht me operimet e shpëtimit të avionave dhe shuarjes së zjarrit.

9.2.44 Për përcaktimin e numrit minimal të personelit të shpëtimit të kërkuar dhe fikjes së zjarrit, duhet të përfundojë një analizë që vijnë nga plotësimi i detyrës dhe nivelin e stafit, të dokumentuar në Manualin e Aerodromit.

Shënim.— Udhëzimet për përdorimin e një analize të burimeve të plotësimit të detyrës duhet të gjenden në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 1.

9.2.45 I gjithë personeli përgjegjës i shpëtimit dhe i fikjes së zjarrit duhet të pajiset me veshje mbrojtëse dhe pajisje të frymëmarrjes për t'u mundësuar atyre që të kryejnë detyrat e tyre në mënyrë efektive.

9.3 Heqja e aeroplanëve jashtë funksionit

Shënim.— Udhëzimet për heqjen e një aeroplani jashtë funksionit duke përfshirë pajisjet e rikuperimit, jepen në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 5. Shih gjithashtu Aneksin 13 — Investigimet e Aksidenteve dhe Incidenteve të Aeroplanëve në lidhje me mbrojtjen e dëshmitë, ruajtjen dhe largimin e aeroplanëve dhe VKM Nr. 739, datë 3.12.2021 Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil.

9.3.1 Duhet të krijohet një plan për heqjen e një aeroplani jashtë funksionit ose në afërsi të zonës së lëvizjes për një aerodrom dhe caktimin e një koordinatori për zbatimin e planit, kur është e nevojshme.

9.3.2 Plani i heqjes së aeroplanit jashtë funksionit bazohet në karakteristikat e aeroplanit që normalisht pritet të operojë në aerodrom dhe përfshijë ndër të tjera:

- a) një listë të pajisjeve dhe personelit në ose në afërsi të aerodromit i cili do të jetë i disponueshëm për këtë qëllim; dhe
- b) organizimin për marrjen e shpejtë të grupit të mjeteve të rikuperimit në dispozicion nga aerodromet e tjera për avionin.

9.4 Zvogëlimi i rreziqeve nga përplasjet me kafshët e egra

Shënim.— Prania e kafshëve të egra (zogjtë dhe kafshë të tjera) në dhe në afërsi të aerodromit përbën një kërcënim serioz për sigurinë operationale të aeroplanëve.

9.4.1 Rreziku i kafshëve të egra në ose në afërsi të një aerodromi do të vlerësohet nëpërmjet:



- a) themelimi i një procedure kombëtare për regjistrimin dhe raportimin e goditjeve të avionëve nga kafshët e egra;
- b) mbledhja e informacionit nga operatorët e aeroplanëve, personeli i aerodromit dhe burime të tjera për praninë e kafshëve të egra në ose rreth aerodromit të cilat përbëjnë një rrezik të mundshëm për operimet e avionëve; dhe
- c) një vlerësim i vazhdueshëm i rrezikut të kafshëve të egra nga personeli kompetent.

Shënim.— Shih Udhëzimin e Ministrit të Transportit Nr.81, datë 31/07/2012 “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik” – që është në përputhje me Aneksin 15 të ICAO-s Aeronautical Information Services (Chapter 5)

9.4.2 Raportet e goditjeve me kafshë të egra do të mbledhen dhe do të përcillen në ICAO për t'u përfshirë në bazën e të dhënave të ICAO -s Sistemi i Informacionit të Goditjeve nga Zogjve (IBIS).

Shënim.— IBIS është projektuar për të mbledhur dhe shpërndarë informacione mbi goditjet e kafshëve të egra me avionët. Informacioni mbi sistemin përfshihet në Manualin e Sistemit të Informacionit të Përplasjes së ICAO (IBIS) (Dok 9332).

9.4.3 Do të ndërmerren veprime për të zvogëluar rriskun për operimet e avionëve duke miratuar masa për të minimizuar mundësinë e përplasjeve midis kafshëve të egra dhe avionëve.

Shënim.— Procedurat për menaxhimin e rreziqeve të jetës së egër në ose në afërsi të aerodromeve, përfshirë krijimin e një programi të menaxhimit të rreziqeve të botës së egër (WHMP), vlerësimin e rrezikut nga bota e egër, menaxhimin e përdorimit të tokës dhe trajnimin e personelit, specifikohen në PANS-Aerodromet (Dok 9981), Pjesa II, Kapitujt 1 dhe 6. Udhëzime të mëtejshme jepen në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 3.

9.4.4 Operatori i aerodromit duhet të ndërmarrë veprime për të eliminuar ose për të parandaluar vendosjen e kazanëve për depozitimin e mbeturinave ose ndonjë burim tjetër që mund të tërheqë kafshë të egra në aerodrom ose në afërsi të tij, përveç nëse një vlerësim i përshtatshëm i jetës së kafshëve të egra tregon se ky vlerësim nuk kanë gjasa të duhetesojë kushte të favorshme për një problem të rrezikut nga kafshët e egra. Kur eliminimi i vendeve ekzistuese nuk është i mundur, Operatori i aerodromit duhet të sigurojë që çdo rrisk që paraqitet për avionët nga këto vende është vlerësuar dhe zvogëluar në masën praktikisht më ulët.

9.4.5 AAC duhet t'i kushtojë vëmendje të duhur shqetësimeve të sigurisë në aviacion që lidhen me zhvillimet e tokës në afërsi të aerodromit që mund të tërheqin kafshë të egra.

9.5 Shërbimi i menaxhimit të VQA-ve

9.5.1 Kur kërkohet nga kushtet e operimit dhe volumi i trafikut, duhet të sigurohet një shërbimi i përshtatshëm i menaxhimit të vendqendrimit nga një njësi e ATS e aerodromit, nga një autoritet tjetër për operimin e aerodromit ose nga një kombinim bashkëpunues i këtyre, në mënyrë që të:

- a) rregullojnë lëvizjen me qëllim parandalimin e goditjeve ndërmjet avionëve, dhe midis avionëve dhe pengesave;
- b) rregullojnë hyrjen e avionëve në dhe koordinojnë daljen e avionëve nga, VQA me anën e kullës së kontrollit të aerodromit; dhe
- c) sigurojnë lëvizjen e sigurt dhe të shpejtë të automjeteve dhe rregullimin e duhur të aktiviteteve të tjera.

9.5.2 Kur kulla e kontrollit të aerodromit nuk merr pjesë në shërbimin e menaxhimit të VQA, udhëzohet të vendosen procedura për të lehtësuar kalimin e rregullt të aeroplanëve ndërmjet njësive të menaxhimit të VQA dhe kullës së kontrollit të aerodromit.

Shënim.— Procedurat për sigurinë teknike të VQA-së specifikohen në PANS- Aerodromet (Dok 9981). Udhëzimet për një shërbim të menaxhimit të VQA janë dhënë në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 8, dhe



në Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes në Sipërfaqe (SMGCS) (Dok 9476).

9.5.3 Një shërbim i menaxhimit të VQA, kur ofrohet, do të pajiset me pajisjet e komunikimit radiotelefonik.

9.5.4 Aty ku janë në fuqi procedurat e shikueshmërisë së ulët, personat dhe automjetet që operojnë në një VQA duhet të kufizohen në minimumin të theksuar.

Shënim.— Udhëzimi për procedurat e veçanta përkatëse jepet në Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes në Sipërfaqe (SMGCS) (Dok 9476).

9.5.5 Një mjet urgjence që i përgjigjet një urgjence do ti jepet përparësi mbi të gjithë trafikun e lëvizjes në sipërfaqe.

9.5.6 Një mjet që operon në një VQA do të:

- a) hapë rrugën për një mjet urgjence; një avioni në qarkullim, gati të manovrojë, ose që është duke u shtyrë ose tërhequr; dhe
- b) hapë rrugë automjeteve të tjera në përputhje me rregulloret lokale.

9.5.7 Një vendqëndrim avioni do të monitorohet në mënyrë vizuale për të siguruar që lejet e distancave të rekomanduara të një aeroplani për përdorimin e vendqëndrimit janë dhënë.

Shënim.— Procedurat në trajnimin e personelit operacional dhe në sigurinë teknike dhe operimet në VQA specifikohen në PANS- Aerodromet (Dok 9981), Pjesa 2, Kapitujt 1 dhe 7.

9.6 Kryerja e shërbimeve në tokë të avionit

9.6.1 Pajisjet për shuarjen e zjarrit, të përshtatshme për të paktën ndërhyrjet fillestare në rast zjarri të shkaktuar nga karburanti dhe personeli i trajnuar për përdorimin e tij, do të jenë lehtësisht të disponueshme gjatë shërbimit në tokë të një avioni; do të ketë gjithashtu mjete për të thirrur me shpejtësi shërbimin e shpëtimit dhe shuarjes së zjarrit në rast zjarri apo derdhje të madhe karburanti.

9.6.2 Kur operimet e rifurnizimit me karburant të aeroplanëve ndodhin gjatë hyrjes së pasagjerëve, në bord ose në zbritje, pajisjet tokësore do të vendosen në mënyrë që të lejojnë:

- a) përdorimi i një numri të mjaftueshëm të daljeve për evakuim të shpejtë; dhe
- b) një rrugë e gatshme për dalje nga secila prej daljeve që do të përdoren

në rast urgjence.

9.7 Operimet e mjeteve të aerodromit

Shënim 1. - Procedurat për krijimin e një skeme të lejes për drejtimin e mjetit në zonën ajrore (ADP) dhe kërkesat e sigurisë teknike të automjeteve/pajisjeve, duke përfshirë trajnimin e detajuar të personelit, specifikohen në PANS- Aerodromes (Doc 9981), Pjesa II, Kapitulli 9.

Shënim 2.— Udhëzimet për operimet e automjeteve të aerodromit janë të përfshira në Bashkëlidhjen A, Seksioni 19 dhe në rregullat e trafikut dhe rregulloret për automjetet në Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes në Sipërfaqe (SMGCS) (Dok 9476).

Shënim 3.— Është menduar që rrugët që ndodhen në zonën e lëvizjes të kufizohen në përdorimin ekskluziv të personelit të aerodromit dhe personave të tjerë të autorizuar dhe se aksesit për në ndërtesat publike nga një person i paautorizuar nuk do të kërkojë përdorimin e këtyre rrugëve.

9.7.1 Një mjet do të operohet:

- a) vetëm në një zonë manovrimi siç është autorizuar nga kulla e kontrollit të aerodromit; dhe



b) vetëm në një vendqëndrim siç autorizohet nga personeli i caktuar nga operatori i aerodromit.

9.7.2 Shoferi i një mjeti në zonën e lëvizjes duhet të jetë në përputhje me të gjitha udhëzimet e detyrueshme të përcaktuara me shenjime dhe shenja, përveç kur autorizohet ndryshe nga:

- a) kulla e kontrollit të aerodromit kur është në zonën e manovrimit; ose
- b) personeli i caktuar nga operatori i aerodromit kur ndodhet në VQA.

9.7.3 Shoferi i një mjeti në zonën e lëvizjes do të jetë në përputhje me të gjitha udhëzimet e detyrueshme të përcaktuara nga dritat.

9.7.4 Shoferi i një automjeti në zonën e lëvizjes do të trajnohet në mënyrën e duhur për detyrat që do të kryhen dhe do të respektojë me udhëzimet e lëshuara nga:

- a) kulla e kontrollit të aerodromit, kur është në zonën e manovrimit; dhe
- b) personeli i caktuar nga operatori i aerodromit, kur ndodhet në VQA.

9.7.5 Shoferi i një mjeti të pajisur me radio do të krijojë komunikim të kënaqshëm dyanshëm me kullën e kontrollit të aerodromit para se të hyjë në zonën e manovrimit dhe me personeli i caktuar nga operatori i aerodromit përpara se të hyjë në VQA. Drejtuesi do të mbajë vazhdimisht në vëzhgim frekuencën e caktuar kur ndodhet në zonën e lëvizjes.

9.8 Udhëzimet për lëvizjen në sipërfaqe dhe sistemet e kontrollit

Zbatimi

9.8.1 Në një aerodrom do të sigurohet një udhëzim i lëvizjes në sipërfaqe dhe një sistem kontrolli (SMGCS).

Shënim.— Udhëzimi mbi drejtimit e lëvizjes në sipërfaqe dhe sistemet e kontrollit gjenden në Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes në Sipërfaqe (SMGCS) (Dok 9476).

Karakteristikat

Shënim.— Udhëzimi për kontrollin e shiritave të ndalimit përmes vijave rrethore hyrëse sipas sistemit të drejtimit dhe të kontrollit të lëvizjes me shikim vizual është i përfshirë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

9.8.2 Projektimi i një SMGCS duhet të marrë parasysh:

- a) densitetin e trafikut ajror;
- b) kushtet e shikueshmërisë nën të cilat janë të destinuar operimet;
- c) nevojën për orientimin e pilotit;
- d) kompleksitetin e formatit/shtrirjes së aerodromit; dhe
- e) lëvizjet e automjeteve.

9.8.3 Komponentët e ndihmës vizuale të një SMGCS, p.sh. shenjimët, dritat dhe shenjat, duhet të jenë të projektuara që të jenë në përputhje me specifikimet përkatëse në 5.2, 5.3 dhe 5.4.

9.8.4 Një SMGCS duhet të projektohet për të ndihmuar në parandalimin e hyrjeve pa dashje të avionëve dhe mjeteve në një pistë aktive.

9.8.5 Sistemi duhet të projektohet për të ndihmuar në parandalimin e përplasjeve midis aeroplanëve, dhe midis aeroplanëve dhe automjeteve ose objekteve, në çdo pjesë të zonës së lëvizjes.

Shënim.— Udhëzimi për kontrollin e shiritave të ndalimit përmes vijave rrethore hyrëse sipas sistemit të drejtimit dhe të kontrollit të lëvizjes me shikim vizual është i përfshirë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157),

*Pjesa 4.*

9.8.6 Kur një SMGCS sigurohet nga kalimi selektiv i shiritave të ndalimit dhe dritave të vijës qendrore të rrugës lidhëse, do të plotësohen kërkesat e mëposhtme:

- a) rrugët e rrugës lidhëse që tregohen nga ndriçimi i dritës së vijës qendrore të rrugës lidhëse duhet të dendësohen tek shiriti i ndalimit i ndriçuar;
- b) qarqet e kontrollit duhet të jenë të rregulluara në mënyrë të tillë që kur të ndizet një shirit ndalimi i vendosur përpara një aeroplani, seksioni i duhur i linjës qendrore të rrugës lidhëse mbaron përtej tij; dhe
- c) dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse janë aktivizuar përpara një aeroplani deri sa dendësohen tek shiriti i ndalimit.

Shënim 1.— Shihni Seksionet 5.3.17 dhe 5.3.20 për specifikimet në dritat e linjës qendrore të rrugës lidhëse dhe shiritave të ndalimit, respektivisht.

Shënim 2.— Udhëzimet për instalimin e shiritave të ndalimit dhe dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse në SMGCS jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

9.8.7 Radari i lëvizjes në sipërfaqe për zonën e manovrimit mund të sigurohet në një aerodrom të destinuar për përdorim në kushtet e rrezeve pamore të pistës më pak se një vlerë prej 350 m.

9.8.8 Radari i lëvizjes në sipërfaqe për zonën e manovrimit mund të sigurohet në një aerodrom ndryshe nga ai në 9.8.7 kur dendësia e trafikut dhe kushtet e operimit janë të tilla që rregullsia e rrjedhës së trafikut nuk mund të mbahet nga procedurat dhe pajisjet alternative.

Shënim.— Udhëzimet për përdorimin e radarit të lëvizjes në sipërfaqe jepen në Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes Sipërfaqësore (SMGCS) (Dok 9476) dhe në Manualin e Planifikimit të Shërbimeve të Trafikut Ajror (Dok 9426).

9.9 Vendosja e pajisjeve dhe instalimet në zonat operacionale

Shënim 1.— Kërkesat për sipërfaqet e kufizimit ndaj pengesave janë specifikuar në 4.2.

Shënim 2.— Projektimi i instalimeve të dritave dhe strukturave mbështetëse të tyre, njësitë e dritës të treguesve të pjerrësisë së afërimit pamor, shenjave dhe shenjuesve, specifikohen në 5.3.1, 5.3.5, 5.4.1 dhe 5.5.1 përkatësisht. Udhëzimet për projektimin e mjeteve ndihmëse vizuale dhe jo-vizuale lehtësisht të thyeshme për navigim janë dhënë në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 6.

9.9.1 Vetëm nëse funksioni i tij kërkon që ai të jetë atje për lundrimin ajror ose për qëllime të sigurisë së avionëve, asnjë pajisje ose instalim nuk duhet të jetë:

- a) në një rrip piste, një zonë sigurie në fund të pistës, një rrip rruge lidhëse ose brenda distancave të specifikuara në Tabelën 3-1, kolona 11, nëse do të rrezikonte një avion;
- b) në një zonë të pastër nëse do të rrezikonte një aeroplan në ajër.

9.9.2 Çdo pajisje ose instalim që kërkohet për lundrimin ajror ose për qëllimet e sigurisë së avionëve që do të jenë të vendosura:

- a) në atë pjesë të një rripi të pistës brenda:
 - 1) 75 m të vijës qendrore të pistës ku numri i kodit është 3 ose 4; ose
 - 2) 45 m të vijës qendrore të pistës ku numri i kodit është 1 ose 2; ose
- b) në një zonë sigurie në fund të pistës, një rrip rruge lidhëse ose brenda distancave të



specifikuara në Tabelën 3-1;

- c) në një zonë të pastër dhe që duhet të rrezikonte një avion në ajër; do të jenë lehtësisht të thyeshme dhe të montuara sa më ulët të jetë e mundur.

9.9.3 Çdo pajisje ose instalim që kërkohet për navigim ajror ose për qëllime sigurie të avionëve që do të vendosen në pjesën jo të rrafshuar të një rripi piste mund të konsiderohet si një pengesë dhe mund të jetë lehtësisht e thyeshme dhe montuar sa më ulët të jetë e mundur.

Shënim.— Udhëzimi për vendosjen e mjeteve të navigimit gjendet në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 6.

9.9.4 Vetëm nëse funksioni i tij kërkon që ai të jetë atje për lundrim ajror ose për qëllime të sigurisë së aeroplanëve, asnjë pajisje ose instalim nuk duhet të gjendet brenda 240 m nga fundi i rripit dhe brenda:

- a) 60 m të vijës qendrore të zgjeruar ku numri i kodit është 3 ose 4; ose
- b) 45 m të vijës qendrore të zgjeruar ku numri i kodit është 1 ose 2; të kategorisë I, II ose III të pistës me afrim preciz.

9.9.5 Çdo pajisje ose instalim që kërkohet për lundrimin ajror ose për qëllime sigurie të avionëve, të cilat duhet të vendosen në ose pranë një rripi të një piste me afrim preciz të kategorisë I, II ose III dhe e cila:

- a) ndodhet brenda 240 m nga fundi i rripit dhe brenda:
 - 1) 60 m të vijës qendrore të zgjeruar të pistës ku numri i kodit është 3 ose 4; ose
 - 2) 45 m të vijës qendrore të zgjeruar të pistës ku numri i kodit është 1 ose 2; ose
- b) depërton në sipërfaqen e brendshme të afrimit, në sipërfaqen e brendshme kalimtare ose në sipërfaqen e nderprerjes së uljes; duhet të jenë lehtësisht të thyeshme dhe të montuara sa më ulët të jetë e mundur.

9.9.6 Çdo pajisje ose instalim i kërkuar për navigim ajror ose për qëllime të sigurisë së aeroplanëve që është pengesë e rëndësishë operacionale në pajtim me 4.2.4, 4.2.11, 4.2.20 ose 4.2.27 mund të jetë lehtësisht i thyeshëm dhe montuar sa më ulët të jetë e mundur.

9.10 Gardhet mbrojtëse

Zbatimi

9.10.1 Një gardh ose barrierë tjetër e përshtatshme duhet të sigurohet në një aerodrom për të parandaluar hyrjen në zonën e lëvizjes, të kafshëve të madhësive të atilla që përbëjnë një rrezik për avionët.

9.10.2 Një gardh ose barrierë tjetër e përshtatshme duhet të sigurohet në një aerodrom për të penguar aksesin e paautorizuar ose të paramenduar të një personi të paautorizuar në një zonë jo-publike të aerodromit.

Shënim 1.— Kjo ka për qëllim të përfshijë ndalimin e kanalizimeve të ujrave të zeza, kanaleve mbledhës të ujrave, tuneleve, etj., aty ku është e nevojshme për të parandaluar hyrjen.

Shënim 2.— Mund të kërkohen masa të posaçme për të parandaluar hyrjen e një personi të paautorizuar në pista apo rrugë lidhëse që kalojnë mbi rrugët publike.

9.10.3 Mjetet e përshtatshme të mbrojtjes duhet të sigurohen për të penguar aksesin e paautorizuar ose me paramendim të personave të paautorizuar në instalimet tokësore dhe objektet thelbësore për sigurinë e aviacionit civil që ndodhet jashtë aerodromit.

Vendndodhja

9.10.4 Gardhi ose pengesa duhet të vendoset në mënyrë që të ndahen zonat e lëvizjes dhe objektet ose zonat e tjera në aerodrom që janë jetësore për funksionimin e sigurt të avionëve nga zonat e hapura për akses publik.

9.10.5 Kur nevojitet një siguri më e madhe, duhet të sigurohet një zonë e pastruar në të dyja anët e gardhit ose pengesës për të lehtësuar punën e patrullimeve dhe për të bërë më të vështirë kalimin. Duhet të merret parasysh sigurimi i një rruge rrethuese brenda gardheve të aerodromit për përdorimin nga personeli i mirëmbajtjes dhe patrullave të sigurisë.



9.11 Ndriçimi për sigurinë

Gardhi ose një barrierë tjetër e parashikuar për mbrojtjen e aviacionit civil ndërkombëtar dhe objekte të tij, mund të ndriçohet në një nivel minimal të domosdoshëm, kur kjo konsiderohet e dëshirueshme për arsye sigurie në një aerodrom. Duhet t'i kushtohet vëmendje vendosjes së dritave në mënyrë që sipërfaqja tokësore në të dyja anët e gardhit ose pengesës të ndriçohet, sidomos në pikat e hyrjes.

9.12 Sistemi autonom për paralajmërimin e futjes pa dashje në pistë

Shënim 1.— Përfshirja e specifikimeve të detajuara për një sistem autonom për paralajmërimin e hyrjes pa dashje në pistë (ARIWS) në këtë seksion nuk ka për qëllim të nënkuptojë që një ARIWS do të sigurohet në një aerodrom.

Shënim 2.— Zbatimi i një ARIWS është një çështje komplekse që meriton konsideratë të veçante nga operatorët e aerodromit, shërbimet e trafikut ajror dhe AAC, dhe në koordinim me operatorët e aeroplanëve.

Shënim 3.— Bashkëlidhja A, Seksioni 21, jep një përshkrim të një ARIWS dhe informacion mbi përdorimin e tij.

Karakteristikat

9.12.1 Aty ku një ARIWS është instaluar në një aerodrom:

- do të sigurojë zbulimin autonom të një hyrje pa dashje të mundshme ose të zënies së një piste aktive, dhe një paralajmërim të drejtpërdrejtë për një ekuipazh të fluturimit ose operatorit të automjeteve;
- ai duhet të funksionojë dhe duhet të kontrollohet në mënyrë të pavarur nga çdo sistem tjetër të shikimit pamor në aerodrom;
- përbërësit e ndihmës së saj pamore, d.m.th. dritat, duhet të projektohen në përputhje me specifikimet përkatëse në 5.3; dhe
- dështimi i një pjese ose i së gjithës nuk duhet të ndikojë në operimet normale të aerodromit. Për këtë qëllim, duhet të parashikohet të lejohet që njësisë ATC të mbyllë pjesërisht ose tërësisht sistemin.

Shënim 1.— Një ARIWS mund të instalohet në pikëbashkimin aty ku perforcohet vija qendrore e rrugës lidhëse, shiritave të ndalimit ose dritave kufizuese të pistës.

Shënim 2.— Ka për qëllim që sistemi (-et) të jetë funksional në të gjitha kushtet e motit, duke përfshirë shikueshmëri të ulët.

Shënim 3.— Një ARIWS mund të përdorë sensorë të përbashkët të një SMGCS ose A-SMGCS, megjithatë, ai vepron në mënyrë të pavarur nga secili sistem.

9.12.2 Aty ku një ARIWS është instaluar në një aerodrom, informacionet për karakteristikat dhe statusin e tij duhet të ofrohen për shërbimet e duhura të informacionit aeronautik që deklarohen në AIP me përshkrimin e udhëzimit dhe sistemit të kontrollit të lëvizjes në sipërfaqen e një aerodromi dhe shenjat siç përcaktohet në Udhëzimin e Ministrisë të Transportit Nr.81, datë 31/07/2012 “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik” – që është në përputhje me Aneksin 17 të ICAO – s Aeronautical Information Services.

Shënim.— Specifikimet e hollësishme në lidhje me AIP janë të përfshira në PANS-AIM (Dok 10066



KAPITULLI 10. MIRËMBAJTJA E AERODROMIT

10.1 Të përgjithshme

10.1.1 Një program i mirëmbajtjes, duke përfshirë mirëmbajtjen parandaluese kur është e përshtatshme, do të vendoset në një aerodrom për të ruajtur objektet në një gjendje që nuk dëmtojnë sigurinë, rregullsinë ose efikasitetin e lundrimit ajror.

Shënim 1.— Mirëmbajtja parandaluese është puna e programuar e mirëmbajtjes e bërë për të parandaluar dështimin ose degradimin e objekteve.

Shënim 2.— "Objektet" kanë për qëllim të përfshijnë elemente të tilla si sipërfaqet, mjetet e ndihmës vizuale, gardh, sistemet e kullimit, sistemet elektrike dhe ndërtesat.

10.1.2 Hartimi dhe zbatimi i programit të mirëmbajtjes udhëzohet të respektojë parimet e Faktorëve Njerëzorë.

Shënim 1.— Materiali udhëzues mbi parimet e Faktorëve Njerëzorë mund të gjendet në Manualin e Trajnimit të Faktorëve Njerëzore (Dok 9683) dhe në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 8 – Shërbimet Operacione të Aeroportit.

Shënim 2. - Parimet dhe procedurat e përgjithshme për trajnimin e personelit të aerodromit, duke përfshirë programet e trajnimit dhe kontrollat e aftësive, janë specifikuar në PANS-Aerodromet (Dok 9981).

10.2 Sipërfaqet

10.2.1 Sipërfaqet e të gjitha zonave të lëvizjes, duke përfshirë pistat, rrugët lidhëse dhe VQA-të dhe zonat e afërta duhet të inspektohen dhe kushtet e tyre duhet të monitorohen rregullisht si pjesë e një programi parandalues dhe rregullues të mirëmbajtjes së aerodromit me qëllim të shmangies dhe eliminimit të mbetjeve të objekteve të huaja (FOD) që mund të shkaktojnë dëme në avion ose të pengojnë funksionimin e sistemeve të avionëve.

Shënim 1. — Shih 2.9.3 për inspektimin e zonave të lëvizjes

Shënim 2.— Procedurat për kryerjen e inspektimeve ditore të zonës së lëvizjes dhe kontrollin e FOD jepen në PANS-Aerodromet (Dok 9981), Manualin e Udhëzimeve dhe Kontrollit të Lëvizjes Sipërfaqësore (SMGCS) (Dok 9476) dhe Udhëzimet dhe Kontrollin e Sistemeve të Avancuara të Lëvizjes në Sipërfaqe (A-SMGCS) Manual (Dok 9830).

Shënim 3.— Udhëzime shtesë në pastrimin/fshirjen e sipërfaqeve përfshihen në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit (Dok 9137), Pjesa 9.

Shënim 4.— Udhëzimi për masat paraprake që duhet të merren në lidhje me sipërfaqen e shpatullave jepet në Bashkëlidhjen A, Pjesa 9, dhe në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 2.

Shënim 5.— Aty ku sipërfaqja për lëvizje përdoret nga aeroplanë të mëdhenj ose aeroplanë me presione të gomave në kategoritë e sipërme të përmendura në 2.6.6 c), vëmendje e veçantë mund t'i kushtohet integritetit të pajisjeve të dritës (brenda) në sipërfaqet e lëvizjes dhe kryqezimet e tyre.

10.2.2 Sipërfaqja e një piste duhet të mbahet në një gjendje të tillë që të parandalojë formimin e parregullsive të dëmshme.

Shënim.— Shih Bashkëlidhjen A, Seksioni 5.



10.2.3 Një pistë e shtruar duhet të mbahet në një gjendje në mënyrë që të sigurojë karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes në ose mbi nivelin e fërkimit minimal të udhëzuar nga AAC.

Shënim.— Vlerësimi, Matja dhe Raportimi i Kushteve të Sipërfaqes së Pistës (Cir 329) përmban informacion të mëtejshëm mbi këtë temë.

10.2.4 Karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës për qëllime të mirëmbajtjes duhet të maten periodikisht me një mjet matës të vazhdueshëm të fërkimit të dokumentuara që përdor karakteristikat e vetëdeklarimit. Frekuenca e këtyre matjeve duhet të jetë e mjaftueshme për të përcaktuar trendin e karakteristikave të fërkimit të sipërfaqes së pistës.

Shënim 1.— Udhëzimet për vlerësimin e karakteristikave të fërkimit të sipërfaqes së pistës ofrohen në Vlerësimin, Matjen dhe Raportimi i Kushteve të Sipërfaqes së Pistës (Cir 329)

Shënim 2.— Objektivi i 10.2.3 deri në 10.2.7 është të sigurojë që karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes për të gjithë pistën të mbeten në ose mbi nivel fërkimi minimal të udhëzuar nga AAC.

10.2.5 Kur matjet e fërkimit të sipërfaqes së pistës janë bërë për qëllime të mirëmbajtjes duke përdorur një pajisje matëse të vazhdueshme të fërkimit të vetëdeklarimit, performanca e pajisjes do të përmbushë standardin e vendosur nga legjislacioni në fuqi.

10.2.6 Personeli i matjes së fërkimit të sipërfaqes së pistës i kërkuar në 10.2.5 do të trajnohet për të përmbushur detyrat e tyre.

10.2.7 Do të merret masa korigjuese të mirëmbajtjes për të parandaluar karakteristikat e fërkimit të sipërfaqes së pistës për të gjithë pistën ose një pjesë e saj nga rënia poshtë një niveli minimal fërkimi të përcaktuar nga legjislacioni në fuqi.

Shënim.— Një pjesë e pistës në gjatësi prej çdo 100 m duhet të konsiderohet e rëndësishme për veprim të mirëmbajtjes ose raportimit.

10.3 Heqja e ndotësve

10.3.1 Dëbora, bora e shkrirë, akulli, uji i ndenjtur, balta, pluhuri, rëra, nafta, depozitat prej gome dhe ndotësit e tjerë duhet të largohen nga sipërfaqja e pistës në përdorim sa më shpejt dhe plotësisht që të jetë e mundur për të minimizuar akumulimin.

Shënim.— Që nga 5 nëntori 2020, kërkesa e mësipërme nuk nënkupton se operimet e dimrit në dëborë dhe akull të ngjeshur janë të ndaluara. Informacioni mbi heqjen e dëborës dhe kontrollin e akullit dhe largimin e ndotësve të tjerë jepet në PANS- Aerodromet (Dok 9981).

10.3.2 Rrugët lidhëse duhet të mbahen të pastra nga dëbora, bora e shkrirë, akulli, etj, në masën e nevojshme për të mundësuar që aeroplanët të manovrojnë për në dhe nga një pistë operacionale.

10.3.3 VQA-të duhet të mbahen të pastra nga dëbora, bora e shkrirë, akulli, etj, në masën e nevojshme për të mundësuar që avionët, kur është e përshtatshme, të tërhiqen ose të shtyhen dhe të manovrojnë me siguri.

10.3.4 Sa herë që pastrimi i dëborës, borës së shkrirë, akullit etj, nga pjesët e ndryshme të zonës së lëvizjes nuk mund të kryhet njëkohësisht, rendi i përparësisë pas pistave në përdorim mund të vendoset në konsultim me palët e prekura, si p.sh. shpëtimin dhe fikjes së zjarrit dhe e dokumentuar në një plan me situatë të mbuluar me dëborë.

Shënim 1.— Shih PANS-AIM (Dok 10066), Shtojca 2, Pjesa 3, AD 1.2.2 për informacione që do të shpallen në një AIP lidhur me një plan dëborë. Manuali i Shërbimeve të Informacionit të Aeronautikës (Dok. 8126) përmban



udhëzime për përshkrimin e një plani dëbore duke përfshirë politikën e përgjithshme në lidhje me prioritetet operacionale të përcaktuara për pastrimin e zonave të lëvizjes.

10.3.5 Nuk do të përdoren kimikate që mund të kenë efekte të dëmshme tek aeroplanët ose sipërfaqet (në beton), ose kimikate të cilat mund të kenë efekte toksike në mjedisin e aerodromit.

10.4 Vendosja e shtresës së re sipërfaqes së pistës

Shënim.— Specifikimet e mëposhtme janë të destinuara për projektet e shtresës së re të sipërfaqes së pistës, kur pista do të kthehet përkohësisht në një gjendje operacionale para se të përfundojë rishtrimi. Kjo duhet të kërkojë një VQA të përkohshme midis sipërfaqeve të reja dhe të vjetra të pistës. Udhëzimet për shtresën e re të sipërfaqes dhe vlerësimin e gjendjes së tyre operacionale jepen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 3.

10.4.1 Pjerrësia gjatësore e VQA-se së përkohshme, matur me referencë në sipërfaqen ekzistuese të pistës ose në drejtimin e mëparshëm të shtresës, do të jetë:

- a) 0.5 deri 1.0 për qind për shtresat deri në dhe duke përfshirë edhe 5 cm në trashësi; dhe
- b) jo më shumë se 0.5 për qind për shtresat më shumë se 5 cm trashësi.

10.4.2 Para se një pistë të rishtrohet dhe kthehet në një status operacional të përkohshëm, do të sigurohet një shenjim i vijës qendrore të pistës në përputhje me specifikimet në Seksionin 5.2.3. Përveç kësaj, vendndodhja e pragut të përkohshëm do të identifikohet nga një vijë horizontale me gjerësi 3.6 m.

10.5 Mjetet ndihmëse vizuale

Shënim 1.— Këto specifikime synojnë të përcaktojnë objektivat e nivelit të performancës së mirëmbajtjes. Ato nuk synojnë të përcaktojnë nëse sistemi i ndriçimit është jashtë funksionit operacional.

Shënim 2.— Diodat e ndriçimit me kursim energjie (LED) janë sasia më e madhe, por ato nuk prodhojnë rreze ngrohje infra të kuqe siç janë ato të llambave inkandeshente. Operatorët e aerodromeve të cilët presin të shpresojnë shkrirjen e akullit dhe dëborës me këtë emetim të nxehtë mund të dëshirojnë të vlerësojnë nëse është e nevojshme një orar të modifikuar të mirëmbajtjes gjatë këtyre kushteve ose të vlerësojnë vlerën e mundshme operative të instalimit të pajisjeve LED me elementë ngrohjeje.

Shënim 3.— Teknologjia e Sistemeve të Përmirësimit të Shikueshmërisë EVS mbështetet në nxehtësinë e rrezeve infra të kuqe të përfluar nga ndriçimi inkandeshent. Protokollet e Udhëzimit të Ministrit të Transportit Nr. 81, datë 31/07/2012 “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik” – është në përputhje me Aneksin 15 të ICAO – s Aeronautical Information Services sigurojnë një mjet të përshtatshëm për njoftimin e përdoruesve të sistemeve EVS të aerodromit kur sistemet e ndriçimit konvertohen në LED.

10.5.1 Një dritë konsiderohet të jetë jashtë shërbimit kur intensiteti mesatar i rrezes kryesore është më pak se 50 përqind e vlerës së specifikuar në shifrën e duhur në Shtojcën 2. Për njësitë e dritës ku intensiteti mesatar i rrezes kryesore të projektuar është mbi vlerën e treguar në Shtojcën 2, vlera 50 përqind duhet të lidhet me atë vlerë të projektimit.

10.5.2 Duhet të përdoret një sistem mirëmbajtje parandalues të mjeteve pamore për të siguruar besueshmërinë e sistemit të ndriçimit dhe të shenjimit.

Shënim .—Udhëzimet për mirëmbajtje parandaluese të mjeteve ndihmëse vizuale janë dhënë në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit, (Dok 9137), Pjesa 9.

10.5.3 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese i përdorur për një pistë të afritit preciz të kategorisë II ose III duhet të ketë si objektiv që, gjatë çdo periudhe të operimeve të kategorisë II ose III, të gjitha afrimet dhe dritat e pistës janë të përdorshme dhe që në çdo rast të paktën:



- a) 95 përqind e dritave janë të përdorshme në secilin nga elementët e veçantë të rëndësishëm të mëposhtëm:
- 1) sistemi i ndriçimit të afërimit preciz të kategorisë II dhe III, brenda 450 m;
 - 2) dritat e vijës qendrore të pistës;
 - 3) dritat e pragut të pistës; dhe
 - 4) dritat e skajit të pistës;
- b) 90 përqind e dritave janë të përdorshme në dritat e zonës së uljes;
- c) 85 përqind e dritave janë të përdorshme në sistemin e ndriçimit për afërim përtej 450 m; dhe
- d) 75 përqind e dritave janë të përdorshme në dritat fundore të pistës.

Për të siguruar vazhdimësinë e drejtimit, përqindja e lejueshme e dritave jashtë shërbimit nuk lejohet në atë mënyrë që të ndryshojë modelin bazë të sistemit të ndriçimit. Përveç kësaj, një dritë 'jashtë shërbimi' nuk duhet vendosur pranë një drite tjetër 'jashtë shërbimi', me përjashtim të një barete ose një shiriti travers ku lejohen dy drita 'jashtë shërbimi' ngjitur.

Shënim.- Lidhur me baretat, shiritat travers dhe dritat anësore të pistës, dritat konsiderohen të ngjitura nëse ndodhen njëra pas tjetres dhe:

- *anash: në të njëjtën baretë ose shirit travers;*
- *në gjatësi: në të njëjtin rresht të dritave anësore ose bareteve.*

10.5.4 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese i përdorur për një pikë shiriti ndalimi të siguruar tek pozicioni i ndalimit para hyrjes në pistë që përdoret në kryqezim me një pistë të destinuar për operime në kushtet e shikimit pamor më pak se një vlerë prej 350 m, duhet të kenë objektivat e mëposhtme:

- a) jo më shumë se dy drita do të mbeten jashtë shërbimit; dhe
- b) dy drita njëra pas tjetres nuk duhet të mbeten jashtë shërbimit përveç nëse ndarja e dritës është dukshëm më e vogël se ajo e specifikuar.

10.5.5 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese i përdorur për një rrugë lidhëse të destinuar për përdorim në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se një vlerë prej 350 m, duhet të ketë si objektiv që nuk duhet të ketë dy drita ngjitur vijës qendrore të rrugës lidhëse që të jenë jashtë shërbimit.

10.5.6 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese i përdorur për pistën e afërimit preciz të kategorisë I, duhet të ketë si objektiv që, gjatë çdo periudhe të operimeve të kategorisë I, të gjitha afërimet dhe dritat e pistës janë të përdorshme dhe që në çdo rast të paktën 85 përqind e dritave janë të përdorshme në secilën nga këto që vijnë:

- a) sistemi i ndriçimit të afërimit preciz të kategorisë I;
- b) dritat e pragut të pistës;
- c) dritat e skajit të pistës; dhe
- d) dritat fundore të pistës;

Në mënyrë që të sigurohet vazhdimësia e drejtimit, një dritë jashtë shërbimit nuk duhet të lejohet pranë një drite tjetër jashtë shërbimit, përveç nëse hapësira e dritës është dukshëm më e vogël se ajo e specifikuar.

Shënim.— Në rastin e bareteve dhe shiritave travers me dy drita 'jashtë shërbimi' të njëpasnjëshme, drejtimi nuk humbet.

10.5.7 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese që përdoret për një pistë të destinuar për ngritje në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se një vlerë prej 550 m duhet të ketë si objektiv që gjatë gjithë periudhës së operimit të gjitha dritat e pistës të jenë të përdorshme dhe që në çdo rast:

- a) të paktën 95 përqind e dritave janë të përdorshme në dritat e vijës qendrore të pistës (aty ku është siguruar) dhe në dritat fundore të pistës; dhe
- b) të paktën 75 përqind e dritave janë të përdorshme në dritat e fundit të pistës.



Në mënyrë që të sigurohet vazhdimësia e drejtimit, një dritë jashtë shërbimit nuk duhet të lejohet pranë një drite tjetër jashtë shërbimit.

10.5.8 Sistemi i mirëmbajtjes parandaluese që përdoret për një pistë të destinuar për ngritje në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se një vlerë prej 550 m duhet të ketë si objektiv që gjatë gjithë periudhës së operimit të gjitha dritat e pistës të jenë të përdorshme dhe që në çdo rast të paktën 85 përqind e dritave janë të përdorshme në dritat skajore të pistës dhe fundit të pistës. Në mënyrë që të sigurohet vazhdimësia e drejtimit, një dritë jashtë shërbimit nuk duhet të lejohet pranë një drite tjetër jashtë shërbimit.

SHTOJCA 1. NGJYRAT PËR NDRIÇIMIN E DRITAVE TOKËSORE AERONAUTIKE, SHENJIMET, SHENJAT DHE PANELET

1. Të përgjithshme

Shënim hyrës.— Specifikimet e mëposhtme përcaktojnë kufijtë e qartësisë të ngjyrave që do të përdoren për dritat tokësore aeronautike, shenjimët, shenjat dhe panelet. Specifikimet janë në përputhje me specifikimet e vitit 1983 të Komisionit Ndërkombëtar për Ndriçim (CIE), me përjashtim të ngjyrës portokalli në figurën A1-2.

Nuk është e mundur të përcaktohen specifikimet për ngjyrat kur nuk ekziston mundësia për konfuzion. Për një aresye të caktuar të njohjes, është e rëndësishme që drita e syve të jetë mbi perceptimin e pragut, që ngjyra të mos ndryshohet shumë nga ndryshimet selektive atmosferike dhe që vizioni i ngjyrës së vëzhguesit të jetë i saktë. Ekziston edhe një rrezik i konfuzionit të ngjyrës në një nivel jashtëzakonisht të lartë të ndriçimit të syve siç mund të merret nga një burim me intensitet të lartë në një distancë shumë të afërt. Përvoja tregon se dallimi i kënaqshëm mund të arrihet nëse i kushtohet vëmendje këtyre faktorëve.

Qartësitë e dritës janë shprehur në aspektin e vëzhguesit standard dhe sistemit koordinativ të miratuar nga Komisioni Ndërkombëtar për Ndriçim (CIE) në sesionin e tij të tetë në Kembrixh, Angli, në vitin 1931.^{7*}

Qartësitë e dritës për ndriçime të gjendjes së ngurtë (p.sh. LED) bazohen në kufijtë e dhënë në standardin S 004/E-2001 të Komisionit Ndërkombëtar të Ndriçimit (CIE), me përjashtim të sektorit blu të spektrit të bardhë.

2. Ngjyrat për dritat tokësore aeronautike

2.1 Qartësitë për dritat që kanë burime të dritës të tipit filament

2.1.1 Qartësitë e dritave tokësore aeronautike me burime të dritës të tipit filament duhet të jenë brenda kufijve të mëposhtëm:

Ekuacionet e CIE (shih figurën A1-1a):

- | | |
|--------------------|--|
| a) E kuqe | |
| Spektori i vjollcë | $y = 0.980 - x$ |
| Spektori i verdhë | $y = 0.335$, përveç sistemeve të treguesve pamorë të pjerrësisë së |
| afrimit | |
| Spektori i verdhë | $y = 0.320$, për sistemet e treguesve pamorë të pjerrësisë së afrimit |

Shënim.— Shih 5.3.5.13 dhe 5.3.5.29.

- | | |
|--------------------|----------------------|
| b) E verdhë | |
| Spektori i kuq | $y = 0.382$ |
| Spektori i bardhë | $y = 0.790 - 0.667x$ |
| Spektori i gjelbër | $y = x - 0.120$ |
| c) E gjelbër | |
| Spektori i verdhë | $x = 0.360 - 0.080y$ |
| Spektori i bardhë | $x = 0.650y$ |
| Spektori blu | $y = 0.390 - 0.171x$ |

* Shih Botimin Nr. 15, *Dallimi i ngjyrave* (1971).



- d) Blu
 Sektori i gjelbër $y = 0.805x + 0.065$
 Sektori i bardhë $y = 0.400 - x$
 Sektori vjollcë $X = 0.600y + 0.133$
- e) E bardhë
 Sektori i verdhë $x = 0.500$
 Sektori blu $x = 0.285$
 Sektori i gjelbër $y = 0.440$ dhe $y = 0.150 + 0.640x$
 Sektori vjollcë $y = 0.050 + 0.750x$ dhe $y = 0.382$
- f) E bardhë e ndryshueshme
 Sektori i verdhë $x = 0.255 + 0.750y$ dhe $y = 0.790 - 0.667x$ Sektori blu $x = 0.285$
 Sektori i gjelbër $y = 0.440$ dhe $y = 0.150 + 0.640x$ Sektori vjollcë $y = 0.050 + 0.750x$
 dhe $y = 0.382$

Shënim.— Udhëzimi për ndryshimet e ngjyrave që rezultojnë nga efekti i temperaturës në elementët filtrues është dhënë në Manuali i Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

2.2 Dallimet midis dritave që kanë burime të tipit filament

2.2.1 Nëse ka një kërkesë për të dalluar të verdhën dhe të bardhën nga njëra-tjetra, ato duhet të shfaqen në afërsi në kohë ose hapësirë si, për shembull, duke pulsuar në mënyrë të njëpasnjëshme nga i njëjti fener pulsues.

2.2.2 Nëse ka një kërkesë për të dalluar të verdhën nga e gjelbërta dhe/ose e bardha, si p.sh. në dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse, koordinatat y të dritës së verdhë nuk duhet të kalojnë vlerën 0.40.

Shënim.— Kufijtë e së bardhës është bazuar në supozimin se ato do të përdoren në situata në të cilat karakteristikat (temperatura ngjyra) e burimit të dritës në thelb do të jenë konstante.

2.3 Pastërtia për dritat që kanë burime të dritës prej materiali të gjendjes së ngurtë

2.3.1 Pastërtia e dritave tokësore aeronautike me burime të dritës prej materiali të gjendjes së ngurtë do të jenë brenda sektorëve të mëposhtëm:

Ekuacionet e CIE (shih Figurën A1-1b)

- a) E kuqe
 Sektori vjollcë $y = 0.980 - x$
 Sektori i verdhë $y = 0.335$, përveç sistemeve të treguesve pamorë të pjerrësisë së afërimit
 Sektori i verdhë $y = 0.320$, për sistemet e treguesve pamorë të pjerrësisë së afërimit

Shënim.— Shih 5.3.5.13 dhe 5.3.5.29.

- b) E verdhë
 Sektori i kuq $y = 0.387$
 Sektori i bardhë $y = 0.980 - x$
 Sektori i gjelbër $y = 0.727x + 0.054$
- c) E gjelbër (referojuni tek 2.3.2 dhe 2.3.3)
 Sektori i verdhë $x = 0.310$
 Sektori i bardhë $X = 0.625y - 0.041$
 Sektori blu $y = 0.400$
- d) Blu
 Sektori i gjelbër $y = 1.141x - 0.037$
 Sektori i bardhë $y = 0.400 - y$
 Sektori vjollcë $x = 0.134 + 0.590y$
- e) E bardhë
 Sektori i verdhë $x = 0.440$
 Sektori blu $x = 0.320$
 Sektori i gjelbër $y = 0.150 + 0.643x$
 Sektori vjollcë $y = 0.050 + 0.757x$

- f) E bardhë e ndryshueshme
 Sektorët e nuancave të ndryshme të së bardhës për burimet e dritës prej materiali të gjendjes së ngurtë janë ato të e) E bardha më sipër.



2.3.2 Aty ku vëzhguesit me vizion të dëmtuar të ngjyrave duhet të jenë në gjendje të përcaktojnë ngjyrën e dritës, sinjalet e gjelbra duhet të jenë brenda sektorëve vijues:

Spektori i verdhë	$y = 0.726 - 0.726x$
Spektori i bardhë	$X = 0.625y - 0.041$
Spektori blu	$y = 0.400$

2.4 Matja e ngjyrave për burimet e dritës së tipit filament dhe prej materiali të gjendjes së ngurtë.

2.4.1 Ngjyra e dritave tokësore aeronautike do të verifikohet duke qenë brenda sektorëve të specifikuar në figurën A1-1a ose A1-1b, sipas rastit, sipas matjes në pesë pika brenda zonës së kufizuar nga kthesa më në thellësi me ndriçimit të njëjtë (diagramet e ndriçimit të njëjtë, referohen në Shtojcën 2), me operim në rrymën ose tensionin e caktuar. Në rastin e kthesave të ndriçimit të njëjtë eliptike ose rrethore, matjet e ngjyrave do të merren në qendër dhe në kufijtë horizontale dhe vertikale. Në rastin e kthesave me ndriçim të njëjtë drejtkëndore, matjet e ngjyrave do të merren në qendër dhe kufijtë e diagonaleve (qoshet). Përveç kësaj, ngjyra e dritës do të kontrollohet në kthesën me ndriçim të njëjtë më të largët për të siguruar që nuk ka zhvendosje të ngjyrave që duhet të shkaktojnë konfuzion sinjali tek piloti.

Shënim 1.— Për kthesën me ndriçim të njëjtë më të largët, një matje e koordinatave të ngjyrave mund të bëhet dhe regjistrohet për t'u rishikuar dhe gjykuar për t'u pranuar nga AAC.

Shënim 2.— Disa njësi të dritës mund të kenë një aplikim të tillë në mënyrë që ato të shihen dhe të përdoren nga pilotët nga drejtimet përtej asaj të kthesës me ndriçim të njëjtë më të largët (p.sh. Dritat e shiritit të ndalimit në pozicione mjaft të gjera të pritjes në pistë). Në raste të tilla, AAC mund të vlerësojë aplikimin aktual dhe nëse është e nevojshme të kërkojë një kontroll të zhvendosjes së ngjyrave në shkallët këndore përtej kthesës më të largët.

2.4.2 Në rastin e sistemeve të treguesve pamorë të pjerrësisë të afrimit dhe njërive të tjera të dritës që kanë një sektor të tranzicionit të ngjyrave, ngjyra do të matet në pikat në përputhje me 2.4.1, përveç se zonat me ngjyra do të trajtohen veçmas dhe asnjë pikë nuk do të jetë brenda 0.5 gradë të sektorit kalimtar.

3. Ngjyrat për shenjat, shenjat dhe panelet

Shënim 1.— Specifikimet e ngjyrave të sipërfaqes të dhëna më poshtë zbatohen vetëm për sipërfaqet të sapo ngjyrosura. Ngjyrat që përdoren për shenjat, shenja dhe panele zakonisht zbehen me kalimin e kohës dhe prandaj kërkojnë rinovim.

Shënim 2.— Udhëzimi mbi ngjyrat e sipërfaqes gjendet në dokumentin CIE me titull Rekomandime për Ngjyrat e Sipërfaqeve për Sinjalizimin Pamor — Publikimi Nr. 39-2 (TC-106) 1983.

Shënim 3.— Specifikimet e rekomanduara në 3.4 për panelet të dritëzuar tej përtej janë të përkohshme në natyrë dhe janë të bazuara në specifikimet CIE për shenjat e ndriçuara tej përtej. Është parashikuar që këto specifikime të rishikohen dhe përditësohen si dhe kur CIE zhvillon specifikimet për panelet e ndriçuara tej përtej.

3.1 Faktorët e cilësisë dhe ndriçimit të ngjyrave të zakonshme, ngjyrat e materialeve retroreflektive dhe ngjyrat e shenjave dhe paneleve e ndriçuara tej përtej (të ndriçuara nga brenda) përcaktohen në kushtet e mëposhtme standarde:

- këndi i ndriçimit: 45°;
- drejtimi i shikimit: pingul në sipërfaqe; dhe
- ndriçues: Ndriçues standard CIE D₆₅.

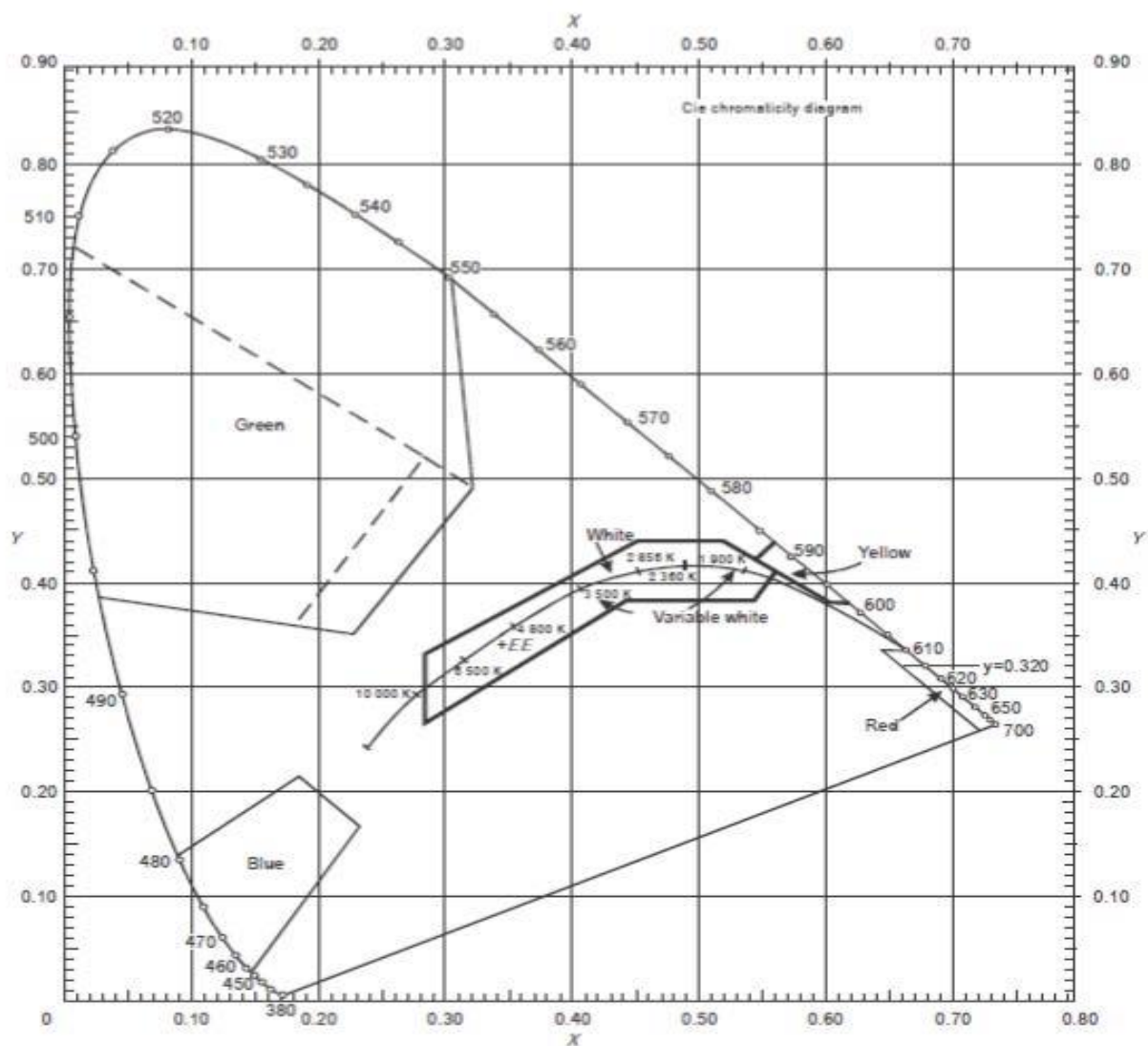


Figura A1-1a Ngjyrat për dritat aeronautike tokësore (tip i i lampave me filament)

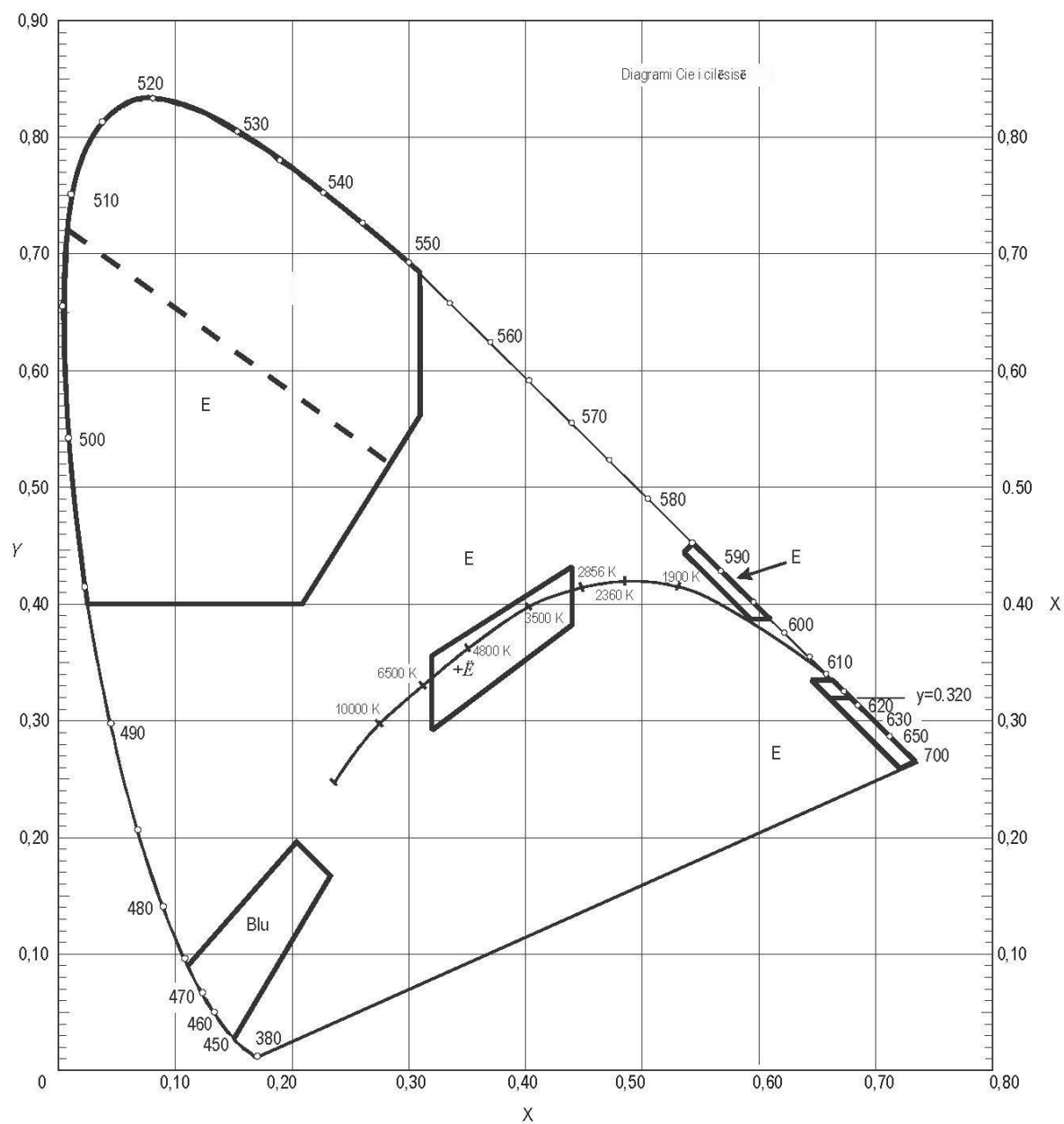


Figura A1 - 1b. Ngjyrat për dritat aeronautike tokësore (ndriçimi nga materiali i gjendjes së ngurtë)

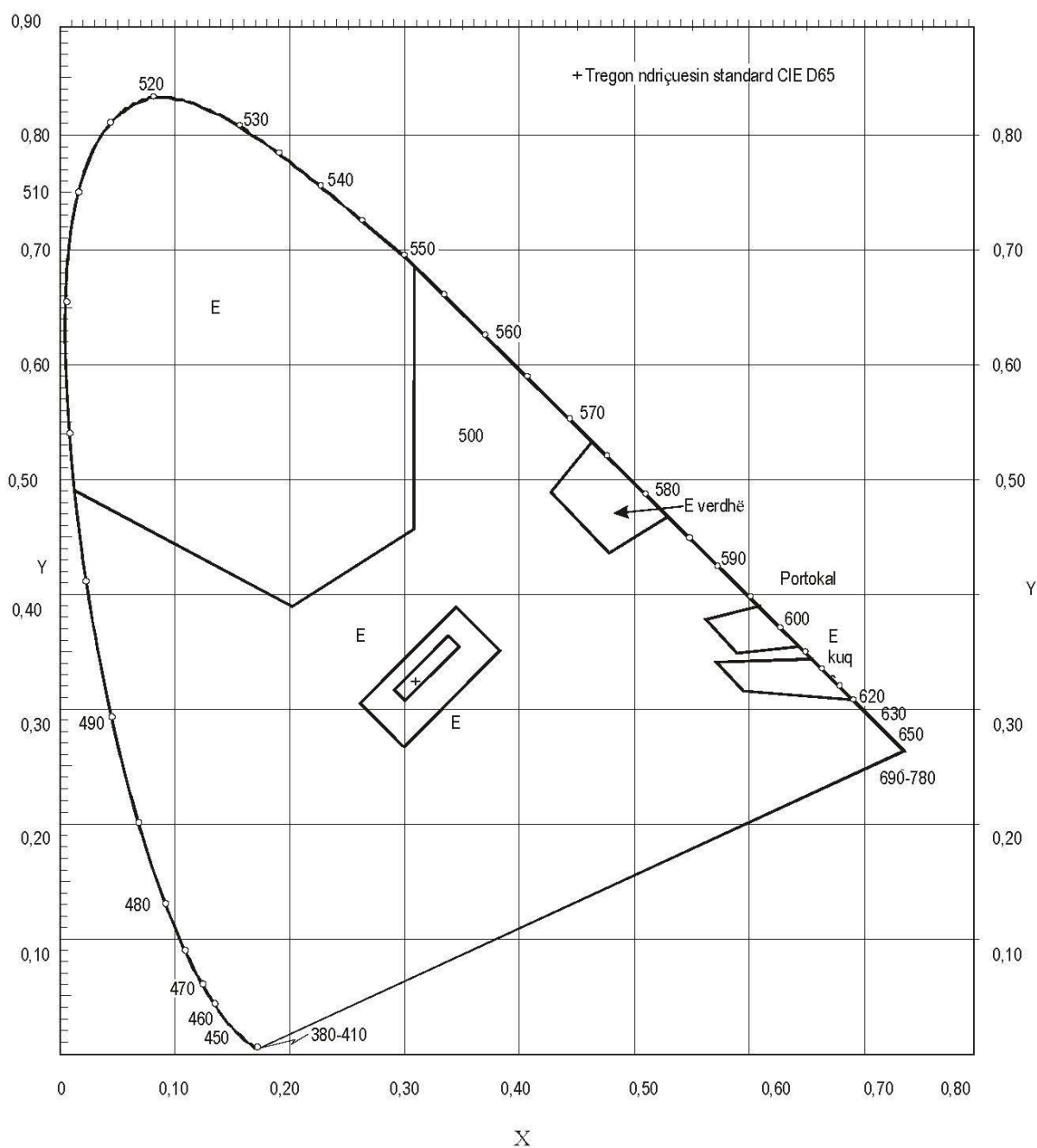


Figura A1-2. Ngjyrat e zakonshme për shenjimet dhe shenjat dhe panelet e ndriçuara nga jashtë

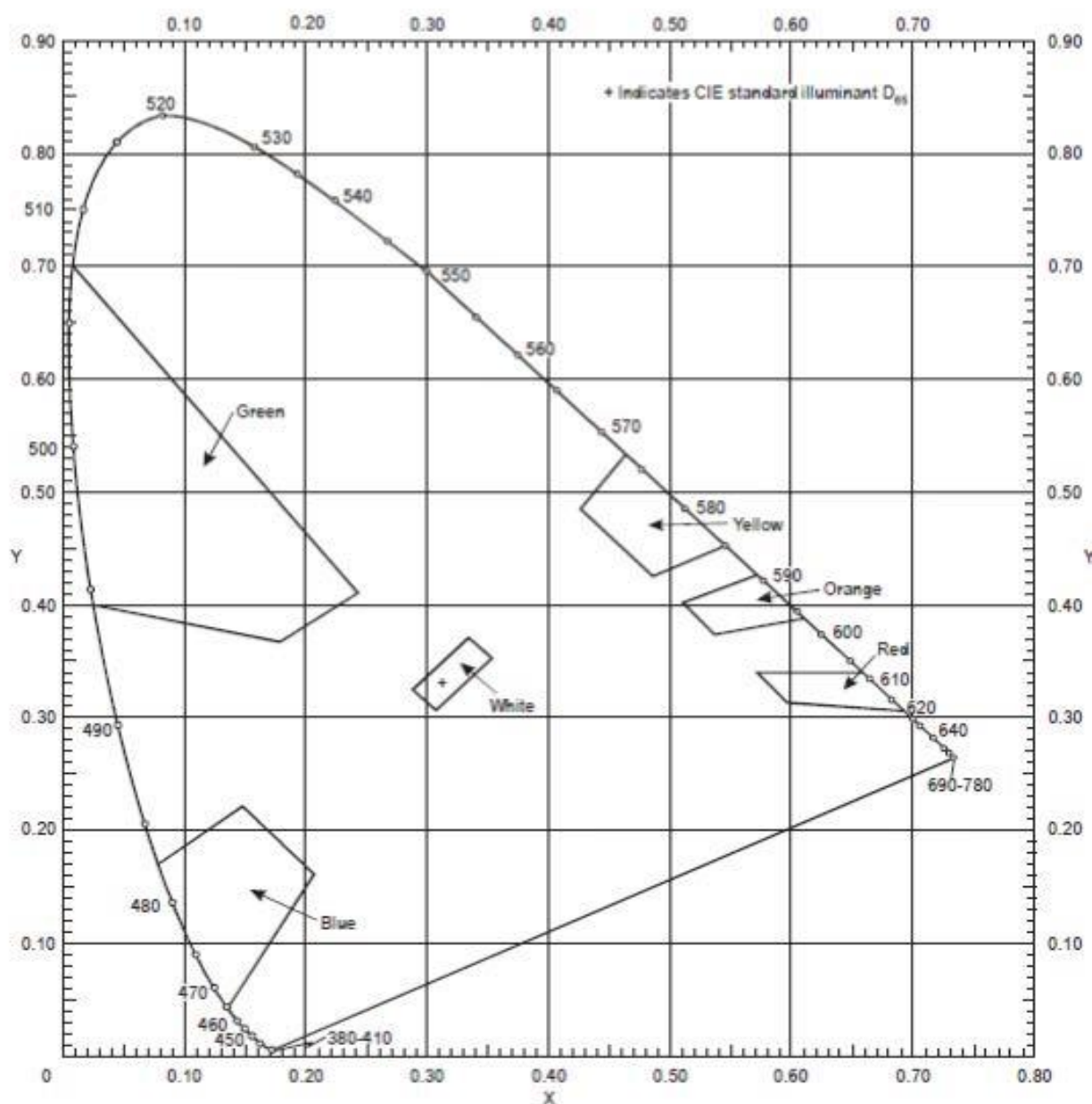


Figura A1-3. Ngjyrat e materialeve reflektuese për shenjimet, shenjat dhe panelet

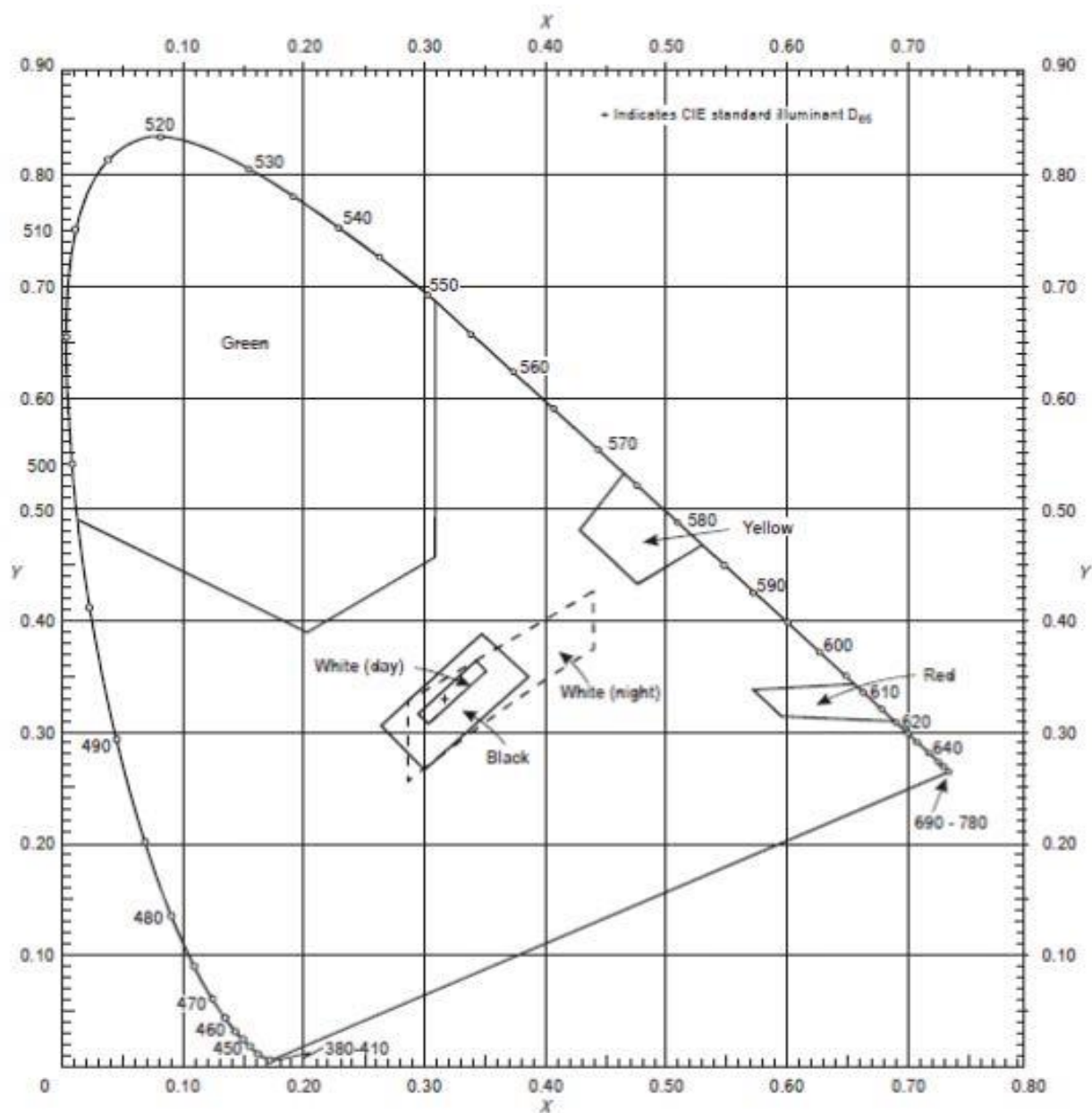
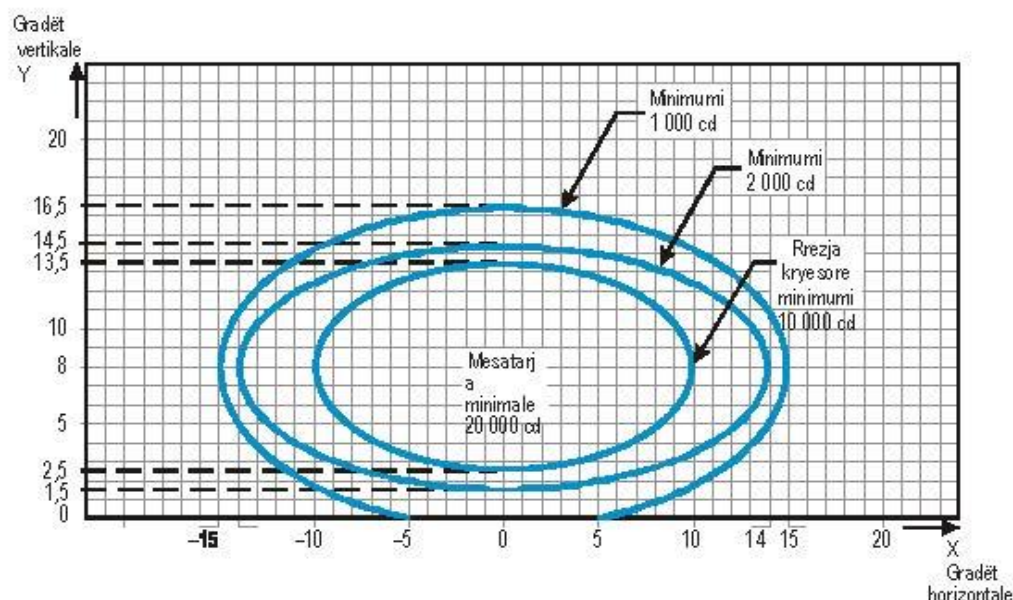


Figura A1-4. Ngjyrat e shenjave dhe panelet ndriçuese ose të ndriçuara tej përtej (të ndriçuara nga brenda)

SHTOJCA 2. KARAKTERISTIKAT E NDRIÇIMIT TOKËSOR AERONAUTIK



Shënime:

1. Kthesat e logaritmit me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	10	14	15
b	5,5	6,5	8,5

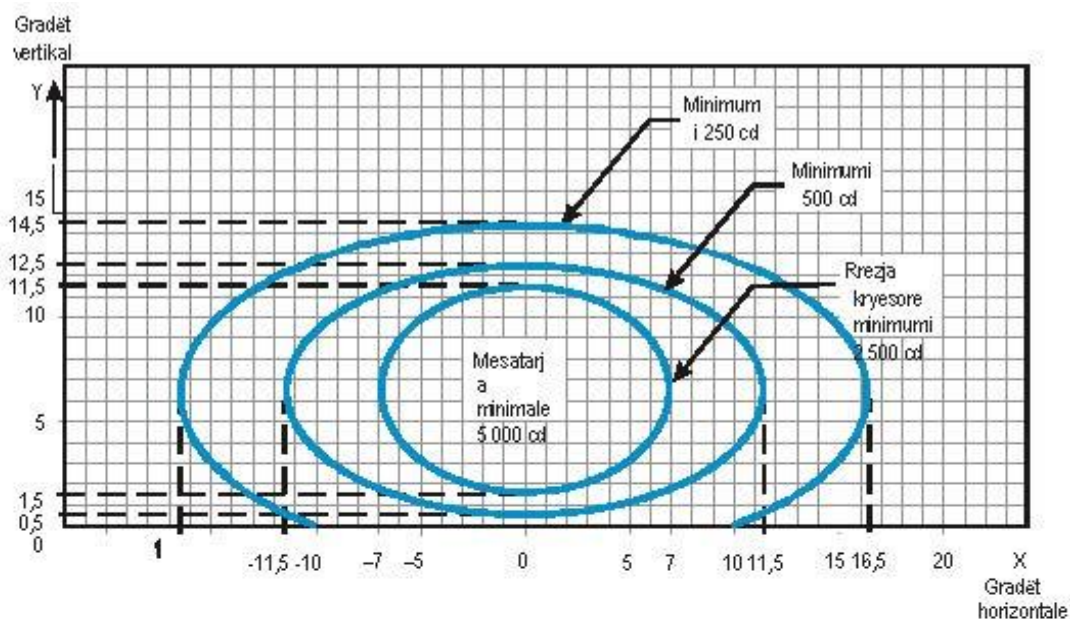
2. Këndet vertikale të vendosjes së dritave do të jenë të tilla që arrihet mbulimi vertikal vijues i rrezes kryesore:

distanca nga pragu mbulimi vertikal rrezes kryesore

pragu deri 315 m	0° — 11°
316 m në 475 m	0.5° — 11.5°
476 m në 640 m	1.5° — 12.5°
641 m dhe përtej	2.5° — 13.5° (siç është ilustruar më sipër)

3. Dritat e shiritave travers të vendosura 22.5 metra përtej vijës qendrore do të jenë të futura me 2 gradë. Të gjitha dritat e tjera duhet të përputhen paralelisht me vijën qendrore të pistës.
4. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-1. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritat e vijës qendrore të afrimit dhe dritat e shiritave travers (drita e bardhë)



Shënime:

1. Kthesat e llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0

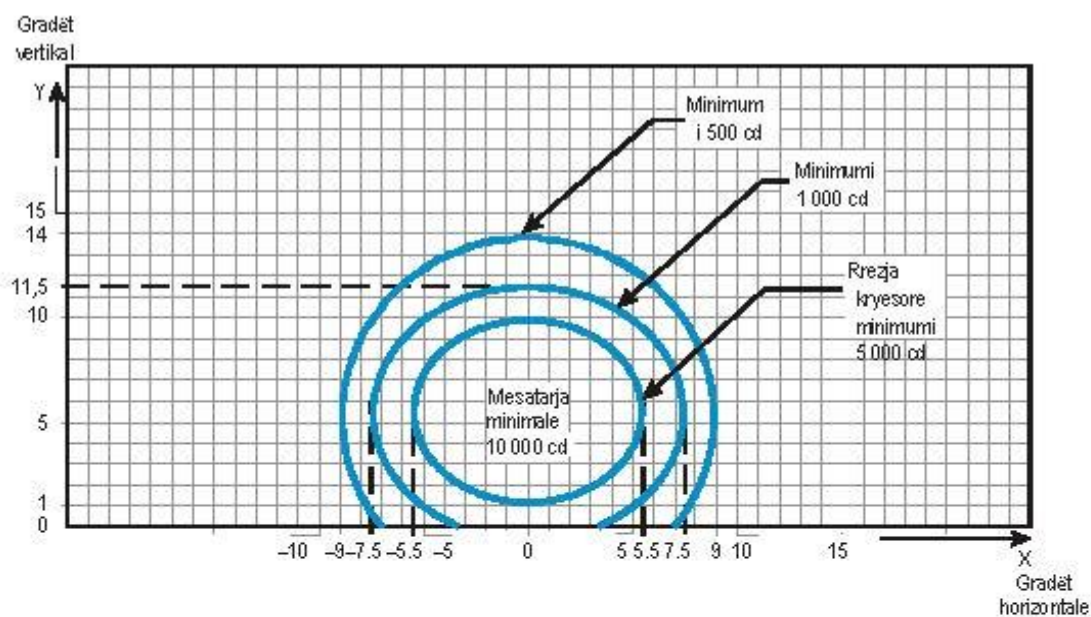
2. Të futura në 2 gradë
3. Këndet vertikale të vendosjes së dritave do të jenë të tilla që të arrihet mbulimi vertikal vijues i rrezes kryesore:

distanca nga pragu mbulimi vertikal rrezes kryesore pragu

deri 115 m	0,5° — 10,5°
116 m në 215 m	1° — 11°
216 m dhe përtej	1,5° — 11,5° (siç është ilustruar më sipër)

4. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-2. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e rreshtit anësor të afërimit (drita e kuqe)



Shënime:

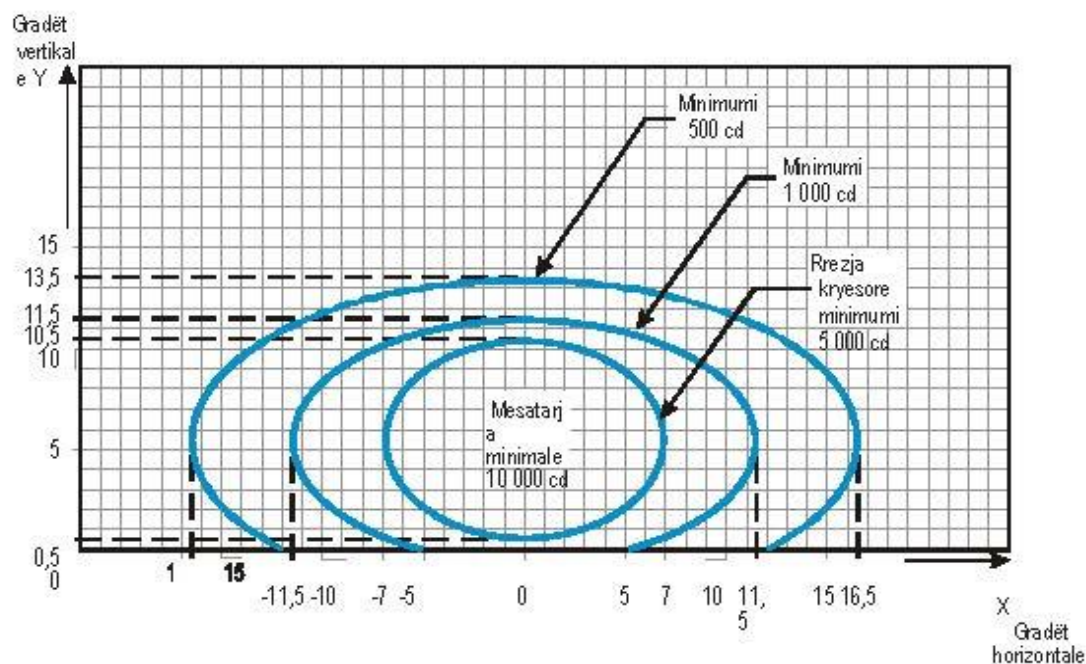
1. Kthesat e llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,5	7,5	9,0
b	4,5	6,0	8,5

2. Futja deri në 3,5°
3. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-3. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e pragut (drita e gjelbër)



Shënime:

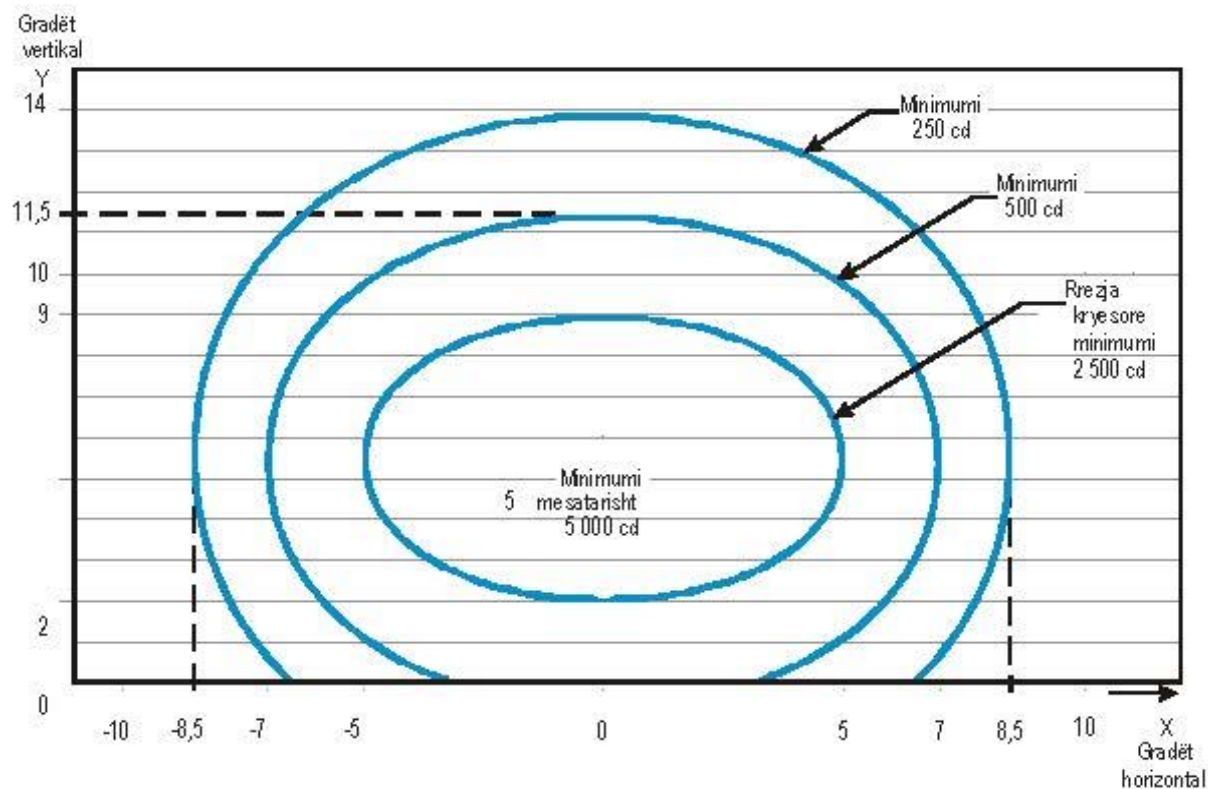
1. Kthesat e llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	7,0	11,5	16,5
b	5,0	6,0	8,0

2. Futja deri në 2 grade
3. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-4. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për fillimin e shiritit të dritave të krahut (drita e gjelbër-sapo hyn në pistë)



Shënime:

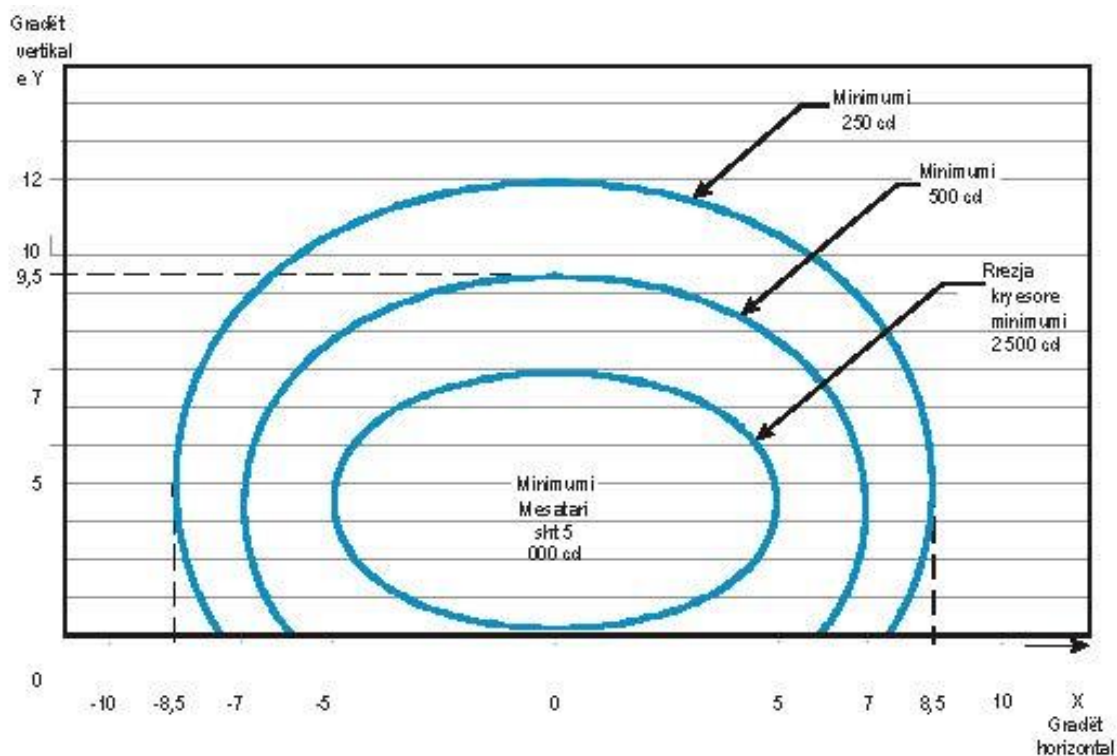
1. Kthesat e llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0	8,5
b	3,5	6,0	8,5

2. Futja deri në 4^a
3. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-5. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e zonës së p rekjes në ulje (drita e bardhë)



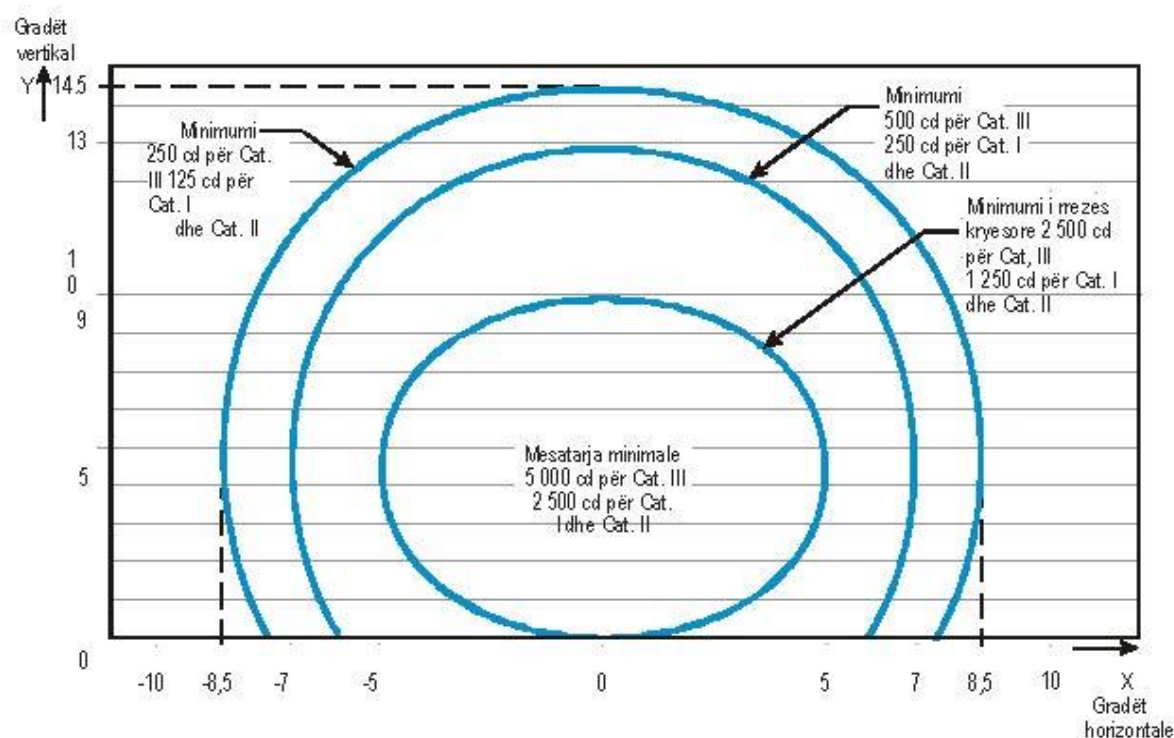
Shënime:

1. Kthesat e llogajtura me formulën $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$

a	5,0	7,0	8,5
b	3,5	6,0	8,5

2. Për dritën e kuqe, shumëzo vlerat me 0.15.
 3. Për dritën e verdhë, shumëzo vlerat me 0.40.
 4. Shih shënimet e përbas këta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-6. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e vijës qendrore të p istës me hapësirë gjatësore 30 m (dritë e bardhë) dhe drita treguese për dalje të shpejtë në rrugën lidhëse (drita e verdhë)



Shënime:

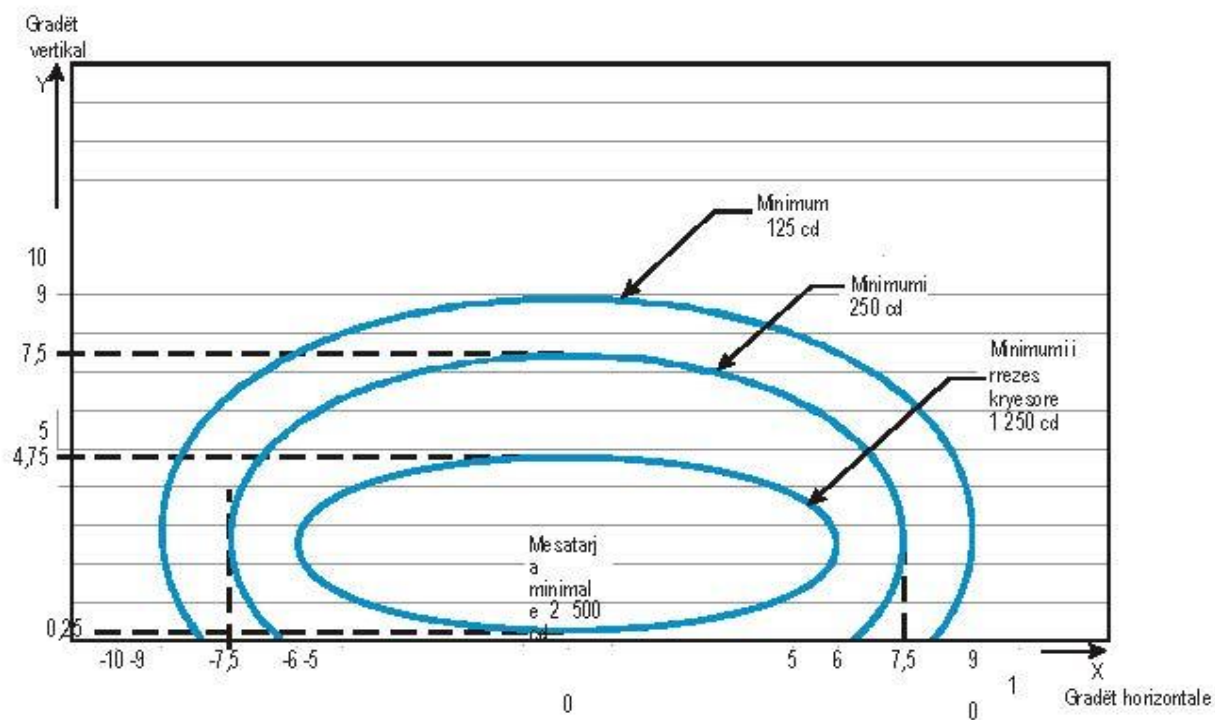
1. Kthesat e logaritit me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0	8,5
b	4,5	8,5	10

2. Për dritën e kuqe, shumëzo vlerat me 0.15.
3. Për dritën e verdhë, shumëzo vlerat me 0.40.
4. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-7. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e vjës qendrore të pistës me hapsirë gjatësore 15 m (dritë e bardhë) dhe dritë treguese për dalje të shpejtë në rrugën lidhëse (drita e verdhë)



Shënime:

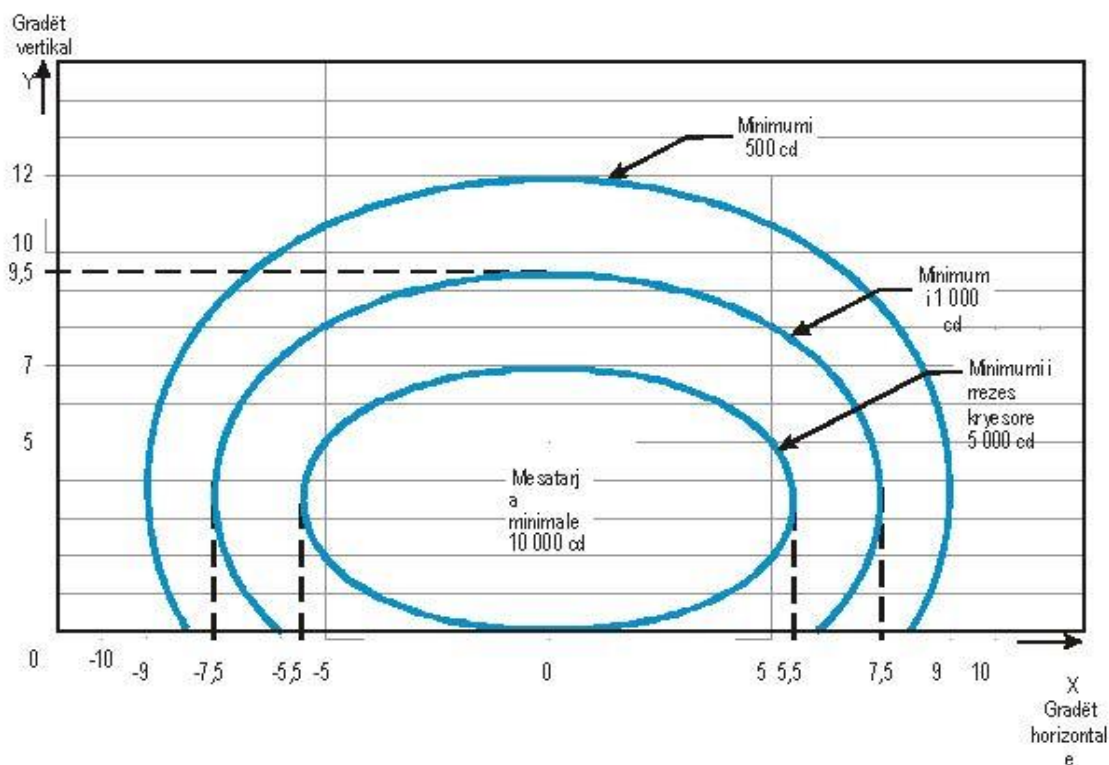
1. Kthesat e llogaritura me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6,0	7,5	9,0
b	2,25	5,0	6,5

2. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-8. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e fundit të p istës (drita e kuqe)



Shënime:

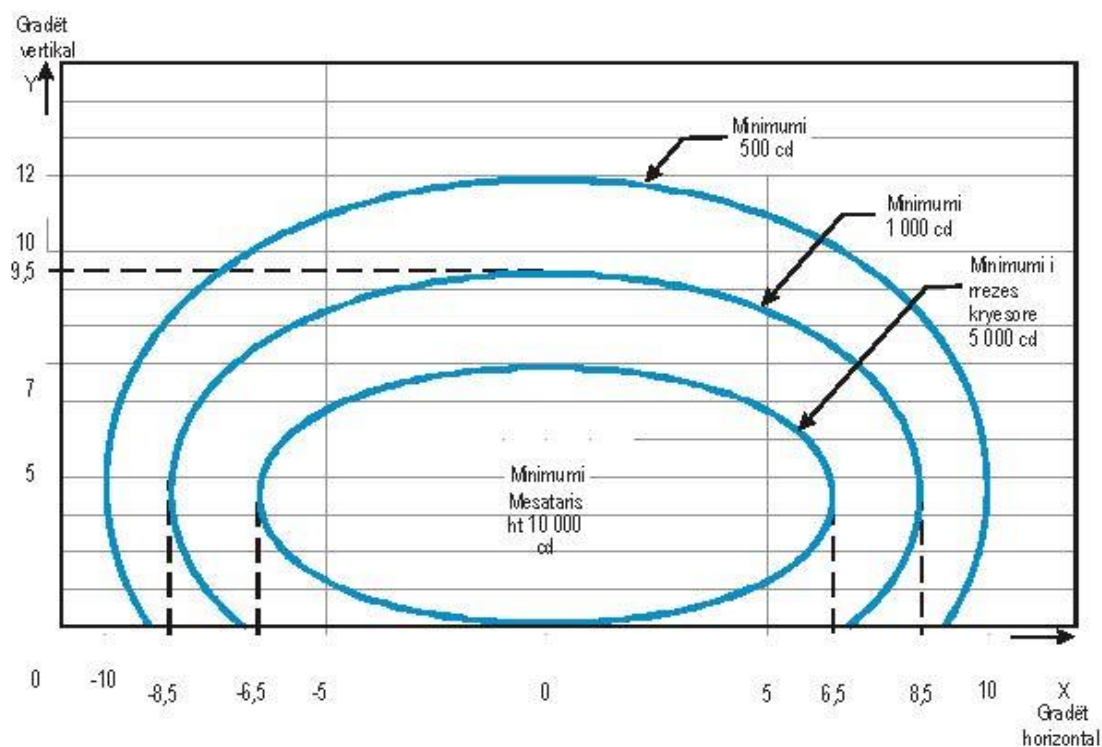
1. Kthesat e llogaritja me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,5	7,5	9,0
b	3,5	6,0	8,5

2. Hyrëse deri në 3,5 gradë
3. Për dritën e kuqe, shumëzo vlerat me 0.15.
4. Për dritën e verdhë, shumëzo vlerat me 0.40.
5. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-9. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e skajit të p istës ku gjerësia e p istës është 45 m (dritë e bardhë)



Shënime:

1. Kthesat e logaritme me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	6,5	8,5	10,0
b	3,5	6,0	8,5

2. Hyrëse deri në 4,5 gradë
3. Për dritën e kuqe, shumëzo vlerat me 0.15.
4. Për dritën e verdhë, shumëzo vlerat me 0.40.
5. Shih shënimet e përbashkëta për Figurat A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-10. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për dritën e skajit të pistës ku gjerësia e pistës është 60 m (dritë e bardhë)

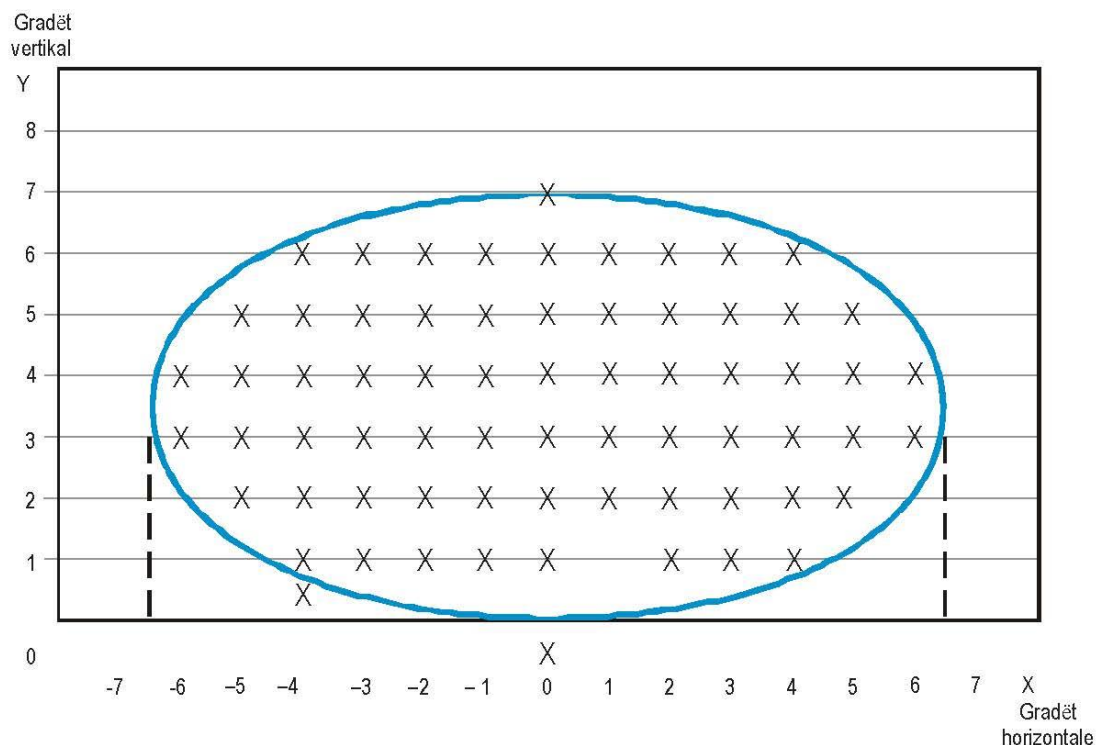


Figura A2-11. Pikat e rrjetit që do të përdoren për llogaritjen e intensitetit mesatar të dritave të afërimit dhe dritave të pistës

Përmbledhja e shënimeve në Figurat A2-1 deri A2-11 dhe A2-26

1. Elipset në secilën figurë janë simetrike për akset e përbashkët vertikal dhe horizontal.
2. Figurat A2-1 deri A2-10, si dhe Figura A2-26, tregojnë intensitetet më të lehta minimale të lejuara. Intensiteti mesatar i rrezes kryesore llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit siç tregohet në Figurën A2-11 dhe duke përdorur masat e vlerës së intensitetit në të gjitha pikat e rrjetit të vendosura brenda dhe në perimetrin e elipsit që përfaqëson rrezen kryesore. Vlera mesatare është mesatarja aritmetike e intensitetit të dritës të matur në të gjitha pikat e grumbulluara të rrjetit.
3. Nuk pranohen devijimet në modelin kryesor të rrezeve kur pajisja ndriçuese është e drejtuar në objektiv.
4. Raporti mesatar i intensitetit. Raporti midis intensitetit mesatar brenda elipsit që përcakton rrezen kryesore të një drite tipike të re dhe intensiteti mesatar i dritës së rrezes kryesore të një drite të re të skajit të pistës do të jetë si më poshtë:

Figura A2-1	Vija qendrore e afërimit dhe shiritat travers	1.5 tek 2.0 (dritë e bardhë)
Figura A2-2	Rreshti anësor i afërimit	0.5 tek 1.0 (dritë e kuqe)
Figura A2-3	Pragu i pistës	1.0 tek 1.5 (dritë e gjelbër)
Figura A2-4	Shiritat e krahut të fillimit të pistës	1.0 tek 1.5 (dritë e gjelbër)
Figura A2-5	Shenjimët e zonës së prekjes në ulje	0.5 tek 1.0 (dritë e bardhë)



Figura A2-6	Vija qendrore e pistës (hapsirat gjatësore 30 m)	0.5 tek 1.0 (dritë e bardhë)
Figura A2-7	Vija qendrore e pistës (hapsirat gjatësore 15 m)	0.5 tek 1.0 për CAT III dritë e bardhë)
		0.25 tek 0.5 për CAT I, II (dritë e bardhë)
Figura A2-8	Fundi i pistës	0.25 tek 0.5 (dritë e kuqe)
Figura A2-9	Skaji i pistës (gjerësia e pistës 45 m)	1.0 (dritë e bardhë)
Figura A2-10	Skaji i pistës (gjerësia e pistës 60 m)	1.0 (dritë e bardhë)

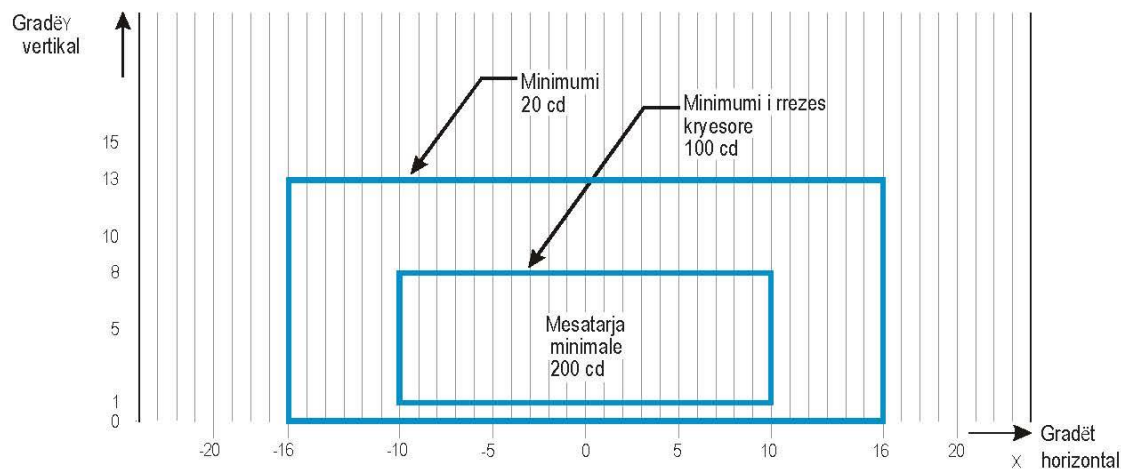
5. Mbulesa e tufës së rrezes tek figurat siguron drejtimet e nevojshme për afrimet deri në një RVR të rendit deri 150 m dhe ngritje deri në një RVR me rend deri 100 m.

6. Këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përmes vijës qendrore të pistës. Për dritat të ndryshme nga dritat e vijës qendrore, drejtimi drejt vijës qendrore të pistës konsiderohet pozitive. Këndet vertikale maten në lidhje me planin horizontal.

7. Kur, për dritat e vijës qendrore të afrimit, shiritat travers dhe dritat e rreshtit anësor të afrimit, përdoren dritat e futura në vend të dritave të ngritura, p.sh. në një pistë me një prag të zhvendosur, kërkesat e intensitetit mund të plotësohen duke instaluar dy ose tre pajisje (intensitet më të ulët) në çdo pozicion.

8. Rëndësia e mirëmbajtjes së duhur nuk mund të mbitheksohet. Intensiteti mesatar nuk duhet të bjerë kurrë në një vlerë më pak se 50 përqind të vlerës së treguar të llogaritur dhe duhet të jetë qëllimi i entit menaxhues të aeroportit që të mbajnë një nivel të dhënë të dritës afër intensitetit të përcaktuar minimalisht mesatare.

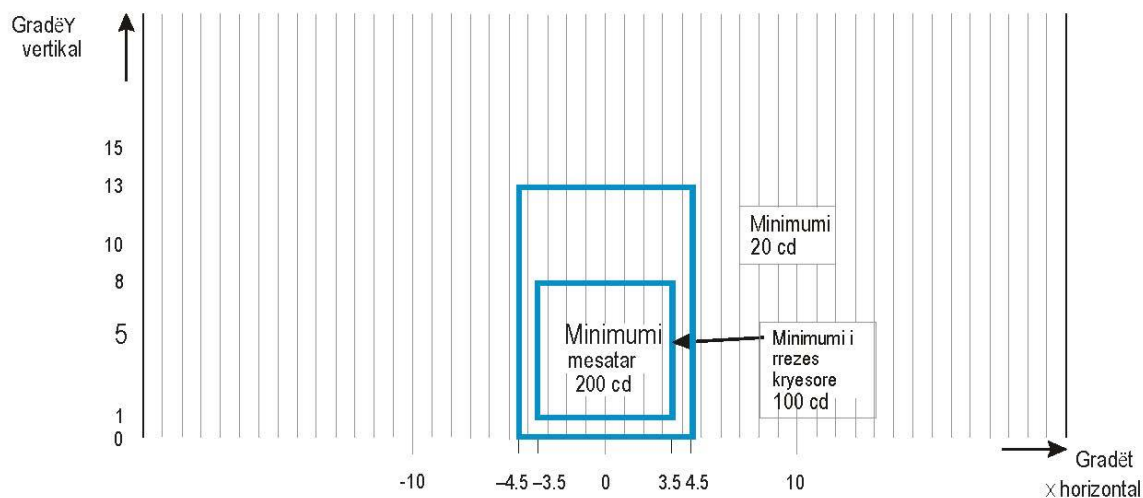
9. Njësia e dritës do të instalohet në mënyrë që rrezja kryesore të shtrihet brenda një gjysmë grade të kërkesës së specifikuar.



Shënime:

1. Këto mbulime të tufës së rrezeve lejojnë zhvendosjen e kabinës së pilotit nga vija e qendrës deri në distancat e rendit prej 12 m dhe janë të destinuara për përdorim para dhe pas kthesave.
2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.
3. Rritja e intensitetit për përforcimin e dritave të vijës qendrore për dalje të shpejtë në rrugën lidhëse siç rekomandohet në 5.3.16 janë katër herë më shumë se intensitetet përkatëse në figurë (d.m.th. 800 cd për tufen minimale të mesatares të rrezes kryesore).

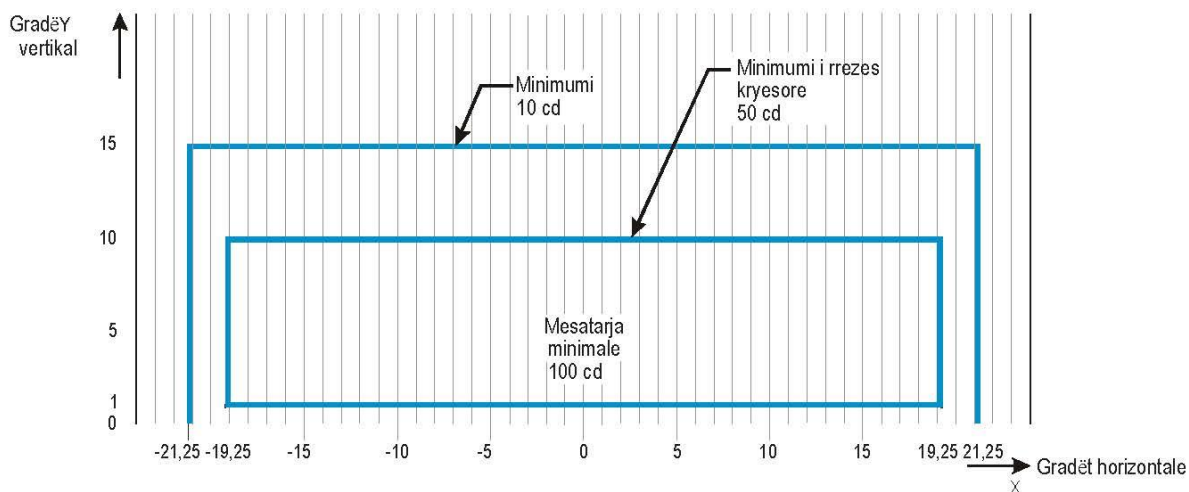
Figura A2-12. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse (hapsirat 15 m), REL, shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesën e drejtë në përdorim për pistën me kushte të shikimit vizual më pak se vlera 350m, ku mund të ndodhin ndryshime të mëdha edhe për intensitet të ulët dritat kufizuese të pistës, Konfigurimi B



Shënime:

1. Këto mbulime të tufës së rrezeve janë përgjithësisht të kënaqshme dhe sherbejnë normalisht nëse ka një zhvendosje të kabines së pilotit nga vija qendrore prej rreth 3 m.
2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

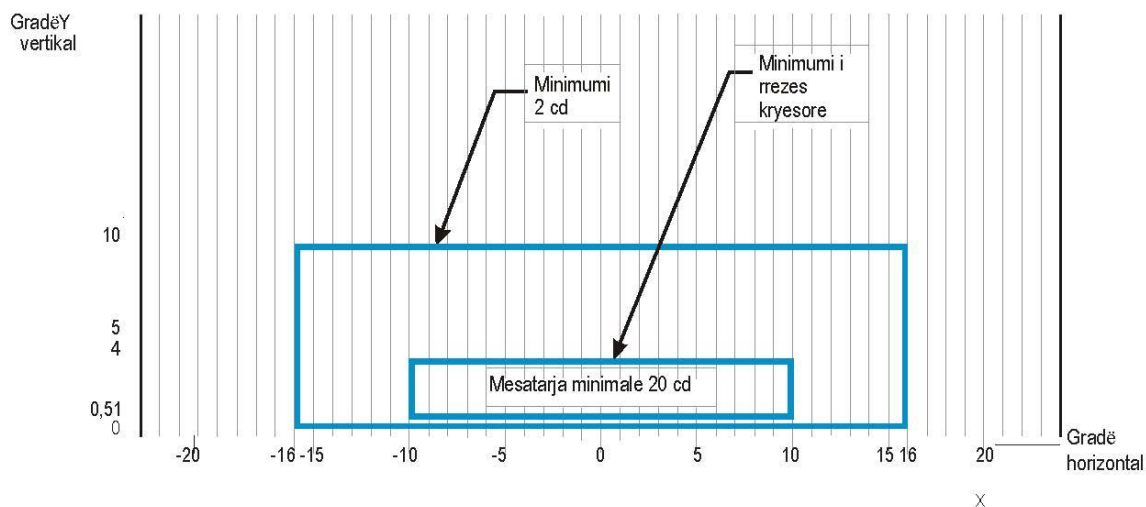
Figura A2-13. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse (hapsirat 15 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesën e drejtë në përdorim për pistën me kushte të shikimit vizual më pak se vlera 350m.



Shënime:

1. Dritat në kthesat që do të futen në 15.75 gradë në lidhje me tangjenten e kthesës. Kjo nuk vlen për dritat e hyrjes në pistë (RELS)
2. Rritja e intensitetit për REL do të jetë dyfishi i intensiteteve të specifikuara, d.m.th., minimumi 20 cd, rreze kryesore minimale 100 cd dhe mesatarja minimale 200 cd.
3. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

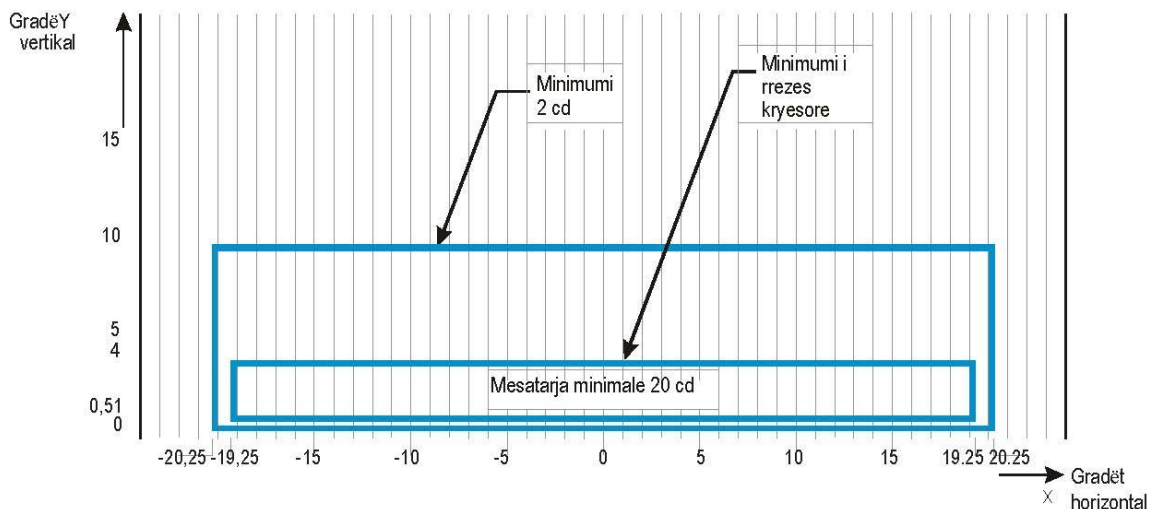
Figura A2-14. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse (hapsirat 7.5 m), RELs, shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesën me kthesënë përdorim për pistën me kushte të shikimit vizual më pak se vlera 350m.



Shënime:

1. Në vendet ku ndriçimi i lartë i sfondit është i zakonshëm dhe ku dobësimi i dritës së dhënë që rezulton nga pluhuri, dëbora dhe ndotja lokale, është një faktor i rëndësishëm, vlerat-cd duhet të shumëzohen me 2.5.
2. Aty ku përdoren dritat me shpërndarje në të gjitha drejtimet, ato do të jenë në përputhje me kërkesat e tufës së rrezeve vertikale në këtë figurë.
3. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

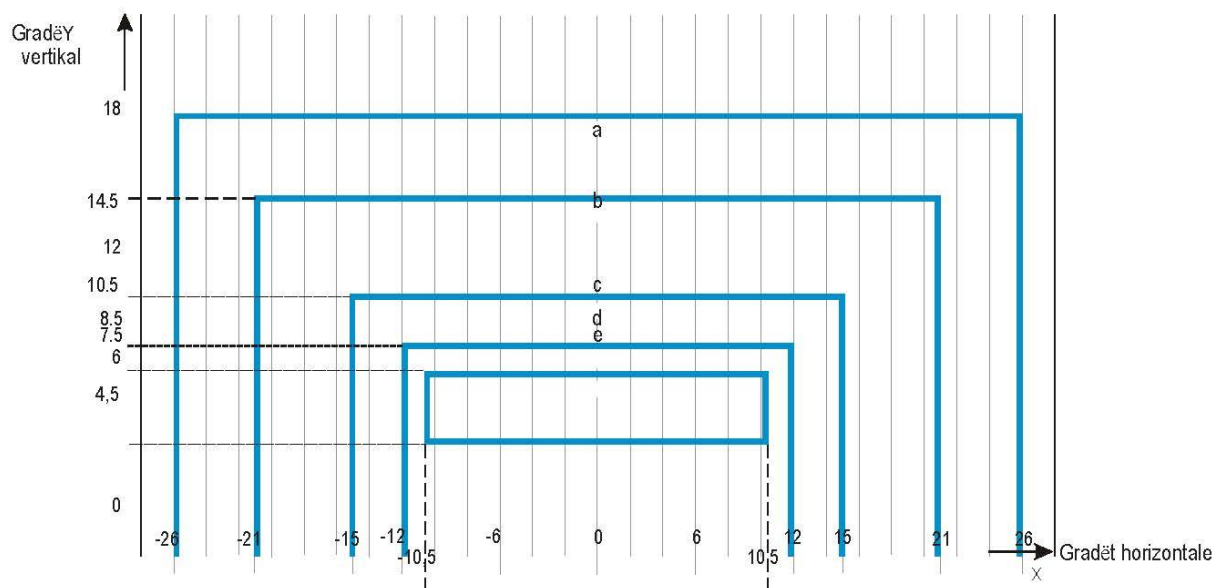
Figura A2-15. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse (hapsirat 30 m, 60 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesën e drejtë në përdorim për pistën me kushte të shikimit vizual më pak se vlera 350m, ose më shumë



Shënime:

1. Dritat në kthesat që do të futen në 15.75 gradë në lidhje me tangjenten e kthesës.
2. Në vendet ku ndriçimi i lartë i sfondit është i zakonshëm dhe ku përkeqësimi i dritës së dhënë që rezulton nga pluhuri, dëbora dhe ndotja lokale është një faktor i rëndësishëm, vlerat-cd duhet të shumëzohen me 2.5.
3. Mbulimi i katyre tufave të rrezeve lejon zhvendosjen e kabinës së pilotit prej vijës së qendrës deri në distancën prej 12 m që mund të ndodhen në fund të kthesave.
4. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

Figura A2-16. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse (hapsirat 7,5 m , 15 m, 30 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesët e harkuara që synohen për përdorim me kushte të shikimit pamor të pistës të 350 m ose më shumë

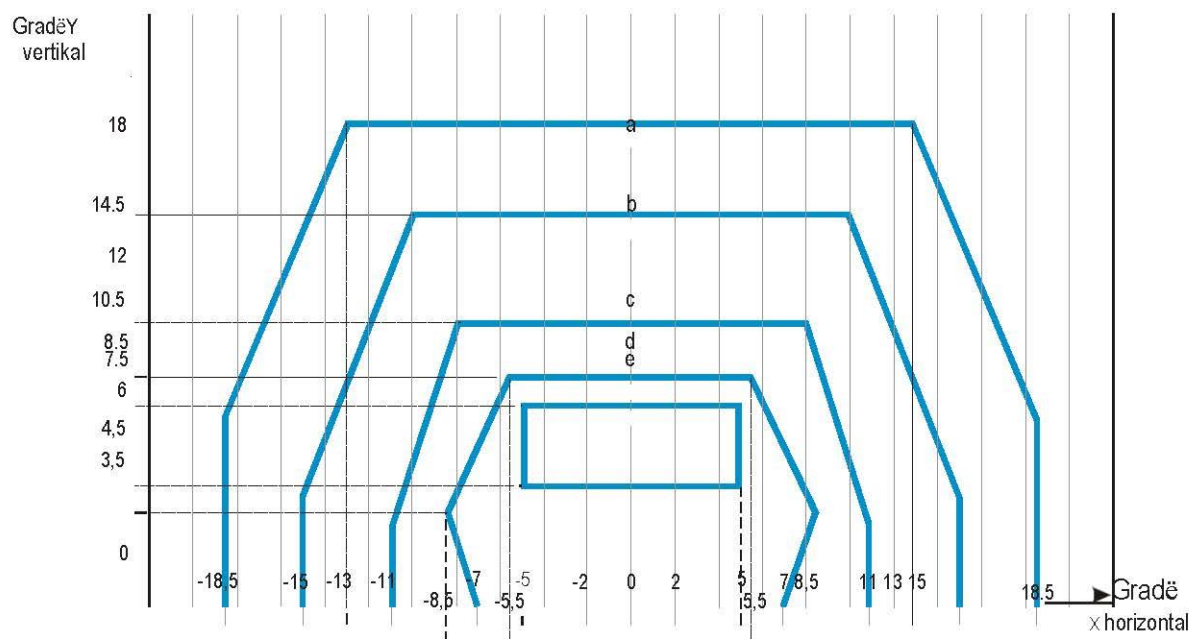


Kthesa	a	b	c	d	e
Intensiteti (cd)	8	20	100	450	1 800

Shënime:

1. Mbulimi i katër tufave të rrezeve lejojnë zhvendosjen e kabinës së pilotit prej vijës së qendrës deri në distancën prej 12 m dhe që kanë si qëllim të përdoren para dhe pas kthesave
2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

Figura A2-17. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse me një intensitet të lartë (hapsirat 15 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesët e drejta të destinuara për përdorim në një sistem drejtimi dhe kontrolli të avancuar të lëvizjes në sipërfaqe ku nevojiten intensitete më të larta drite ku mund të ndodhin shmangie të mëdha

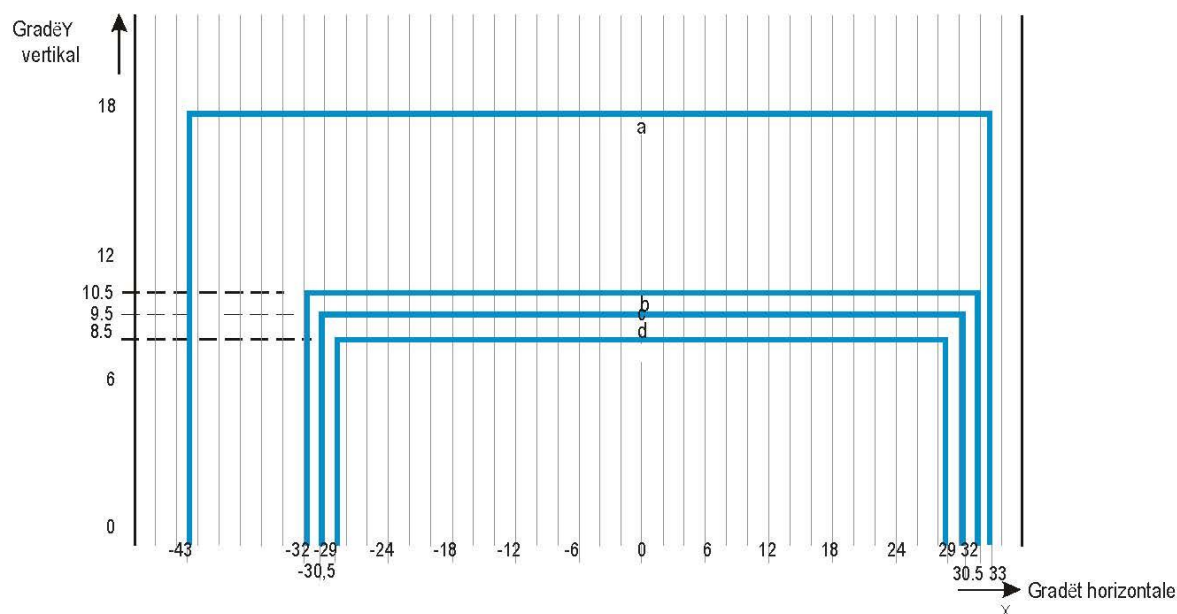


Kthesa	a	b	c	d	e
Intensiteti (cd)	8	20	100	450	1 800

Shënime:

1. Mbulimi i këtyre tufave të rrezeve janë përgjithësisht të kënaqshme dhe ofrojnë një zhvendosje normale të kabinës së pilotit që i korrespondon pjesës së jashtme të rrotave kryesore në skajin e rrugës lidhëse.
2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

Figura A2-18. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse me një intensitet të lartë (hapsira 15 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesët e drejta të destinuara për përdorim në një sistem drejtimi dhe kontrolli të avancuar të lëvizjes në sipërfaqe ku nevojiten intensitete më të larta drite

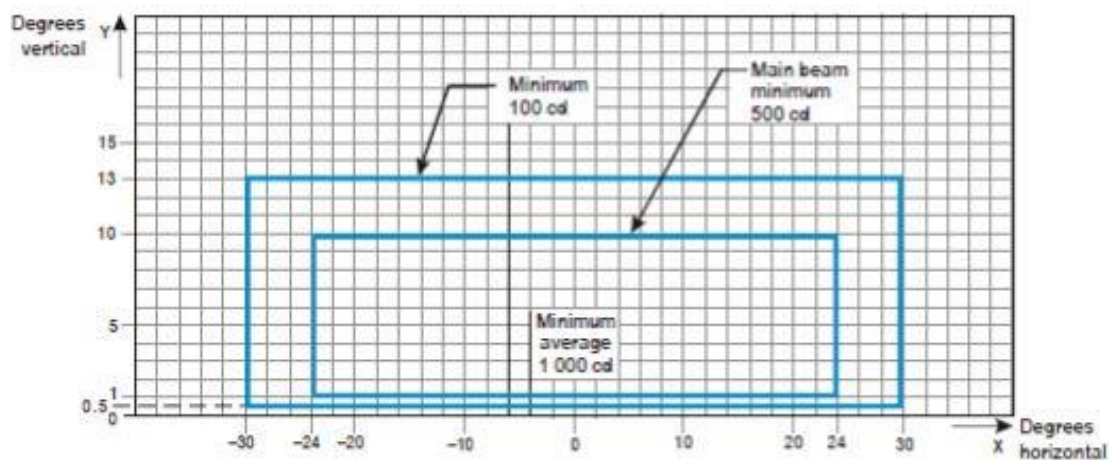


Kthesa	a	b	c	D
Intensiteti (cd)	8	100	200	400

Shënime:

1. Dritat në kthesat do të futen në 17 gradë në lidhje me tangenten e kthesës.
2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

Figura A2-19. Diagrami i ndriçimit të barabartë për vijën qendrore të rrugës lidhëse me një intensitet të lartë (hapsira 7,5 m), shiriti i dritave i ndalim-hyrjes dhe shiriti i ndalimit në pjesët e harkuara të destinuara për përdorim në një një sistem drejtimi dhe kontrolli të avancuar të lëvizjes në sipërfaqe ku nevojiten intensitete drite më të larta



Shënim e:

1. Megjithëse dritat pulsojnë në funksionimin normal, intensiteti i dritës specifikohet sikur dritat ishin të fiksuara për llambat inkandeshente.
2. Shih pëmbledhjen e shënimeve për Figurat A2-12 tek A2-21.

Figura A2-20. Diagrami i ndriçimit të barabartë për dritat kufizuese të pistës me intensitet të lartë, Konfigurimi B

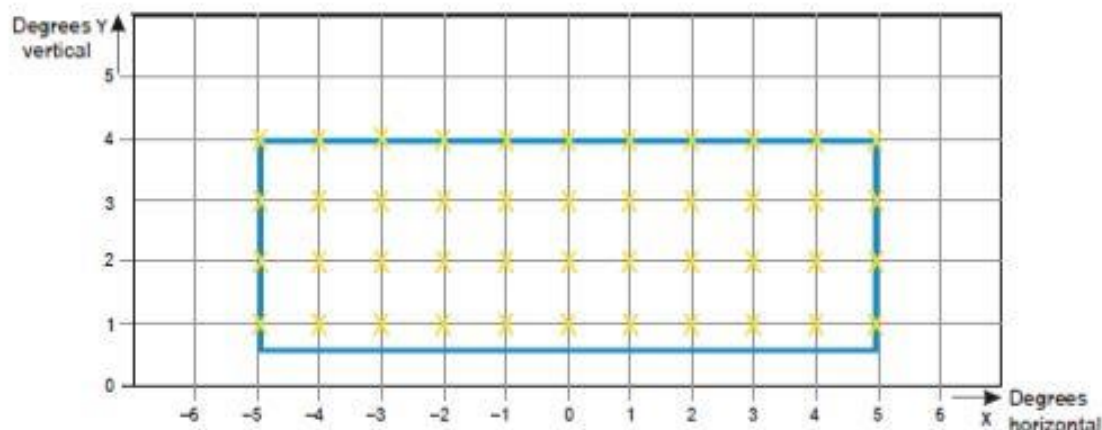


Figura A2-21. Pikat e rrjetit që do të përdoren për llogaritjen e intensitetit mesatar të vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe dritave të shiritit të ndalimit

Përmbledhja e shënimeve në llogaritjet A2-12 deri A2-21

1. Intensitetet e specifikuar në llogaritjet A2-12 deri në A2-20 janë dritë në të gjelbër dhe në të verdhë për dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse, drita të verdha për dritat kufizuese të pistës dhe drita të kuqe për shiritin e dritave të ndalimit.
2. Llogaritjet A2-12 deri A2-20, tregojnë intensitetet minimale të lejuara të dritës. Intensiteti mesatar i rrezes kryesore llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit siç tregohet në Figurën A2-21 dhe duke përdorur vlerat e intensitetit të matura në të gjitha pikat e rrjetit të vendosura brenda dhe në perimetrin e drejtkëndëshit që përfaqëson rrezen kryesore. Vlera mesatare është mesatarja aritmetike e intensitetit të dritës të matur në të gjitha pikat e grumbulluara të rrjetit.
3. Nuk ka devijime të pranueshme në rrezen kryesore ose në ato të brendshme, sipas zbatimit, kur pajisja ndriçuese është e orientuar siç duhet.
4. Këndet horizontale maten në lidhje me planin vertikal përmes vijës qendrore të rrugës lidhëse, përveç në kthesat kur ato maten në lidhje me tangjenten e kthesës.
5. Këndet vertikale maten nga pjerrësia gjatësore e sipërfaqes së rrugës lidhëse.
6. Rëndësia e mirëmbajtjes së dukur nuk mund të mbitheksohen. Intensiteti, ose mesatar kur është e aplikueshme ose siç është përcaktuar në kthesat korresponduese të ndriçimit të barabartë, nuk duhet të bjerë kurrë në një vlerë më pak se 50 për qind të vlerës së treguar në llogaritjet dhe duhet të jetë qëllimi i entit menaxhues të aeroportit për të mbajtur një nivel të dhënë drite afër intensitetit minimal mesatar.
7. Njësia e dritës do të instalohet në mënyrë që rrezja kryesore ose më e afërta/brendësi, sipas zbatimit, të përpunet brenda një gjysmë grade të kërkesës së specifikuar.

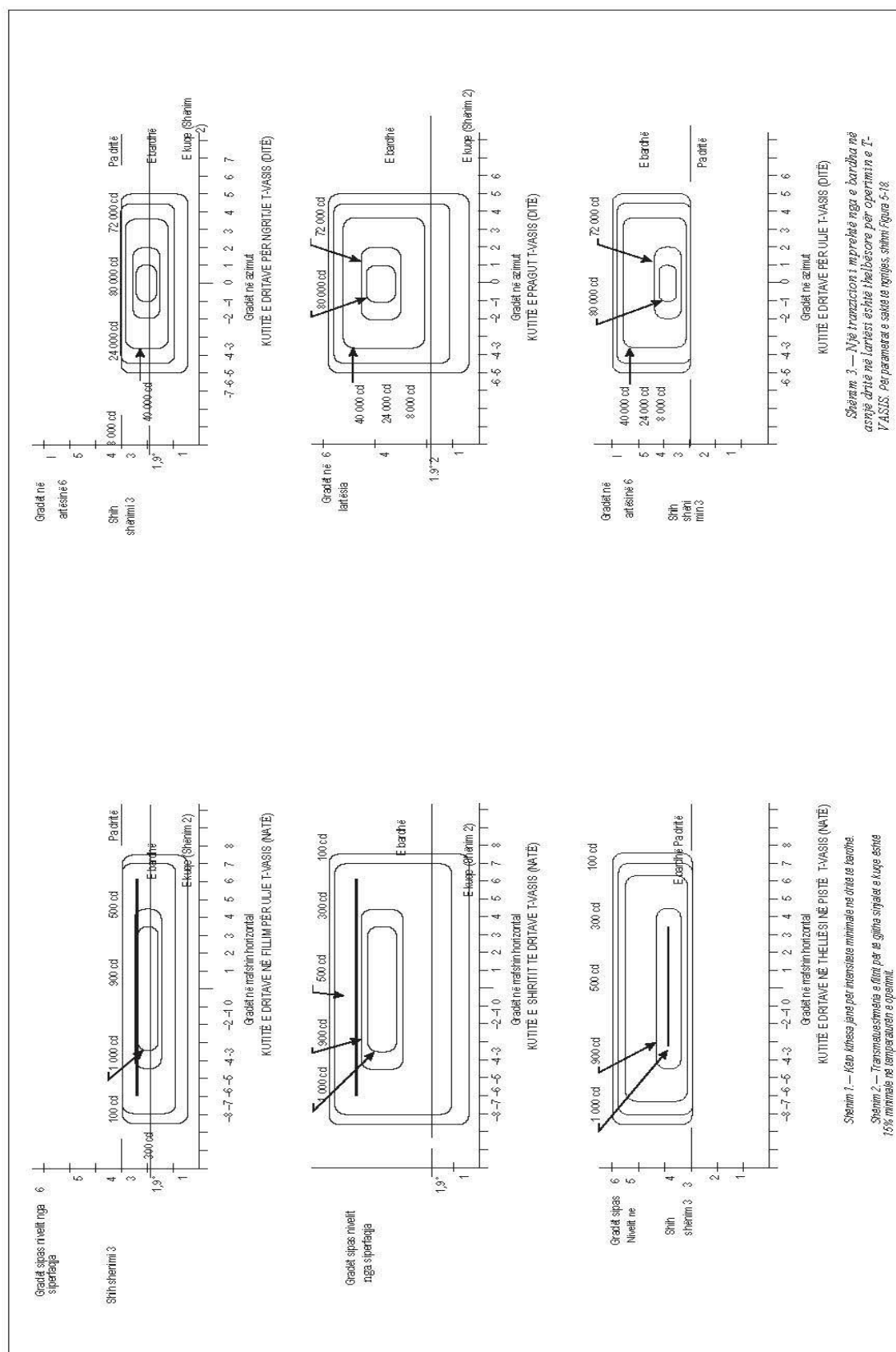
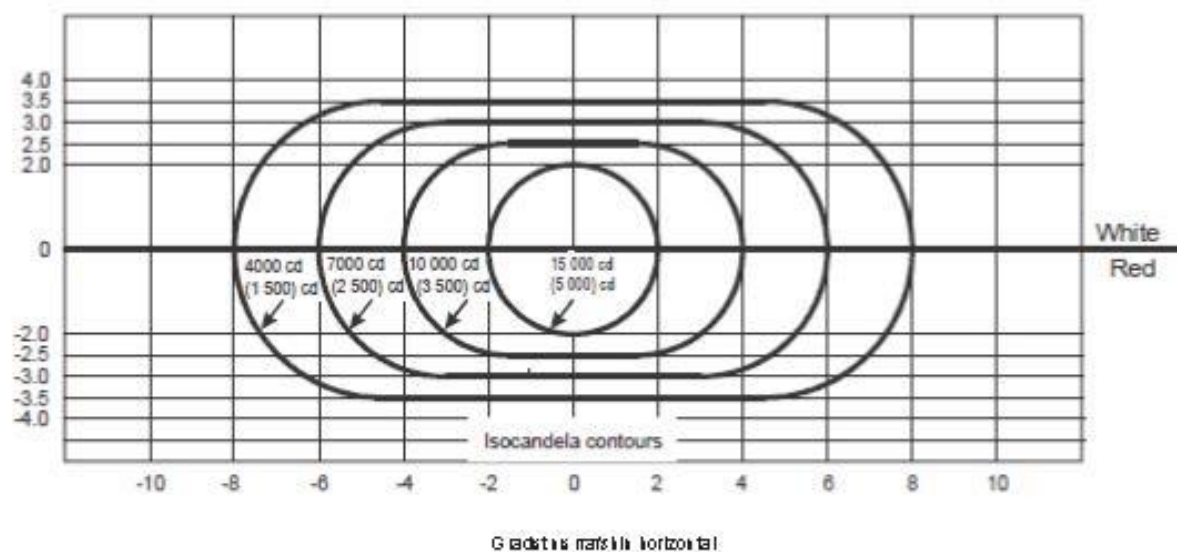


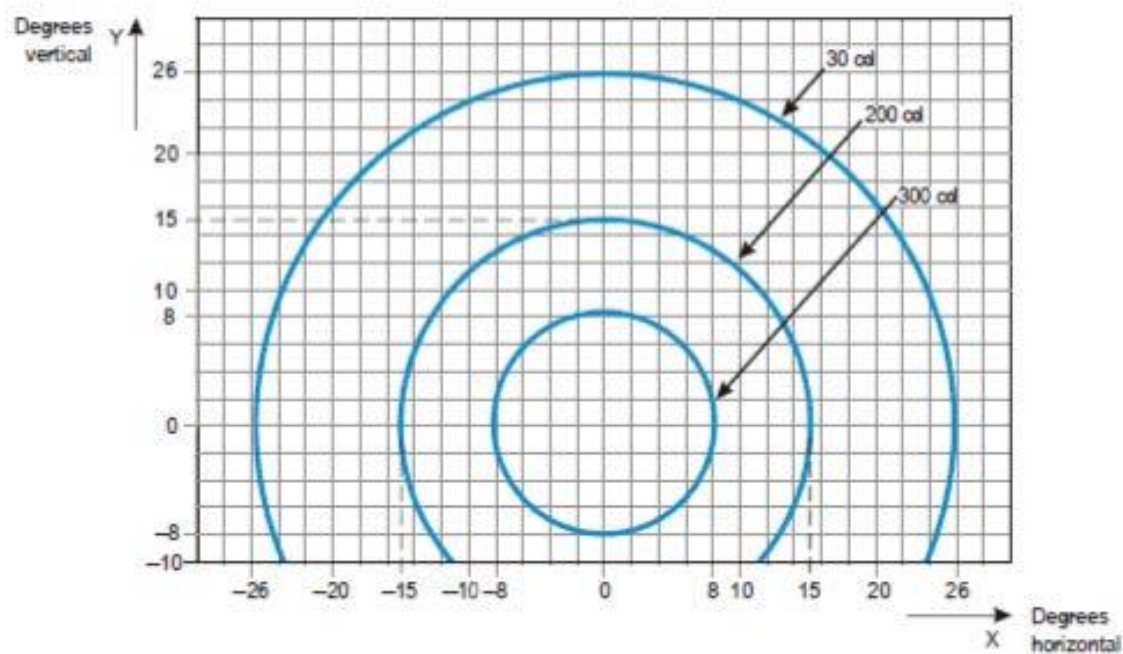
Figura A2-22. Shpërndarja e intensitetit të dritës së T-VASIS dhe AT-VASIS



Shënime:

1. Këto kthesa janë për intensitete minimale në dritë të kuqe.
2. Vlera e intensitetit në sektorin e bardhë të rrezes së dritës është jo më pak se 2 dhe 6.5 herë më i lartë sa intensiteti përkatës në sektorin e kuq.
3. Vlerat e intensitetit të treguara në kllapa janë për APAPI.

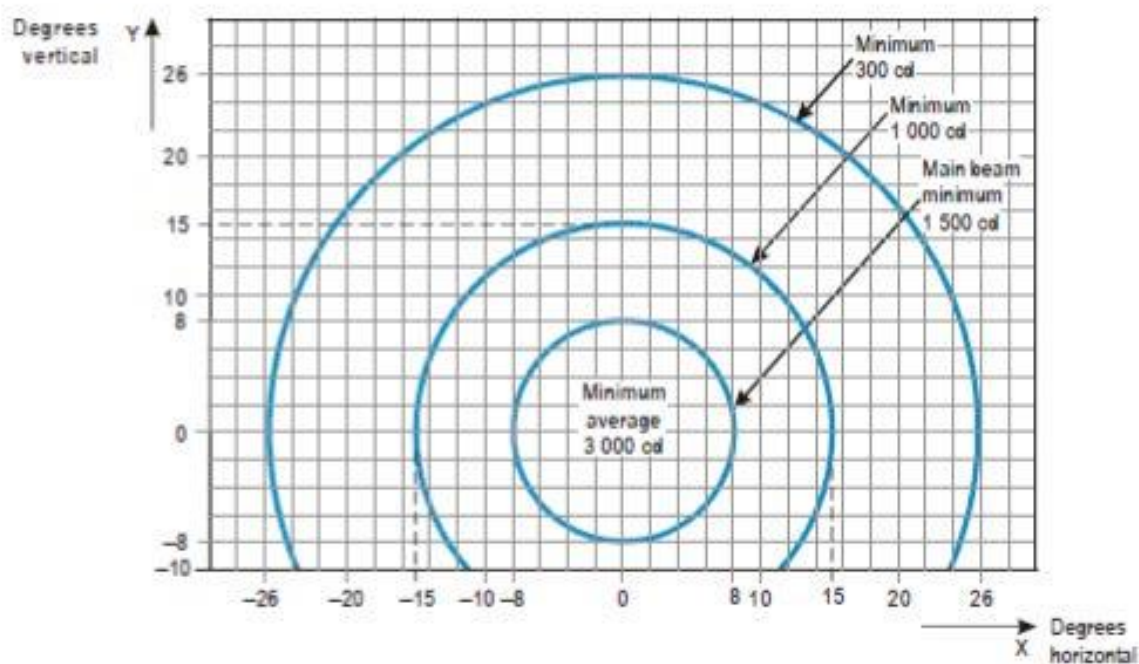
Figura A2-23. Shpërndarja e intensitetit të dritës së PAPI dhe APAPI



Shënime:

1. Megjithëse dritat pulsojnë në funksionimin normal, intensiteti i dritës është specifikuar sikur dritat të ishin të fiksuara për llambat inkandeshente.
2. Intensitetet e specifikuar janë në dritë të verdhë.

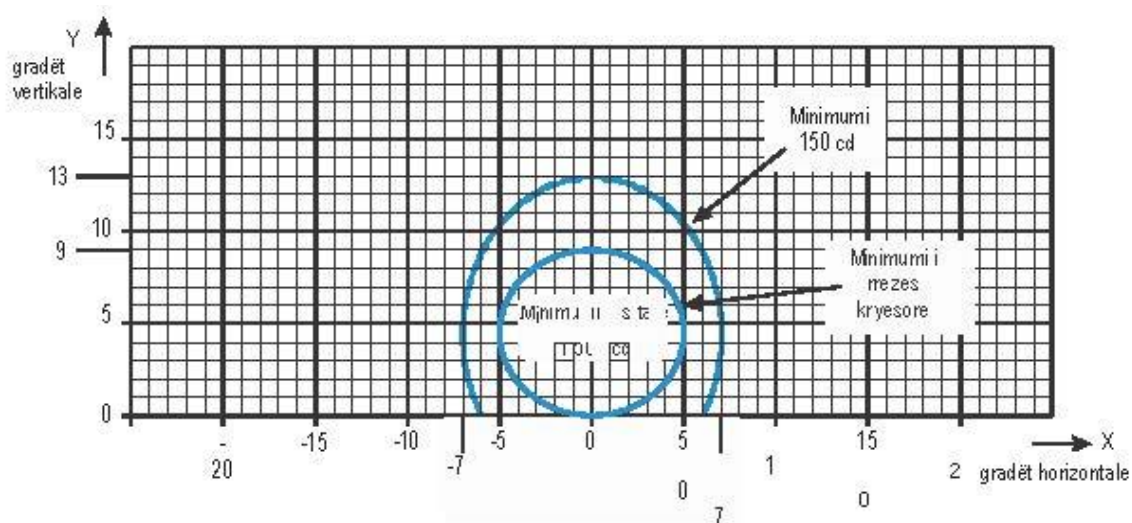
Figura A2-24. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për çdo dritë në dritat lufizuese të pistës me intensitet të ulët, Konfigurimi A



Shënime:

1. Megjithëse dritat pulsojnë në funksionimin normal, intensiteti i dritës specifikohet sikur dritat të ishin të fiksuara për llambat inkandeshente.
2. Intensitetet e specifikuar janë në dritë të verdhë.

Figura A2-25. Diagrami i ndriçimit të njëjtë për çdo dritë në dritat lufizuese të pishës me intensitet të lartë, Konfigurimi A



Shënimet:

1. Kthesat e llogaritja me formulën

$$\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$$

a	5,0	7,0
b	4,5	8,5

2. Shih përmbledhjen e shënimeve për Llogaritjet A2-1 to A2-11 dhe A2-26.

Figura A2-26. Diagrami i izokandelave për dritat e ngritjes dhe parkimit (THL) (drita e kuqe)



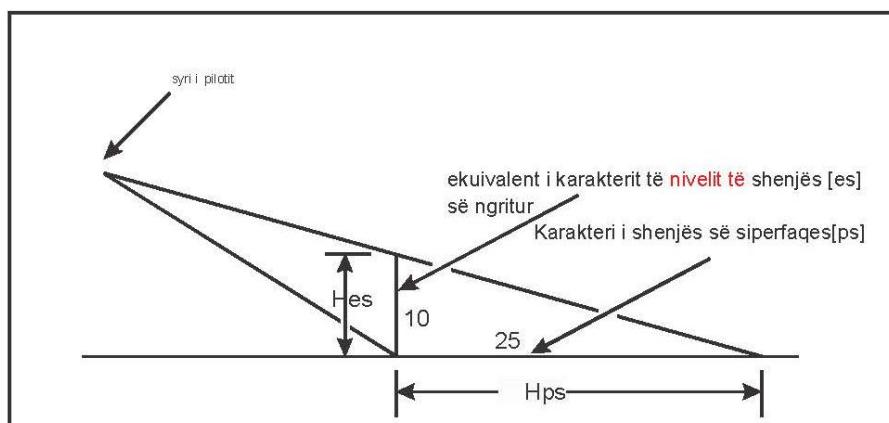
**SHTOJCA 3. SHENJIMET E DREJTIMEVE TË
DETYRUESHME DHE SHENJIMET
INFORMUESE**

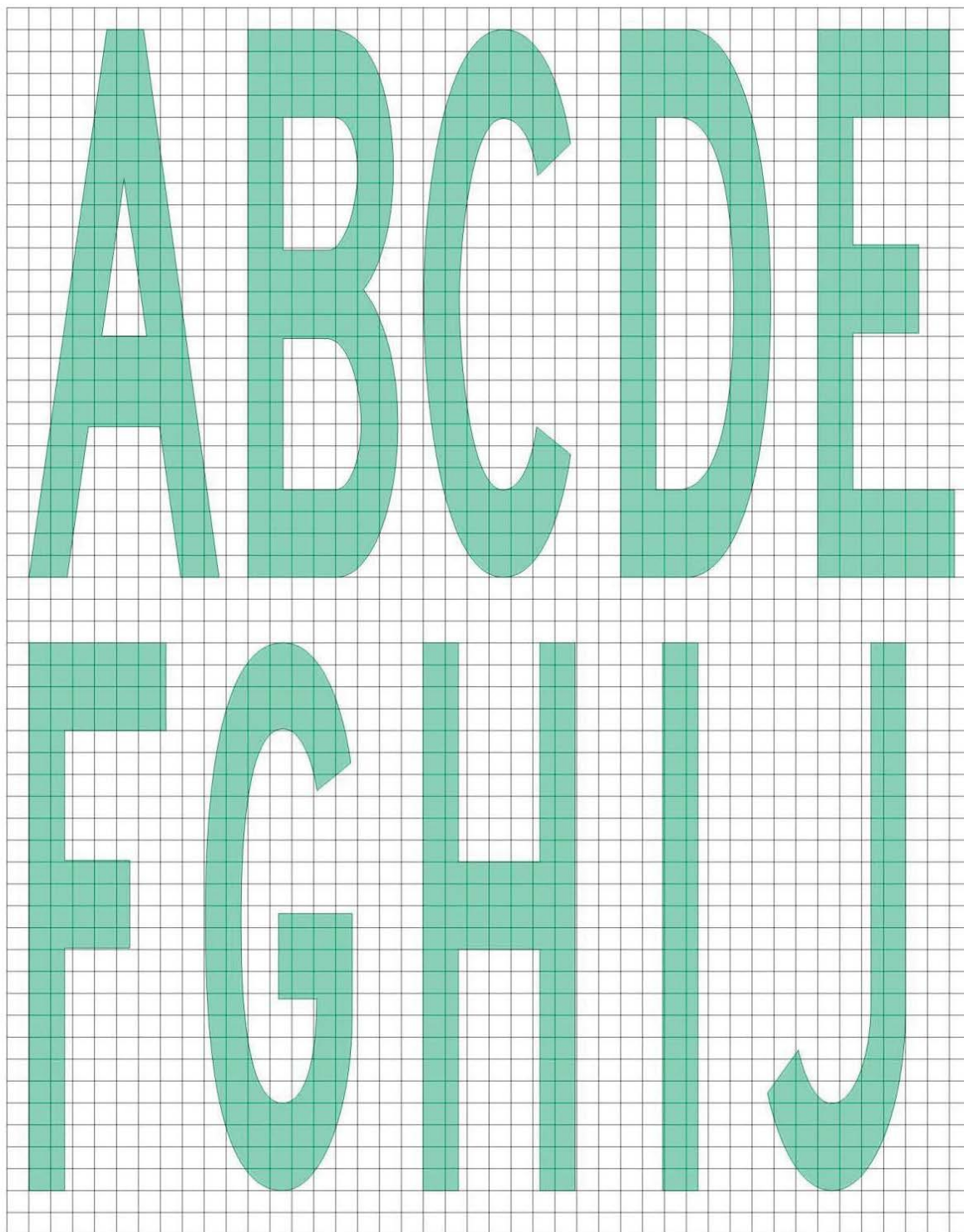
Shënim 1.— Shih Kapitullin 5, Seksionet 5.2.16 dhe 5.2.17, për specifikimet mbi aplikimin, vendndodhjen dhe karakteristikat e shenjimeve të drejtimeve të detyrueshme dhe shenjimeve informuese.

Shënim 2.— Kjo shtojcë detajon formën dhe përmasat e shkronjave, numrave dhe simboleve të shenjimeve të drejtimeve të detyrueshme dhe shenjimeve informuese në një rrjet.

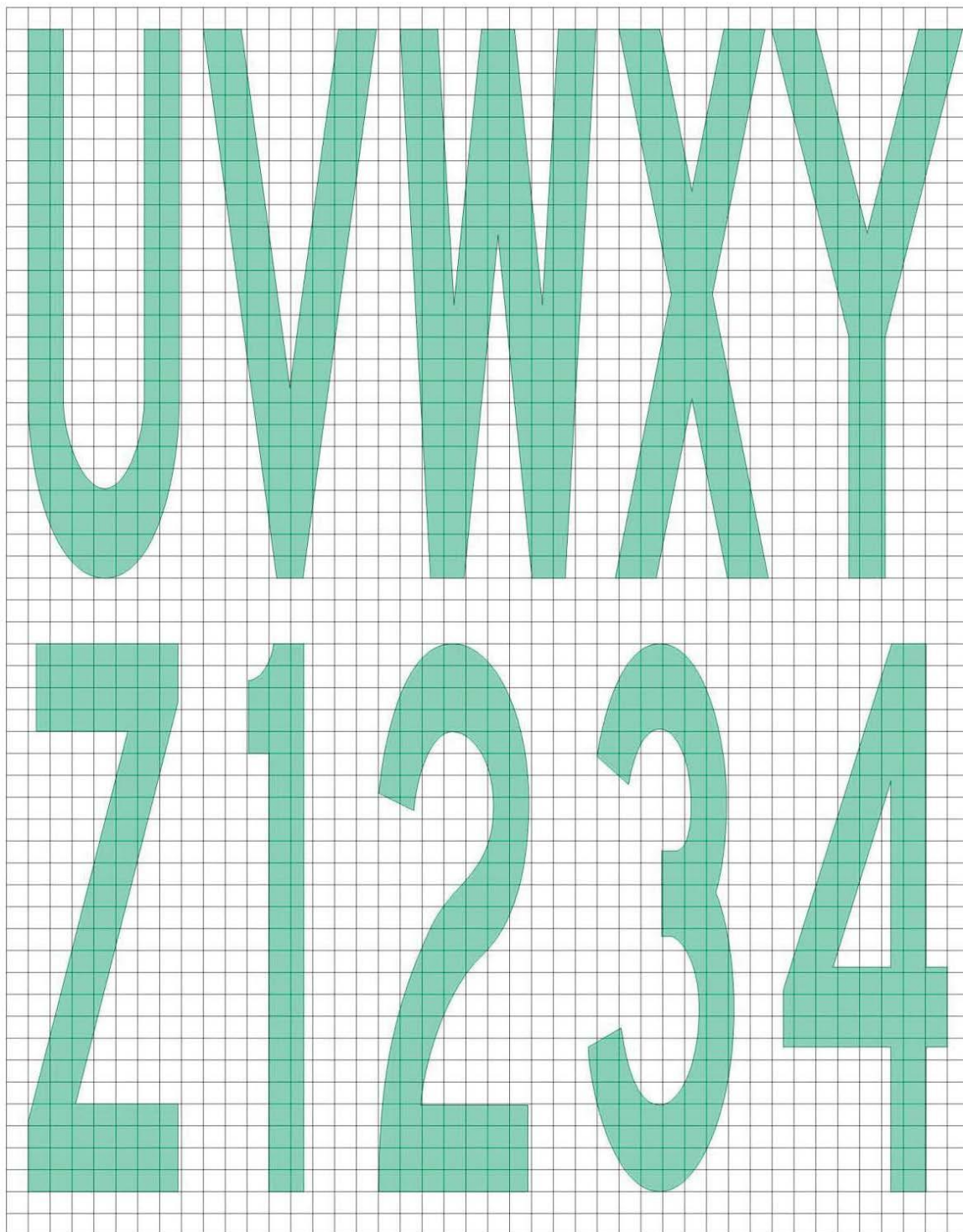
Shënim 3.— Shenjimet e drejtimeve të detyrueshme dhe shenjat e informacionit mbi sipërfaqe formohen sikur janë të hijëzuara (d.m.th. të tendosura) nga elementet e një shenje të barasvlershme të ngritura në nivel nga një faktor 2.5 siç tregohet në Figurën A3-1. Megjithatë, hijëzimi ndikon vetëm në dimensionin vertikal. Prandaj, hapësira e karaktereve për shenjimin e sipërfaqeve merret duke përcaktuar së pari lartësinë e barazvlefshme të karakterit të nivelit të shenjës dhe pastaj madhësisë me vlerat e hapësirave të dhëna në Tabelën A4-1.

Për shembull, në rastin e pistës së përcaktuar "10" i cili do të ketë një nivel lartësie prej 4 000 mm (Hps), lartësia e barazvlefshme e karakterit të shenjës së ngritur është $4\,000 / 2.5 = 1\,600$ mm (Hes). Tabela A4-1 (b) tregon numrin me kodin numerik 1 dhe nga tabela A4-1 (c) ky kod ka një dimension prej 96 mm, për një lartësi të karakterit prej 400 mm. Hapsirat e shenjave në sipërfaqe për pistën "10" atëhere është $(1\,600/400) * 96 = 384$ mm.

**Figura A3-1**











SHTOJCA 4. KËRKESAT PËR PROJEKTIMIN E SHENJAVE DREJTUESE TË LËVIZJES NË RRUGËT LIDHËSE

Shënim.— Shih Kapitullin 5, Seksioni 5.4, për specifikimet për aplikimin, vendndodhjen dhe karakteristikat e shenjave.

1. Lartësitë e mbishkrimeve do të jenë në përputhje me tabelën në vijim.

Numri i kodit të pistës	Lartësia minimale e karakterit		
	Shenjë udhëzuese e detyrueshme	Shenjë informuese	
		Shenjat e daljes nga pista dhe pistës së lirë	Shenja të tjera
1 ose 2	300 mm	300 mm	200 mm
3 ose 4	400 mm	400 mm	300 mm

Shënim.— Kur shenja e vendndodhjes së rrugës lidhëse është instaluar në kryqëzim me shenjën e projektimit të pistës, madhësia e karakterit do të jetë ajo e specifikuar për shenjat udhëzuese të detyrueshme.

2. Dimensionet e shigjetës do të jenë si më poshtë:

Lartësia e legjendës Vija

200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

3. Gjerësia e vijës për një shkronjë të vetme do të jetë si më poshtë:

Lartësia e legjendës Vija

200 mm	32 mm
300 mm	48 mm
400 mm	64 mm

4. Ndriçimi i shenjës do të jetë si më poshtë:

- a) Kur operimet kryhen në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se një vlerë prej 800 m, ndriçimi mesatar i shenjave do të jetë së paku:

E kuqe	30 cd/m ²
E verdhë	150 cd/m ²
E bardhë	300 cd/m ²



b) Kur operimet kryhen në përputhje me 5.4.1.6 b) dhe c) dhe 5.4.1.7, ndriçimi mesatar i shenjës do të jetë të paktën:

E kuqe	10 cd/m ²
E verdhë	50 cd/m ²
E bardhë	100 cd/m ²

Shënim.— Në kushtet e shikimit pamor të pistës më pak se 400 metra, do të ketë një degradim/zbehje në performancën e shenjave.

5. Raporti i ndriçimit midis elementëve të kuq dhe të bardhë të një shenje të detyrueshme do të jetë midis 1: 5 dhe 1:10.

6. Ndriçimi mesatar i shenjës llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit siç tregohet në Figurën A4-1 dhe duke përdorur vlerat e intensitetit të matura në të gjitha pikat e rrjetit të vendosura brenda drejtkëndëshit që përfaqëson shenjën.

7. Vlera mesatare është mesatarja aritmetike e ndriçimit të matur në të gjitha pikat e grumbulluara të rrjetit.

Shënim.— Udhëzimi për matjen e ndriçimit mesatar të një shenje gjendet në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

8. Raporti midis vlerave të ndriçimit të pikave të rrjetit ngjitur, nuk do të kalojë 1.5: 1. Për zonat në faqen e shenjës ku hapësira në rrjet është 7.5 cm, raporti midis vlerave të ndriçimit të pikave të rrjetit ngjitur nuk do të kalojë 1.25: 1. Raporti midis vlerave maksimale dhe minimale të ndriçimit mbi të gjithë faqen e shenjës nuk do të kalojë 5: 1.

9. Format e karaktereve, d.m.th. shkronjat, numrat, shigjetat dhe simbolet, do të jenë në përputhje me ato të paraqitura në Figurën A4-2. Gjerësia e karaktereve dhe hapësira ndërmjet karaktereve individuale do të përcaktohet siç tregohet në Tabelën A4-1.

10. Lartësia e faqes ballore së shenjave do të jetë si më poshtë:

Lartësia e karakterit Lartësia e faqes (min)

200 mm	300 mm
300 mm	450 mm
400 mm	600 mm

11. Gjerësia e faqes së shenjave do të përcaktohet duke përdorur figurën A4-4 me përjashtim të rasteve kur një shenjë udhëzimi e detyrueshme sigurohet vetëm nga një anë e një rruge lidhëse, gjerësia e faqes nuk duhet të jetë më e vogël se:

a) 1,94 m ku numri i kodit është 3 ose 4; dhe

b) 1,46 m ku numri i kodit është 1 ose 2.

Shënim.— Udhëzime shitesë për përcaktimin e gjerësisë së faqes të një shenje përmbahen në Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

12. Vijëzimet rreth shenjave:

a) Përcaktuesi vertikal i vijëzimit me të zeze në mes të shenjave fqinje të drejtimit duhet të ketë një gjerësi prej rreth 0.7 të gjerësisë së vijës.

b) Vija e verdhë në një shenjë vendndodhje të vetme duhet të jetë afërsisht gjerësi vije 0.5 .

13. Ngjyrat e shenjave duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Shtojcës 1.

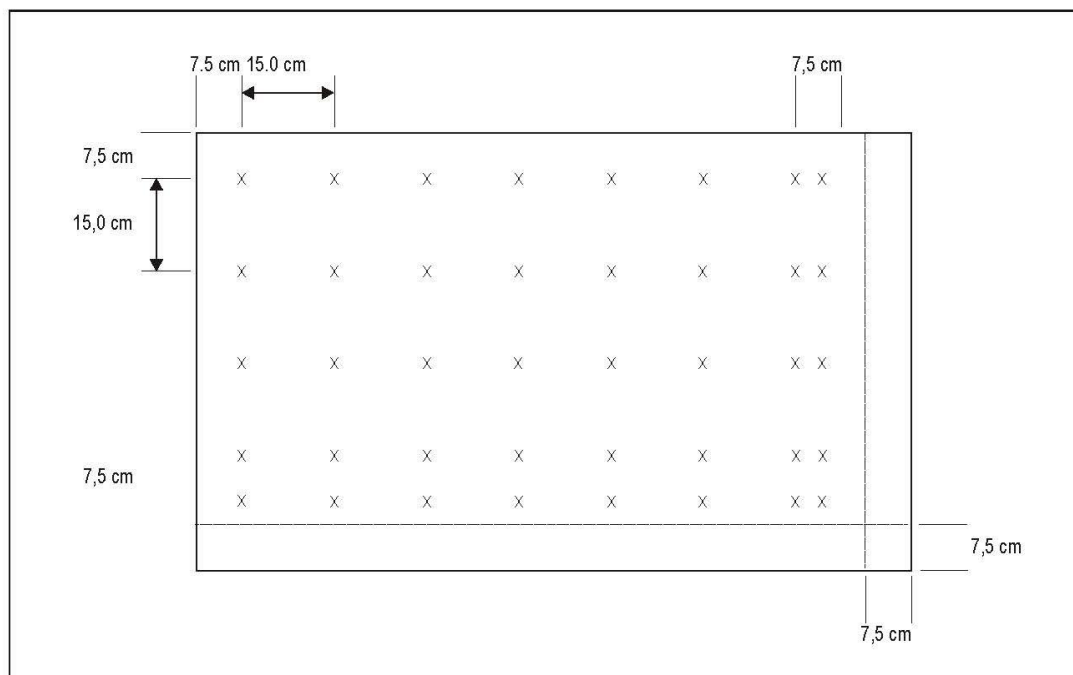


Figura A4-1. Pika e rrjetit për llogaritjen e ndriçimit mesatar të një shenje

Shënim 1.— Ndriçimi mesatar i një shenje llogaritet duke vendosur pikat e rrjetit në një faqe (ballore) të shenjës që tregon mbishkrimet tipike dhe një sfond të ngjyrës së duhur (e kuqe për shenjat udhëzuese të detyrueshme dhe të verdhë për shenjat e drejtimit dhe destinacionit) si vijon:

- a) Duke filluar në këndin e sipërm të majtë të faqes ballore të shenjës, vendosni një pikë referimi të rrjetit në 7.5 cm nga buza e majtë dhe në krye të faqes ballore të shenjës.*
- b) Krijoni një rrjet prej 15 cm hapësirë horizontale dhe vertikale nga pika referencë e rrjetit. Pikat e rrjetit brenda 7.5 cm të skajit të faqes ballore të shenjës duhet të përjashtohen.*
- c) Kur pika e fundit në rreshtin/kolonën e pikave të rrjetit është e vendosur ndërmjet 22.5 cm dhe 15 cm nga skaji i faqes ballore të shenjës (por jo përfshirëse), një pikë shtesë duhet të shtohet 7.5 cm nga kjo pikë.*
- d) Kur një pikë e rrjetit bie në kufirin e një karakteri dhe sfondi, pika e rrjetit duhet të zhvendoset lehtë për të qenë krejtësisht jashtë karakterit.*

Shënim 2.— Pika shtesë e rrjetit mund të kërkohet për të siguruar që çdo karakter të përfshijë të paktën pesë pika të rrjetit të shpërndara në mënyrë të barabartë.

Shënim 3.— Aty ku një njësi përfshin dy lloje të shenjave, duhet të krijohet një rrjet i veçantë për secilin lloj.

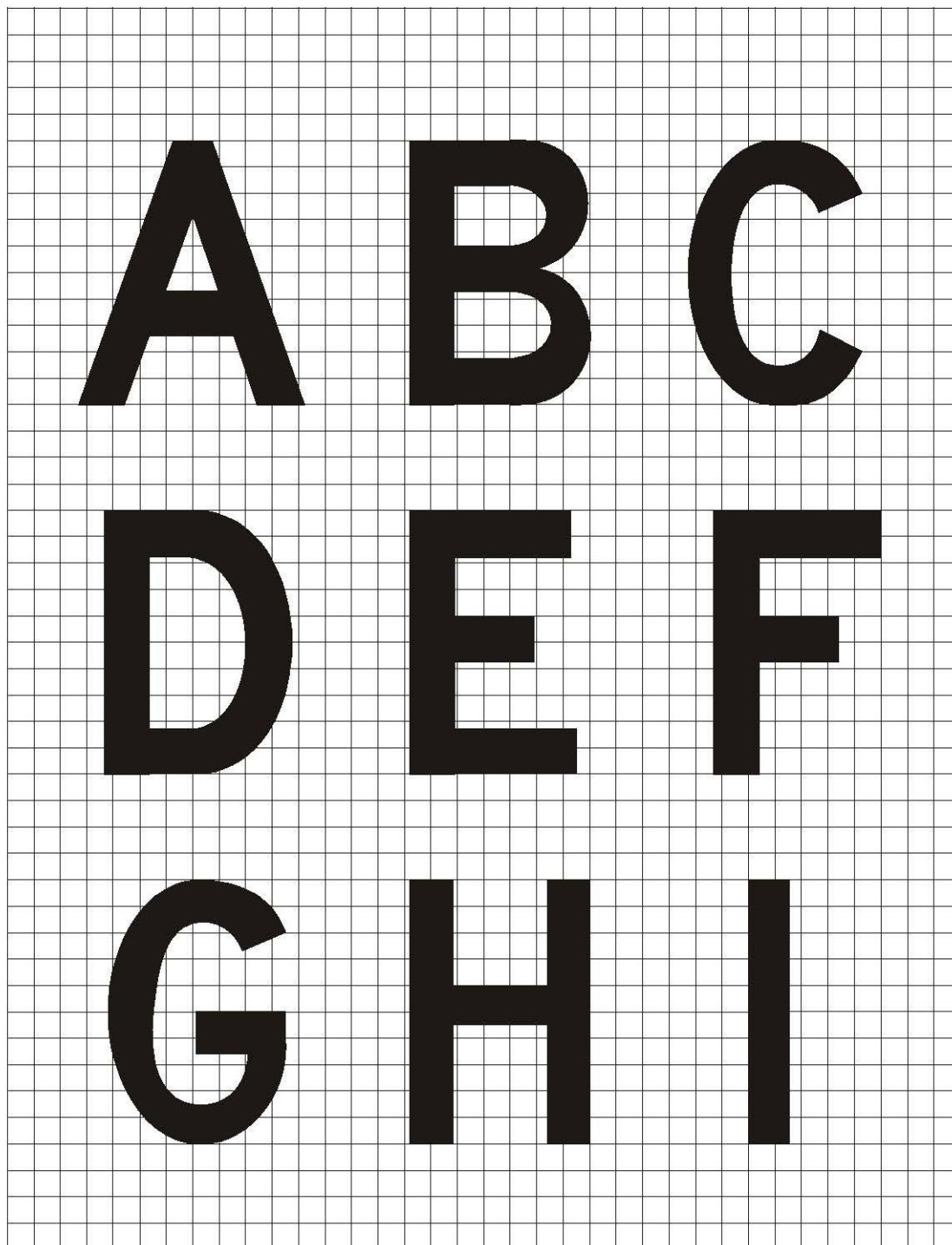


Figura A4-2. Format e karaktereve

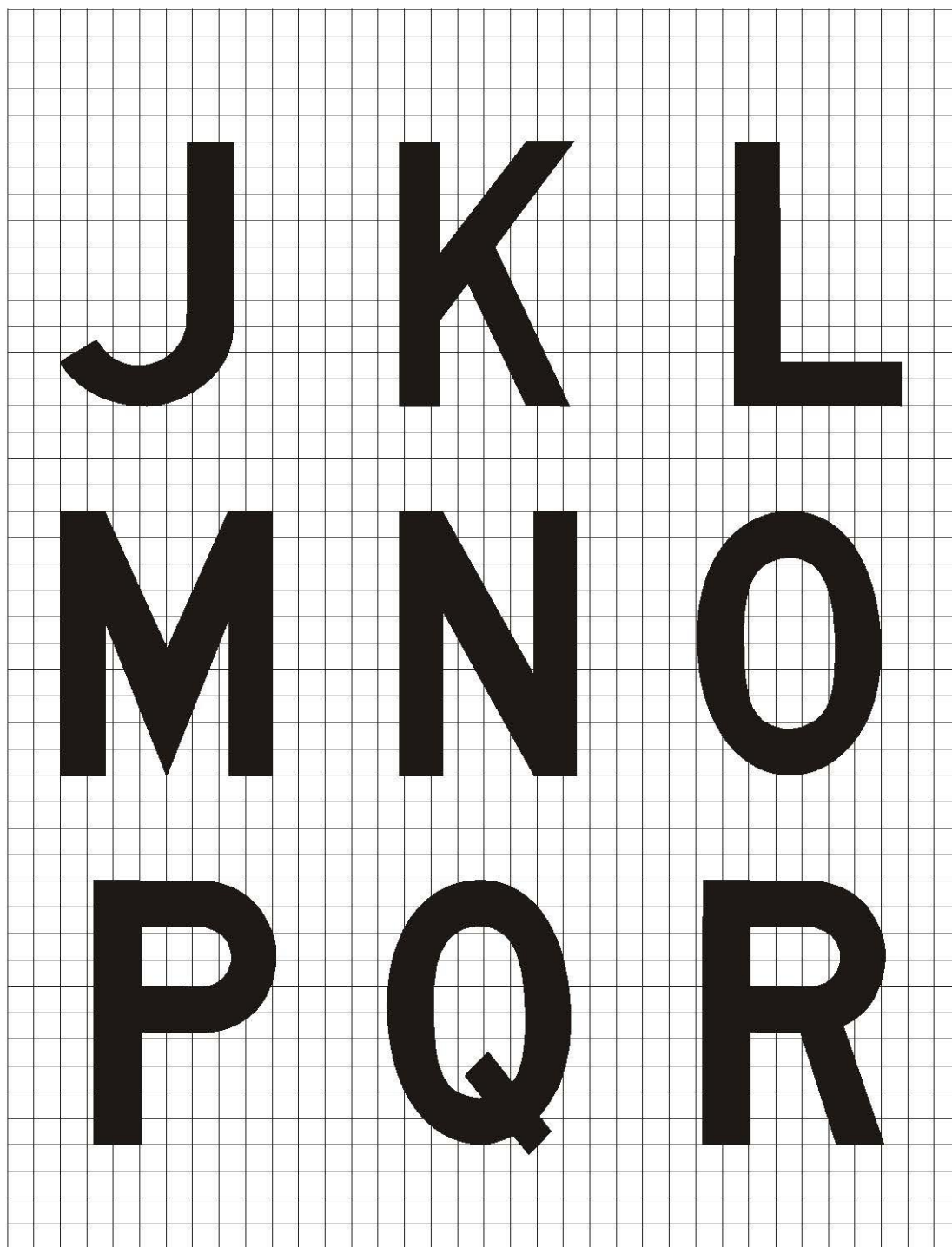


Figura A4-2. (vazhd.)

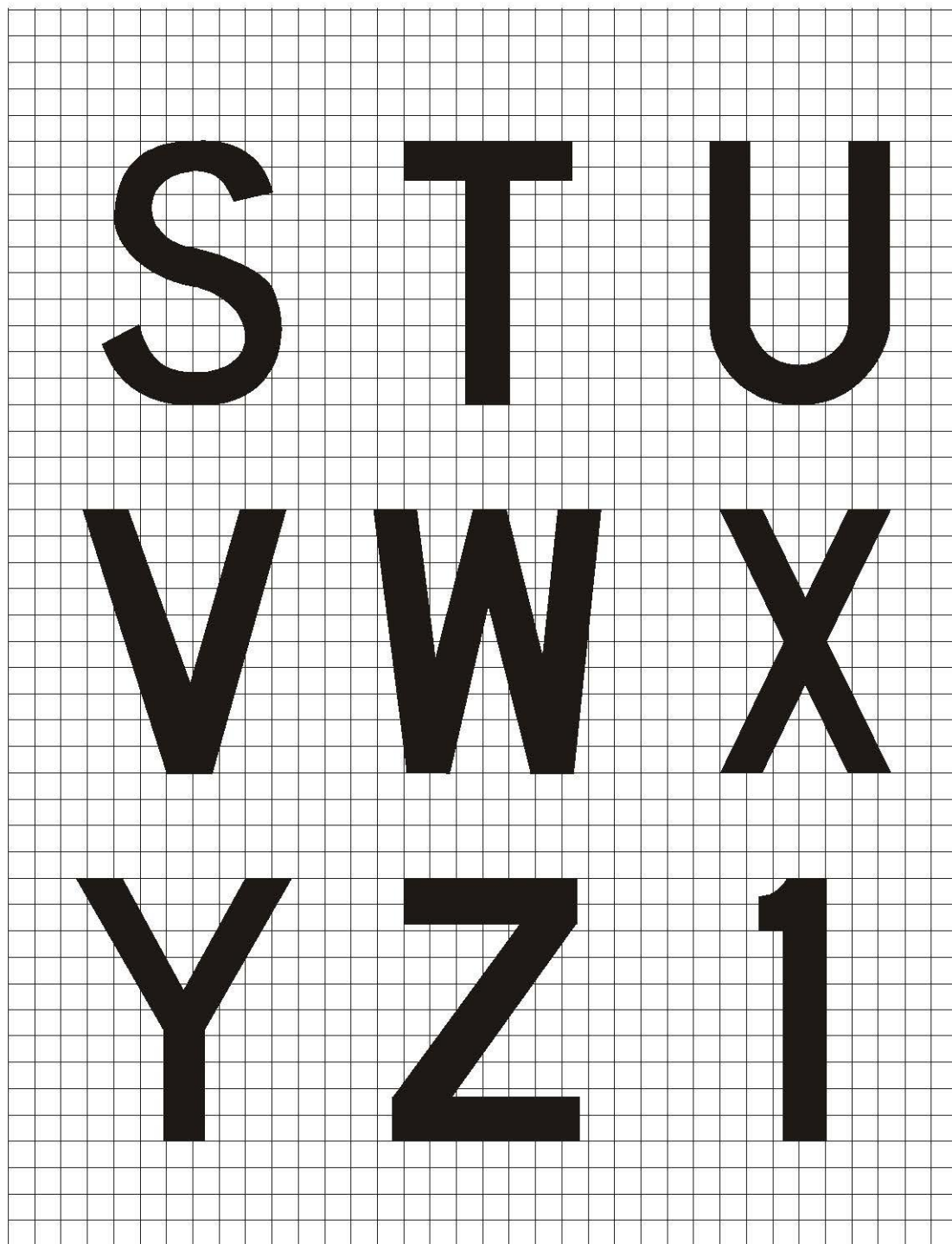


Figura A4-2. (vazhd.)

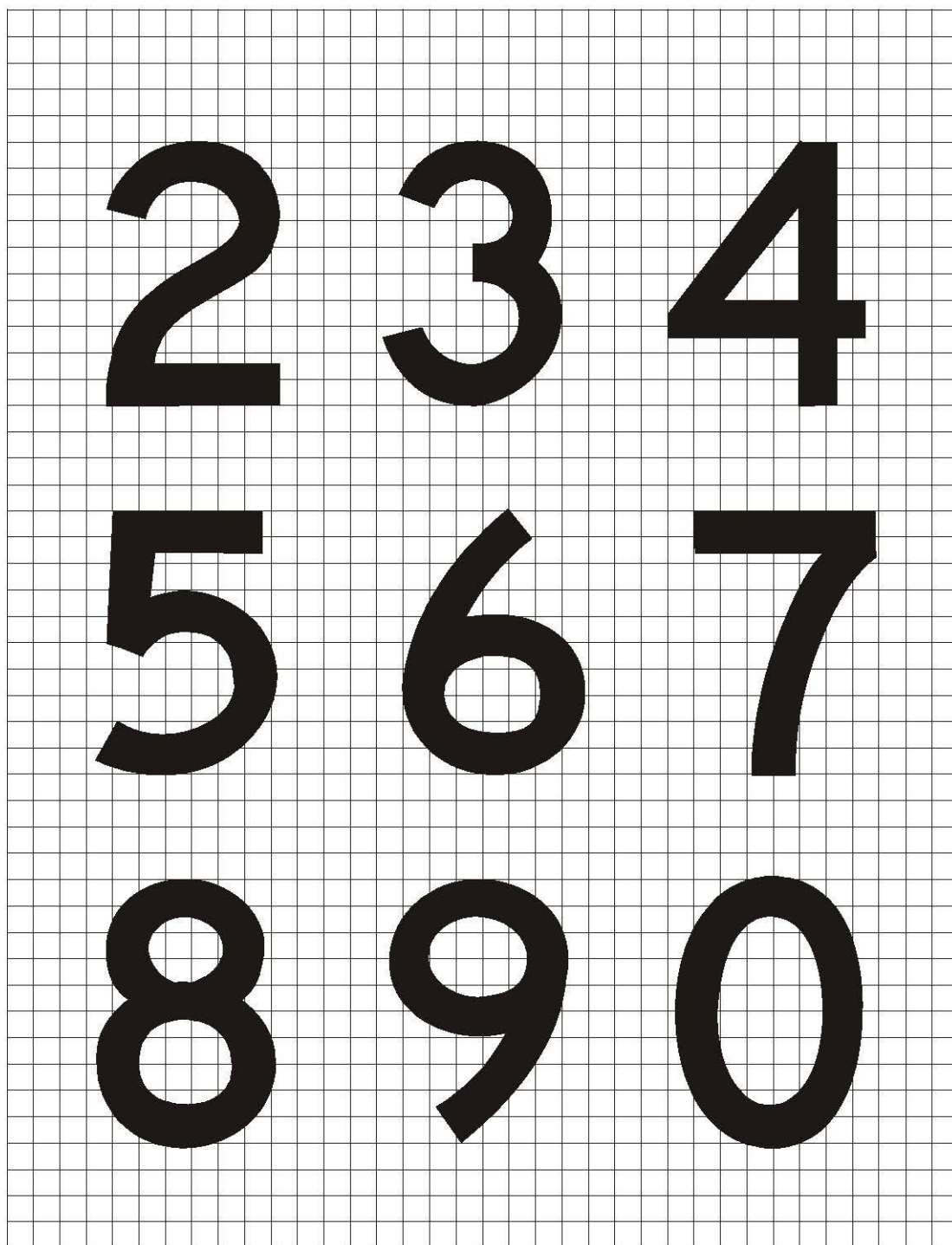


Figura A4-2. (vazhd.)

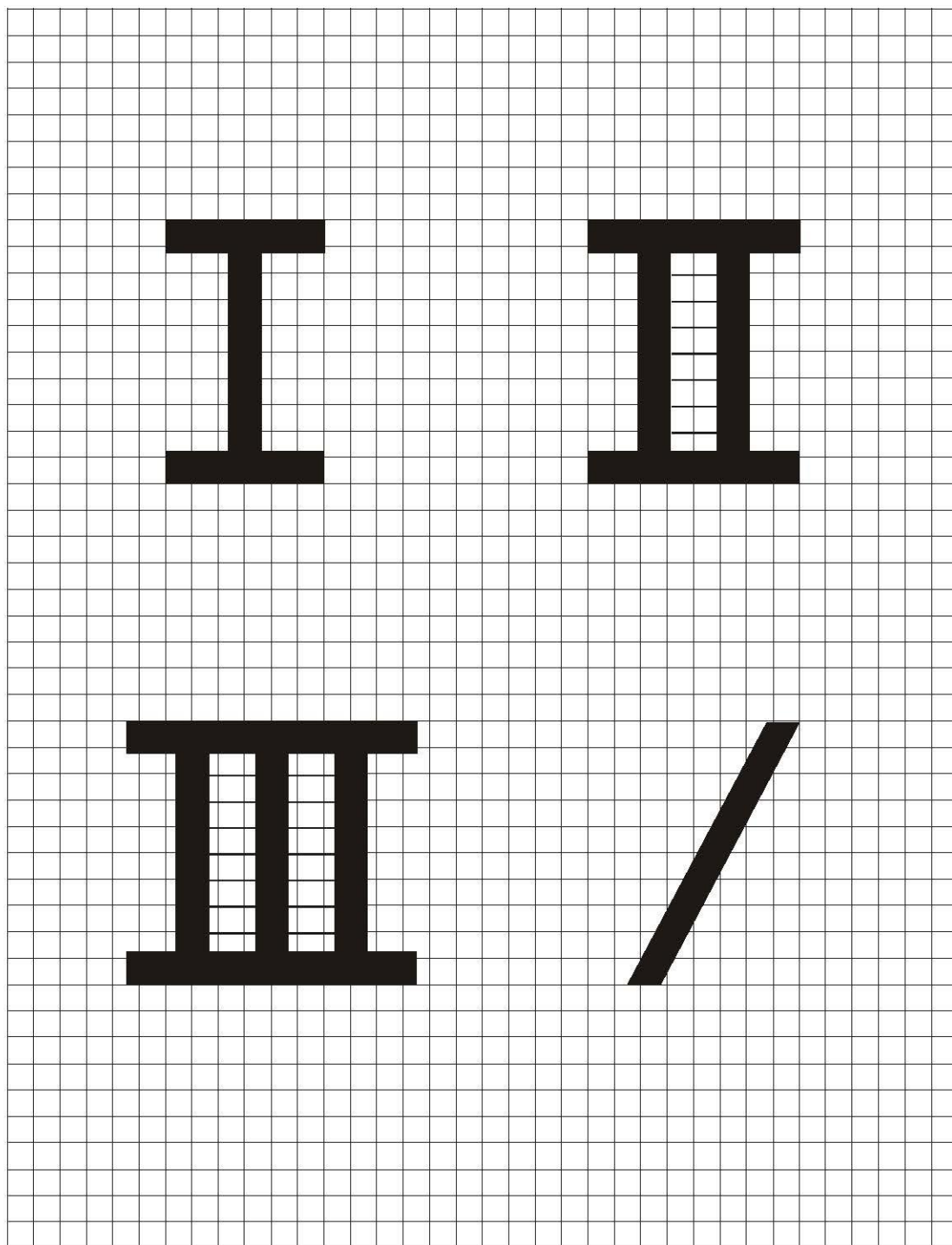
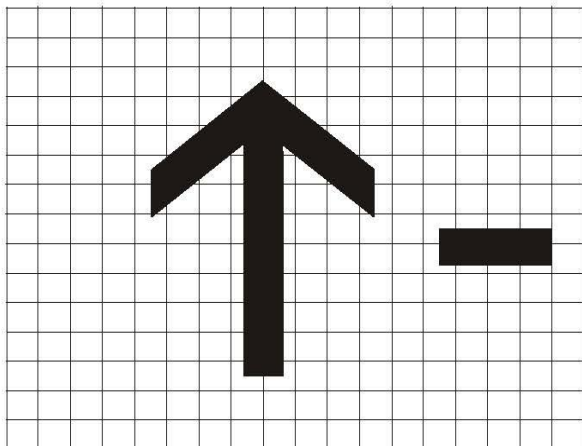


Figura A4-2. (vazhd.)

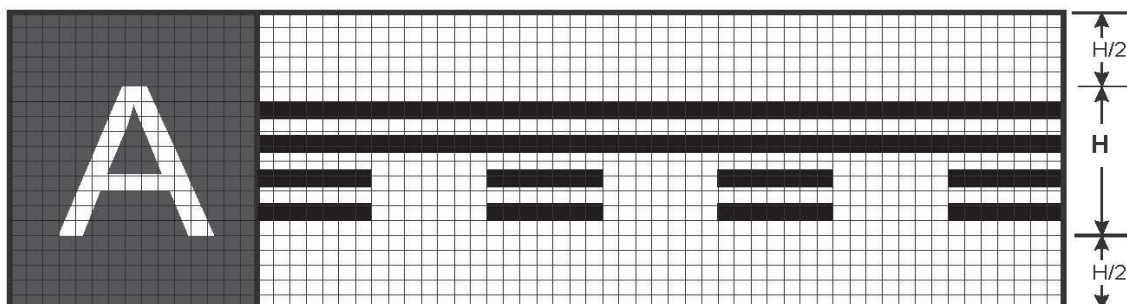


Shigjeta, vija horizontale

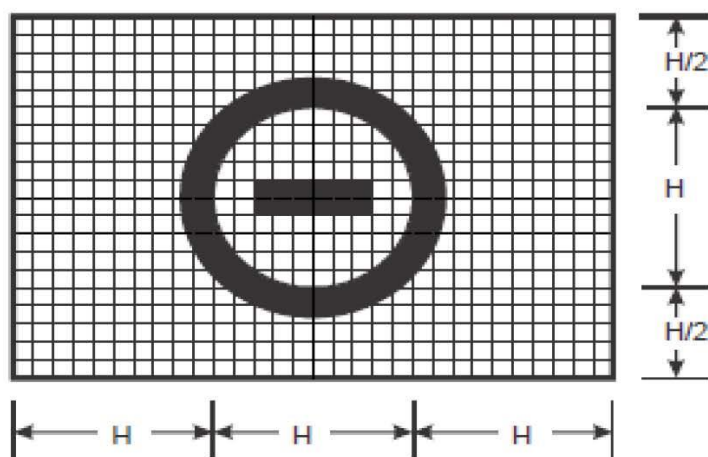
Shënim 1.—Gjerësia e vijës së shigjetës, diametri i pikës dhe gjerësia dhe gjatësia e vijës horizontale do të përpjestohen me gjerësinë e vijës së karakterit.

Shënim 2.—Dimensionet e shigjetës do të mbeten konstante për një madhësi të caktuar të shenjave, pavarësisht orientimit.

Figura A4-2.



Shenjat e pistës së lirë (me shenjën tipike të vendndodhjes)



Shenja NDALOHET HYRJA

Figura A4-3 Shenjat e pistës së lirë dhe NDALOHET HYRJA

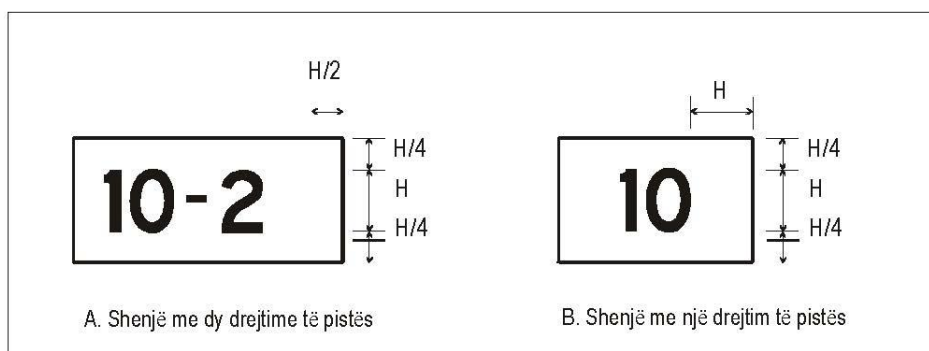


Figura A4-4 Dimensionet e shenjës

Shënim shpjegues për Figurën A4-4: H – lartësia e mbishkrimit



Tabela A4-1. Gjerësitë e shkronjave dhe numrave dhe hapësira ndërmjet shkronjave ose numrave

a) Numri i kodit shkronjë për shkronjë			
Shkronja paraprirë se	Shkronja pasuese		
	B, D, E, F H, I, K, L M, N, P, R, U	C, G, O Q, S, X, Z	A, J, T, V, W, Y
	Numri i kodit		
A	2	2	4
B	1	2	2
C	2	2	3
D	1	2	2
E	2	2	3
F	2	2	3
G	1	2	2
H	1	1	2
I	1	1	2
J	1	1	2
K	2	2	3
L	2	2	4
M	1	1	2
N	1	1	2
O	1	2	2
P	1	2	2
Q	1	2	2
R	1	2	2
S	1	2	2
T	2	2	4
U	1	1	2
V	2	2	4
W	2	2	4
X	2	2	3
Y	2	2	4
Z	2	2	3

b) Kodi i numrit numër për numër			
Numri paraprirës	Numri pasues		
	1, 5	2, 3, 6, 8, 9, 0	4, 7
	Numri i kodit		
1	1	1	2
2	1	2	2
3	1	2	2
4	2	2	4
5	1	2	2
6	1	2	2
7	2	2	4
8	1	2	2
9	1	2	2
0	1	2	2

c) Hapësira midis karaktereve			
Nr. i kodit	Lartësia e karakterit (mm)		
	200	300	400
	Hapësira (mm)		
1	48	71	96
2	38	57	76
3	25	38	50
4	13	19	26

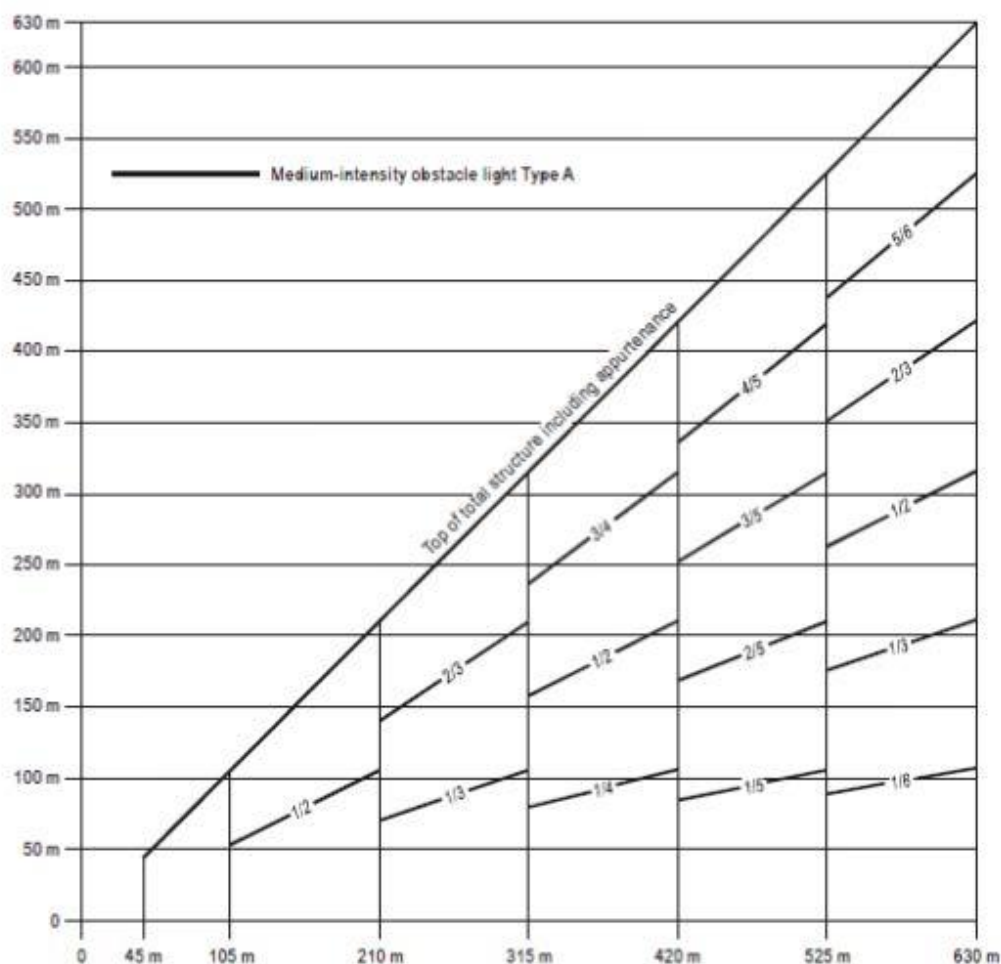
D) Gjerësia e shkronjës			
Shkronja	Lartësia e shkronjës (mm)		
	200	300	400
	Gjerësia (mm)		
A	170	255	340
B	137	205	274
C	137	205	274
D	137	205	274
E	124	186	248
F	124	186	248
G	137	205	274
H	137	205	274
I	32	48	64
J	127	190	254
K	140	210	280
L	124	186	248
M	157	236	314
N	137	205	274
O	143	214	286
P	137	205	274
Q	143	214	286
R	137	205	274
S	137	205	274
T	124	186	248
U	137	205	274
V	152	229	304
W	178	267	356
X	137	205	274
Y	171	257	342
Z	137	205	274

e) Gjerësia e numrit			
Numri	Lartësia e numrit (mm)		
	200	300	400
	Gjerësia (mm)		
1	50	74	98
2	137	205	274
3	137	205	274
4	149	224	298
5	137	205	274
6	137	205	274
7	137	205	274
8	137	205	274
9	137	205	274
0	143	214	286

INSTRUKSIONET

- Për të përcaktuar HAPËSIRËN e duhur midis shkronjave ose numrave, merrni numrin e kodit nga tabela a) ose b) dhe futni tabelën c) për atë numër kodit në lartësinë e gurmës ose të numrit të dëshiruar.
- Hapësira ndërmjet fjalëve ose grupeve të karaktereve që formojnë një shkurtim ose simbol duhet të jetë e barabartë me 0.5 deri në 0.75 të lartësisë së karaktereve të përdorura, përveç se kur një shigjetë është e vendosur me një karakter të vetëm si 'A →', hapësira mund të reduktohet në jo më pak se një e katërta e lartësisë së karakterit në mënyrë që të sigurojë një ekuilibër të mirë pamor.
- Kur një numër vjen pas një shkronje ose e kundërta përdor Kodin 1.
- Kur vija ndarëse, pika ose vija diagonale ndjek një karakter ose anasjelltas përdorni Kodin 1.
- Për shenjën e ngritjes në kryqëzim, lartësia e karakterit të vogël "m" është 0.75 e lartësisë paraprirëse "0" (zero) dhe e distancuar nga paraprirësja "0" në kodin 1 për lartësinë e karaktereve të numrave.

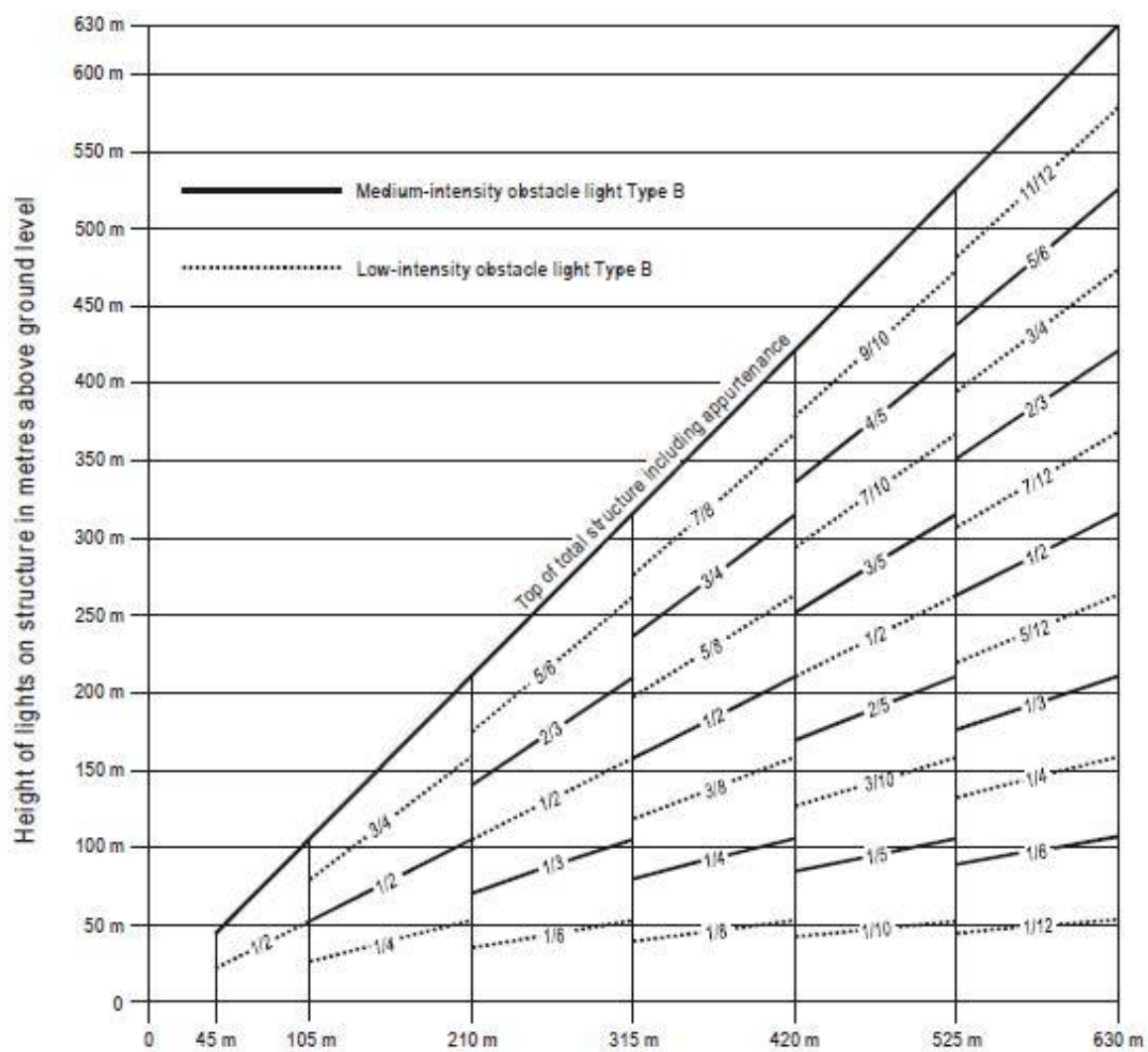
SHTOJCA 5. VENDNDODHJA E DRITAVE MBI PENGESAT



Lartësia e strukturës në metra mbi nivelin e tokës

Shënim.—Ndriçimi me intensitet të lartë i pengesave rekomandohet në strukturat me lartësi më të madhe se 150 metra mbi nivelin e tokës. Nëse përdoret ndriçim me intensitet të mesëm, gjithashtu do të kërkohet edhe shenjë.

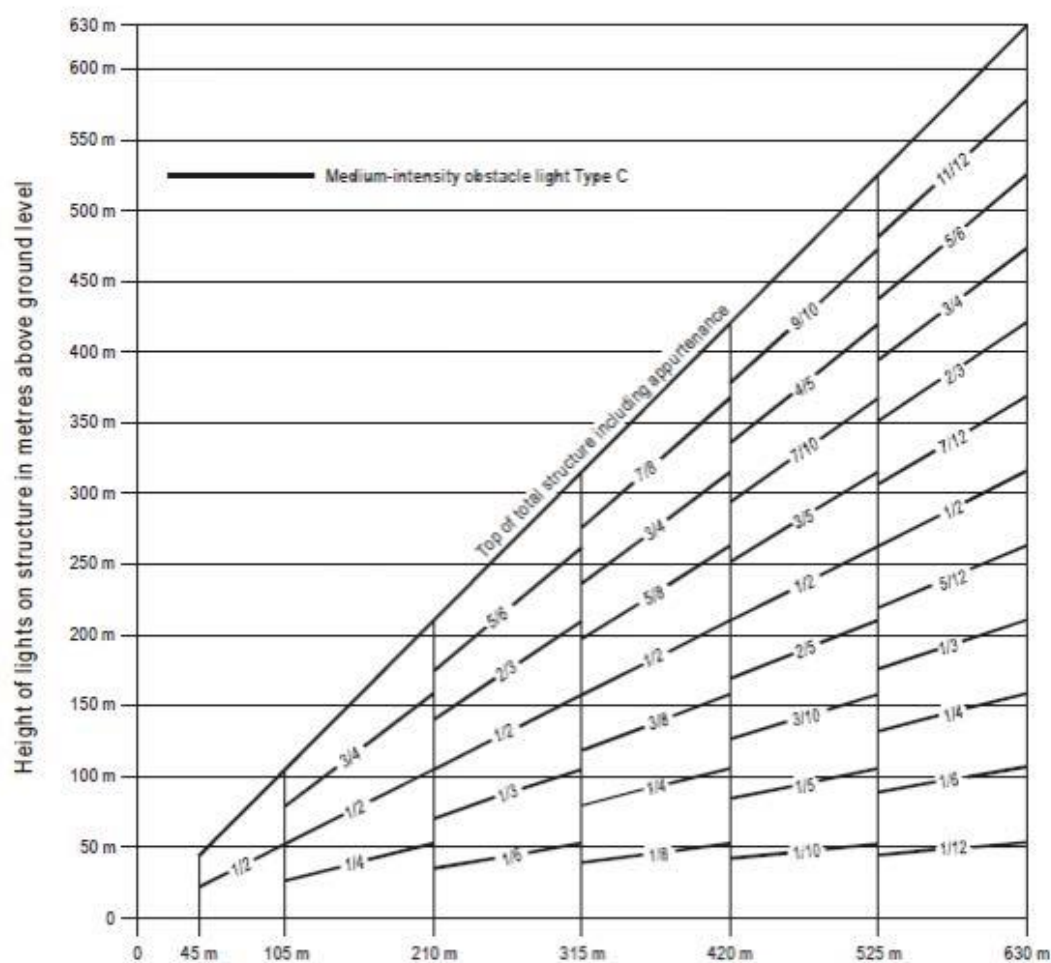
Figura A5-1 Sistemi i ndriçimit të pengesave, me intensitet të mesëm me puls të bardhë, Lloji A



Lartësia e strukturës në metra mbi nivelin e tokës

Shënim— Për përdorim vetëm gjatë natës.

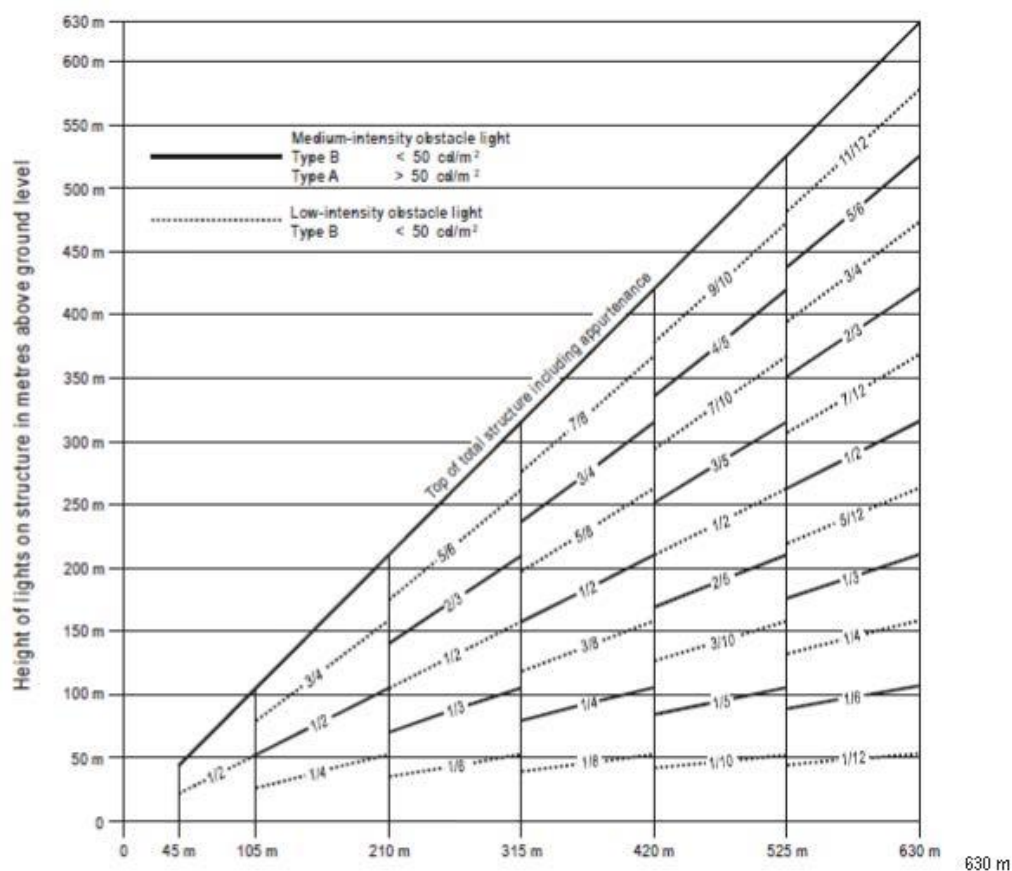
Figura A5-2. Sistemi i ndriçimit të pengesave, me intensitet të mesëm me pulsime të lartë, Lloji B



Lartësia e strukturës në metra mbi nivelin e tokës

Shënim.— Për përdorim vetëm gjatë natës.

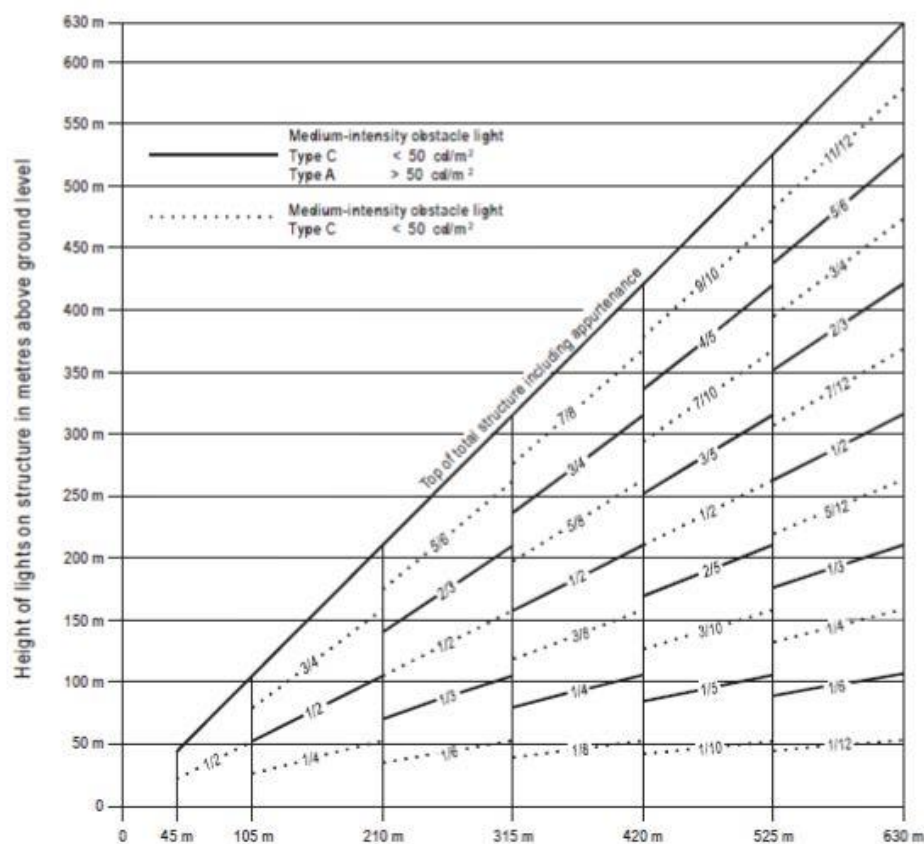
Figura A5-3. Sistemi i ndriçimit me intensitet të mesëm me ngjyrë të kuqe të pengesave të paëvizshme, Lloji C



Lartësia e strukturës në metra mbi nivelin e tokës

Shënim.— Rekomandohet ndriçimi me intensitet të lartë i pengesave, në strukturat me lartësi më të madhe se 150 metra mbi nivelin e tokës. Nëse përdoret ndriçim me intensitet të mesëm, gjithashtu do të kërkohet edhe shenjë.

Figura A5-4. Sistemi i ndriçimit me intensitet të mesëm, të pengesave të dyfishta, Lloji A / Lloji B



Lartësia e strukturës në metra mbi nivelin e tokës

Shënim.— Rekomandohet ndriçimi me intensitet të lartë i pengesave në strukturat me lartësi më të madhe se 150 metra mbi nivelin e tokës. Nëse përdoret ndriçim me intensitet të mesëm, gjithashtu do të kërkohet edhe shfaqimi.

Figura A5–5. Sistemi i ndriçimit me intensitet të mesëm të pengesave të dyfishta, Lloji A / Lloji C

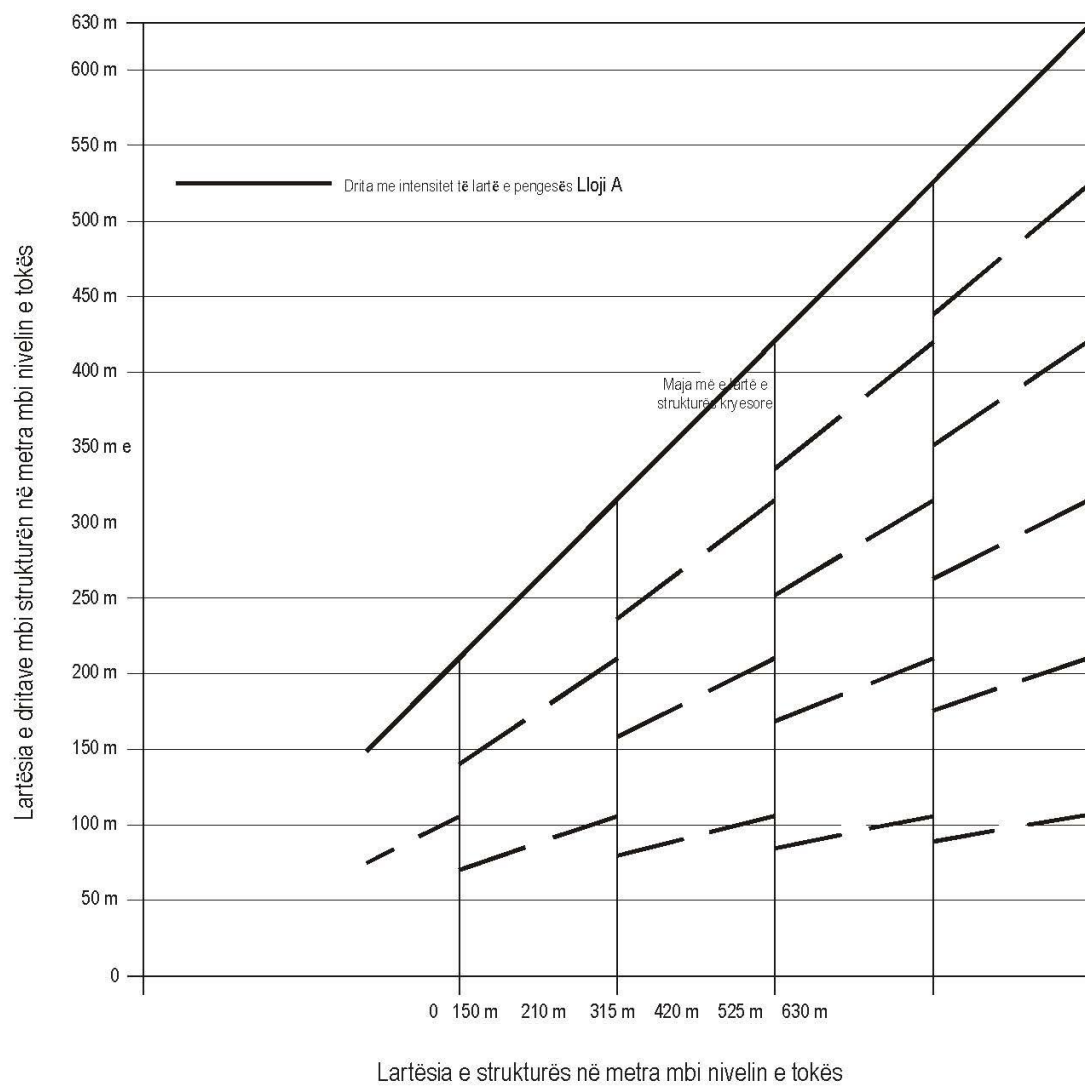


Figura A5-6. Sistemi i ndriçimit me intensitet të lartë me puls të bardhë të pengesave, Lloji A

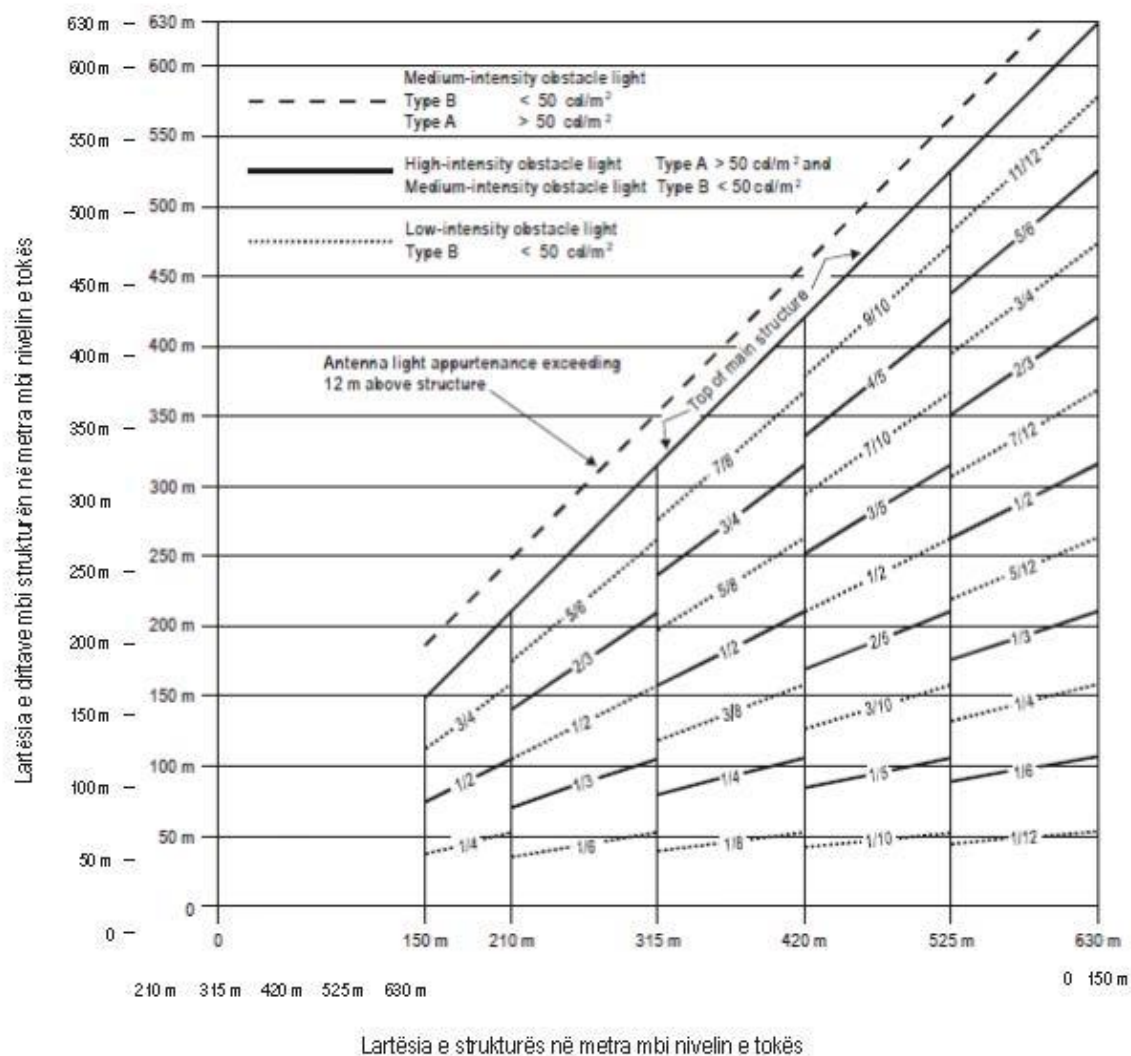


Figura A5-7. Sistemi i ndriçimit me intensitet të mesëm/ të lartë të pengesave të dyfishta, Lloji A / Lloji B

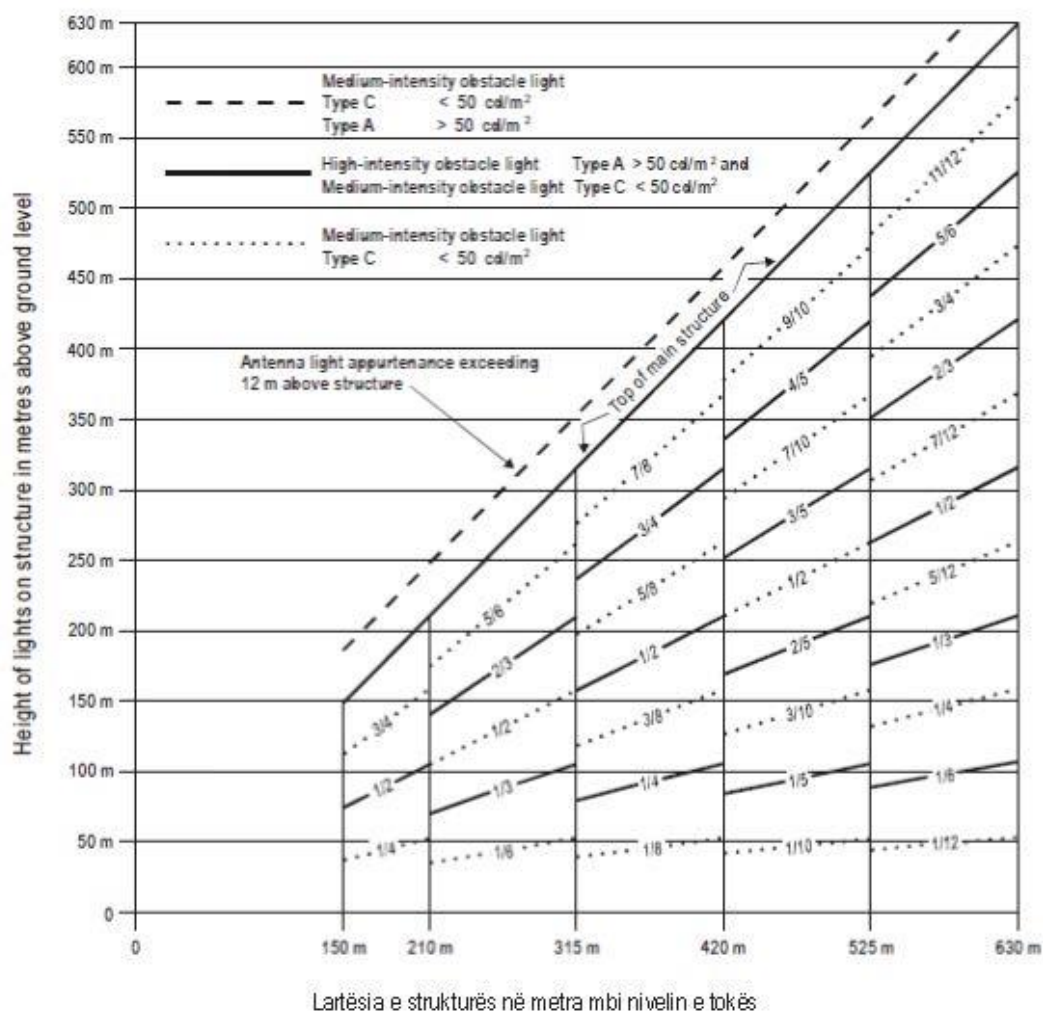


Figura A5-8. Sistemi i ndriçimit me intensitet të mesëm/ të lartë, të pengesave të dyfishta, Lloji A / Lloji C



BASHKËLIDHJA A. MATERIAL UDHËZUES PLOTËSUES PËR KËTË RREGULLORE

1. Numri, vendosja, dhe orientimi i pistave

Vendosja dhe orientimi i pistave

1.1 Shumë faktorë duhet të merren parasysh në përcaktimin e vendosjes dhe orientimit të pistave. Pa u përpjekur të ofrojmë një listë të plotë të këtyre faktorëve dhe as një analizë të efekteve të tyre, duket e dobishme të tregojmë ato që kërkojnë më shpesh studimin. Këta faktorë mund të klasifikohen nën katër tituj:

1.1.1 *Lloji i operimit.* Kujdes duhet të kushtohet në veçanti nëse aerodromi do të përdoret në të gjitha kushtet meteorologjike ose vetëm në kushtet vizuale meteorologjike dhe nëse është menduar për përdorim ditën dhe natën, ose vetëm gjatë ditës.

1.1.2 *Kushtet klimatike.* Një studim i shpërndarjes së erës mund të bëhet për të përcaktuar faktorin e përdorshmërisë. Në këtë drejtim, komentet e mëposhtme duhet të merren parasysh:

- a) Statistikat e erës të përdorura për llogaritjen e faktorit të përdorshmërisë zakonisht janë të disponueshme sipas një diapazoni të shpejtësisë dhe drejtimit, dhe saktësia e rezultateve të fituara varet, në një masë të madhe, nga shpërndarja e supozuar e vëzhgimeve brenda këtyre diapazoneve. Në mungesë të çfardo informacioni të sigurt në lidhje me shpërndarjen e vërtetë, ajo, zakonisht supozohet një shpërndarje uniforme pasi, në lidhje me orientimet më të favorshme të pistës, kjo në përgjithësi rezulton me një faktor më të shtrënguar konservator të përdorimit.
- b) Komponentët maksimal mesatare të erës anësore të dhëna në Kapitullin 3, 3.1.3, i referohen rrethanave normale. Ka disa faktorë që mund të kërkojnë që një reduktim i këtyre vlerave maksimale të merret parasysh në një aerodrom të caktuar. Këto përfshijnë:
 - 1) Variacione të shumta që mund të ekzistojnë, në trajtimin e karakteristikave të erës anësore të lejuar, midis llojeve të ndryshme të aeroplanëve (përfshirë llojet e ardhshme) brenda secilit prej tri grupeve të dhëna në 3.1.3;
 - 2) Përparësia dhe natyra e ndryshimeve të menjëherëshme të drejtimit dhe shpejtësisë së erës;
 - 3) Përparësia dhe natyra e turbulencave;
 - 4) Disponueshmëria e një piste dytësore;
 - 5) Gjerësia e pistave;
 - 6) Kushtet e sipërfaqes së pistës — uji, dëbora dhe akulli në pistë të zvogëlojnë materialisht përbërësin e lejuar të erës anësore; dhe
 - 7) forca e erës që shoqërohet me kufizimin e komponentit të erës anësore.

Gjithashtu, duhet të bëhet një studim për rastin kur shikimi është i dobët dhe/ose shtresa e poshtme e reve. Do të merret parasysh shpeshtësia e tyre si dhe drejtimi dhe shpejtësia e erës shoqëruese.



1.1.3 Topografia e vendndodhjes së aerodromit, afrimet e tij (profili i këndit të planerimit, normal/i lartë) dhe rrethinat, veçanërisht:

- a) pajtueshmëria me sipërfaqet e kufizimit të pengesave;
- b) përdorimi aktual dhe në të ardhmen i tokës. Orientimi dhe paraqitja mund të zgjidhet në mënyrë që të mbrohen sa më shumë të jetë e mundur zonat veçanërisht të ndjeshme, të tilla si zona rezidenciale, shkollore dhe spitalore nga shqetësimi i shkaktuar nga zhurmat e aeroplanëve. Informacion i detajuar për këtë temë është dhënë në *Manualin e Planifikimit të Aeroportit* (Dok. 9184), Pjesa 2 dhe në *Udhëzues i Afrimit të Balancuar për Menaxhimin e Zhurmave të Aeroplanëve*. (Dok. 9829).
- c) gjatësitë aktuale dhe të ardhshme të pistës që do të ofrohen;
- d) Kostot e ndërtimit; dhe
- e) mundësia e instalimit të mjeteve ndihmëse të përshtatshme jo-vizuale dhe vizuale për afrimin për në ulje.

1.1.4 Trafiku ajror në afërsi të aerodromit, veçanërisht:

- a) afërsinë e aerodromeve të tjera ose rrugëve ATS
- b) Densiteti i trafikut; dhe
- c) kontrollin e trafikut ajror dhe procedurat e afrimit dhe kalimit në rreth të dytë.

Numri i pistave në secilin drejtim

1.2 Numri i pistave që do të sigurohen në secilin drejtim varet nga numri i lëvizjeve të aeroplanëve që do t'u shërbehet.

2. Zonat e pastra dhe zonat e ndalimit

2.1 Vendimi për të ofruar një zonë ndalimi dhe/ose një rrugë të lirë si një alternativë për një gjatësi të rritur të pistës do të varet nga karakteristikat fizike të zonës përtej fundit të pistës dhe në kërkesat e performancës operationale të aeroplanëve të ardhshëm. Gjatësia e pistës, zona ndalimit dhe zona e pastër, do të përcaktohen nga performanca e ngritjes së aeroplanit, por mund të bëhet edhe kontrolli i distancës së uljes së kërkuar nga aeroplanët duke përdorur pistën për të siguruar gjatësinë e duhur të pistës për ulje. Gjatësia e një zone të pastër, megjithatë, nuk duhet të tejkalojë gjysmën e gjatësisë së ngritjes në dispozicion.

2.2 Kufizimet e performancës së operimit të aeroplanit kërkojnë një gjatësi që është e mjaftueshme për të siguruar që aeroplani, pas fillimit të një ngritjeje, ose të ndalojë në mënyrë të sigurt ose të kompletojë ngritjen në mënyrë të sigurt. Për qëllimin e diskutimit supozohet se gjatësitë e pistës, zonës së ndalimit dhe zonës së pastër në aerodrom janë vetëm për aeroplanin i cili kërkon largësinë më të gjatë për distancat e përsheptimit të ndalimit, duke marrë parasysh masën e ngritjes, karakteristikat e pistës dhe ambientin atmosferik. Nën këto rrethana ekziston, për çdo ngritje, një shpejtësi, e quajtur shpejtësia e vendimit; nën këtë shpejtësi, ngritja do të braktiset nëse një motor fiket, ndërsa mbi shpejtësinë e vendimit do të përfundojë ngritja. Duhet të kërkohej një distancë shumë e gjatë në dispozicion për ngritjen dhe vrullin në ngritje të avionit për të përfunduar një ngritje kur një motor fiket përpara se të arrihet shpejtësia e vendimit, për shkak të shpejtësisë së pamjaftueshme dhe fuqisë së reduktuar në dispozicion. Nuk do të kishte vështirësi në ndalimin e avionit në distancën e mbetur në dispozicion për përsheptim-ndalim, me kusht që veprimi të merret menjëherë. Në këto rrethana, vendimi i duhur i veprimit do të ishte braktisja/ndërprerja e ngritjes.

2.3 Nga ana tjetër, nëse një motor dështon pasi arrihet shpejtësia e vendimit, aeroplanët do të kenë shpejtësi dhe fuqi të mjaftueshme për të përfunduar fluturimin në mënyrë të sigurt në distancën e mbetur në dispozicion të ngritjes. Megjithatë, për shkak të shpejtësisë së lartë, do të kishte vështirësi në ndalimin e aeroplanit në distancën e mbetur në dispozicion gjatë bredhjes në ndalim të plotë.



2.4 Shpejtësia e vendimit nuk është një shpejtësi fikse për çdo aeroplan, por duhet të zgjidhet nga piloti brenda kufijve që i përshtaten distancës së përsheptimit të ndalimit dhe ngritjes në dispozicion, peshës së ngritjes së aeroplanit, karakteristikave të pistës dhe kushteve atmosferike të ambientit në aerodrom. Normalisht, zgjidhet një shpejtësi më e lartë e vendimit kur distanca e nxitim-ndalimit në dispozicion rritet.

2.5 Mund të merren një shumëllojshmëri kombinimesh të distancave të nxitim-ndalimit dhe distancat e ngritjes të nevojshme, për të akomoduar një aeroplan të veçantë, duke marrë parasysh peshën e ngritjes së aeroplanit, karakteristikat e pistës dhe kushtet atmosferike të mjedisit. Çdo kombinim kërkon gjatësinë e veçantë të nxitimit në ngritje.

2.6 Rasti më i njohur është vendi ku shpejtësia e vendimit është e tillë që distanca e ngritjes së kërkuar është e barabartë me distancën e bredhjes-ndalimit të kërkuar, kjo vlerë njihet si gjatësia e balancuar e fushës. Aty ku nuk sigurohet zona e ndalimit dhe zona e pastër, këto distanca janë të barabarta me gjatësinë e pistës. Megjithatë, nëse distanca e uljes për momentin nuk merret parasysh, pista nuk është thelbësore për të gjithë gjatësinë e balancuar të fushës, pasi vrapimi në ngritje i kërkuar është sigurisht më i vogël se gjatësia e balancuar e fushës. Prandaj, gjatësia e balancuar e fushës duhet të sigurohet nga një pistë e plotësuar me një gjatësi të barabartë të zonës së pastër dhe të ndalimit, në vend të të gjithë pistës. Nëse pista përdoret për ngritje në të dy drejtimet, do të sigurohet një gjatësi e barabartë e zonës së pastër dhe të ndalimit në çdo fund të pistës. Kursimi në gjatësinë e pistës, pra, është blerë me koston e një gjatësie të përgjithshme më të madhe.

2.7 Në rast se konsideratat ekonomike e bëjnë të pamundur sigurimin e një distance ndalimi dhe, si rezultat, vetëm pista dhe zona e pastër do të sigurohen, gjatësia e pistës (duke lënë pas dore kërkesat e uljes) duhet të jetë e barabartë me distancën e nxitim-ndalimit të kërkuar ose vrapimin e ngritjes së kërkuar, cilado që është më e madhe. Distanca e ngritjes në dispozicion do të jetë gjatësia e pistës plus gjatësia e zonës së pastër.

2.8 Gjatësia minimale e pistës dhe gjatësia maksimale e zonës së ndalimit dhe zonës së pastër do të përcaktohet si më poshtë, nga të dhënat në manualin e fluturimit të aeroplanit për aeroplanin që konsiderohet kritik nga pikëpamja e kërkesave të gjatësisë së pistës:

- a) nëse një zonë ndalimi është ekonomikisht e mundur, gjatësitë që do të ofrohen janë ato për gjatësinë e balancuar të fushës. Gjatësia e pistës është vrapimi i ngritjes së kërkuar ose distanca e uljes së kërkuar, cilado që është më e madhe. Nëse distanca e nxitim-ndalimit e kërkuar është më e madhe se sa gjatësia e pistës e përcaktuar kështu, duhet të sigurohet mundësia e dhënies së distancës së ndalimit, zakonisht në të dyja anët e pistës. Përveç kësaj, gjithashtu do të sigurohet një zonë e pastër me të njëjtën gjatësi si zona e ndalimit;
- b) nëse nuk sigurohet një zonë ndalimi, gjatësia e pistës është distanca e uljes së kërkuar, ose nëse është më e madhe, distanca e nxitim-ndalimit të kërkuar, e cila korrespondon me vlerën më të ulët praktike të shpejtësisë së vendimit. Pasja në dispozicion e distancës së ngritjes së kërkuar përmbi gjatësinë e pistës duhet të jepet si rrugë e pastër, zakonisht në të dyja skajet e pistës.

2.9 Përveç konsideratës së mësipërme, koncepti i zonave të pastra në rrethana të caktuara duhet të zbatohet në një situatë ku distanca e ngritjes së kërkuar për të gjithë motorët që operojnë, e tejkalon atë që kërkohet për rastin e fikjes së motorit.

2.10 Ekonomia/llogaritja e një zone ndalimi duhet të humbet tërësisht nëse, pas çdo përdorimi, ajo do të rinivelohej dhe të përfordhet si një e tërë. Prandaj, ajo duhet të projektohet për të përballuar të paktën një numër të caktuar ngarkesash të aeroplanit, ku zona e ndalimit synohet të shërbejë pa shkaktuar dëmtime strukturore në aeroplan.

3. Llogaritja e distancave të deklaruara

3.1 Distanca e deklaruara do të llogaritet për secilin drejtim të pistës përmblledh: gjatësia në dispozicion të vrapimit për ngritje (TORA), distanca e disponueshme për ngritje (TODA), distanca e disponueshme e ndalimit të nxitimit (ASDA) dhe distanca e disponueshme për uljen (LDA).

3.2 Kur një pistë nuk është e pajisur me një zonë ndalimi ose zonë të pastër dhe pragu ndodhet në skajin e pistës, normalisht katër distancat e deklaruara duhet të jenë të barabarta me gjatësinë e pistës, siç tregohet në Figurën A-1 (A).



3.3 Kur një pistë është e pajisur me zonë të pastër (CWY), atëherë TODA do të përfshijë gjatësinë e zonës së pastër, siç tregohet në Figurën A-1 (B).

3.4 Kur një pistë është e pajisur me zonë ndalimi (SWY), atëherë ASDA do të përfshijë gjatësinë e zonës së pastër, siç tregohet në Figurën A-1 (B).

3.5 Kur një pistë ka një prag të zhvendosur, atëherë LDA do të reduktohet nga distanca që pragu i zhvendosur, siç tregohet në Figurën A-1 (D). Një prag i zhvendosur prek vetëm LDA për afrimet e bëra në atë prag; të gjitha distancat e deklaruara për operime në drejtime reciproke janë të paprekura.

3.6 Figurat A-1 (B) përmes A-1 (D) ilustrojnë një pistë të pajisur me një zonë të pastër ose një zonë të ndalimit ose me një prag të zhvendosur. Aty ku ekzistojnë më shumë se një nga këto karakteristika, atëherë do të modifikohet më shumë se një nga distancat e deklaruara - por modifikimi do të ndjekë të njëjtin parim të ilustruar. Një shembull që tregon një situatë ku ekzistojnë të gjitha këto karakteristika është paraqitur në Figurën A-1 (E).

3.7 Një format i sugjeruar për sigurimin e informacionit mbi distancat e deklaruara jepet në Figurën A-1 (F). Nëse drejtimi i pistës nuk mund të përdoret për ngritje ose ulje, ose të dyja, sepse është e ndaluar nga pikëpamja operative, atëherë kjo duhet të deklarohet dhe fjalët "jo të përdorshme" ose të futen shkurtetat "NU".

4. Pjerrësitë në një pistë

4.1 Distanca midis ndryshimeve të pjerrësisë

Shëmbulli i mëposhtëm ilustron mënyrën se si distanca midis pjerrësive, ndryshon (shih Figurën A-2): D për një

pistë ku numri i kodit është 3 duhet të jetë të paktën:

$$15\,000 (|x - y| + |y - z|) \text{ m}$$

$|x - y|$ duke qenë vlera numerike absolute e $x - y$
 $|y - z|$ duke qenë vlera numerike absolute e $y - z$

Duke supozuar $x = +0.01$

$$y = -0.005$$

$$z = +0.005$$

$$\text{atëherë } |x - y| = 0.015$$

$$|y - z| = 0.01$$

Që të jetë në përputhje me specifikimet, D duhet të jetë jo

$$\text{më pak se: } 15\,000 (0.015 + 0.01) \text{ m,}$$
$$\text{që është, } 15\,000 \times 0.025 = 375 \text{ m}$$

4.2 Shqyrtimi i pjerrësive gjatësore dhe tërthore

Kur një pistë është planifikuar që do të kombinojë vlerat ekstreme për pjerrësitë dhe ndryshimet në pjerrësitë lejohet sipas Kapitullit 3, duhet të bëhet një studim për të siguruar që profili i sipërfaqes që rezulton nuk do të ndikojë në funksionimin e aeroplanëve.

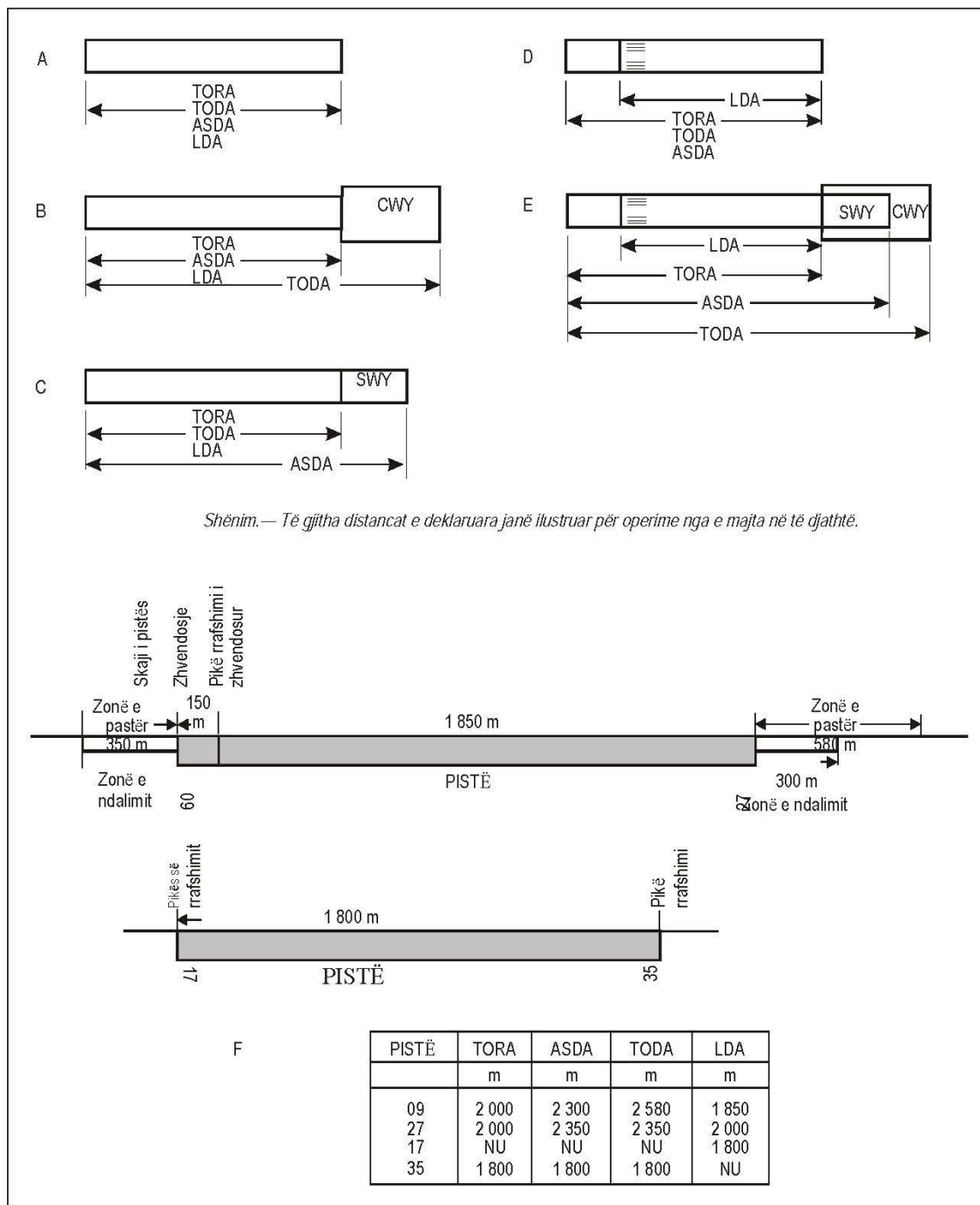


Figura A–1. Ilustrimi i distancave të deklaruar

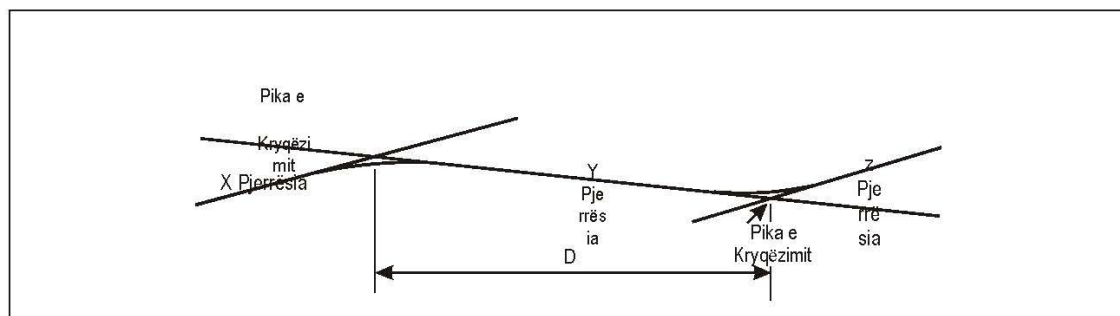


Figura A-2. Profili në vijën qendrore të pistës

4.3 Zona e operimit të radiolartësimatës

Në mënyrë që të akomodohen aeroplanët për të bërë njësoj afrim dhe ulje automatike (pavarësisht nga kushtet e motit) është e dëshirueshme që ndryshimet në pjerrësi të shmangen ose të mbahen në minimum, në një zonë drejtkëndëshe të paktën 300 m përpara pragut me afrim preciz në pistë. Zona duhet të jetë simetrike rreth vijës së zgjeruar të qendrës, 120 m të gjerë. Kur rrethanat e veçanta e kërkojnë këtë, gjerësia duhet të reduktohet në jo më pak se 60 m nëse një studim aeronautik tregon se një reduktimi i tillë nuk do të ndikonte në sigurinë e operimeve të aeroplanëve. Kjo parapëlqehet sepse këto aeroplanë janë të pajisur me një radiolartësimatës për drejtimin e lartësisë përfundimtare të pragut dhe mbajtjes mbi tokë, dhe kur aeroplani është mbi terrenin menjëherë para pragut, radiolartësimatësi do të fillojë të japë informacion për autopilotin për kryerjen e rrafshimit dhe mbajtjes mbi tokë në mënyrë automatike. Kur ndryshimet e pjerrësisë nuk mund të shmangen, shkalla e ndryshimit midis dy pjerrësive të njëpasnjëshme nuk duhet të kalojë 2 për qind për 30 m.

5. Nivelimi i sipërfaqes së pistës

5.1 Për përshtatjen e tolerancave për parregullsi sipërfaqësore të pistës, standardi i mëposhtëm i ndërtimit është i arritshëm për distanca të shkurtra prej 3 m dhe sipas një praktikë të mirë inxhinierike:

Përveç përgjatë sipërfaqes pak të ngritur ose kanaleve e kullimit, sipërfaqja e përfunduar e veshjes do të jetë në një rregullsi të tillë që kur testohet drejtë përsëdrejti para 3 m, të vendosur kudo në çdo drejtim në sipërfaqe, nuk ka devijim më të madh se 3 mm kudo midis fundit të vijës së drejtë dhe përgjatë vijës së drejtë të sipërfaqes së kalimit.

5.2 Kujdes duhet gjithashtu të ushtrohet kur futen dritat e pistës ose grilat e kullimit në sipërfaqet e pistës për të siguruar mirembajtjen e duhur të sipërfaqes të niveluar.

5.3 Operimi i avionëve dhe shtresat e bazamenteve të ndryshme sipërfaqësore do të çojnë në rritjen e parregullsive në sipërfaqe. Devijime të vogla në tolerancat e mësipërme nuk do të pengojnë seriozisht operimet e avionëve. Në përgjithësi, parregullsi të izoluar të rendit prej 2,5 cm deri 3 cm mbi një distancë prej 45 m janë të pranueshme, siç tregohet në Figurën A-3. Megjithatë devijimet maksimale të pranueshme ndryshojnë me llojin dhe shpejtësinë e një aeroplani, kufijtë e parregullsive sipërfaqësore të pranueshme duhet të vlerësohen në një masë të arsyeshme. Tabela në vijim përshkruan kufijtë e pranueshëm, të tolerueshëm dhe të tepërt:

- a) nëse parregullsitë e sipërfaqes tejkalojnë lartësitë e përcaktuara nga kthesa e kufirit të pranueshëm, por janë më të ulëta se lartësitë e përcaktuara nga kthesa e kufirit të tolerueshëm, për një gjatësi të pranueshme minimale të përcaktuar, këtu është theksuar nga rajoni i tolerueshëm, atëherë duhet të planifikohet veprimi i mirëmbajtjes. Pista duhet të mbetet në shërbim. Ky rajon është fillimi i një ndjesie jo të këndëshme të pasagjerëve dhe pilotëve;



- b) nëse parregullsitë e sipërfaqes tejkalojnë lartësitë e përcaktuara nga kthesa e pranueshme e kufirit, por janë më të ulëta se lartësitë e përcaktuara nga kthesa e tolerueshme e kufirit, në gjatësinë minimale të përcaktuar të pranueshme, të theksuar nga rajoni i tepërt, atëherë veprimi korrigjues i mirëmbajtjes është i detyrueshëm për të rivendosur gjendjen në rajonin e pranueshëm. Pista duhet të mbetet në shërbim, por të riparohet brenda një periudhe të arsyeshme. Ky rajon mund të çojë në rrezikun e dëmtimeve strukturore të mundshme të avionëve për shkak të një ngjarjeje të vetme ose dështimit të lodhjes strukturore me kalimin e kohës; dhe
- c) nëse parregullsitë e sipërfaqes tejkalojnë lartësitë e përcaktuara nga kthesa e limitit të tepërt, në gjatësinë minimale të përcaktuar të pranueshme, të theksuar këtu nga rajoni i papranueshëm, atëherë zona e pistës ku është identifikuar tronditja kërkon mbylljen. Do të bëhen riparime për të rikthyer gjendjen e pranueshme brenda rajonit kufitar dhe operatorët e avionëve mund të këshillohen në përputhje me këtë situatë. Në këtë rajon ekziston rreziku ekstrem të një prishje strukturore dhe do të adresohet menjëherë.

Parregullsitë e sipërfaqes	Gjatësia e parregullsive (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Lartësia e parregullsive të pranueshme të sipërfaqes (cm)	2,9	3,8	4,5	5	5,4	5,9	6,5	8,5	10
Lartësia e parregullsive të tolerueshme të sipërfaqes (cm)	3,9	5,5	6,8	7,8	8,6	9,6	11	13,6	16
Lartësia e parregullsive të tejkaluara të sipërfaqes (cm)	5,8	7,6	9,1	10	10,8	11,9	13,9	17	20

Vini re se "parregullsitë në sipërfaqe" është përcaktuar këtu për të nënkuptuar devijime të izoluar të ngritjes së sipërfaqes që nuk qëndrojnë përgjatë një pjerrësie uniforme përmes ndonjë seksioni të caktuar të një piste. Për qëllime të këtij shqetësimi, një "pjesë e një piste" është përcaktuar këtu dhe më tej për të nënkuptuar një segment të një piste në të cilën është i përhapur një mbizotërim i vazhdueshëm i një rrafshi me kënd lartë, poshtë ose i sheshtë. Përgjithësisht, gjatësia e këtij seksioni është midis 30 dhe 60 metra, dhe mund të jetë më e madh, në varësi të profilit gjatësor dhe gjendjes së sipërfaqes kaluese.

Maksimumi i tolerueshëm i llojit të madhësisë së gungës, siç është ajo që mund të ekzistojë midis pllakave ngjitur, është thjesht lartësia e gungës që korrespondon me gjatësinë e rrafshët në skajin e sipërm fundor në vendin e tolerueshëm të rajonit me gungë të Figurës A-3. Lartësia e gungës në këtë vend është 1.75 cm.

5.4 Figura A-3 ilustron një krahasim të kriterëve të sipërfaqes së gungës me ato të zhvilluara nga Administrata Federale e Aviacionit të Shteteve të Bashkuara. Udhëzime të mëtejshme në lidhje me pjerrësitë e përkohshme për shtresat në pistat operacionale mund të gjenden në *Manualin e Projektimit të Aerodromit*, Pjesa 3 – Sipërfaqet kaluese (Dok 9157).

5.5 Me kalimin e kohës, deformimi i pistës, mund të rrisë mundësinë e formimit të pellgjeve të ujit. Pellgjet e cekëta afërsisht sa 3 mm në thellësi, veçanërisht nëse ndodhen aty ku ka të ngjarë të hasen tek ulja e aeroplanëve me shpejtësi të lartë, mund të nxisin sperkatje uji te fuqishme, dhe pastaj mund të qëndrojnë për një kohë të gjatë në një pistë të lagësht me një thellësi më të madhe uji. Udhëzime të përmirësuar në lidhje me gjatësinë dhe thellësinë e pellgjeve që lidhen me sperkatje uji te fuqishme janë objekt i kërkimeve të mëtejshme. Natyrisht, është e domosdoshme që të parandalohet formimi i pellgjeve sa herë që ekziston mundësia, që ato të mos ngrijnë.

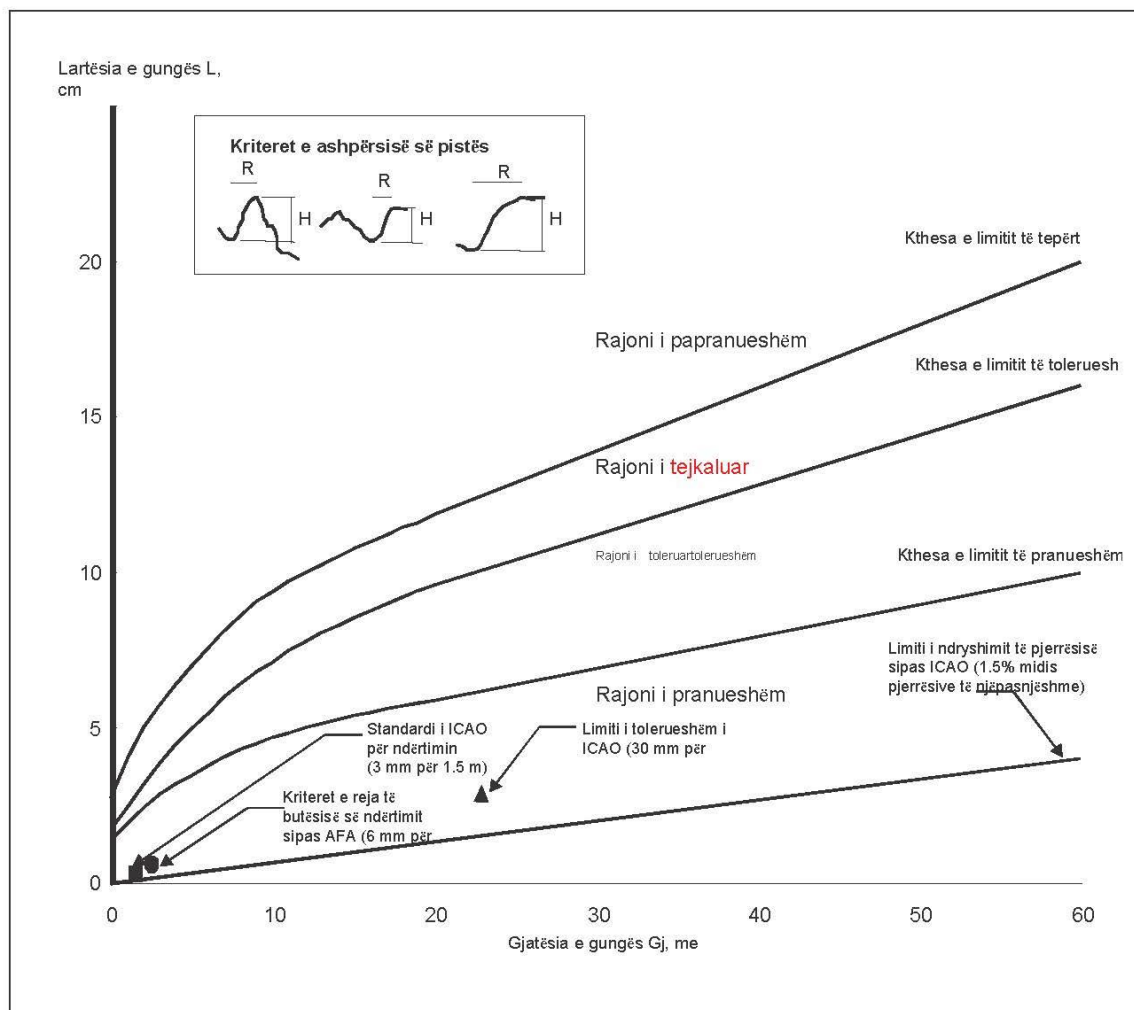


Figura A-3. Krahasoni i kriterëve të gungave

Shënim.— Këto kriterë trajtojnë një ngjarje gunge të vetme, dhe jo efektet gjatësore të valëzuara të përsëritura dhe as efektin e valëve të njëjta të përsëritura sipërfaqësore.



6. Raporti i gjendjes së pistës për raportimin e gjendjes së sipërfaqes së pistës

E aplikueshme në 5 Nëntor 2020

6.1 Në nivel global, zonat e lëvizjes janë të ekspozuara ndaj një sërë kushtesh klimatike dhe rrjedhimisht një ndryshim të rëndësishëm në gjendjen që duhet raportuar. Raporti i gjendjes së pistës (RCR) përshkruan një metodologji bazë të zbatueshme për të gjitha këto ndryshime klimatike dhe është strukturuar në një mënyrë të tillë që të mund t'i përshtatim ato me kushtet klimatike të zbatueshme për Shqipërinë ose rajonin.

6.2 Koncepti i RCR-së bazohet në:

- a) një grup i pranuar i kriterëve të përdorura në mënyrë të qëndrueshme për vlerësimin e gjendjes së sipërfaqes së pistës, certifikimin e aeroplanit (performanca) dhe llogaritjen e performancës operacionale;
- b) një kod i veçantë i gjendjes së pistës (RWYCC) që lidh grupin e rënë dakord të kriterëve me tabelën e performancës së uljes dhe ngritjes së aeroplanit dhe që lidhet me veprimin e frenimit që shoqërohet dhe raportohet përfundimisht nga ekuipazhet e fluturimit;
- c) raportimi i tipit dhe thellësisë së ndotësve që është i rëndësishëm për performancën e ngritjes;
- d) një terminologji dhe frazeologji e standardizuar e përbashkët për përshkrimin e kushteve sipërfaqësore të pistës që mund të përdoren nga personeli i inspektimit të operatorit të aerodromit, kontrolluesit të trafikut ajror, operatorët e aeroplanëve dhe ekuipazhin e fluturimit;
- e) procedura të harmonizuara globalisht për krijimin e RWYCC me një fleksibilitet të ndërtuar për të lejuar variacionet lokale që të përputhen me motin, infrastrukturën dhe kushtet e tjera të veçanta specifike.

6.3 Këto procedura të harmonizuara reflektohen në matricën e vlerësimit të kushteve të pistës (RCAM) që korrespondon me RWYCC, grupin e rënë dakord të kriterëve dhe veprimin e frenimit të aeroplanit që ekuipazhi i fluturimit muns të përballët për secilën vlerë të RWYCC.

6.4 Procedurat që kanë të bëjnë me përdorimin e RCAM janë dhënë në PANS-Aerodromet (Dok 9981).

6.5 Është e njohur se informacioni i siguruar nga personeli i aerodromit që vlerëson dhe raporton gjendjen e sipërfaqes së pistës është thelbësor për efektivitetin e raportit të gjendjes së pistës. Një keqraportim i vetëm i gjendjes së pistës nuk duhet të çojë në një aksident ose incident. Diferencat operacionale muns të mbulojnë një gabim të arsyeshëm në vlerësim, duke përfshirë ndryshimet e papërmendura në gjendjen e pistës. Por, një keqraportim i gjendjes së pistës mund të nënkuptojë që diferencat nuk janë më në dispozicion për të mbuluar mospërputhjet e tjera operacionale (si drejtimi i papritur i erës nga mbrapa, afrimi i lartë dhe i shpejtë mbi pragun ose mbajtje e gjatë në rrafshim para prekjës në pistë).

6.6 Kjo përforcohet më tej nga nevoja për sigurimin e informacionit të vlerësuar dhe për të parë në çdo moment në formatin e duhur, që kërkon njohuri mbi kufizimet e përcaktuara nga analiza e veçantë për çdo moment. Nga ana tjetër, kjo e kufizon formulimin e shënimeve me togëfjalëshin që mund të jepet në një tekst të thjeshtë.

6.7 Kur jepen informacionet e vlerësimit mbi kushtet e sipërfaqes së pistës, është e rëndësishme të ndiqni procedurat standarde për t'u qartësuar, që siguria e aeroplanëve nuk rrezikohet kur përdorin pista të lagura ose të kontaminuara. Personeli duhet të trajnohet në fushat përkatëse të kompetencës dhe kompetenca e tyre është verifikuar në një mënyrë e duhur nga AAC për të siguruar besimin në vlerësimet e tyre.

6.8 Plani i trajnimit udhëzohet të përfshijë trajnime fillestare dhe të vazhdueshme periodike në fushat e mëposhtme:

- a) familjarizimi me aerodromin, duke përfshirë shenjuesit e aerodromit, shenjat dhe ndriçimin;



- b) procedurat e aerodromit siç përshkruhet në manualin e aerodromit;
- c) plani i emergjencës i aerodromit;
- d) Njoftim për fillimin e procedurave të Pilotit (NOTAM);
- e) Përfundimi i/ nisja e procedurave për RCR;
- f) rregullat e drejtimit të makinave në aerodrom;
- g) procedurat e kontrollit të trafikut ajror në zonën e lëvizjes;
- h) procedurat e operimit radiotelefonik;
- i) termat e përdorura në kontrollin e aerodromit duke përfshirë alfabetin e drejtshkrimit ICAO;
- j) procedurat dhe teknikat e inspektimit të aerodromit;
- k) lloji i ndotësve të pistës dhe raportimi;
- l) vlerësimi dhe raportimi i karakteristikave të fërkimit të sipërfaqes së pistës;
- m) përdorimi i pajisjes së matjes të fërkimit të pistës;
- n) kalibrimi dhe mirëmbajtja e pajisjes së matjes së fërkimit të pistës;
- o) ndërgjegjësimi për pasiguritë që lidhen me l) dhe m); dhe
- p) procedurat gjatë shikueshmërisë së ulët.

7. Karakteristikat e sistemit të kullimit të ujit të zonës së lëvizjes dhe zonave ngjitur

7.1 Të përgjithshme

7.1.1 Kullimi i shpejtë i ujit sipërfaqësor është një konsideratë primare e sigurisë në projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e zonës së lëvizjes dhe zonave ngjitur. Qëllimi është të minimizohet thellësia e ujit në sipërfaqe duke e derdhur ujin jashtë pistës në rrugën më të shkurtër të mundshëm dhe veçanërisht jashtë zonës së gjurmës së rrotave. Ekzistojnë dy procese kullimi të dallueshme:

- a) kullimin natyral të ujit të sipërfaqes nga maja e kurrit të sipërfaqes së pistës derisa të arrijë marrësi përfundimtar, si lumenjtë apo kanalizime të tjera të ujit; dhe
- b) kullimit dinamik të ujit të sipërfaqes së bllokuar nën një gomë që lëviz deri sa të arrijë jashtë zonës së kontaktit të gomave në tokë.

7.1.2 Të dyja proceset mund të kontrollohen nëpërmjet:

- a) projektimit;
- b) ndërtimit; dhe
- c) mirëmbajtjes.

e sipërfaqeve për të parandaluar akumulimin e ujit në sipërfaqen e kalimit të rrotave.

7.2 Projektimi i sipërfaqeve



7.2.1 Kullimi i sipërfaqes është një kërkesë themelore dhe shërben për të minimizuar thellësinë e ujit në sipërfaqe. Qëllimi është që të largohet uji nga pista në rrugën më të shkurtër. Kullimi adekuat i sipërfaqes sigurohet fillimisht nga një sipërfaqe e pjerrët e përshtatshme (në të dy drejtimet gjatësore dhe tërthore). Rezultati i kombinuar i pjerrësive gjatësore dhe tërthore është rruga për rrjedhjen e kullimit të lirë. Kjo rrugë mund të shkurtrohet duke shtuar ulluqe të cekëta tërthore.

7.2.2 Kullimi dinamik arrihet përmes të së njëjtës strukturë së ndërtuar në sipërfaqen e pistës. Rrotullimi i gomave rrisin presionin e ujit dhe e shtrydhin ujin nga kanalet e shpëtimit të siguruara nga struktura. Kullimi dinamik i zonës së kontaktit të gomave në tokë mund të përmirësohet duke shtuar ulluqe të cekëta tërthore me kusht që ato t'i nënshtrohen mirëmbajtjes së rreptë.

7.3 Ndërtimi i sipërfaqes së kalimit

7.3.1 Gjatë ndërtimit, karakteristikat/forma e kullimit të sipërfaqes janë ndërtuar si një e tërë në sipërfaqen e betonit. Këto karakteristika/forma të sipërfaqes janë:

- a) pjerrësitë;
- b) struktura/kompozimi:
 - 1) mikro-strukturë/kompozimi;
 - 2) makro-strukturë/kompozimi;

7.3.2 Pjerrësitë për pjesët e ndryshme të zonës të lëvizjes dhe pjesët ngjitur janë përshkruar në Kapitullin 3 dhe shifrat janë dhënë si përqindje. Udhëzim i mëtejshëm është dhënë në *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 1, Kapitulli 5.

7.3.3 Struktura/kompozimi në literaturë përshkruhet si mikro-struktura/kompozimi ose makro-struktura/kompozimi. Këto terma kuptohen ndryshe në pjesë të ndryshme të industrisë së aviacionit.

7.3.4 Mikro-struktura/kompozimi është struktura e gurëve të veçantë dhe është shumë vështirë të dallohet me sy. Mikro-struktura/kompozimi konsiderohet si një përbërës kryesor në rezistencën ndaj rrëshqitjes me shpejtësi të ngadaltë. Në një sipërfaqe të lagësht me shpejtësi më të madhe, një shtresë e hollë uji duhet të parandalojë kontaktin direkt midis mbulesave të sipërfaqes dhe gomave për shkak të kullimit të pamjaftueshëm nga zona e kontaktit në tokë.

7.3.5 Mikro-struktura/kompozimi është një cilësi e ndërtuar në sipërfaqen e betonit të pistës. Duke specifikuar materialin e grimcuar që do t'i bëjë ballë mikrostrukturës lustruese, do të sigurohet për një periudhë më të gjatë kohore kullimi i shtresës së hollë të ujit. Rezistenca ndaj lustrimit shprehet me terma të Vlerave të Gurit të Lëmuar (PSV) e cila në parim është një vlerë e fituar nga matja e fërkimit në përputhje me standardet ndërkombëtare. Këto standarde përcaktojnë minimumin e PSV që do të mundduhetësojë zgjedhjen e një materiali me një mikrostrukturë të mirë.

7.3.6 Një problem i madh me mikro-strukturën/kompozimin është se mund të ndryshojë brenda periudhave të shkurtra kohore pa u zbuluar lehtësisht. Një shembull tipik i kësaj është grumbullimi i depozitave të gomës në zonën e prekjes, e cila do të mbulojë kryesisht mikrostrukturën/kompozimin (e betonit) pa e zvogëluar domosdoshmërisht makrostrukturën/kompozimin.

7.3.7 Makrostrukturë/kompozimi është struktura mes gurëve individuale. Kjo shkallë e strukturës mund të shquhet pak a shumë me sy. Makrostrukturë/kompozimi krijohet kryesisht nga madhësia e agregatit të përdorur ose nga trajtimi sipërfaqësor i betonit dhe është faktori kryesor që ndikon në kapacitetin e kullimit me shpejtësi të lartë. Materialet do të zgjidhen në mënyrë që të arrihet një makrostrukturë/kompozim (i) e mirë.

7.3.8 Qëllimi kryesor i ulluqeve të vogla të një sipërfaqeje të pistës është të rrisë kullimin e sipërfaqes. Kullimi natyral mund të ngadalësohet nga struktura e sipërfaqes, por ulluqet e vogla mund të përshpejtojnë kullimin duke siguruar një rrugë më të shkurtër kullimi dhe duke rritur shkallën e kullimit.



7.3.9 Për matjen e makrostrukturës/kompozimit, janë zhvilluar metoda të thjeshta siç janë metodat "rrafshimi me rërë dhe ilustrimi i hapsirës" të përshkruara në *Manualin e Shërbimeve të Aeroportit* (Dok 9137) Pjesa 2. Këto metoda u përdorën për kërkimet e hershme mbi të cilat bazohen kërkesat e tanishme të përshtatshmërinë për fluturim, të cilat i referohen një klasifikimi që kategorizon makrostrukturën nga A në E. Ky klasifikim i botuar në vitin 1971 nga të Dhënat e Njësisë së Shkencave Inxhinierike (ESDU), është zhvilluar duke përdorur teknikat e matjes së rërës ose pastrimit.

Klasifikimi i pistës bazuar në informacionin e strukturës nga ESDU 71026:

Klasifikimi	Thellësia e strukturës (mm)
A	0.10 – 0.14
B	0.15 – 0.24
C	0.25 – 0.50
D	0.51 – 1.00
E	1.01 – 2.54

7.3.10 Duke përdorur këtë klasifikim, vlera e pikës së rrafshimit ndërmjet mikrostrukturës dhe makrostrukturës është 0.1 mm thellësi mesatare e strukturës (MTD). E lidhur me këtë shkallë, performanca normale e avionëve në pistë të lagësht bazohet mbi strukturën duke i dhënë kualitete kullimi dhe fërkimi në mes të distancave të klasifikimit B dhe C (0.25 mm). Përmirësimi i kullimit përmes një cilësie më të mirë duhet të kualifikohet për një klasë më moderne avionësh. Megjithatë një kreditim i tillë do të jetë në përputhje me dokumentacionin e prodhuesve të aeroplanëve dhe të rënë dakord nga AAC. Aktualisht, kreditimi i jepet ulluqeve të vogla poroze dhe drejtimit të fërkimit të zakonshëm të pistës, duke ndjekur kriteret e projektimit, ndërtimit dhe kriterëve të mirëmbajtjes të pranueshme për AAC. Standardet e harmonizuara të certifikimit të disa Shteteve i referohen cilësisë së kompozimit (te materialit) të ulluqeve të vogla dhe cilësisë së fërkimit midis distancave të klasifikimit D dhe E (1,0 mm).

7.3.11 Shtetet përdorin standarde të ndryshme ndërkombëtare për ndërtimin, projektimin dhe mirëmbajtje. Aktualisht *ISO 13473-1: Karakterizimi i strukturës/kompozimit të sipërfaqes duke përdorur profilet e sipërfaqes - Pjesa 1: Përcaktimi i thellësisë së profilin mesatar* lidh teknikën e matjes me vëllim me teknikat e matjes së profilin jo-kontaktues duke dhënë vlera të krahasueshme të strukturës. Këto standarde përshkruajnë vlerën fillestare ndërmjet mikrostrukturës dhe makrostrukturës në masën 0.5 mm. Metoda me vëllim ka një hapsirë të lejuar nga 0,25 deri në 5 mm MTD. Metoda e profilometrisë ka një hapsirë të lejuar nga 0.5 deri në 5 mm thellësi mesatare të profilin (MPD). Vlerat e MPD dhe MTD ndryshojnë për shkak të madhësisë së perfundimtare të sferave të qelqit të përdorur në teknikën volumetrike dhe për shkak se MPD rrjedh nga një profil me dy dimensione dhe jo një sipërfaqe me tre dimensione. Prandaj do të krijohet një ekuacion i transformimit për pajisjet matëse të përdorura në lidhje me MPD për në MTD.

7.3.12 Shkalla ESDU grupon sipërfaqet e pistës bazuar në makrostrukturën nga A në E, ku E përfaqëson sipërfaqen me kapacitetin më të mirë të kullimit dinamik. Shkalla ESDU pasqyron kështu karakteristikat dinamike të kullimit të sipërfaqes. Ulluqet e vogla e ndonjëres nga këto sipërfaqe rrit kapacitetin dinamik të kullimit. Kapaciteti ekzistues i kullimit të sipërfaqes është kështu një funksion i cilësisë (A deri E) dhe ulluqeve. Rezultati nga ulluqet e vogla është në funksion të madhësisë së gërryerjes së ullukut dhe hapsirave ndarese midis ulluqeve. Aerodromet e ekspozuara ndaj reshjeve të mëdha ose të rrëpira do të sigurojnë që sipërfaqja dhe zonat ngjitur të kenë kapacitete kullimi për t'i bërë ballë këtyre reshjeve ose të vënë kufizime në përdorimin e sipërfaqeve të betonit në situata të tilla ekstreme. Këto aeroporte mund të kërkojnë të kenë pjerrësitë maksimale të lejueshme dhe përdorimin e agregateve që ofrojnë karakteristika të mira kullimi. Ata gjithashtu duhet të marrin parasysh sipërfaqet me hulluqe të vogla kullimi në klasifikimin E për të bërë të mundur që siguria të mos dëmtohet.

7.4 Mirëmbajtja e karakteristikave të kullimit të sipërfaqes

7.4.1 Makrostruktura/përbërëse nuk ndryshon brenda një afati të shkurtër kohor, por akumulimi i gomës mund të mbushë strukturën dhe si e tillë zvogëlon kapacitetin e kullimit, gjë që mund të çojë në sigurinë. Për më tepër, struktura e pistës mund të ndryshojë me kalimin e kohës dhe të japë pengesa si rezultat i grumbullimit të reshjeve. Udhëzime për heqjen e gomës dhe të pjesëve të paniveluara mund të gjenden në *Manualin e Shërbimeve të Aeroportit* (Dok 9137), Pjesa 2. Udhëzimet për metodat e përmirësimit të cilësisë përbërëse të sipërfaqes mund të gjenden në *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 3.

7.4.2 Kur përdoren gërryerjet e hulluqeve të kanaleve në sipërfaqe, kushtet e hapjes së hulluqeve të vogla në sipërfaqe duhet të inspektohen rregullisht për të siguruar që nuk ka ndodhur asnjë përkeqësim dhe se hulluqet e vogla në sipërfaqe janë në



gjendje të mirë. Udhëzimi për mirëpritjen e dysHEMEVE mund të gjendet në *Manualin e Shërbimeve të Aeroportit* (Dok 9137), Pjesa 2 - *Kushtet e Sipërfaqes së Sipërfaqes* dhe Pjesa 9 - *Praktikat e Mirëmbajtjes së Aeroportit* dhe *Manuali i Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 2.

7.4.3 Sipërfaqja duhet të pastrohet me presion për të përmirësuar makrostrukturën/kompozimin e sipërfaqes.

8. Rripat e pistës

8.1 Shpatullat

8.1.1 Shpatulla e një piste ose zone ndalimi duhet të përgatitet ose ndërtohet në mënyrë që të minimizohet ndonjë rrezik për një aeroplan që del jashtë pistës ose zonës së ndalimit. Disa udhëzime jepen në paragrafët e mëposhtëm për disa probleme të veçanta që mund të lindin dhe mbi çështjen e mëtejshme të masave për të shmangur thithjen e gurëve të lirë ose objekteve të tjera nga motorët me turbinë.

8.1.2 Në disa raste, fortësia mbajtëse e terrenit natyror tek rripi mund të jetë e mjaftueshme, pa përgatitje të veçantë, duke plotësuar kërkesat për shpatullat. Kur është e nevojshme përgatitja e veçantë, metoda e përdorur do të varet nga kushtet lokale të tokës dhe masa e aeroplanëve që ka për qëllim të shërbejë pista. Testet e tokës do të ndihmojnë në përcaktimin e metodës më të mirë të përmirësimit (p.sh. kullimi, stabilizimi, cilësia e shtrimit të sipërfaqes, shtrirja e dritave në pistë).

8.1.3 Kujdes duhet gjithashtu të kushtohet kur projektohen shpatullat për të parandaluar thithjen e gurëve ose objekteve të tjera nga motorët me turbinë. Konsiderata të ngjashme zbatohen këtu për ato që diskutohen për kufizimin e rrugëve lidhëse në *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 2, së bashku, si për masat e veçanta që mund të jenë të nevojshme ashtu dhe për distancën mbi të cilën masat e tilla të veçanta, do të merren, nëse kërkohen.

8.1.3 Aty ku shpatullat janë trajtuar në mënyrë të veçantë, ose për të siguruar marrjen e fortësisë së kërkuar ose për të parandaluar praninë e gurëve ose mbeturinave, mund të lindin vështirësi për shkak të mungesës së kontrastit vizual midis sipërfaqes së pistës dhe atij të rripit ngjitur. Kjo vështirësi duhet të kapërcehet ose duke siguruar një kontrast të mirë vizual në sipërfaqen e pistës ose rripit, ose duke siguruar një shenjë anësore të rripit të pistës.

8.2 Objektet në rripat e pistës

Brenda zonës së përgjithshme të rripit ngjitur me pistën, duhet të merren masa për të parandaluar që rrotat e aeroplanit, kur zhyten në tokë, të godasin fort me copra sipërfaqet vertikalisht. Duhet të lindin probleme të veçanta për pajisjet e dritave të pistës ose objekte të tjera të montuara në rrip ose në kryqëzimin me një rrugë lidhëse ose pistë tjetër. Në rastin e ndërtimit, siç janë pistat apo rrugët lidhëse, ku sipërfaqja do të jetë gjithashtu të rrafshohet me sipërfaqen e rripit, sipërfaqja vertikale duhet të gdhendet/grryet, duke hequr nga maja e shtresës (që po ndërtohet/shtrohet) jo më pak se 30 cm nën nivelin e sipërfaqes së rripit. Objektet e tjera, funksionet e të cilave nuk kërkojnë që ato të jenë në nivel sipërfaqe, duhet të fshihen në një thellësi prej jo më pak se 30 cm.

8.3 Rrafshkimi/nivelimi i një rripi për pista me afirim preciz

Për një pistë me afirim preciz, mund të jetë e dëshirueshme të adoptohet një gjerësi më e madhe ku numri i kodit është 3 ose 4. Figura A-4 tregon formën dhe dimensionet e një rripi të gjerë që mund të konsiderohet për një pistë të tillë. Ky rrip është projektuar duke përdorur informacion për avion që del jashtë nga pista. Pjesa që do të vlerësohet shtrihet në një distancë prej 105 m nga vija e qendrës, me përjashtim nëse distanca zvogëlohet gradualisht në 75 m nga vija qendrore në të dy anët e rripit, për një gjatësi prej 150 m nga fundi i pistës.

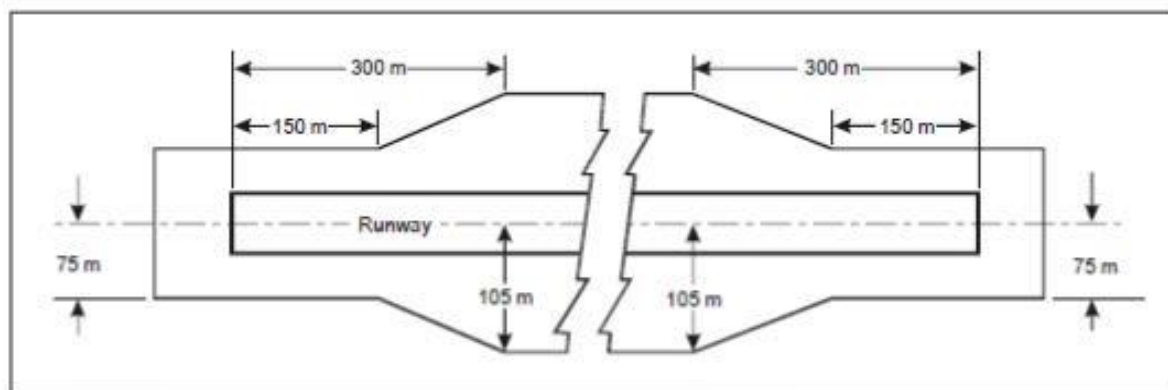


Figura A-4 Pjesa e rrafshuar/niveluar e një shiriti duke përfshirë një pistë me afirim preciz ku numri i kodit është 3 ose 4

9. Zonat e sigurisë në fund të pistës

9.1 Kur një zonë sigurie në fund të pistës ofrohet në përputhje me Kapitullin 3, duhet t'i kushtohet vëmendje sigurimit të një zone të gjatë sa do që të ketë distancat për ulje me tejkalim ose mosnënjtje që vijnë nga një kombinim i arsyeshëm i mundshmëri i faktorëve të paparashikuar operacionalë. Në një pistë me afirim preciz, lokalizuesi ILS është normalisht pengesa e parë e ngritur dhe zona e sigurisë në fund të pistës duhet të shtrihet deri në këtë objekt. Në rrethana të tjera, pengesa e parë e ngritur duhet të jetë një rrugë, një hekurudhë ose një ndërtim ose diçka natyrore. Sigurimi i një zone sigurie për pengesa të tilla në fund të pistës, mund të merret në konsideratë.

9.2 Aty ku ofrimi i një zone sigurie në fund të pistës do të ishte veçanërisht i ndahuar për tu zbatuar, do të merret në konsideratë reduktimi i disa prej distancave të deklaruara të pistës për sigurimin e një zone sigurie në fund të pistës dhe instalimi i një sistemi frenues.

9.3 Programet e kërkimit, si dhe vlerësimi i uljeve me tejkalim të avionëve dhe sistemet e frenimit (që vendosen në pistë-rrjetë frenimi; ose tokë e punuar, rrëzë në distancë të caktuar nga pjesët fundore të pistës, etj), kanë treguar se performanca e disa sistemeve të ndalimit duhet të jetë e parashikueshme dhe efektive në ndalimin e avionëve të cilët janë ulur me tejkalim.

9.4 Performanca e treguar e një sistemi frenues mund të arrihet nëpërmjet një metode të projektuar të provuar, e cila duhet të parashikojë performancën e sistemit. Dizajni dhe performanca duhet të bazohen në llojin e avionit që pritet të përdorë pistën përkatëse që ka kërkesën më të madhe mbi sistemin frenues.

9.5 Hartimi i një sistemi frenues do të marrë në konsideratë parametrat e shumta të aeroplanëve, duke përfshirë por pa u kufizuar në peshën e motorëve të avionëve, konfigurimin e motorëve, presionin e kontaktit të gomave, qendrën e gravitetit të aeroplanit dhe shpejtësinë e aeroplanit. Gjithashtu, në të njëjtën mënyrë, do të vlerësohen edhe uljet e mundshme me mosnënjtje. Përveç kësaj, projektimi duhet të lejojë funksionimin e sigurt të automjeteve të ngarkuara plotësisht të shpëtimit dhe filjes së zjarrit, duke përfshirë hyrjen brenda për shpëtim dhe filje zjarri dhe jashtë avionit daljen e tyre.

9.6 Informacioni në lidhje me sigurimin e një zone sigurie në fund të pistës dhe prania e një sistemi ndalimi duhet të publikohet në AIP.

9.7 Udhëzime shtesë përfshihen në *Manualin e Projektimit të Aerodromit* (Dok 9157), Pjesa 1.

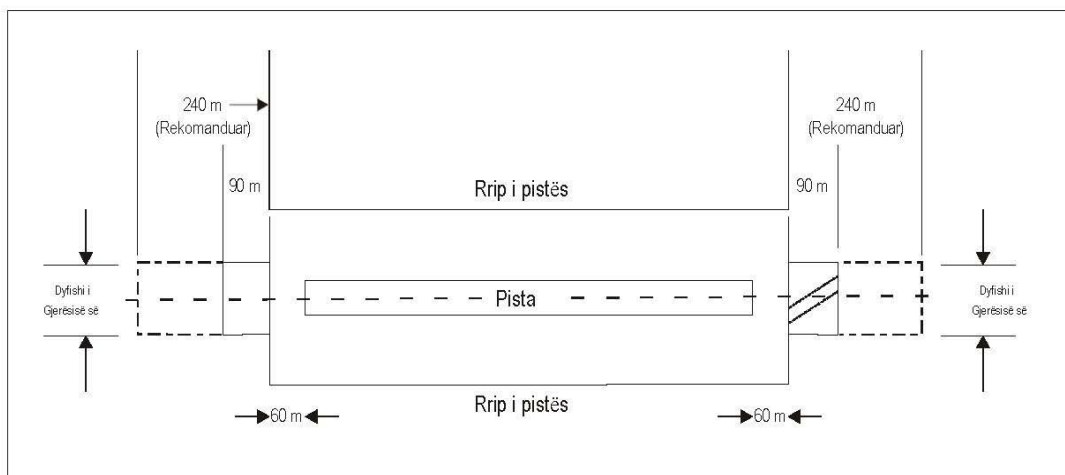


Figura A-5. Zona e sigurisë në fund të pistës për një pistë ku numri i kodit është 3 ose 4

10. Vendndodhja e pragut

10.1 Të përgjithshme

10.1.1 Pragu normalisht gjendet në skajin e pistës, nëse nuk ka pengesa që depërtojnë mbi sipërfaqen e afrimit. Sidoqoftë, në disa raste, për shkak të kushteve lokale, mund të jetë e dëshirueshme që pragu të zhvendoset përgjithmonë (shih më poshtë). Kur studjohet vendndodhja e një pragu, duhet të merret në konsideratë lartësia e të dhënave të referimit ILS dhe/ose referencën e referimit të afrimit MLS dhe përcaktimi i distancës së sigurt ndaj pengesave. (Specifikimet në lidhje me lartësinë e të dhënave të referimit ILS dhe të dhënave të referimit për referencën e afrimit MLS janë dhënë në Aneksin 10, Vëllimi I.) 10.1.2 Në përcaktimin se nuk ka pengesa të depërtojnë mbi sipërfaqen e afrimit, duhet të merren parasysh objektet e lëvizshme (automjetet në rrugë, trenat etj.) të paktën brenda asaj pjesë të zonës së afrimit brenda 1 200 m gjatësi larg pragut dhe një gjerësi të përgjithshme prej jo më pak se 150 m.

10.2 Pragu i zhvendosur

10.2.1 Nëse një objekt shtrihet mbi sipërfaqen e afrimit dhe objekti nuk mund të hiqet, mund të merret në konsideratë zhvendosja e pragut përgjithmonë.

10.2.2 Për të përmbushur objektivat e kufizimit të pengesave të Kapitullit 4, pragu duhet idealisht të zhvendoset poshtë brenda pistës për distancën e nevojshme për të siguruar që sipërfaqja e afrimit të pastrohet nga pengesat.

10.2.3 Megjithatë, zhvendosja e pragut nga skaji i pistës në mënyrë të pashmangshme do të shkaktojë zvogëlimin e distancës së uljes në dispozicion dhe kjo duhet të jetë me rëndësi më të madhe operacionale sesa depërtimi i sipërfaqes së afrimit, me shenjimin dhe ndriçimin e pengesave.



Një vendim për të zhvendosur prapun dhe shkallën e kësaj zhvendosjeje, duhet të ketë parasysh një ekuilibër optimal midis konsideratave të sipërfaqeve të afrimit me hapsirë të sigurtë dhe distancës së përshtatshme të uljes. Duke marrë parasysh këtë shqetësim, do të llogariten tipat e aeroplanëve për të cilat pista ka për qëllim të shërbejë, kufizimi i shikimit pamor dhe kushtet e bazës së reve në të cilat do të përdoret pista, pozicioni i pengesave në raport me prapun dhe tejzgjatja e vijës së qendrës dhe, në rastin e një pike të afrimit preciz, rëndësia e pengesave për përcaktimin e limitit të hapsirës ndaj pengesave.

10.2.4 Pavarësisht shqyrtimit të distancës së uljes në dispozicion, pozicioni i zgjedhur për prapun nuk duhet të jetë i tillë që sipërfaqja hapsirës pa pengesa në prapun është më e pjerrët se 3.3 përqind, ku numri i kodit është 4 ose më e pjerrët se 5 përqind ku numri i kodit është 3.

10.2.5 Në rast se një prag është vendosur sipas kritereve për sipërfaqet e hapsirës pa pengesa në paragrafin e mësipërm, kërkesat e shenjimit të pengesave të Kapitullit 6 duhet të vazhdojnë të përmbushen në lidhje me prapun e zhvendosur.

10.2.6 Në varësi të gjatësisë së zhvendosjes, RVR tek pragu mund të ndryshojë nga ai në fillimin e pistës për ngritje. Përdorimi i dritave të kuqe skajore të pistës me intensitete fotometrike më të ulëta se vlera nominale prej 10 000 cd (qirinj) për dritat e bardha e rrit këtë fenomen. Ndikimi i një pragu të zhvendosur në kushtet e minimumeve të ngritjes, duhet të vlerësohet nga Operatori i Aerodromit dhe pranohet nga AAC.

10.2.7 Dispozitat në këtë Rregullore lidhur me shënimin dhe ndriçimin e një pragu të zhvendosur dhe disa rekomandime operacionale, mund të gjenden në 5.2.4.6, 5.2.4.7, 5.3.5.5, 5.3.8.1, 5.3.9.5, 5.3.10.3, 5.3.10.5.

11. Sistemet e ndriçimit të afrimit

11.1 Llojet dhe karakteristikat

11.1.1 Specifikimet në këtë vëllim sigurojnë karakteristikat bazë për sistemet e ndriçimit të thjeshtë dhe të saktë. Për aspekte të caktuara të këtyre sistemeve, disa gjerësi lejohen, për shembull, në hapësirën midis dritave të vijës qendrore dhe shiritave travers. Modelet e ndriçimit të afrimit që përgjithësisht janë adoptuar janë paraqitur në figurat A-7 dhe A-8. Një skemë e 300 m të brendshme të sistemit të ndriçimit të afrimit preciz të kategorisë II dhe III është paraqitur në figurën 5-14.

11.1.2 Konfigurimi i ndriçimit të afrimit duhet të sigurohet pa marrë parasysh vendndodhjen e pragu, d.m.th. nëse pragu është në skajin e pistës ose është zhvendosur nga skaji i pistës. Në të dyja rastet, sistemi i ndriçimit të afrimit duhet të shtrihet deri tek pragu. Megjithatë, në rastin e pragut të zhvendosur, dritat e brendshme përdoren nga skajet e pistës deri në prapun për të marrë konfigurimin e specifikuar. Këto drita të brendshme janë të projektuara për të përmbushur kërkesat strukturore të specifikuara në Kapitullin 5, 5.3.1.6 dhe kërkesat fotometrike të specifikuara në Shtojcën 2, Figura A2-1 ose A2-2.

11.1.3 Profili i trajektores së fluturimit që do të përdoret në projektimin e ndriçimit tregohen në Figurën A-6.

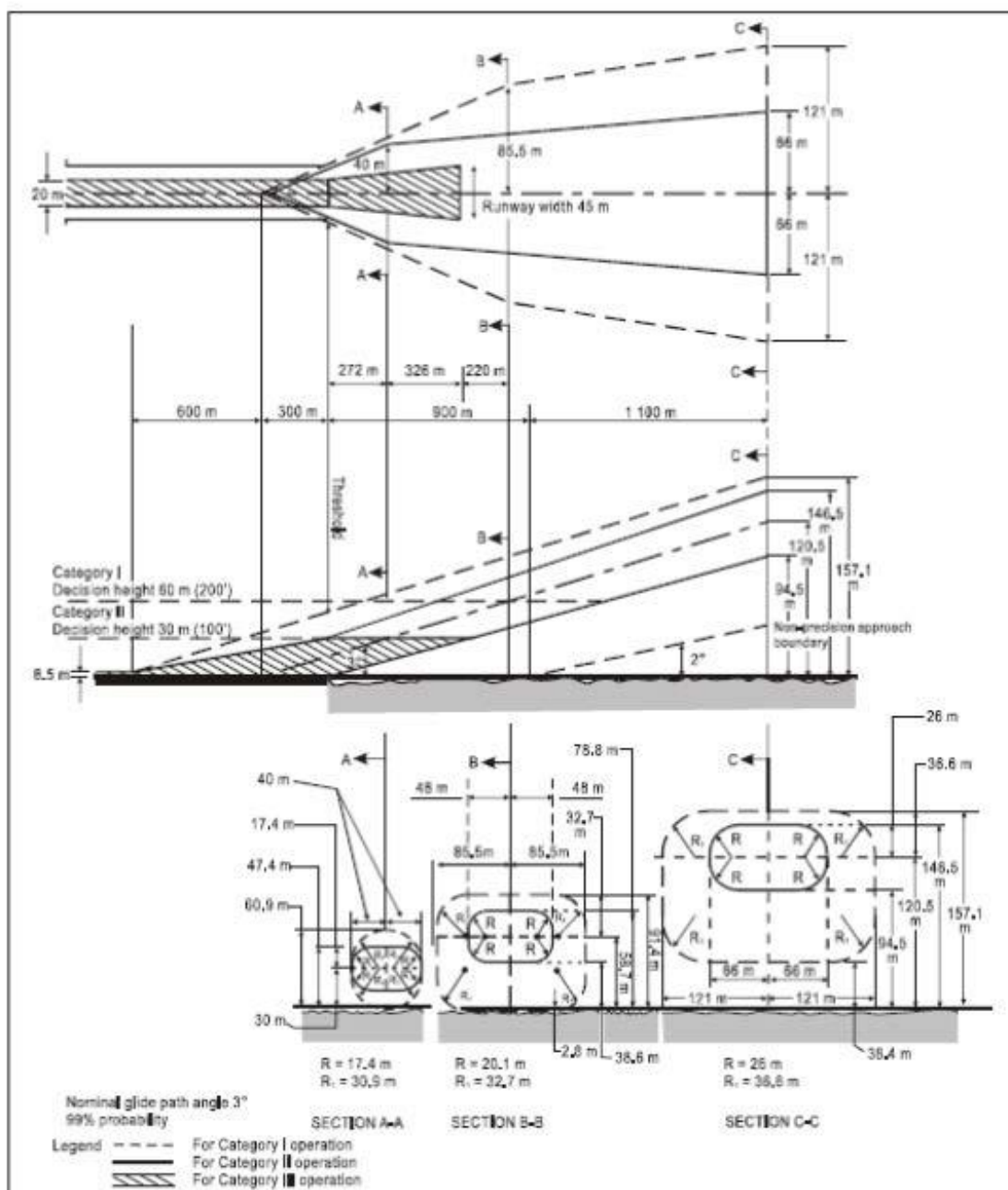


Figura A-6. Profilet e trajektoreve të fluturimit që do të përdoren për projektimin e ndriçimit për operimet e kategorisë I, II dhe III

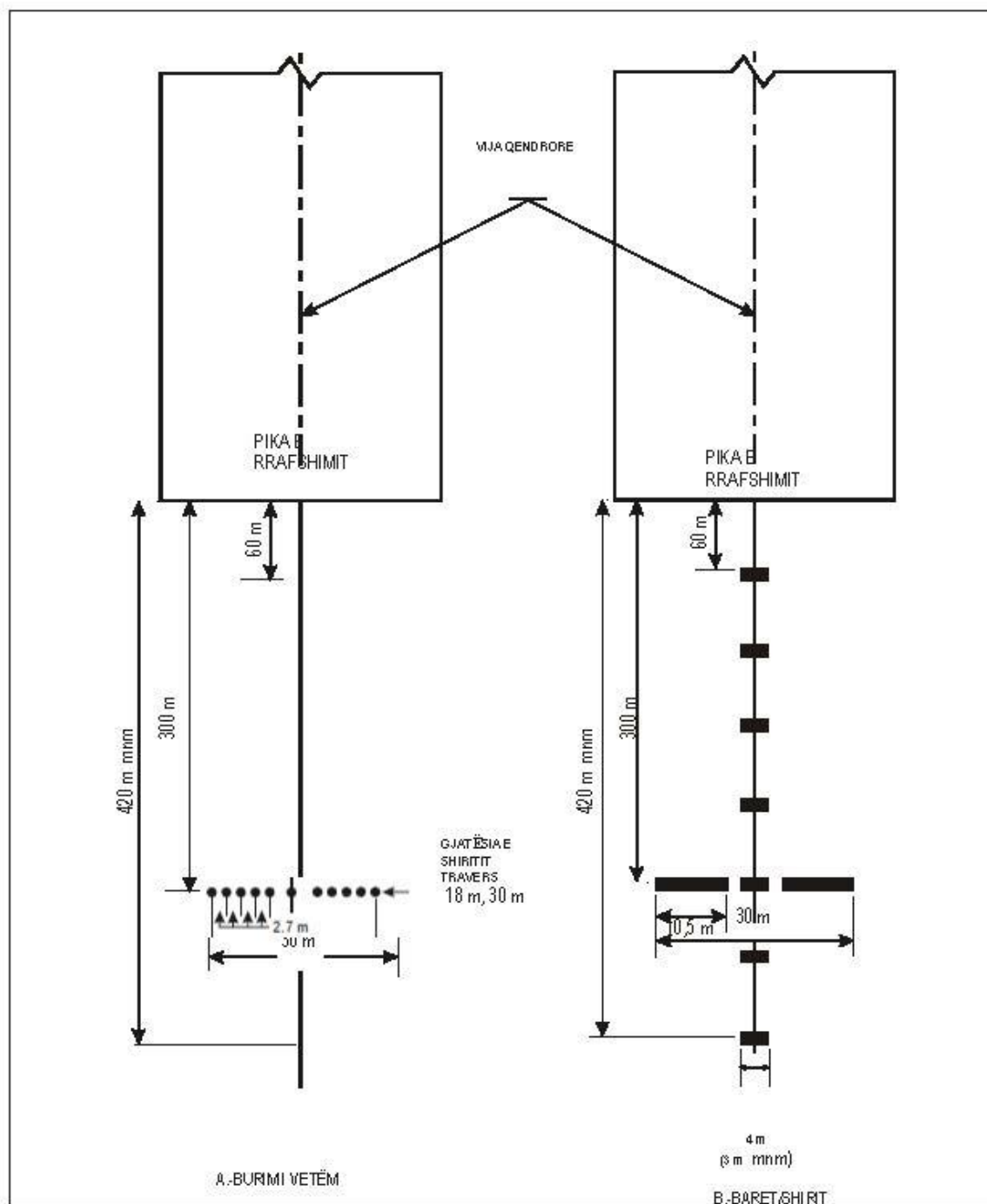


Figura A-7. Sistemet e thjeshta të ndriçimit të afërimit



11.2 Tolerancat e instalimit

Horizontal

11.2.1 Dimensionet e tolerancave tregohen në Figurën A-8.

11.2.2 Vija qendrore e sistemit të ndriçimit të afrimit duhet të jetë sa më afër që të jetë e mundur me vijën e zgjatur të qendrës së pistës me një tolerancë maksimale prej $\pm 15'$.

11.2.3 Hapësirat gjatësore të dritave të vijës qendrore duhet të jetë e tillë që një dritë (ose grup dritash) të jetë e vendosur në qendër të çdo shiriti travers të dritave, ndërkohë që dritat ndërhyrese të qendrës janë të vendosura në hapsira praktike të barabarta midis dy kryqëzimeve të shiritave dritash ose një kryqëzimi dhe pragu.

11.2.4 Shiritat travers dhe baretat duhet të jenë në kënd të drejtë me vijën qendrore të sistemit të ndriçimit të afrimit me një tolerancë prej $\pm 30'$, nëse profili në Figurën A-8 (A) është adoptuar ose $\pm 2^\circ$, nëse është miratuar Figura A-8 (B).

11.2.5 Kur një shirit travers duhet të zhvendoset nga pozicioni i tij standard, çdo shirit travers pranë tij mund të zhvendoset aty ku është e mundur me sasi të përshtatshme për të reduktuar ndryshimet në hapësirën e shiritit travers.

11.2.6 Kur një shirit travers në sistemin e paraqitur në Figurën A-8 (A) është zhvendosur nga pozicioni i tij standard, gjatësia e përgjithshme e tij duhet të rregullohet në mënyrë që të mbetet një e njëzeta e distancës aktuale të shiritit travers nga pika e origjinës. Megjithatë, nuk është nevojta të rregullohet hapësira standarde prej 2.7 m midis shiritit travers të dritave, por shiriti travers duhet të ruhet simetrik rreth vijës qendrore të ndriçimit të afrimit.

Vertikal

11.2.7 Marrëveshja ideale është montimi i të gjitha dritave afuese në planin horizontal që kalon përmes pragut (shih Figurën A-9) dhe ky mund të jetë qëllimi i përgjithshëm për sa kohë që lejojnë kushtet lokale. Megjithatë, ndërtesat, pemët, etj., nuk duhet të pengojnë/mbulojnë dritat nga pamja e shikimit të pilotit që supozohet të jetë 1° më poshtë se profili i trajektores elektronike në afërsi të markjorit të jashtëm.

11.2.8 Brenda një zone ndalimi ose zone të pastër (gjatë ngritjes), dhe brenda 150 m nga fundi i një piste, dritat duhet të ngrihen në afërsi të tokës, aq sa lejohet në kushtet lokale, në mënyrë që të minimizohet rreziku i dëmtimit të aeroplanëve në rast ulje me tejkalim ose mosmbritje. Përtej zonës së ndalimit dhe zonës së pastër gjatë ngritjes, nuk është aq e nevojshme që dritat të vendosen aq pranë tokës dhe për këtë arsye forma e reflektimit në tokë mund të kompensohet duke montuar drita në shtylla me lartësi të përshtatshme.

11.2.9 Preferohet që dritat të ngrihen në mënyrë të tillë që, sa më larg që të jetë e mundur, nuk do të ketë asnjë objekt brenda një distance prej 60 m në çdo anë të vijës së qendrës të mos projektojnë përmes planit të sistemit të ndriçimit të afrimit. Kur një objekt i gjatë ekziston brenda 60 m të vijës qendrore dhe brenda 1 350 m larg pragut për një sistem të ndriçimit të afrimit preciz, ose 900 m për një sistem të ndriçimit të thjeshtë të afrimit, mund të jetë e këshillueshme të instalohen dritat në mënyrë të tilla që plani i gjysmës së jashtme të profilin të afrimit ka hapsirë të sigurtë me pjesën e sipërme të objektit.

11.2.10 Në mënyrë që të shmanget dhënia e një përshtypje të gabuar e planit të tokës, dritat nuk duhet të vendosen nën një gradient pjerrtësie me drejtim afrimi për ulje prej 1 në 66 poshtë për në prag në një pikë 300 m përtej saj dhe nën një gradient prej 1 në 40 përtej pikës së 300 m. Për një sistem ndriçimi të afrimit preciz të kategorisë II dhe III, mund të jenë të nevojshme kritere më të rrepta, p.sh. nuk lejohen pjerrësi negative brenda 450 m të pragut.

11.2.11 *Vija qendrore.* Gradientët e vijës qendrore në çdo seksion (duke përfshirë një zonë të ndalimit ose zonë të pastër në ngritje) duhet të jenë sa më pak dhe praktike, dhe ndryshimet në gradient duhet të jenë sa më pak dhe sa më të vegjël në madhësi që të mund të përdoren dhe nuk duhet të kalojnë 1 në 60. Përvoja ka treguar se kur njëra vazhdon me drejtim nga jashtë pistës, rritja e gradientit në çdo seksion nga 1 në 66, dhe rënia e gradientit poshtë deri nga 1 në 40 është e pranueshme.



11.2.12 Dritat e shirit travers Dritat e shirit travers duhet të organizohen në mënyrë të tillë që të shtrihen në një shtrirje në linjë të drejtë përmes vijës qendrore të dritave shoqëruese, dhe ku është e mundur këto drita duhet të jenë horizontale. Megjithatë, lejohet që të montohen dritat në një gradient tërthor jo më shumë se 1 në 80, nëse kjo mundëson që dritat e shiritit travers brenda zonës së ndalimit apo zonës së pastër në ngritje të montohen më afër tokës në anët ku kryqëzimi është me pjerresi në rënie (Figura A-9).

11.3 Hapësira e sigurt ndaj pengesave

11.3.1 Një zonë, referuar më poshtë, e quajtur plan i lehtë, është krijuar për qëllime të hapësirës së sigurt ndaj pengesave dhe të gjitha dritave të sistemit janë në këtë plan. Ky plan është në formë drejtkëndore dhe gjendet simetrikisht në lidhje me linjën qendrore të sistemit të ndriçimit të afrimit. Fillon në pragun e pistes dhe shtrihet 60 metra përtej kufirit të fundit të sistemit të afrimit dhe është 120 metra i gjerë.

11.3.2 Asnjë objekt nuk lejohet të ekzistojë brenda kufijve të dritave të planit të lehtë të cilat janë më të larta se sa plani i lehtë, përveç siç përcaktohet këtu. Të gjitha rrugët dhe autostradat konsiderohen si pengesa që shtrihen 4.8 m mbi platformën e rrugës, me përjashtim të rrugëve të shërbimit të aerodromit ku i gjithë trafiku i automjeteve është nën kontrollin e autoriteteve të aerodromit dhe në koordinim me kullën e kontrollit të trafikut të aerodromit. Hekurudhat, pavarësisht sasisë së trafikut, konsiderohen si pengesa që tejkalojnë lartësinë 5.4 m mbi shinat.

11.3.3 Është e njohur se disa përbërës të sistemeve elektronike të ndihmës për ulje, si reflektorët, antenat, vëzhguesit etj., do të vendosen mbi sipërfaqen e planit të dritës. Duhet të bëhet çdo përpjekje për të zhvendosur përbërës të tilla jashtë kufijve të planit të dritës. Në rastin e reflektorëve dhe monitorëve, kjo mund të bëhet në shumë raste.

11.3.4 Kur një lokalizues ILS është instaluar brenda kufijve të planit të dritës, dihet që lokalizuesi, ose ekrani, nëse përdoret, do të zgjerohet mbi planin e sipërfaqes së dritës. Në raste të tilla lartësia e këtyre strukturave mund të mbahet në minimum dhe ato duhet të vendosen sa më shumë që të jetë e mundur larg pragut. Në përgjithësi, rregulli në lidhje me lartësitë e lejueshme është 15 cm për çdo 30 m strukturë të vendosur larg pragut. Për shembull, nëse lokalizuesi ndodhet 300 m larg pragut, ekrani do të lejohet të shtrihet mbi nivelin e sistemit të ndriçimit të afrimit me $10 \times 15 =$ maksimumi 150 cm, por preferohet të mbahet vazhdimisht sa më i ulët në përputhje me funksionimin e duhur të ILS.

11.3.5 Për vendosjen e antenës me kënde horizontale të MLS përkatëse, duhet të ndiqet udhëzimi që gjendet në Aneksin 10, Vëllimi I, Shtojca G. Ky material, i cili gjithashtu siguron udhëzime për vendosjen e një antene me kënde horizontale të MLS MLS në një vend të përbashkët me antenën e lokalizuar ILS, sugjeron që antena me kënde horizontale të MLS duhet të vendoset brenda planit të kufijve të ndriçimit, kur nuk është e mundur ose praktike për ta vendosur atë përtej fundit të ndriçimit të afrimit për drejtimin e kundërt të afrimit. Nëse antena me kënde horizontale të MLS është e vendosur në vijën e tejzgjatur të qendrës së pistës, ajo duhet të jetë sa më larg të jetë e mundur i pozicionit më të afërt të dritës në antenën me kënde horizontale të MLS në drejtimin fundor të pistës. Për më tepër, qendra e vendosjes së qendrës së antenës MLS duhet të jetë së paku 0.3 m mbi pozicionin e qendrës së dritës më të afërt me antenën MLS në drejtim të fundit të pistës. (Kjo duhet të jetë vendosur pa problem në 0.15 m nëse vendi është gjithashtu i lirë nga problemet e shumta të mbikalimeve.) Pajtuueshmëria me këtë kërkesë, e cila synon të sigurojë që cilësia e sinjalit të MLS nuk ndikohet nga sistemi i ndriçimit të afrimit, mund të rezultojë në pengimin e pjesshëm të sistemit të ndriçimit nga antena me kënde horizontale të MLS. Për të siguruar që pasojat e pengesës të mos degradojnë udhëzimet vizuale përtej një niveli të pranueshëm të shikimit, antena MLS, nuk duhet të vendoset më pranë se 300 m afër fundit të pistës dhe vendndodhja e preferuar është 25 m përtej shiritit travers 300 m (kjo do ta vendoste antenën 5 m pas pozicionit të dritës 330 m nga fundi i pistës). Kur një antenë MLS është vendosur në mënyrë të tillë, pjesa qendrore e shirit travers 300 m të sistemit të ndriçimit të afrimit, mund të pengohet vetëm pjesërisht. Sidoqoftë, është e rëndësishme të sigurohemi që dritat e pambuluara të shiritit travers të jenë të përdorshme gjatë gjithë kohës.

11.3.5 Objektet që ekzistojnë brenda kufijve të ndriçimit që kërkojnë ngritjen e planit të dritave, në mënyrë që të plotësojnë kriteret e përfshira në këtë dokument dhe më poshtë, duhet të hiqen, të ulen ose zhvendosen aty ku kjo mund të realizohet më ekonomikisht se sa ngritja e planit të dritave.

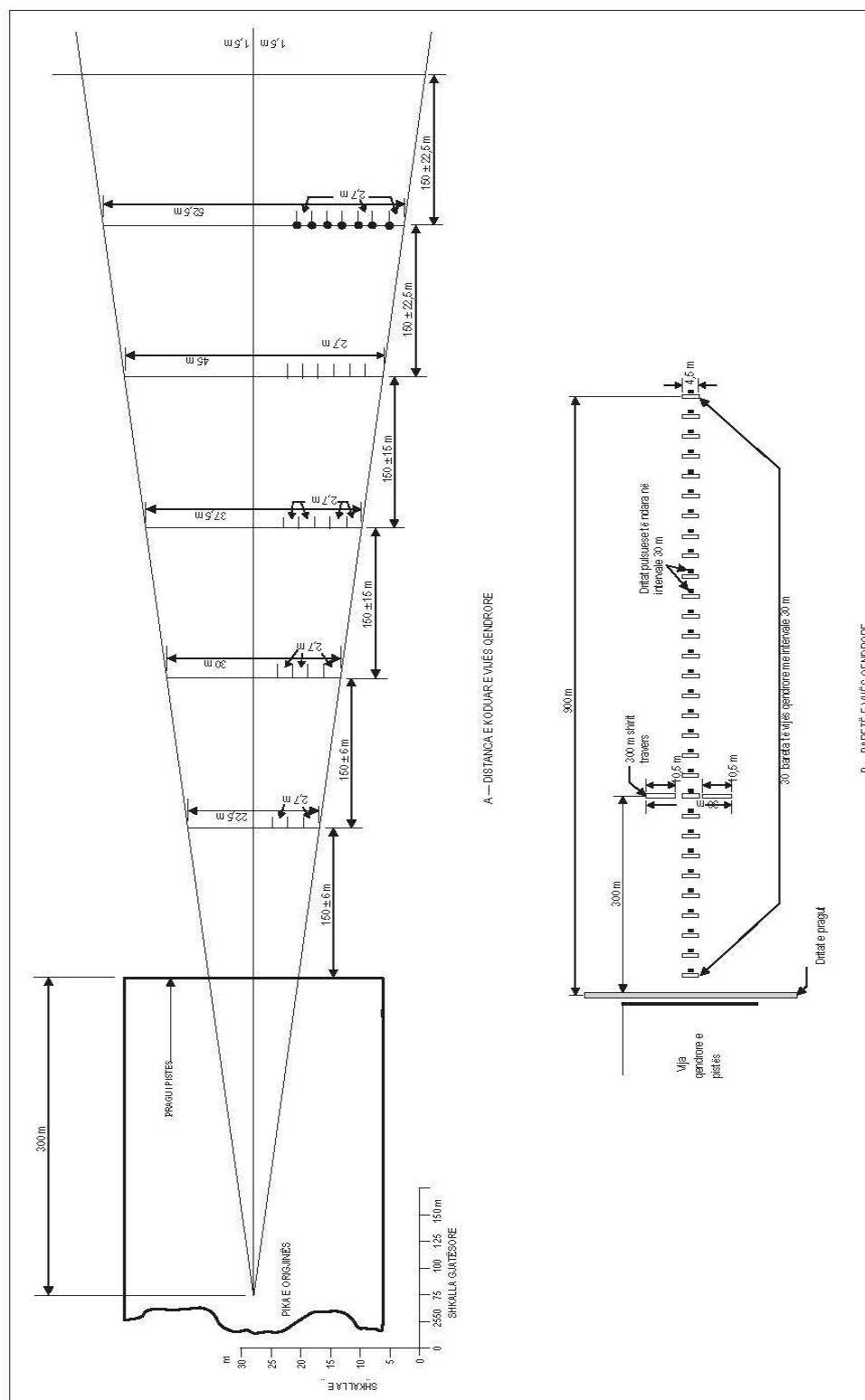


Figura A-8. Sistemet e ndriçimit të afërimit preciz të kategorisë I



11.3.7 Në disa raste objektet duhet të ekzistojnë dhe nuk duhet të hiqen, të ulen ose të zhvendosen për arsye ekonomike. Këto objekte duhet të vendosen aq afër me pragun sa që ato nuk duhet të kenë hapsirë të sigurt prej 2 për qind të pjerrësisë. Kur ekzistojnë kushte të tilla dhe nuk ka duhetësi tjetër, pjerrësia prej 2 për qind duhet të tejkalohet ose "ngjitet një shkallë" për të mbajtur dritat e afrimit mbi objektet. Kjo "ngjitje" ose shkallë rritjeje duhet të përdoret vetëm kur nuk është e praktikueshme të ndiqen kriteret standarde të pjerrësisë dhe duhet të mbahet në minimum absolut. Sipas këtij kriteri nuk është e lejuar pjerrësia negative në pjesën më të jashtme të sistemit.

11.4 Shqyrtimi i efekteve të gjatësisë së reduktuar

11.4.1 Nevoja për një sistem ndriçimi afrimi të përshtatshëm për të mbështetur afrimet e sakta, ku pilotit i kërkohet të vëzhgojë referenca vizuale para uljes, nuk duhet të theksohet shumë. Siguria dhe rregullsia e operimeve të tilla varet nga kjo pamje vizuale. Lartësia mbi sipërfaqen e pragut të pistës në të cilën piloti vendos se ekzistojnë mundësi të mjaftueshme pamore për të vazhduar afrimin me saktësi në ulje mund të ndryshojë, në varësi të llojit të përzgjedhur të afrimit që po kryhet dhe faktorëve të tjerë si kushtet meteorologjike, pajisjet tokësore dhe ajrore etj. Gjatësia e kërkuar e sistemit të ndriçimit të afrimit, i cili do të mbështesë të gjitha ndryshimet e këtyre afrimeve që është 900 m, do të sigurohet kurdoherë që është e mundur.

11.4.2 Sidoqoftë, ekzistojnë disa vende në pistë ku është e pamundur të sigurohet sistemi i ndriçimit të afrimit me gjatësi 900 metra për të ndihmuar afrimet me precizion.

11.4.3 Në raste të tilla, duhet të bëhen të gjitha përpjekjet për të siguruar sa më shumë që të jetë e mundur sistem ndriçimi afrimi. Operatori i aerodromit mund të vendosë kufizime për veprimet në pistat e pajisura me gjatësi të reduktuara ndriçimi. Ekzistojnë shumë faktorë që përcaktojnë se në çfarë niveli piloti duhet të ketë vendosur të vazhdojë afrimin në tokë ose të ekzekutojë një afrimin për të kaluar në rreth të dytë. Duhet të kuptohet se piloti nuk bën një gjykim të menjëhershëm sapo të harrijë në një lartësi të caktuar. Vendimi aktual për të vazhduar metodën e afrimit dhe uljes është një proces përmbljedhës i cili përfundon vetëm në lartësinë e specifikuar. Përveç nëse dritat janë në dispozicion para se të arrijnë pikën e vendimit, procesi i vlerësimit pamor është jo i qartë edhe gjasat ndaj tentativave të mohuara do të rriten ndjeshëm. Ekzistojnë shumë konsiderata operacionale të cilat duhet të merren parasysh nga autoritetet përkatëse për të vendosur nëse është i nevojshëm ndonjë kufizim për çdo afrim të saktë dhe këto janë të detajuara në Urdhër Nr. 80, datë 30.06.2023, "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore" – që është në përputhje me Aneksin 6 të ICAO – s.

12. Përparësia e instalimit të sistemeve tregues pamor të pjerrësisë së afrimit

12.1 Është gjetur e pazbatueshme të hartohet materiali udhëzues që do të lejojë një analizë krejtësisht objektive mbi të cilën pista në një aerodrom duhet të marrë prioritet të parë për instalimin e një sistemi tregues të pjerrësisë së afrimit me shikim. Megjithatë, faktorët që do të merren parasysh kur marrin një vendim të tillë janë:

- a) shpeshtësia e përdorimit;
- b) rëndësia e rrezikut;
- c) prania e mjeteve të tjera ndihmëse vizuale dhe jovizuale;
- d) lloji i aeroplanëve që përdorin pistën; dhe
- e) shpeshtësinë dhe llojin e kushteve të pafavorshme të motit nën të cilat do të përdoret pista.

12.2 Në lidhje me rëndësinë e rrezikut, urdhri i dhënë në specifikimet e aplikimit për një sistem tregues pjerrësie të afrimit pamor, 5.3.5.1 b) deri në e) të Kapitullit 5, mund të përdoret si një udhëzues i përgjithshëm. Këto mund të përmblidhen si:

- a) udhëzime jo të përshtatshme pamore për shkak të:
 - 1) afrimeve pa përcaktim forme mbi ujë ose terren, ose mungesa e dritës së mjaftueshme të jashtme në zonën e afrimit gjatë natës;
 - 2) terrenin përreth të paqartë;
- b) rrezik serioz në afrim;
- c) Rrezikut serioz nëse aeroplanët ulen me mos-mbërritje ose tejkalim; dhe
- d) turbulencë e pazakontë.

12.3 Prania e mjeteve të tjera ndihmëse vizuale dhe jovizuale është një faktor i rëndësishëm. Pistat e pajisura me ILS ose MLS në përgjithësi marrin një prioritet më të ulët, kur bëhet instalimi i sistemit tregues pamor të pjerrësisë së afrimit. Sidoqoftë, do



të kujtojmë se sistemet treguese pamore të pjerrësisë së afrimit janë ndihma pamore në të drejtën e tyre dhe duhet të mbështesin pajisjet elektronike ndihmëse. Kur ekzistojnë rreziqe serioze dhe/ose një numër i konsiderueshëm i aeroplanëve nuk janë të pajisur për përdorim të ILS ose MLS në pistë, mund t'i jepet prioritet instalimit të një treguesi pamor të pjerrësisë së afrimit në këtë pistë.

12.4 Prioritet duhet t'i jepet pistës së përdorur nga aeroplanët turbojet.

13. Ndryshimi i zonave që nuk shërbejnë

Kur, përkohësisht ekziston një zonë pa shërbim, mund të shënohet me dritë të kuqe fikse. Këto drita duhet të shënojnë skajet më të rrezikshme të zonës. Mund të përdoret një minimum prej katër dritash të tilla, me përjashtim të rasteve kur zona është në formë trekëndore ku mund të përdoret një minimum prej tre dritash. Numri i dritave mund të rritet kur zona është e madhe ose konfigurimi është i pazakontë. Të paktën një dritë duhet të instalohet në zonë për secilën distancë periferike prej 7.5 m. Nëse dritat janë të drejtuara, ato mund të orientohen në mënyrë që sa më shumë që të jetë e mundur, tufa e rrezeve të tyre të përafrohen në drejtimin nga e cila do të afrohen avionët ose automjetet. Aty ku aeroplanët ose automjetet normalisht do të afrohen nga disa drejtime, duhet të merret në konsideratë shtesa e dritave ose përdorimi i dritave me shumë drejtime për të treguar zonën nga këto drejtime. Dritat e sipërfaqes që nuk është në shërbim mund të jenë lehtësisht të thyeshme. Lartësia e tyre duhet të jetë mjaft e ulët për të ruajtur hapsirën e parrezikshme për helikat dhe për mbulesat e motorëve të aeroplanëve reaktivë.

14. Dritat treguese për dalje të shpejtë në rrugët lidhëse

14.1 Dritat treguese të daljes së shpejtë në rrugët lidhëse (RETILs) përbëjnë një sërë dritash të verdha njëdrejtimshme të instaluar në pistën ngjitur me vijën qendrore. Dritat janë të pozicionuara në një sekuencë 3-2-1 në intervale 100 m para pikës tangente ngjitur me linjën e qendrës të daljes së shpejtë të rrugës lidhëse. Ato synojnë të japin drejtimin për pilotët për vendndodhjen e radhës së rrugës lidhëse për dalje të shpejtë.

14.2 Në kushte shikueshmërie të ulët, RETIL-i ofron sinjale të dobishme të ndërgjegjësimit të situatës, duke lejuar pilotin të përqëndrohet në mbajtjen e avionit në vijën e qendrës së pistës.

14.3 Pas uljes, koha e përdorimit të pistës ka një efekt të rëndësishëm në arritjen e plotë të kapacitetit të pistës. RETIL lejon pilotët të mbajnë një shpejtësi të mirë lëvizje pas uljes derisa të jetë e nevojshme të ngadalësohet me një shpejtësi të përshtatshme për tu kthyer në një dalje të shpejtë. Një shpejtësi rrotulluese prej 60 nrye shihet optimale derisa të arrihet RETIL i parë (bareta me tri drita).

15. Kontrolli i intensitetit të dritave të afrimit dhe të pistës

15.1 Shikimi i dritës varet nga përshtypja e marrë nga kontrasti midis dritës dhe vendit nga ajo vjen. Nëse një dritë do të jetë e dobishme për një pilot kur është në afrim gjatë ditës, ajo do të ketë një intensitet prej të paktën 2 000 ose 3 000 cd, dhe në rastin e dritave të afrimit është i dëshirueshëm një intensitet i rendit prej 20 000 cd. Në kushtet e mjegullës shumë të ndritshme të ditës mund të mos jetë e mundur të sigurohen dritat me intensitet të mjaftueshëm për të qenë efektive. Nga ana tjetër, në një mot të qartë në një natë të errët, mund të gjenden të përshtatshme një intensitet i rendit prej 100 cd, për dritat e afrimit dhe 50 cd, për dritat skajore të pistës. Edhe atëherë, për shkak të distancës më të ngushtë në të cilën ata janë parë, pilotët ndonjëherë ankohen se dritat në skaj të pistës dukeshin tepër të ndritshme.

15.2 Në mjegull sasia e dritës së shpërndarë është e lartë. Natën, kjo dritë e shpërndarë rrit shkëlqimin e mjegullës mbi zonën e afrimit dhe pistës në atë masë që rritja sado pak në distancën vizuale të shikimit dritave mund të sigurohet me rritjen e intensitetit të dritave përtej 2 000 ose 3 000 cd. Në një përpjekje për të rritur distancën në të cilën drita do të shiheshin për herë të parë natën, intensiteti i tyre nuk do të tejkalojë masën që të shkaktoje mjegullimin dhe zvogelimin e rrezes se shikimit të pilotit.

15.3 Nga sa më sipër është e evidente rëndësia e rregullimit të intensitetit të dritave të një sistemi ndryshimi të aerodromit sipas kushteve mbizotëruese, në mënyrë që të marrin rezultatet më të mira pa një mjegullim të tepërt që do të hutonte pilotin. Vendorsja e intensitetit të duhur në çdo rast të veçantë do të varet nga të dyja kushtet e shkëlqimit të sfondit dhe të shikueshmërisë. Material udhëzues i detajuar për zgjedhjen e vendosjes së intensitetit për kushte të ndryshme është dhënë në



Manualin e Projektimit të Aerodromit (Dok 9157), Pjesa 4.

16. Zona me sinjale

Një zonë e sinjalizuar do të sigurohet vetëm kur ka për qëllim të përdorë sinjale tokësore vizuale për të komunikuar me aeroplanin gjatë fluturimit. Sinjale të tilla mund të jenë të nevojshme kur aerodromi nuk ka një kullë kontrolli të aerodromit ose një njësi shërbimi të informacionit të fluturimit të aerodromit ose kur aerodromi përdoret nga aeroplanët që nuk janë të pajisur me radio. Sinjalet tokësore vizuale mund të jenë të dobishme edhe në rastin e dështimit të radio komunikimit të dyanshëm me aeroplanin. Do të pranohet, megjithatë, se lloji i informacionit që mund të transmetohet nga sinjalet tokësore vizuale duhet normalisht të jetë i disponueshëm në AIP ose NOTAM. Nevoja e mundshme për sinjale tokësore vizuale duhet të vlerësohet para se të vendoset për të siguruar një zonë me sinjale.

17. Shërbimet e shpëtimit dhe fikja e zjarrit

17.1 Administrimi

17.1.1 Shërbimi i shpëtimit dhe fikjes së zjarrit në një aerodrom duhet të jetë nën kontrollin administrativ të menaxhimit të aerodromit, i cili gjithashtu duhet të jetë përgjegjës për të siguruar që shërbimi i ofruar të jetë i organizuar, i pajisur, rekrutuar, trajnuar dhe operuar në atë mënyrë që të përmbushë funksionet e tij të duhura.

17.1.2 Në hartimin e planit të detajuar për kryerjen e operacioneve të kërkim-shpëtimit në përputhje me 4.2.1 të Aneksit 12 - *Kërkimi dhe Shpëtimi*, menaxhimi i aerodromit duhet të bashkërendojë planet e tij me qendrat përkatëse të koordinimit të shpëtimit për të siguruar që kufijtë përkatës të përgjegjësisë të tyre për një aksident aeroplani në afërsi të një aerodromi janë të përcaktuar qartë.

17.1.3 Koordinimi ndërmjet shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit në një aerodrom dhe agjencitë e mbrojtjes civile, siç është brigada lokale e zjarrfikësve, forca policore, roja bregdetare dhe spitalet, mund të arrihet me marrëveshje paraprake për asistencë në trajtimin e një aksidenti aeroplani.

17.1.4 Duhet të sigurohet një hartë e rrejtës së aerodromit dhe rajonit ngjitur pranë tij për përdorimin e shërbimeve të aerodromit në fjalë. Duhet të tregohen informacionet në lidhje me topografinë, rrugët e afërimit dhe vendndodhjen e furnizimeve të ujit. Kjo hartë duhet të vendoset dhe lexohet qartë në kullën e kontrollit dhe stacionit të zjarrfikësve, dhe në dispozicion në automjetet e shpëtimit dhe zjarrfikësve dhe automjete të tjera mbështetëse që ju kërkohet për t'iu përgjigjur një aksidenti apo incidenti në avion. Kopjet duhet gjithashtu t'u shpërndahen agjencive të mbrojtjes civile sipas dëshirës.

17.1.5 Duhet të hartohen instruksione të koordinuara të detajuara për përgjegjësitë e të gjithë të interesuarve dhe veprimet që do të ndërmerren në trajtimin e emergjencave. Autoriteti përkatës duhet të sigurojë që udhëzimet e tilla të shpallen dhe të mbikqyren.

17.2 Trajnimi

Çështjet mësimore të trajnimit duhet të përfshijnë udhëzime fillestare dhe periodike në të paktën fushat e mëposhtme:

- a) familjarizimi me aeroportit;
- b) familjarizimi me avionin;
- c) Siguria e personelit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit;
- d) sistemet e komunikimit emergjent në aerodrom, duke përfshirë kushtimet e lidhura me zjarrin në avion;
- e) përdorimi i tubave të ujit kundër zjarrit, kokës spërkatëse, kullës së drejtimit të ujit dhe pajisjeve të tjera të kërkuara në përputhje me Kapitullin 9, 9.2;
- f) aplikimi i llojeve të agjentëve shuarës të zjarrit që kërkohen në përputhje me Kapitullin 9, 9.2;
- g) ndihma emergjente për evakuimin e aeroplanit;
- h) operacionet e fikjes së zjarrit;
- i) përshtatjen dhe përdorimin e pajisjeve strukturore të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit për shpëtimin e aeroplanëve dhe zjarrfikësve;
- j) mallrat e rrezikshme;
- k) njohja me detyrat e zjarrfikësve sipas planit emergjent të aerodromit; dhe



l) veshjet mbrojtëse dhe mbrojtjes së frymëmarrjes.

17.3 Niveli i mbrojtjes që duhet të ofrohet

17.3.1 Në përputhje me Kapitullin 9, 9.2, aerodromet duhet të kategorizohen për qëllime shpëtimi dhe fikje të zjarrit, dhe niveli i mbrojtjes i siguruar duhet të jetë i përshtatshëm për kategorinë e aerodromit.

17.3.2 Megjithatë, Kapitulli 9, 9.2.3, lejon një nivel më të ulët mbrojtjeje që mund të jepet për një periudhë të kufizuar kur numri i lëvizjeve të aeroplanëve në kategorinë më të lartë që normalisht përdorin aerodromin është më pak se 700 në tre muajt më të ngarkuar të njëpasnjëshëm. Është e rëndësishme të theksohet se leja e përfshirë në 9.2.3 është e zbatueshme vetëm kur ekziston një përfshirje e gjerë e dallimeve midis dimensioneve të aeroplanëve, përfshirë ato që arrijnë 700 lëvizje.

17.4 Pajisjet e shpëtimit për mjediset e vështira

17.4.1 Pajisjet dhe shërbimet e përshtatshme të shpëtimit duhet të jenë në dispozicion në një aerodrom ku zona që mbulohet nga shërbimi përfshin ujën, zonat moçalore ose mjedis tjetër të vështirë që nuk mund të shërbehet plotësisht nga mjetet konvencionale me rrota. Kjo është veçanërisht e rëndësishme kur një pjesë e konsiderueshme e operimeve të afërimit / nisjes ndodhin në këto zona.

17.4.2 Pajisjet e shpëtimit mund të mbahen në anije ose automjete të tjera të tilla si helikopterë dhe automjete amfibe ose jastëk ajrore, të aftë për të vepruar në zonën përkatëse. Automjetet duhet të vendosen në mënyrë të tillë që të mund të sillen në veprim shpejt për t'u përgjigjur në zonat që mbulohen nga shërbimi.

17.4.3 Në një aerodrom që kufizohet me sipërfaqe ujore, anijet ose automjetet e tjera duhet të vendosen në aerodrom, dhe të vendosen në vende të përshtatshme për lëvizjen dhe parkimin e anijeve. Nëse këto automjete janë të vendosura jashtë aerodromit, ato, preferohet dhe do të jenë nën kontrollin e shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit të aerodromit ose, nëse kjo nuk është praktike, nën kontrollin e një organizate tjetër publike ose private kompetente që punon në koordinim të ngushtë me shërbimet për shpëtim dhe fikjen e zjarrit në aerodrom dhe (të tilla si policia, shërbimet ushtarake, patrullat e portit ose rojet bregdetare).

17.4.4 Anijet ose automjetet të tjera duhet të kenë shpejtësi sa më të madhe që të jetë e mundur, në mënyrë që të arrijnë një vend aksidenti në një kohë minimale. Me qëllim që të zvogëlohet mundësia e lëndimeve gjatë operimeve të shpëtimit, mjetet që levizin me ujë të fuqishëm (water-jet boat), preferohen që të jenë me levizje të ujit nga helika, ose në të kundërt këto mjete ujore të prodhimit të fundit janë pajisur me tuba për lëvizje me anë të ujit. Nëse zonat ujore që mbulohen nga shërbimi janë të ngrira për një periudhë të konsiderueshme të vitit, pajisjet duhet të zgjidhen në përputhje me rrethanat. Automjetet e përdorura në këtë shërbim duhet të pajisen me transportues shpëtimi jete që lidhet me kërkesat e aeroplanit më të madh që zakonisht përdor aerodromin, me radio komunikimi të dyanëshme dhe me fenerë për operimet e natës. Nëse operimet e avionëve, gjatë periudhave që pritet të jenë me shikim të dobët, duhet të jetë e nevojshme të ofrohen udhëzime për automjetet emergjente përkatëse.

17.4.5 Personeli i caktuar për të operuar pajisjet duhet të trajnohet dhe t'u bëhen prova në mënyrë adekuate për shërbimet e shpëtimit në mjedisin e duhur.

17.5 Objektet

17.5.1 Sigurimi i telefonit të posaçëm, radio komunikimi i dyanshëm dhe sistemeve të kushtrimit të përgjithshëm për shërbimin e shpëtimit dhe fikjes së zjarrit është i dëshirueshëm për të siguruar transmetimin e besueshëm të informacionit kryesor emergjent dhe rutinë. Në përputhje me kërkesat individuale të secilit aerodrom, këto objekte i shërbejnë qëllimeve të mëposhtme:

- a) komunikim i drejtpërdrejtë ndërmjet autoritetit që ka të drejtën e aktivizimit dhe stacionit të zjarrfikësve të aerodromit për të siguruar njoftimin dhe dërgimin e shpejtë të automjeteve dhe personelit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit në rast aksidenti ose incidenti në aeroplan;
- b) komunikim i drejtpërdrejtë ndërmjet shërbimit të shpëtimit dhe fikjes së zjarrit dhe ekuipazhit të fluturimit të një aeroplani në rast emergjence;
- c) sinjalet e emergjencës për të siguruar thirrjen e menjëhershme të personelit të caktuar jo i gatshëm;
- d) kur është e nevojshme, thirrjen e shërbimeve kryesore përkatëse në ose jashtë aerodromit; dhe



- e) mbajtjen e komunikimit të dyanshëm me anë të radios me mjetet e shpëtimit dhe zjarrfikësve të pranishëm në një aksident ose incident në aeroplan.

17.5.2 Disponueshmëria e ambulancës dhe pajisjeve mjekësore për largimin edhe pas përkujdesit të viktimave që lindin nga një aksident aeroplani, duhet të merret një konsiderim i kujdesshëm nga ana e autoritetit përkatës dhe duhet të jenë pjesë e planit të përgjithshëm emergjent të krijuar për t'u marrë me emergjenca të tilla.

18. Operatorët e mjeteve

18.1 Autoritetet përgjegjëse për operimin e automjeteve në zonën e lëvizjes duhet të sigurojnë që operatorët të jenë të kualifikuar siç duhet. Kjo mund të përfshijë, sipas nevojës për funksionin e shoferit, njohjen e:

- a) gjeografinë e aerodromit;
- b) shenjat, shenjimet dhe dritat e aerodromit;
- c) procedurat e operimit radiotelefonik;
- d) termat dhe frazat e përdorura në kontrollin e aerodromit duke përfshirë alfabetin e drejtshkrimit ICAO;
- e) rregullat e shërbimeve të trafikut ajror, pasi ato lidhen me operimet tokësore;
- f) rregullat dhe procedurat e aeroportit; dhe
- g) funksionet e specialistëve siç kërkohet, për shembull, në shpëtim dhe zjarrfikës.

18.2 Operatori duhet të jetë në gjendje të demonstrojë kompetencë, sipas rastit, në:

- a) operimin ose përdorimin e pajisjeve të radios së automjeteve në dhënie-marrje;
- b) të kuptojnë këkesat e kontrollit të trafikut ajror dhe procedurat lokale;
- c) automjetet e navigimit në aerodrom; dhe
- d) aftësi të veçanta të kërkuara për funksion të veçantë.

Përveç kësaj, siç kërkohet për çdo funksion të specialistit, operatori duhet të jetë mbajtës i një patentë shoferi kombëtare, licencë Shtetërore të operatorit të radios ose licenca të tjera.

18.3 Për sa më sipër, duhet të zbatohet siç është e përshtatshme për funksionin që do të kryhet nga operatori dhe nuk është e nevojshme që të gjithë operatorët të trajnohen në të njëjtin nivel, për shembull, operatorët, funksionet e të cilave janë të kufizuara në VQA.

18.4 Nëse zbatohen procedura të veçanta për opimet në kushte të shikueshmërisë së ulët, është e dëshirueshme të verifikohet njohuria e operatorit për procedurat përmes kontroleve periodike.

19. Metoda ACR – PCR e raportimit të fortësisë së sipërfaqes së betonit (e aplikueshme që nga 28 Nëntor 2024)

19.1 Operime të mbingarkuara

19.1.1 Mbingarkesa e sipërfaqes mund të rezultojë nga ngarkesa shumë të madha, ose nga një shkallë e lartë e aplikimit, ose të dyja. Ngarkesat më të mëdha se ngarkesa e përcaktuar (projektimi ose vlerësimi) shkurtojnë jetën e projektimit, ndërsa ngarkesat më të vogla e zgjasin atë. Me përjashtim të mbingarkesës masive, sipërfaqet në sjelljen e tyre strukturore nuk i nënshtrohen një ngarkese kufizuese të veçantë mbi të cilën ato pësojnë difekt papritur ose në mënyrë katastrofike. Sjellja është e tillë që një sipërfaqe mund të mbajë një ngarkesë të përcaktuar për një numër të pritshëm të përsëritjeve gjatë jetës së saj të projektimit. Si rezultat, mbingarkesa e vogël e rastësishme është e pranueshme, kur është e domosdoshme, me vetëm humbje të kufizuara në jetëgjatësinë e shtrimit të sipërfaqes dhe përsheptimin relativisht të vogël të përqësimit të sipërfaqes. Për ato operime në të cilat madhësia e mbingarkesës dhe / ose frekuenca e përdorimit nuk justifikojnë një analizë të detajuar, sugjerohen kriteret e mëposhtme:



- a) për sipërfaqe fleksibël dhe të ngurta, lëvizjet e rastit nga aeroplanët me ACR që nuk tejkalojnë 10 përqind mbi raportin e raportuar të PCR nuk duhet të ndikojnë negativisht në sipërfaqe;
- b) numri vjetor i lëvizjeve të mbingarkesës nuk duhet të tejkalojë përafërsisht 5 përqind të lëvizjeve totale vjetore të aeroplanëve, duke përfshirë aeroplanët e peshës së lehtë.

19.1.2 Lëvizjet e tilla të mbingarkesës nuk duhet të lejohen normalisht në sipërfaqe që shfaqin shenja të rrezikut ose prishjes. Për më tepër, mbingarkimi duhet të shmangët gjatë gjithë periudhave të shkrirjes pas depërtimit të ngricës, ose kur fortësia e sipërfaqe ose nëndarjes së saj duhet të dobësohet nga uji. Kur kryhen operimet me mbingarkesë, operatori i aerodromit duhet të rishikojë rregullisht gjendjen përkatëse të sipërfaqes dhe gjithashtu duhet të shqyrtojë kriteret për operimet e mbingarkesës periodikisht, me që përsëritja e tepruar e mbingarkesës duhet të shkaktojë shkurtim të rëndësishëm të jetës së sipërfaqes ose kërkojnë rehabilitim të madh të sipërfaqes.

19.2 ACR-të për disa lloje të avionëve

Për lehtësi, një software i dedikuar është i disponueshëm në faqen e internetit të ICAO-s, për llogaritjen e çdo ACR-je avioni në çdo masë në sipërfaqe të ngurta dhe fleksible për katër kategoritë standarde të forcës së nënshtresës të detajuara në Kapitullin 2, 2.6.6 b).

20. Sistemi autonom për paralajmërimin e hyrjeve pa dashje në pistë(ARIWS)

Shënim 1.— Këto sisteme autonome në përgjithësi janë mjaft komplekse në projektim dhe operim dhe, si të tilla, meritojnë konsideratë të kujdesshme nga të gjitha nivelet e industrisë, nga AAC tek përdoruesi përfundimtar. Ky udhëzim ofrohet për të dhënë një përshkrim më të qartë të sistemit dhe ofrojnë disa veprime të sugjeruara që kërkojnë për të zbatuar siç duhet këto sisteme në një aerodrom.

Shënim 2.— Manuali për Parandalimin e Hyrjes pa dashje në pistë (Dok 9870) paraqet përjasje të ndryshme për parandalimin e hyrjes pa dashje në pistë.

20.1 Përshkrim i përgjithshëm

20.1.1 Funksionimi i një ARIWS bazohet në një sistem mbikëqyrjeje që monitoron situatën aktuale në një pistë dhe automatikisht e kthen këtë informacion te dritat paralajmëruese në hyrjet e pistës, pikë rrafshimi në ngritje. Kur një aeroplan po largohet nga një pistë ose arrin në një pistë, në hyrje do të ndriçojë drita e kuqe paralajmëruese, duke treguar se është e pasigurtë hyrja ose të kalimi i pistës. Kur një aeroplan është plotësisht mbi vijën qendrore të pistës për ngritje dhe një aeroplan ose një automjet hyn ose kalon pistën, dritat e kuqe paralajmëruese do të ndriçojnë në zonën e pragut, duke treguar se është e pasigurt të fillojë vrapimin për ngritje.

20.1.2 Në përgjithësi, një ARIWS, përbëhet nga një sistem i pavarur vëzhgimi (radar parësor, në të gjitha drejtimet, kamera të specializuara, radar i posaçëm, etj.) dhe një sistem paralajmërimi në formën e sistemeve të ndriçimit shtesë të aerodromit të lidhura përmes një procesori i cili gjeneron paralajmërime të pavarura tek ekuipazhet e fluturimit dhe operatorët e automjeteve, nga ana e ATC.

20.1.3 Një ARIWS nuk kërkon ndërthurje qarku, me furnizimin me energji dytësore ose lidhje operationale me sistemet e tjera vizuale ndihmëse.

20.1.4 Në praktikë, jo çdo hyrje ose prag duhet të pajiset me drita paralajmëruese. Çdo aerodrom do të do t'i vlerësojë nevojat e veta në varësi të karakteristikave të aerodromit. Ekzistojnë disa sisteme të zhvilluara që ofrojnë funksionalitet të njëjtë ose të ngjashëm.

20.2 Veprimet e ekuipazhit të fluturimit

20.2.1 Është me rëndësi kritike që ekuipazhet e fluturimit të kuptojnë paralajmërimin që transmetohet nga sistemi ARIWS. Paralajmërimet jepen pothuaj se në kohë reale, drejtpërdrejt tek ekuipazhi i fluturimit, sepse nuk ka kohë për llojet "pasuese" të komunikimeve. Me fjalë të tjera, një paralajmërim i konfliktit që jepet për tek ATS, i cili pastaj duhet të interpretojë



paralajmërimin, të vlerësojë situatën dhe të komunikojë me aeroplanin në fjalë, do të rezultojë në disa sekonda, ku secila sekondë është kritike në aftësinë për të ndaluar aeroplanin në mënyrë të sigurt dhe parandaluar një përplasje të mundshme. Pilotëve u paraqitet një sinjal që do të thotë "NDALO MENJËHERË" dhe duhet të mësohen të reagojnë në përputhje me rrethanat. Gjithashtu, pilotët që marrin një leje nga ATS për të ngritur ose për të kaluar një pistë, dhe duke parë tufën e dritës së kuqe, duhet të ndalojnë dhe t'i thonë ATS-të që kanë anuluar/ndaluar veprimin për shkak të dritave të kuqe. Përsëri, afati kohor kritik në këtë moment është aq i shkurtër sa që nuk ka vend për keqinterpretimin e sinjalit. Është me rëndësi të madhe që sinjali vizual të jetë i njëjtë në mbarë botën.

20.2.2 Duhet gjithashtu të theksohet se shuarja e dritave të kuqe në vetvete, nuk, tregon një leje për vazhdim. Kjo leje i kërkohet ende kontrollit të trafikut ajror. Mungesa e dritave të kuqe paralajmëruese vetëm do të thotë se konfliktet e duhëtshme nuk janë zbuluar.

20.2.3 Në rast se një sistem kthehet jashtë shërbimi, do të ndodhë një nga dy gjëra. Nëse sistemi ndalon funksionin në gjendje të shuar, atëherë nuk do të kryhen ndryshime procedurale. E vetmja gjë që mund të ndodhi është humbja e sistemit paralajmërues automatik dhe të pavarur. Të dyja, operimet e ATS dhe procedurat e ekuipazhit të fluturimit (në përgjigje të lejes nga ATS) do të mbeten të pandryshuara.

20.2.4 Procedurat duhet të zhvillohen për të adresuar rrethanën kur sistemi nuk del në gjendje të ndriçuar. Do të varet nga ATS dhe / ose operatori i aerodromit për të vendosur ato procedura që varen nga rrethanat e tyre. Duhet mbajtur mend se ekuipazhet e fluturimit janë udhëzuar të "NDALOJNË" tek të gjitha dritat e kuqe. Nëse pjesa e prekur e sistemit ose e tërë sistemit është e mbyllur, situata kthehet në skenarin e shuarjes së dritave të përshkruar në 20.2.3.

20.3 Aerodromet

20.3.1 Një ARIWS edhe mund të mos ofrohet në të gjitha aeroportet. Një aerodrom që konsideron instalimin e një sistemi të tillë mund të dëshirojë të vlerësojë individualisht nevojat e tij, në varësi të niveleve të trafikut, gjeometrisë së aerodromit, modeleve të rrugëve tokësore etj. Grupet e përdoruesve lokalë si Ekipi i Sigurisë së Pistës Lokale (ESVS) mund të ndihmojnë në këtë proces. Gjithashtu, jo çdo pistë apo rrugë lidhëse duhet të pajiset me tufen e rrezeve të ndriçimit (-eve), dhe jo çdo instalim kërkon një sistem tokësor gjithëpërfshirës të mbikëqyrjes për të futur informacionin në kompjuterin e zbulimit të konfliktit.

20.3.2 Edhe pse mund të ketë kërkesa specifike lokale, disa kërkesa bazë të sistemit janë të zbatueshme për të gjitha ARIWS:

- sistemi i kontrollit dhe furnizimi me energji i sistemit duhet të jetë i pavarur nga çdo sistem tjetër në përdorim në aerodrom, veçanërisht pjesët e tjera të sistemit të ndriçimit;
- sistemi duhet të veprojë në mënyrë të pavarur nga komunikimet e ATS;
- sistemi duhet të ofrojë një sinjal vizual të pranuar globalisht që është i njëjtë dhe i kuptuar menjëherë nga ekuipazhet; dhe
- duhet të zhvillohen procedurat lokale në rast të mosfunksionimit ose dështimit të një pjese të, ose të gjithë sistemit.

20.4 Shërbimet e trafikut ajror

20.4.1 ARIWS është projektuar të jetë plotësuese e funksioneve normale të ATS, duke u dhënë paralajmërime ekuipazhit të fluturimit dhe operatorëve të automjeteve kur disa konflikte janë krijuar pa dashje ose janë humbur pa qëllim gjatë operimeve normale të aerodromit. ARIWS do të ofrojë një paralajmërim të drejtpërdrejtë kur, për shembull, kontrollori i tokës ose kontrolli i kullës (lokale) ka dhënë një leje për të pritur para një piste, por ekuipazhi i fluturimit ose operatori i automjeteve ka "humbur" pjesën e shkurtër të lejes të tyre dhe kullës ka lëshuar një leje për ngritje ose për ulje në të njëjtën pistë, dhe moskthimi i përgjigjes nga ekuipazhi i fluturimit ose operatori i automjeteve nuk është kapur nga kontrolli i trafikut ajror.

20.4.2 Në rast se është lëshuar një leje dhe një ekuipazh raporton një mospërputhje për shkak të "dritave të kuqe" ose ndërprerit veprimet për shkak të "dritave të kuqe", atëherë është e domosdoshme që kontrolluesi të vlerësojë situatën dhe të japë udhëzime shtesë sipas nevojës. Mund të ndodhë që sistemi ka krijuar një paralajmërim të rremë ose inkursioni i mundshëm nuk ekziston më; megjithatë, mund të jetë gjithashtu një paralajmërim i vlefshëm. Në çdo rast, nevojiten udhëzime shtesë dhe/ose jepet një leje e re. Në një rast ku sistemi ka dështuar, atëherë do të vendosen procedurat siç përshkruhet në 20.2.3 dhe 20.2.4. Në asnjë rast ndriçimi i ARIWS mund të mos merret parasysh pa konfirmuar se, në fakt, nuk ka konflikt. Vlen të përmendet se ka pasur incidente të shumta të shmangura në aerodromet me sisteme të tilla të instaluar. Vlen gjithashtu të



theksohet se ka pasur edhe paralajmërime të rreme, zakonisht si rezultat i kalibrimit të softuerit paralajmërues, por në çdo rast duhet të konfirmohet ekzistenca ose inekzistenca e konfliktit potencial.

20.4.3 Ndërkohë që shumë instalime mund të kenë një paralajmërim vizual ose audio në dispozicion të personelit të ATS, ajo në asnjë mënyrë nuk ka për qëllim që personelit të ATS ti kërkojë që të monitorojë në mënyrë aktive sistemin. Paralajmërime të tilla mund të ndihmojnë personelin e ATS-së në vlerësimin e shpejtë të konfliktit në rast të një paralajmërimi dhe t'i ndihmojë ata të japin udhëzime e duhura të mëtejshme, por ARIWS nuk duhet të luajë një rol aktiv në pjesën e funksionimit normal të çdo objekti ATS.

20.4.4 Çdo aerodrom ku është instaluar sistemi do të zhvillojë procedura në varësi të situatës së saj unike. Përsëri, duhet theksuar se në asnjë rrethanë nuk mund të udhëzoni pilotët ose operatorët që të "kalojnë dritat e kuqe". Siç është treguar më parë, përdorimi i ekipeve lokale të sigurisë në pistë mund të ndihmojë shumë në zhvillimin e këtij procesi.

20.5 Publikimi i informacionit

20.5.1 Informacioni mbi karakteristikat dhe statusin e ARIWS në një aerodrom shpallet në seksionin AIP të AD 2.9 në PANS-AIM (Dok 10066) dhe statusi i tij përditësohet sipas nevojës përmes NOTAM ose ATIS në përputhje me 2.9.1 të kësaj Rregulloreje.

20.5.2 Operatorët e aeroplanëve do të sigurojnë që dokumentacioni i ekuipazhit të fluturimit të përfshijë procedurat lidhur me ARIWS dhe informacionin e duhur udhëzues, në përputhje me Urdhrin Nr. 80, datë 30.06.2023 "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore" që është në përputhje me Aneksin 6 (Pjesa 1) të ICAO – s.

20.5.2 Aerodromet mund të ofrojnë burime shtesë të udhëzimeve mbi operimet dhe procedurat për personelin e tyre, dhe operatorët e avionëve, ATS dhe personelin e palës së tretë, të cilët mund të kenë të bëjnë me ARIWS.

21. Udhëzues për projektimin e rrugëve lidhëse për minimizimin e potencialit të hyrjeve pa dashje në pistë

21.1. Praktikat e mira të projektimit të aerodromit mund të zvogëlojnë potencialin për hyrjet pa dashje në pistë duke ruajtur efikasitetin dhe kapacitetin e punës. Udhëzimi i mëposhtëm për hartimin e rrugës lidhëse mund të konsiderohet të jetë pjesë e një programi parandalimi të hyrjes pa dashje në pistë si një mjet për të siguruar që aspektet e hyrjeve pa dashje në pistë janë adresuar gjatë fazës së projektimit për pista të reja dhe rrugët lidhëse. Brenda këtij udhëzimi të fokusuar, konsideratat kryesore janë kufizimi i numrit të aeroplanëve ose automjeteve që hyjnë ose kalojnë një pistë, ofrojnë pilotëve përfundimin e mospengimit të shikimit të të gjithë pistës dhe në rrugët lidhëse të sakta të identifikuar si pika të nxehta sa më shumë që të jetë e mundur.

21.2 Vija qendrore e hyrjes së një rruge lidhëse duhet të jetë pingul me vijën qendrore të pistës, aty ku është e mundur. Ky parim i projektimit siguron pilotët me një pamje pa pengesa të të gjithë pistës, në të dy drejtimet, për të konfirmuar se pista dhe afrimi janë të pastra nga trafiku konfliktual përpara se të vazhdojnë drejt pistës. Aty ku këndi i rrugës lidhëse është i tillë që nuk është e mundur një pamje e qartë e papenguar, në të dy drejtimet, mund të merret parasysh dhënia e një pjese pingule të rrugës lidhëse menjëherë afër pistës për të lejuar një skanim të plotë vizual nga pilotët para se të hyjnë ose kalojnë një pistë.

21.3 Për rrugët lidhëse që ndërthuren me pistat, të shmangen rrugët lidhëse më të gjera se sa janë rekomanduar në këtë Rregullore. Ky parim i projektimit ofron njohje të përmirësuar të vendndodhjes së zonës së pritjes së pistës dhe shenjën shoqëruese, shikimin vizual të shënimit dhe ndriçimit.

21.4 Rrugët lidhëse ekzistuese më të gjera sesa është rekomanduar në këtë Rregullore, mund të riparohen duke e pikturuar shiritin e rripit anësor deri në gjerësinë e rekomanduar. Për atë që është e duhetur, është e preferueshme që të riprojektohen vende të tilla në vend të rilyerjes së vendeve të tilla.

21.5 Hyrjet e shumë rrugëve lidhëse në një pistë duhet të jenë paralele me njëra tjetrën dhe duhet të jenë të ndara dukshëm nga një zonë e pashtuar. Ky parim i projektimit lejon çdo pistë që ka një zonë pritje prej dheu për vendosjen e duhur të shenjës shoqëruese, duhet shënuar dhe ndezur pamjet vizuale në secilën pjesë të pritjes së pistës. Për më tepër, parimi i projektimit eliminon shpenzimet e panevojshme të ndërtimit të sipërfaqeve të papërdorshme ashtu si dhe kostot për pikturimin e shenjave



skajore të rrugës lidhëse për të treguar sipërfaqet e papërdorshme. Në përgjithësi, zonat e tepërta të shtruara në pozicionet e pritjes së pistës reduktojnë efektivitetin e shenjes, shenjimin dhe ndriçimin e pamjeve vizuale.

21.6 Ndërtimi i rrugës lidhëse që kalojnë një pistë si një rrugë lidhëse e vetme. Shmangni ndarjen e rrugës lidhëse me dysh pas kalimit të pistës. Ky parim i projektimit shmang ndërtimin e rrugëve lidhëse të njohura me "formën -Y" që paraqesin rrezik të hyrjes pa dashje në pistë.

21.7 Nëse është e mundur, shmangni ndërtimin e rrugëve lidhëse që hyjnë në vendndodhjen e mesit të pistës. Ky parim i projektimit ndihmon në zvogëlimin e rreziqeve të përplasjes në vendet më të rrezikshme (vendndodhja e energjisë së lartë), sepse aeroplanët të nisur normalisht kanë shumë energji për të ndaluar, por jo shpejtësi të mjaftueshme për t'u ngritur, përpara se të përplasen me një aeroplan tjetër ose një automjet tjetër.

21.8 Të sigurohet një ndarje e qartë e sipërfaqes ndërmjet një rruge lidhëse të daljes së shpejtë dhe rrugëve të tjera lidhëse jo të shpejta që hyjnë ose kalojnë një pistë. Ky parim i projektimit shmang mbivendosjen e dy rrugëve lidhëse për të krijuar një zonë tepër të gjerë të shtruar që do të ngatërronte pilotët që hynin në një pistë.

21.9 Shmangni vendosjen e materialeve të ndryshme të sipërfaqes (asfalti dhe çimento e betonit) në ose pranë afërsisë së pozicionit pritjes së pistës, për aq sa është e mundur. Ky parim i projektimit shmang krijimin e konfuzionit vizual në lidhje me vendndodhjen aktuale të pozicionit pritjes së pistës.

21.10 Shumë aerodrome kanë më shumë se një pistë, sidomos pista paralele të çiftëzuara (dy pista në njërin anë të terminalit), gjë që krijon një problem të vështirë për atë avion që është në mbërritje ose në nisje që i kërkohet të kalojë mes përmes një pistë. Sipas këtij lloji konfigurimi, objektivi i sigurisë këtu është të shmangë ose të paktën të mbajë në minimum numrin e kalimeve (mepërme) të pistës. Ky objektivi i sigurisë mund të arrihet duke ndërtuar një "rrugë lidhëse perimetrike". Një rrugë lidhëse perimetrike është një rrugë taksi që shkon rreth fundit të një piste, duke mundësuar mbërritjen e aeroplanit (kur uljet janë në pjesën e jashtme të çiftit të pistës) për të arritur në terminal ose ose në vendin e nisjes (kur nisjet janë në pjesën e jashtme të çiftit të pistës) për të arritur në pistë, pa kaluar as një pistë ose pa u ndeshur me një avion që po largohet ose po afrohet.

21.11 Një rrugë lidhëse perimetrike do të projektohet sipas kritereve të mëposhtme:

- Hapësira e mjaftueshme kërkohet ndërmjet pragut të uljes dhe vijës qendrore të rrugës lidhëse ku kalon poshtë trajektores së afrimit për të mundësuar kalimin në rrugën lidhëse të avionëve kritik poshtë afrimit pa u futur në ndonjë sipërfaqe të afrimit.
- Ndikimi i rrymave të aeroplanit në ngritje mund të konsiderohet në konsultim me prodhuesit e avionëve; shkalla e fuqisë shtytëse mund të vlerësohet kur përcaktohet vendndodhja e një rruge lidhëse perimetrike.
- Duhet të merret parasysh edhe kërkesa për një zonë sigurie në fund të pistës, si dhe ndërhyrja e mundshme me sistemet e uljes dhe mjetet e tjera ndihmëse të navigimit. Për shembull, në rastin e një ILS, rruga lidhëse perimetrike duhet të jetë e vendosur pas antenës lokalizuese, jo midis antenës së lokalizuesit dhe pistës, për shkak të potencialit të ndikimit të madh tek ILS, duke vënë në dukje se kjo është më e vështirë për tu arritur si rezultat i rritjes së distancës midis lokalizuesit dhe pistës.
- Çështjet e faktorëve njerëzorë duhet të merren parasysh gjithashtu. Duhet të vendosen masa të përshtatshme për të ndihmuar pilotët të bëjnë dallimin midis aeroplanëve që po kalojnë pistën dhe atyre që janë të sigurt në një rrugë lidhëse perimetrike.

22. Të dhënat gjeohapsinore të aerodromit

22.1 Hyrje

Kapitulli 2, 2.1.2 dhe 2.1.3, kanë të bëjnë me sigurimin e të dhënave gjeohapsinore të aerodromit. Karakteristikat e të dhënave gjeohapsinore të aerodromit grumbullohen dhe vihen në dispozicion të shërbimeve të informacionit aeronautik për aerodromet e përcaktuara nga shtetet e konsideruara për aplikacionet e synuara. Këto aplikacione janë të lidhura ngushtë me një nevojë të



caktuar dhe përdorim operacional, ku aplikimi i të dhënave mund të japë një përfitim nga ana e sigurisë në operim ose mund të përdoret si zbutje për probleme të sigurisë në operim.

22.2 Zbatimet

22.2.1 Të dhënat gjeohapsinore të aerodromit përfshijnë informacionin gjeografik të aerodromit që mbështet aplikacionet që përmirësojnë vëmendjen/vetëdijen me situatën e përdoruesit ose plotësojnë navigacionin sipërfaqësor, duke rritur kështu hapsirën e sigurisë në operim dhe efikasitetin operacional. Me saktësinë e elementeve të të dhënave të duhura, këto të dhëna mbështesin vendimmarrjen e përbashkët, ndërgjegjësimin e zakonshëm të situatës dhe zbatimin e udhëzimeve të aerodromit. Grupet e të dhënave synojnë të përdoren në aplikacionet e mëposhtme të lundrimit ajror:

- a) Aplikacioni i pozicionimit në bord dhe ndërgjegjësimin e rrugëkalimit, duke përfshirë hartat lëvizëse me pozicionin e vet të aeroplanit, udhëzimet sipërfaqësore dhe navigimin;
- b) Aplikacioni për ndërgjegjësimin e trafikut duke përfshirë mbikëqyrjen dhe zbulimin e hyrjes pa dashje në pistë (si, përkatësisht, në nivelet A dhe SMGCS 1 dhe 2);
- c) Aplikacioni për pozicionimin në terren dhe ndërgjegjësimin në rrugë, duke përfshirë shfaqjet e gjendjes krahasuar me avionët dhe vendin e automjeteve dhe rrugët lidhëse, udhëzimet në sipërfaqe dhe navigimin (siç janë nivelet 3 dhe 4 të A-SMGCS);
- d) Aplikacioni për marrjen e shpejtë të informacionit aeronautik në lidhje me aerodromin, duke përfshirë NOTAM-in;
- e) Aplikacioni për menaxhimin e burimeve dhe faciliteteve të aerodromit; dhe
- f) Aplikacioni për prodhimin e hartave aeronautike.

22.2.2 Të dhënat mund të përdoren gjithashtu në aplikacione të tjera të tilla si trajnimi / simulatorët e fluturimit dhe sistemet e përforcuara të shikimit vizual (EVS) në bord ose në tokë, sistemet sintetike të shikimit (SVS) dhe sistemet vizuale të kombinuara (CVS).

22.2.3 Përcaktimi i aerodromeve që do të merren parasysh për mbledhjen e karakteristikave të të dhënave gjeohapsinore të aerodromit.

Për të përcaktuar se cilat aerodromë mund të përdorin aplikacionet që kërkojnë grumbullimin e karakteristikave të të dhënave të hartës së aerodromit, duhet të merren parasysh karakteristikat e mëposhtme të aerodromit:

- Risqet e sigurisë në operim në aerodrom;
- Kushtet e shikueshmërisë;
- Planimetria i aerodromit; dhe
- Densiteti i trafikut.

Shënim.— Udhëzime të mëtejshme për të dhënat gjeohapsinore të aerodromit mund të gjenden në Manualin e Shërbimeve të Aeroportit.

BASHKËLIDHJA B SIPËRFAQET E KUFIZIMIT TË PENGESAVE

**SIPËRFAQET E KUFIZIMIT NGA
PENGESAVE**

Shënim. — Figura tregon sipërfaqet e kufizimit të pengesave në një aerodrom me dy pista, një pistë me përdorim instrumentash dhe një pistë në përdorim instrumentash. Të dyja janë nën rrotullim.

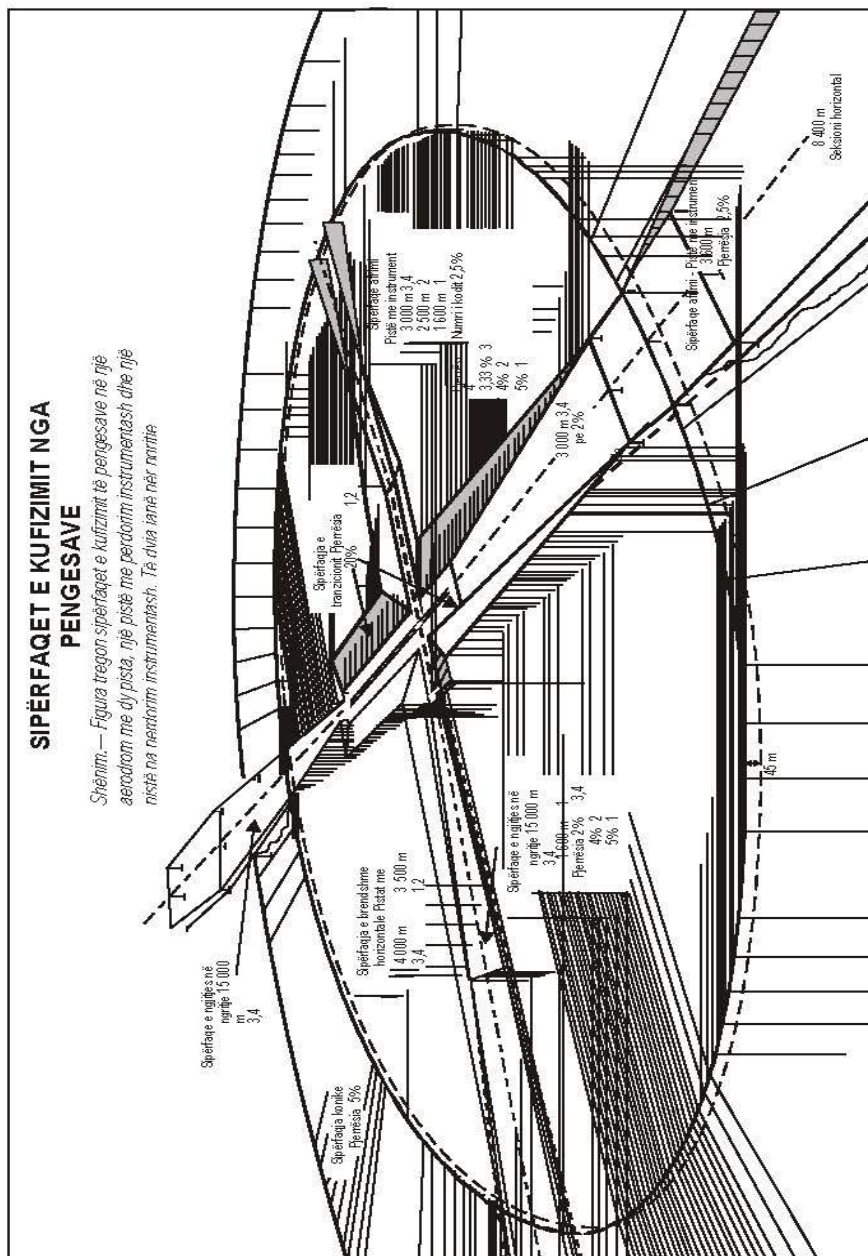


Figura B-1



BASHKËLIDHJA C – FORMA E CERTIFIKATËS SË AERODROMIT

REPUBLIKA E SHQIPËRISË AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL	
CERTIFIKATË AERODROMI/HELIPORTI <u>AERODROME/HELIPORT CERTIFICATE</u>	
Nr.	
Kjo Certifikatë aerodromi i lëshohet: <i>This aerodrome certificate is issued to:</i>	_____
për te operuar: <i>to operate;</i>	emri i operatorit/pronarit (<i>name of operator/owner</i>)
	emri i Aerodromit/Heliportit (<i>Aerodrome/Heliport name</i>)
me vendndodhje: <i>located at:</i>	_____
	vendndodhja e Aerodromit/Heliportit (<i>location of Aerodrome/Heliport</i>)
me pronesi: <i>with ownership:</i>	_____
	pronësia e Aerodromit/Heliportit (<i>ownership of Aerodrome/Heliport</i>)
Lloji i fluturimi/ <i>type of operations:</i>	
Kjo Certifikatë lëshohet nga Autoriteti Aviacionit Civil Shqiptar (AACSH) mbështetur në Nenin 54 të Ligjit Nr. 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në Urdhrin e Ministrit Nr. _____, datë _____, “Për certifikimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”.	
<i>This Certificate is issued by Albanian Civil Aviation Authority (ACAA) basen at Article 54 of the Law No. 96/2020 “Air code of Republic of Albania”, and at Minister’s Order No _____ dated _____, “On the Rules for the Certification of the Civil Aerodromes in the Republic of Albania and the Obligations of the Aerodrome Operator”.</i>	
Autoriteti Aviacionit Civil Shqiptar ka të drejtë të pezullojë apo të anultojë në çdo kohë këtë Certifikatë Aerodromi/Heliporti, kur konstatohet se operatori i Aerodromit/Heliportit nuk zbaton dispozitat e Ligjit Nr. 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, Urdhrin e Ministrit të Nr. _____, datë _____, “Për certifikimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve””, dhe dispozitave ligjore në fuqi që rregullojnë aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë.	
<i>Albanian Civil Aviation Authority has the right to suspend at any time this Aerodrome/Heliport Certification, when it evidence that Aerodrome/Heliport Operator fails to comply with the provisions of the Law No 96/2020 “Air code of Republic of Albania”, Minister’s Order No _____ dated _____, “On the Rules for the Certification of the Civil Aerodromes in the Republic of Albania and the Obligations of the Aerodrome Operator”, as well as applicable provisions regulating Albanian Civil Aviation.</i>	
Certifikata i nënshtrohet te gjitha kushteve në shtojcën ⁸ bashkëlidhur dhe dispozitat ligjore te përmendura.	
<i>This Certification is subject to any condition established in the Certification as per respective attachment and on the legal provisions mentioned above.</i>	
Certifikata nuk duhet te transferohet pa miratim nga AACSH.	
<i>This Certificate shall not be transferred without prior approval from ACAA.</i>	
Certifikata e Aerodromit/Heliportit është e vlefshme nga data e lëshimit, me përjashtim te pezullimit apo anulimit te saj nga ana e AACSH.	
<i>This Aerodrome/Heliport certification is valid from the date of issue until it is suspended or revoked from ACAA.</i>	
.	

DREJTOR EKZEKUTIV, AACSH
EXECUTIVE DIRECTOR, ACAAData e lëshimit: ____/____/____
Issue date: ____/____/____⁸ Certifikata do te shoqerohet me nje shtojce e cila do të përmbaje specifikimet e certifikimit të përcaktuara nga AAC.



BASHKËLIDHJA D – FORMA E REGJISTRIT TË AERODROMEVE

Nr. <i>No</i>	Emri i aerodromit <i>Aerodrome name</i>	Aplikanti/operatori aeroportual <i>Applicant/Aeropotual operator</i>	Vendodhja e aerodromit <i>Location of aerodrome</i>	Pika e referimit të aerodromit <i>Aerodrome reference point</i>		Nr. Certifikates Data leshimit <i>Certificate No. Issuing date</i>	Certifikimi/Regjistrimi <i>Certification/Registration</i>	Kodi i referencës ICAO <i>ICAO Reference Code</i>	Menaxheri i raportues <i>Reporting manager</i> Menaxheri përgjegjës <i>Accountable manager</i>	Shënime <i>Notes</i>	Firma <i>Signature/</i> Letër zyrtare/ <i>Official letter</i>
				Gjerësia <i>Latitude</i>	Gjatësia <i>Longitude</i>						



BASHKËLIDHJA E – FORMA E KËRKESËS

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVILKërkesë për Certifikatë të Aerodromit
Application for an Aerodrome Certificate

Certifikata fillestare	☐	Rinovim i certifikatës	☐	Transferim i certifikatës	☐
Initial Certificate		Renewal of Certificate		Transfer of Certificate	

1. Të dhëna mbi kërkuesin / Particulars of the Applicant

Emri i plotë i kërkuesit:
Full name of the Applicant:Emri i plotë i operatorit:
Full Name of the operator:Adresa:
Address:Kodi postal:
Postal code:Tel.:
Phone:

E-mail:

2. Menaxherët / Managers

(Të dhënat profesionale të menaxherëve duhet të jenë të bashkëngjitura me kërkesën fillestare/ Professional record of managers must be enclosed with initial application)

Menaxheri Përgjegjës:
Accountable Manager:Menaxheri i Sigurisë së operimit:
Safety Manager:Menaxheri i Operimeve:
Operations Manager:

**3. Të dhënat mbi pozitën e aerodromit/Particulars of the Aerodrome Site**

Emri i Aerodromit:

Përshkrimi i pronës:

Koordinatat gjeografike të aerodromit:

Ose/or

Pozita dhe largësia nga qyteti më i afërt:

Bearing and distance from nearest town:

4. A është kërkuksi pronar i aerodromit?/Is the Applicant the owner of the Aerodrome Site?

PO/YES

JO/NO

Nëse JO dëshmoni:

If NO provide:

a) Detajet e të drejtave mbi aerodromin; dhe

Details of Rights held in Relation to the Site; and

b) Emri dhe adresa e pronarit

Name and address of the owner of the site

5. Përshkrimi i operimeve të planifikuara/Description of Intended operation

Informoni për modelin e aeroplanit më të madh që pritet ta përdorë aerodromin:

Indicate the Largest Type of the Aircraft Expected to Use the Aerodrome:

.....

Orari i planifikuar i operimit:

Intended operation hours:

Kodi referent i aerodromit:

Aerodrome Reference Code:

Llojet e operimeve të transportit ajror:

Types of air transport operations:

6. Detajet që do të shënohen në Certifikatën e Aerodromit/Details to be shown on the Aerodrome Certificate



Emri i Aerodromit:

Aerodrome Name:

Emri i operatorit të Aerodromit:

Name of Aerodrome Operator:

Me anë të kësaj, bëj kërkesë për Certifikatë për operimin e Aerodromit.

I hereby apply for a certificate to operate the Aerodrome.

Nënshkrimi:

Signed:

Autoriteti im për të vepruar në emër të kërkuarit është:

My authority to act on behalf of the applicant is:

.....

.....

.....

.....

.....

Emri i personit që deklaron:

Name of person making the declaration:

Data: /...../

Date:

**Informacion / Information:**

1. Si pjesë e aplikacionit kërkohet një kopje e Manualit të Aerodromit, i përgatitur në përputhje me Urdhrin e Ministrit Nr....., datë për miratimin e Rregullores për Aerodromet dhe adekuat me aktivitetet e pritshme të aeroplanëve në Aerodrom.

1. A copy of the Aerodrome manual, prepared in accordance with Minister Order No..., dated.... approving the Regulation on Aerodromes and commensurate with the aircraft activities expected at the Aerodrome, are required as part of the application.

2. Kërkesa dorëzohet në AAC.

2. The application should be submitted to CAA.

3. Mund të kërkohen dëshmi të dokumentuara si mbështetje e të gjitha të dhënave në këtë kërkesë.

3. Documentary evidence in support of all matters in this application may be requested.

**URDHËR****Nr. 113, datë 26.3.2024****PËR DELEGIMIN E KOMPETENCAVE
DHE CAKTIMIN E DETYRAVE TË
ZËVENDËSMINISTRIT TË ARSIMIT
DHE SPORTIT, ZNJ. ANA KAPAJ**

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; të neneve 22 dhe 29, të ligjit nr. 44/2015, “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”; të pikës 2, të nenit 6, të ligjit nr. 9000, datë 30.1.2003, “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave” dhe të pikës 2, të nenit 11, të ligjit nr. 90/2012, “Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore”,

URDHËROJ:

1. Delegimin e kompetencave të titullarit të Ministrisë së Arsimit dhe Sportit, zëvendësministrit të Arsimit dhe Sportit, znj. Ana Kapaj, për ushtrimin e kompetencave në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor.

2. Në ushtrim të kompetencave të titullarit të Ministrisë së Arsimit dhe Sportit, sipas pikës 1 të këtij urdhri, zëvendësministri ngarkohet të kryejë detyrat e mëposhtme:

a) Ndjek dhe nënshkruan akte për zbatimin e programit të qeverisë lidhur me hartimin, zbatimin dhe monitorimin e strategjive kombëtare në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, si dhe planeve të veprimit në zbatim të tyre;

b) Kontribuon në hartimin, plotësimin dhe përmirësimin e kuadrit ligjor dhe nënligjor, për organizimin dhe veprimtarinë në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor;

c) Inicion dhe ndjek përgatitjen e akteve ligjore e nënligjore bazuar në planin e miratuar të akteve dhe rregulloreve;

ç) Monitoron dhe organizon punën për zbatimin e strategjive kombëtare për arsimin në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, dhe nënshkruan akte që lidhen me to përfshirë programet dhe planet e veprimit të Strategjisë Kombëtare të Arsimit dhe Strategjisë Kombëtare për Kërkimin Shkencor, Teknologjinë dhe Inovacionin 2023–2030 dhe planet e veprimit të tyre, në zbatim të legjislacionit në fuqi;

d) Trajton dhe miraton standarde dhe kriterë të përcaktuara në kuadrin ligjor në fuqi, në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, si dhe monitoron zbatimin e tyre;

dh) Siguron të dhëna të detajuara dhe analiza periodike për politikën e zhvillimit të arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor;

e) Ndjek dhe monitoron zbatimin e planit të veprimit për organizimin dhe zhvillimin e burimeve njerëzore, si dhe në ushtrimin e detyrave të tyre profesionale;

ë) Trajton dhe nënshkruan programet e financimit dhe investimeve në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, përfshirë edhe ato që lidhen me digjitalizimin, si dhe ndjek dhe monitoron ecurinë e zbatimit të tyre;

f) Nënshkruan dhe drejton grupe pune me nëpunës të MAS-së apo të strukturave vartëse për hartimin e akteve ligjore, nënligjore në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, si dhe ndjek procesin për realizimin e detyrave të tyre;

g) Trajton dhe nënshkruan aktet për hapjen, mbylljen dhe riorganizimin e programeve të institucioneve të arsimit të lartë për të gjitha ciklet e studimit, certifikimin e kapaciteteve pritëse dhe rialokimin e kuotave të miratuara brenda njësisë kryesore;

gj) Trajton dhe miraton statutet dhe ndryshimet statutore të institucioneve të arsimit të lartë;

h) Nënshkruan, ndjek dhe monitoron zbatimin e programeve dhe projekteve në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor;

i) Ndjek dhe monitoron performancën e strukturave arsimore të varësisë, duke marrë masa për organizimin e punës me strukturat përgjegjëse, me fokus strukturat AKFAL, AKKSHI, QSHA, ASCAL dhe institucionet e tjera që kanë fokus dhe objekt të punës arsimin e lartë dhe kërkimin shkencor;

j) Nënshkruan, ndjek dhe monitoron projektet strategjike dhe programet e studimit të të gjitha cikleve të arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, duke bashkërenduar punën me ministrinë e tjera dhe të gjitha institucionet partnere kombëtare dhe ndërkombëtare;

k) Drejton grupe pune, në funksion të analizimit të programeve e projekteve dhe inicion përmirësimin e tyre në bashkëpunim me partnerë dhe ekspertë vendas dhe të huaj;



l) Nënshkruan dhe miraton rregulloret tip të institucioneve të varësisë dhe manualët operacionale tip, për punën e institucioneve të varësisë në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor;

ll) Trajton dhe nënshkruan shkresat që i drejtohen institucioneve të tjera për çështje të antikorrupsionit dhe bashkëqeverisjes, në fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor;

m) Ndjek monitoron dhe nënshkruan, projektraportet dhe raportet e kontrollit të ligjshmërisë së institucioneve të arsimit të lartë;

n) Trajton dhe monitoron kthimin e përgjigjeve për shkresat, kërkesat dhe ankesat e ardhura nga institucionet shtetërore dhe organizmat e tjerë për fushën e arsimit të lartë;

nj) Trajton dhe nënshkruan përgjigjet për kontrollet dhe raportet e Kontrollit të Lartë të Shtetit dhe të auditit të brendshëm sipas fushës së përgjegjësisë, të koordinuara nga Sekretari i Përgjithshëm;

o) Trajton dhe nënshkruan miratimin e vendimit të arsyetuar për vlerësimin e kontributit të shtetasve të huaj që kërkojnë fitimin e shtetësisë shqiptare për kontribut të veçantë në fushën e arsimit të lartë ose shkencës, nëse ai përbën interes për shtetin shqiptar ose jo, sipas përcaktimeve në kuadrin ligjor në fuqi, si dhe dhënien e pëlqimit nga ministria përgjegjëse për arsimin për titullin “Doctor Honoris Causa”, sipas kërkesave të institucioneve të arsimit të lartë, pas procedurave të verifikimit;

p) Përfaqëson ministrinë në këshilla vendas apo të huaj, grupe pune ndërinstitucionale, komisione sipas delegimit përkatës për fushën e përgjegjësisë që mbulon apo evente të tjera;

q) Përfaqëson institucionin në grupe pune lidhur me fushën e arsimit të lartë dhe kërkimit shkencor, me qëllim hartimin dhe ndjekjen e programeve, projekteve dhe politikave arsimore në vend;

r) Bashkëpunon dhe koordinon punën me zëvendësministrat për çështjet e arsimit parauniversitar dhe sportit, për çështje të caktuara që i përkasin edhe fushës së përgjegjësisë dhe veprimtarisë së dy ose më shumë zëvendësministrave;

rr) Informon periodikisht dhe sa herë është e nevojshme, ndjekjen e detyrave dhe zbatimin e tyre, pranë Kabinetit të ministrit;

s) Ndjek procedurat ngarkuara ose autorizuar nga ministri bazuar në legjislacionin në fuqi;

3. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Arsimit dhe Sportit të lehtësojë dhe mbështesë zëvendësministrin për përmbushjen e detyrave të ngarkuara.

4. Ngarkohet zëvendësministri, znj. Ana Kapaj, dhe Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Arsimit dhe Sportit për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë.

MINISTËR I ARSIMIT DHE SPORTIT

Ogerta Manastirliu

URDHËR

Nr. 167, datë 25.3.2024

PËR PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË HOLLËSISHME PËR ORGANIZIMIN DHE FUNKSIONIMIN E KËSHILLIT TË PËRMBARIMIT

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7, pika 2, të ligjit nr. 8678, datë 14.5.2001, “Për organizimin dhe funksionimin e Ministrisë së Drejtësisë”, të ndryshuar, të nenit 12, pika 4, të ligjit nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbarimor Gjyqësor Shtetëror”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Përmbarimit”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet kryetari i Këshillit të Përmbarimit, që brenda 10 ditëve nga miratimi i këtij urdhri, të thërrasë mbledhjen e parë të Këshillit.

3. Shfuqizimin e urdhrit nr. 594, datë 1.2.2005, të ministrit të Drejtësisë, “Për miratimin e rregullore “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Përmbarimit””.

4. Ngarkohen anëtarët e Këshillit të Përmbarimit dhe ministria e Drejtësisë për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I DREJTËSISË

Ulsi Manja



RREGULLORE
PËR ORGANIZIMIN DHE
FUNKSIONIMIN E KËSHILLIT TË
PËRMBARIMIT

Neni 1

Objekti

Objekti i kësaj Rregulloreje është përcaktimi i rregullave të organizimit dhe funksionimit të Këshillit të Përmbarimit, i cili vepron sipas kompetencave të parashikuara në ligjin nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbarimor Gjyqësor Shtetëror”, dhe parimeve të përgjithshme të Kodit të Procedurave Administrative.

Neni 2

Organizimi i Këshillit të Përmbarimit

1. Këshilli i Përmbarimit përbëhet nga 5 (pesë) anëtarë, të cilët janë të parashikuar në nenin 12 të ligjit nr. 8/2023, “Për organizimin dhe funksionimin e Shërbimit Përmbarimor Gjyqësor Shtetëror”.

2. Këshilli i Përmbarimit kryesohet nga Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Drejtësisë, i cili drejton dhe organizon veprimtarinë e Këshillit. Në mungesë të kryetarit, detyrat e tij ushtrohen nga drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit.

3. Këshilli i Përmbarimit mbështetet administrativisht nga struktura përgjegjëse për shërbimet mbështetëse dhe struktura përgjegjëse për monitorimin e veprimtarisë përmbarimore shtetërore në Ministrinë e Drejtësisë, si dhe strukturat përgjegjëse në Drejtorinë e Përgjithshme të Përmbarimit, në përputhje me detyrat dhe përgjegjësitë e tyre.

Neni 3

Kompetencat funksionale të Këshillit të
Përmbarimit

Këshilli i Përmbarimit kryen funksionet, si më poshtë:

a) organizon konkursin e hapur për pranimin në Shërbimin Përmbarimor Gjyqësor Shtetëror;

b) miraton programin që përcakton listën e përmbaruesve dhe kryetarëve të zyrave përmbarimore për të cilët do të kryhet vlerësimi përgjatë vitit pasardhës dhe periudhën e vlerësimit;

c) përcakton formën e formularit standard për vlerësimin etik dhe profesional të përmbaruesit gjyqësor shtetëror;

d) merr vendimin për vlerësimin etik dhe profesional të përmbaruesit gjyqësor shtetëror;

e) verifikon dokumentacionin e dosjes personale të përmbaruesit gjyqësor, përvojën dhe rezultatet individuale në ushtrimin e detyrës, rrethanat e kryerjes së shkëljes disiplinore, rëndësinë e saj, shkallën e fajësisë, shpeshhtësinë e kryerjes së shkëljes, qëndrimin e përmbaruesit gjyqësor ndaj shkëljes së kryer, pasojat e mundshme dhe të shkaktuara, si dhe çdo situatë të mundshme jashtë kontrollit të përmbaruesit gjyqësor shtetëror;

f) vendos mbylljen e procedimit disiplinor pa zhvilluar seancë dëgjimore në rastet e parashikuara në nenin 78 të ligjit;

g) vendos bashkimin e procedimeve kur konstaton që procedimi disiplinor u referohet të njëjtave fakte dhe të njëjtit përmbarues;

h) merr vendim në lidhje me angazhimin e ekspertëve dhe përcaktimin e detyrave të tyre, shtyrjen e seancave, pranueshmërinë e provave, zgjidhjen e çështjes, si dhe çdo çështje tjetër që vlerëson të nevojshme ose të përshtatshme në trajtimin e çështjes;

i) vendos rrëzimin e kërkesës për procedim disiplinor, për shkak se faktet e pretenduara nuk kanë ndodhur ose ato nuk përbëjnë shkelje disiplinore;

j) vendos pranimin e kërkesës, marrjen e një ose më shumë masave disiplinore dhe njoftimin e vendimit Drejtorisë së Përgjithshme të Përmbarimit dhe Ministrisë së Drejtësisë.

Neni 4

Detyrat e kryetarit, anëtarit dhe relatorit të
Këshillit të Përmbarimit

1. Kryetari i Këshillit të Përmbarimit kryen funksionet e mëposhtme:

a) administron raportin e hetimit së bashku me dosjen hetimore të paraqitur nga drejtori i përgjithshëm i Përmbarimit, për procedimin disiplinor ndaj përmbaruesit gjyqësor;

b) cakton dhe njofton kohën dhe vendin e seancës dhe merr konfirmimin me shkresë ose mjete elektronike të anëtarëve të Këshillit të Përmbarimit, si dhe personave të tjerë të interesuar, të cilët do të jenë pjesëmarrës në seancë;



c) cakton dhe njofton rendin e ditës së mbledhjes, si dhe relatorin e çështjes;

ç) informon anëtarët e Këshillit në lidhje me detyrimin për t'u shprehur brenda 2 (dy) ditësh nga momenti i marrjes së njoftimit, nëse kanë konflikt interesi apo dyshime mbi paanësinë e tyre në vendimmarrje;

d) së bashku me anëtarët e tjerë, merr vendim për pranimin e kërkesës për heqjen dorë ose përjashtimin e anëtarit të Këshillit të Përmbartimit, kur ka konflikt interesi apo ka dyshime në lidhje me paanësinë e tyre në vendimmarrje;

dh) hap, mbyll dhe drejton mbledhjen, duke siguruar mbarëvajtjen e saj, në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje;

e) pyet nëse ka kërkesa paraprake nga anëtarët;

ë) shtyn apo mbyll para kohe mbledhjet, në mënyrë të përligjur, duke e arsyetuar me vendim të pasqyruar në procesverbalin përkatës;

f) nënshkruan të gjitha aktet e nxjerra nga Këshilli;

g) ngre çështje për diskutim;

gj) u jep fjalën anëtarëve të tjerë të Këshillit ose personave të tjerë të interesuar, nëse ata e kërkojnë, për të paraqitur pretendimet dhe sqarimet e tyre;

h) administron materiale të nevojshme, të cilat kërkojnë nga anëtarët e tjerë;

i) kryen ballafaqimet dhe saktësimet e kërkuara nga anëtarët e tjerë, si dhe njofton mbylljen e diskutimeve;

j) thërret dëshmitarë nëse ka, për dëshmi shtesë apo ekspertët nëse janë të angazhuar nga Këshilli;

k) siguron zbatimin e ligjit procedural dhe material të zbatueshëm për organet kolegjiale të administratës shtetërore dhe enteve publike dhe marrjen e vendimeve të drejta.

2. Anëtar i Këshillit të Përmbartimit kryen të paktën këto detyra:

a) njofton, me shkrim ose në rrugë elektronike, kryetarin mbi pjesëmarrjen në mbledhjen e Këshillit të Përmbartimit;

b) merr pjesë në mbledhje dhe respekton dispozitat e kësaj Rregulloreje;

c) ruan të dhënat me të cilat është njohur gjatë kryerjes së veprimtarisë së tij, duke respektuar parimin e konfidencialitetit dhe mbrojtjes së të dhënave personale, sipas legjislacionit në fuqi;

d) paraqet kërkesën për heqje dorë nga shqyrtimi i çështjes në rast konflikti interesi ose të një pengese ligjore;

e) voton për vendimet që merr Këshilli i Përmbartimit, me përjashtim të rastit kur është pranuar kërkesa për heqje dorë ose për përjashtim;

f) çdo detyrë tjetër sipas këtij urdhri ose që i caktohet nga kryetari.

3. Relatori i çështjes kryen të paktën këto detyra:

a) përgatit raportin paraprak mbi çështjen për shqyrtim që përmban të dhënat e përmbartuesit gjyqësor dhe parashtrimet e tij, parashtrimin e pretenduar të fakteve dhe rrethanave, pretendimet dhe propozimet e drejtorit të përgjithshëm të Përmbartimit dhe bazën ligjore të tyre, çështjet apo rrethana për të cilat Këshilli vlerëson se duhet të sqarohen në seancë dëgjimore, propozimin për vendimmarrje në mbledhje, si dhe relaton çështjen në seancë para Këshillit të Përmbartimit;

b) kryen kërkime të tjera hetimore nëse e konsideron të nevojshme;

c) kryen të gjitha procedurat për të siguruar administrimin e dokumentacionit të nevojshëm dhe të informacionit shtesë për procesin e vendimmarrjes së Këshillit të Përmbartimit;

d) merr masat për të hartuar të gjitha aktet procedurale, deri në përfundimin e procedimit disiplinor;

e) koordinon punën me kryetarin për përgatitjen e mbledhjes;

f) çdo detyrë tjetër sipas këtij urdhri ose që i caktohet nga kryetari.

Neni 5

Mbledhja e Këshillit të Përmbartimit

1. Mbledhjet e Këshillit janë të vlefshme vetëm nëse janë të pranishëm të paktën 3 (tre) anëtarë.

2. Këshilli i Përmbartimit mbledhet jo më pak se një herë në muaj. Mbledhja e Këshillit thirret nga kryetari, me iniciativë të tij ose me kërkesë të drejtorit të përgjithshëm të Përmbartimit.

Neni 6

Marrja e vendimit nga Këshilli i Përmbartimit

1. Marrja e vendimeve në mbledhjen e Këshillit të Përmbartimit bëhet me votim, i cili është individual dhe i hapur.

2. Secili prej anëtarëve ka të drejtën e ushtrimit të një vote. Në asnjë rast, e drejta e votës nuk mund t'i delegohet ndonjë anëtar tjetër të Këshillit.



3. Vendimet e Këshillit të Përmbarrimit miratohen me shumicën e të gjithë anëtarëve të Këshillit. Në rast votash të barabarta, vota e kryetarit është përcaktuese.

4. Anëtari në pakicë mund të kërkojë që të shënohet në procesverbal fakti dhe arsyet e votimit kundër një vendimi të marrë nga Këshilli.

5. Në mbledhjet e Këshillit ftohen të marrin pjesë persona të interesuar, pa të drejtë vote.

Neni 7

Procesverbali i mbledhjes

1. Dokumentimi i të gjithë veprimtarisë së Këshillit të Përmbarrimit gjatë mbledhjes pasqyrohet në procesverbalin e mbledhjes, i cili mbahet nga sekretari që zgjidhet nga radhët e anëtarëve, nën drejtimin dhe mbikëqyrjen e kryetarit dhe përmban:

- a) datën dhe vendin e mbledhjes;
- b) anëtarët që marrin pjesë në mbledhje;
- c) dorëheqjet e anëtarëve dhe arsyetimet përkatëse;
- d) çështjet që u diskutuan në mbledhje;
- e) vendimet që u morën në mbledhje, argumentet për vendimmarrje, afatet e përcaktuara në vendimmarrje;
- f) rezultatet e votimit, mënyrën e votimit të secilit anëtar dhe arsyetimin e votimit nga secili anëtar.

2. Procesverbali i mbledhjes u paraqitet për miratim të gjithë anëtarëve në fund të mbledhjes ose në fillim të mbledhjes pasardhëse. Pas miratimit, procesverbali nënshkruhet së bashku nga kryetari dhe sekretari i Këshillit.

3. Mbledhjet e Këshillit të Përmbarrimit dokumentohen edhe nëpërmjet regjistrimit audio.

4. Një kopje e procesverbalit të mbledhjes, regjistrimi audio, transkriptimi i tij, nëse është e mundur dhe të çdo materiali tjetër të administruar gjatë zhvillimit të saj depozitohet së bashku me vendimin përfundimtar të arsyetuar pranë Ministrisë së Drejtësisë.

Neni 8

Përgatitja e vendimeve

1. Arsyetimi dhe zbardhja e plotë e vendimeve që merr Këshilli i Përmbarrimit bëhet nga relatori jo më vonë se 2 (dy) ditë nga data e përfundimit të seancës dëgjimore, sipas arsyetimit të shumicës së anëtarëve që kanë votuar pro vendimit.

2. Mendimi i pakicës hartohet nga anëtari përkatës dhe i dorëzohet menjëherë anëtarit që arsyeton dhe zbardh vendimet dhe i bashkëngjitet vendimit.

3. Anëtarët e Këshillit të Përmbarrimit shqyrtojnë dhe miratojnë me anë të nënshkrimit versionin përfundimtar të vendimit.

Neni 9

Hyrja në fuqi

Kjo Rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

VENDIM

Nr. 5, datë 13.2.2024

NË EMËR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, e përbërë nga:

Holta Zaçaj	kryetare;
Marsida Xhaferllari	anëtare;
Fiona Papajorgji	anëtare;
Elsa Toska	anëtare;
Sonila Bejtja	anëtare;
Sandër Beci	anëtar;
Ilir Toska	anëtar;
Marjana Semini	anëtare;
Genti Ibrahim	anëtar,

me sekretare Enina Kotoni, në datat 13.12.2023 dhe 12.1.2024 mori në shqyrtim në seancë plenare publike çështjen nr. 18 (K) 2023 të Regjistrimit Themeltar, që u përket:

KËRKUES: Komuniteti Mysliman i Shqipërisë, përfaqësuar nga Arjan Muça, me autorizim.

SUBJEKTE TË INTERESUARA: Kuvendi i Republikës së Shqipërisë, përfaqësuar nga Mimoza Arbi, me autorizim.

Këshilli i Ministrave, përfaqësuar nga Herald Jounzaj, Elsonida Rama dhe avokatja e shtetit Irma Qosja, me autorizim.

Ajencia e Trajtimit të Pronës, përfaqësuar nga Arilind Beqiri, Anjeza Mio dhe Emiljan Koja, me autorizim.

OBJEKTI: Shfuqizimi i pikës 2 të nenit 1 dhe pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, datë 17.11.2022 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 133/2015 Për trajtimin e pronës dhe



përfundimin e procesit të kompensimit të pronave”, si të papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

Shfuqizimi i pikës 2 dhe pikave 3/1 e 3/2, shkronja “c”, të shtuara në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 223, datë 23.3.2016 nga pika 3 e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 313, datë 24.5.2023 “Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016 të Këshillit të Ministrave Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronës dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave”, të ndryshuar”, si të papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

Shfuqizimi i pikës 8 të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 313, datë 24.5.2023 “Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016 të Këshillit të Ministrave, Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronës dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave”, të ndryshuar”, në pjesën që shton pikën 16/7 në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016 të Këshillit të Ministrave, si e papajtueshme me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë.

Pezullimi i zbatimit të këtyre akteve deri në hyrjen në fuqi të vendimit përfundimtar të Gjykatës Kushtetuese.

BAZA LIGJORE: Nenet 4, 42, 131, pika 1, shkronjat “a” dhe “c”, 134, pika 1, shkronja “h” e në vijim të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; nenet 1, 13, 14, 18 dhe 41 të Konventës Evropiane për të Drejtat e Njeriut (KEDNJ) dhe neni 1 i Protokollit nr. 1 të KEDNJ-së; nenet 45 dhe 50 të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese”, të ndryshuar (ligji nr. 8577/2000).

GJYKATA KUSHTETUESE,

pasi dëgjoi relatorin e çështjes Genti Ibrahim, mori në shqyrtim pretendimet e kërkuarit, Komunitetit Mysliman të Shqipërisë (kërkuar), që kërkonte pranimin e kërkesës, propësimet e subjekteve të interesuara, Kuvendit të Shqipërisë (Kuvendi), Këshillit të Ministrave dhe Agjencisë së Trajtimit të

Pronës (ATP), që kanë kërkuar rrëzimin e kërkesës, si dhe diskutoi çështjen në tërësi,

VËREN

I

Rrethanat e çështjes

1. Më datë 5.12.2015 Kuvendi ka miratuar ligjin nr. 133/2015 “Për trajtimin e pronës dhe përfundimin e procesit të kompensimit të pronave” (ligji i pronave), sipas nenit 3 të të cilit, për sa i përket fushës së zbatimit, ai do të vepronte për të gjitha kërkesat që ishin në shqyrtim në ish-Agjencinë e Kthimit dhe Kompensimit të Pronave (sot Agjencia e Trajtimit të Pronës) në ditën e hyrjes së tij në fuqi, si dhe të gjitha kërkesat që do të paraqiteshin brenda afateve të parashikuara prej tij, për sa i takon njohjes së të drejtës së pronës. Për sa i takon vlerësimit financiar, efektet e tij do të shtriheshin për ekzekutimin e të gjitha vendimeve të pazbatuara për njohjen e së drejtës së kompensimit, të dhëna nga organet administrative ose gjyqësore në vend, si dhe për çështjet që ishin në shqyrtim në gjykatat e të gjitha niveleve, në Gjykatën e Lartë, si dhe në Gjykatën Evropiane për të Drejtat e Njeriut (GJEDNJ). Neni 37 i ligjit ngarkonte Këshillin e Ministrave për nxjerrjen e akteve nënligjore në bazë dhe për zbatim të tij, brenda 6 muajsh nga hyrja në fuqi e ligjit. Bazuar në këtë nen, më datë 23.3.2016 Këshilli i Ministrave ka miratuar vendimin nr. 223 “Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave” (VKM nr. 223/2016), i cili përcaktoi rregullat dhe procedurat për vlerësimin dhe shpërndarjen e fondit financiar dhe fizik për kompensimin e pronave.

2. Në vitin 2017, ligji i pronave, në tërësinë e tij, iu nënshtrua kontrollit kushtetues. Në përfundim të këtij kontrolli, me vendimin nr. 1, datë 16.1.2017 (vendim nr. 1/2017), Gjykata Kushtetuese (Gjykata) vendosi shfuqizimin si antikushtetues të nenit 6, pikat 3 dhe 5 të ligjit të pronave, si dhe refuzimin e kërkesës për shfuqizimin e nenit 6, pika 1, shkronja “b”, si dhe të nenit 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të tij.

3. Krahës kontrollit kushtetues, ligji i pronave dhe VKM-ja nr. 223/2016 iu nënshtruan edhe kontrollit nga GJEDNJ-ja, e cila në vendimin për çështjen Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë, datë



17.3.2020, ndërkohë që pranoi se ndryshimet ligjore të ndërmarra me këtë ligj ishin efektive, sipas kuptimit të neneve 35§1 dhe 13 të KEDNJ-së, vlerësoi, gjithashtu, se shteti shqiptar duhej të trajtonte në mënyrë efektive pothuajse 7.000 çështjet e patrajuara të pronësisë në kuadër të procesit të kompensimit të pronave të shtetëzuara ose konfiskuara gjatë regjimit komunist, kompensimi i pronave nuk duhej të ishte më i vogël se 10% i vlerës që subjekti i shpronësuar do të kishte përfituar nëse vlerësimi financiar do të ishte kryer duke përdorur si referencë zërin kadastral aktual të pronës së shpronësuar, si dhe të kryente indeksimin e shumës së kompensimit deri në kryerjen e pagesës përfundimtare. Për sa i përket VKM-së nr. 223/2016, GJEDNJ-ja konstatoi se, sipas informacioneve të paraqitura nga shteti shqiptar, ndryshimet që ajo kishte pësuar nuk kishin reduktuar shumë (për të mos thënë fare) vlerën mesatare të kompensimit financiar. Po sipas GJEDNJ-së, qëndrimi i saj mund të rishikohej në të ardhmen, në varësi kjo të aftësive të autoriteteve për të treguar se në praktikë mjetet e reja të miratuara me ligjin e pronave do të vazhdonin të ishin në përputhje me kërkesat e KEDNJ-së (*shih paragrafët 196, 201, 215 dhe 222 të vendimit të GJEDNJ-së*).

4. Nenet 6, pika 1, shkronja “b” dhe 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të ligjit të pronave, VKM-ja nr. 223/2016, si dhe VKM-të nr. 766/2017 e nr. 1114/2020, që ndryshuan atë, iu nënshtruan sërish kontrollit kushtetues në vitin 2021. Me vendimin nr. 4, datë 15.2.2021 (*vendimi nr. 4/2021*), Gjykata, bazuar edhe në qëndrimin e mbajtur nga GJEDNJ-ja në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*, datë 17.3.2020, vendosi shfuqizimin e nenit 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të ligjit të pronave, si dhe të pikave 16/2, 16/4 dhe 18 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, si të papajtueshme me Kushtetutën. Për sa u përket kërtimeve të tjera, Gjykata vendosi rrëzimin e tyre.

5. Më datë 17.11.2022 Kuvendi ka miratuar ligjin nr. 77/2022 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin

nr. 133/2015 “Për trajtimin e pronës dhe përfundimin e procesit të kompensimit të pronave” (*ligji nr. 77/2022*), i cili është publikuar në Fletoren Zyrtare nr. 168 më datë 15.12.2022 dhe ka hyrë në fuqi 15 ditë pas botimit në këtë fletore. Po kështu, në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe neneve 8, pika 5, 16, pika 6/2, e 37 të ligjit të pronave, me propozim të ministrit të Drejtësisë, Këshilli i Ministrave ka nxjerrë vendimin nr. 313, datë 24.5.2023 “Për disa shtesa dhe ndryshime në vendimin nr. 223, datë 23.3.2016 të Këshillit të Ministrave “Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronës dhe shpërndarjen e fondit financiar e fizik për kompensimin e pronave”, të ndryshuar” (*VKM nr. 313/2023*), i cili është publikuar në Fletoren Zyrtare nr. 79 më datë 25.5.2023 dhe ka hyrë në fuqi pas botimit të tij në këtë fletore.

6. Më datë 18.9.2023 Komuniteti Mysliman i Shqipërisë (*kërkuesi*) i është drejtuar Gjykatës me kërkesë sipas objektit, duke pretenduar se dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022 dhe VKM-së nr. 313/2023 cenojnë të drejta dhe parime kushtetuese. Po kështu, kërkuesi ka kërkuar edhe pezullimin e këtyre akteve deri në hyrjen në fuqi të vendimit përfundimtar të Gjykatës. Më datë 3.11.2023 Kolegji i Gjykatës ka vendosur kalimin e çështjes për shqyrtim paraprak në Mbledhjen e Gjyqtarëve të Gjykatës (*Mbledhja e Gjyqtarëve*).

7. Më datë 8.11.2023, me vendimin nr. 18 (K) 2023 të Regjistrat Themeltar, Mbledhja e Gjyqtarëve ka vendosur pezullimin e zbatimit të ligjit nr. 77/2022,⁶ si dhe kalimin e çështjes për shqyrtim në seancë plenare publike, ndërsa në seancën plenare të datës 13.12.2023 për shqyrtimin e çështjes, Gjykata ka vendosur saktësimin e pikës 1 të vendimit të pezullimit të Mbledhjes së Gjyqtarëve, duke lënë në fuqi masën e pezullimit për sa i përket zbatimit të neneve 1, pika 2 dhe 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, si dhe rrëzimin e kërkesës për revokimin e vendimit të saktësuar.⁷

⁶ Gjyqtarët Elsa Toska, Sonila Bejtja dhe Sandër Beci u shprehën kundër pezullimit të zbatimit të ligjit nr. 77/2022, pasi kërkuesi nuk kishte paraqitur argumente të mjaftueshme në lidhje me pasojat e rënda që sillte zbatimi i tij, kriteri i pranuar edhe nga jurisprudenca e mëparshme e Gjykatës për pezullimin e zbatimit të ligjit nr. 133/2015. Sipas këtyre gjyqtarëve, ligji nr. 77/2022 është publikuar në Fletoren Zyrtare më datë 17.11.2022 dhe ka hyrë në fuqi 15 Faqe | 7012

ditë pas botimit, konkretisht më datë 3.12.2022, ndërsa kërkesa drejtuar Gjykatës mban datën 18.9.2023, ndaj edhe në këtë kontekst rrethanash kushtetuese, kërkuesi nuk kishte arritur të argumentonte menjëhershmerinë, pra pasojat aktuale që do të duhej të parandaloheshin menjëherë përmes pezullimit të ligjit objekt kundërshtimi.

⁷ Gjyqtarët Elsa Toska, Sonila Bejtja dhe Genti Ibrahim i votuan për revokimin e vendimit nr. 18 (K) 2023 të Regjistrat



II

Pretendimet në Gjykatën Kushtetuese

8. *Kërkuesi*, në mënyrë të përmbledhur, ka parashtruar:

8.1 *Për pezullimin e zbatimit të akteve të kundërshtuara:*

8.1.1 Ushtrimi i aktivitetit të tij është i lidhur pazgjidhshmërisht me dispozitat e kundërshtuara. ATP-ja dhe gjykatat kanë në shqyrtim një sërë çështjesh, ku ai është në cilësinë e subjektit të shpronësuar, si trashëgimtar i pronave të njohura nga shteti shqiptar, çështje të cilat u nënshtrohen rregullimeve që kërkon të shpallen antikushtetuese. Si rrjedhojë e zbatimit të dispozitave të kundërshtuara, për 10 pasuri të tij vlerësimi financiar ka rezultuar në vlera negative, për 87 pasuri të njohura me vendime përfundimtare nuk ka vlerësim financiar, ndërkohë që 205 dosje që u përkasin pasurive të tij janë ende të patrajtuara. Ndonëse të formuluara ndryshe, dispozitat e kundërshtuara janë të njëjta ose të ngjashme me dispozitat e shpallura si të papajtueshme me Kushtetutën dhe me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës.

8.2 *Për themelin e çështjes:*

A) *Dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022 cenojnë:*

8.2.1 *Parimin e sigurisë juridike*, pasi normat e kundërshtuara janë të paqarta, të pasakta në kontradiksion logjik dhe të pazbatueshme. Ato nuk reflektojnë rekomandimet dhe sugjerimet e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* dhe konkluzionet e Gjykatës në vendimin nr. 4/2021. Përmes një riformulimi të ndryshëm, por në thelb të njëjtë, është rikthyer përmbajtja e nenit 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të ligjit të pronave, të shfuqizuar nga Gjykata, konkretisht koncepti i zbritjes së vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim. Shembujt e dhënë në relacionin bashkëshoqërues të ligjit nr. 77/2022 janë të pasaktë dhe keqorientues. Kështu:

8.2.1.1 Ndryshimi në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 i përfitimit të indeksimit nga “*data e marrjes së shpërblimit*” në “*datën e publikimit*” ishte i panevojshëm dhe ka përkeqësuar pozitën e të shpronësuarve, duke u hequr një të drejtë të njohur nga ligji, sipas përmbajtjes së mëparshme. Duke pasur parasysh zvarritjet e çështjeve nga gjyqësori,

faktin se vendime të tilla marrin formë të prerë në Gjykatën e Lartë, si dhe zvarritjet e shtetit në kryerjen e kompensimit, një ndryshim i tillë heq presionin e shtetit për të dëmshpërblyer ish-pronarin. Sipas këtij ndryshimi, shteti nuk detyrohet të paguajë më interes deri në momentin e ekzekutimit efektiv të vendimit, por deri në shpalljen e vlerës, pavarësisht se ekzekutimi mund të ndodhë në një datë shumë më të vonë. Ndryshimi në këtë dispozitë bie ndesh me parimet e njohura të së drejtës civile për shlyerjen e detyrimeve, pasi në momentin që detyrimi monetar kundrejt ish-pronarëve përcaktohet përfundimisht, vlera përfundimtare përbën detyrim që organet shtetërore kanë ndaj këtyre subjekteve.

8.2.1.2 Parashikimi “*kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral*” në nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022 përbën kontradiksion logjik. Kjo pasi, bazuar në nenin 6, shkronja “b”, të ligjit të pronave, prona e kthyer vlerësohet duke e përcaktuar atë nga diferenca që do të rezultojë midis vlerës së saj, sipas zërit kadastral aktual dhe vlerës së kësaj prone, sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit. Në rastet kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral, kjo diferencë do të jetë gjithmonë zero.

8.2.1.3 Shprehja “*kur ka ndryshuar zëri kadastral*” në nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 lë shteg për mënyra të ndryshme interpretimi. Parashikimi i kësaj dispozite, në pjesën që shton pikën 3, shkronja “ç”, në nenin 7 të ligjit të pronave, është në kundërshtim me Kushtetutën dhe qëndrimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*. GJEDNJ-ja kërkon që 10% e vlerës së pronës të llogaritet bazuar në zërin kadastral aktual dhe jo mbi bazën e një difference. Problemet e kushtetutshmërisë kanë të bëjnë me parimin e zbritjes së vlerës së pronës së kthyer ose të kompensuar fizikisht nga vlera e pronës së njohur për kompensim, koncept ky i shfuqizuar me vendimet e Gjykatës.

8.2.1.4 Neni 2, pika 2, i ligjit nr. 77/2022, në pjesën që shton pikën 5 në nenin 7 të Ligjit për Pronat, është i paqartë dhe mënyra se si do të zbatohet e në çmasë do të përfitohet vlera e pronës nuk parashikohen as në VKM-në shoqëruese. Ai bie në kontradiksion të hapur me parashikimet e tjera të tij dhe nuk është në harmoni me vetë ligjin. Sipas



këtij neni, 10%-shi llogaritet sipas zërit kadastral të pronës në kohën e shpronësimit, ndërkohë që sipas GJEDNJ-së përlllogaritja duhet bërë sipas zërit kadastral aktual.

8.2.2 *Të drejtën për proces të rregullt ligjor* në drejtim të mosekzekutimit brenda një afati të arsyeshëm të vendimeve gjyqësore ose *quasi* gjyqësore të organeve të njohjes dhe kompensimit të pronave, pasi neni 1, pika 2, i ligjit nr. 77/2022 nuk specifikon asnjë afat për ekzekutimin e një vendimi që ka marrë formë të prerë, por shfuqizon edhe formën minimale të shpërblimit të dëmit të shkaktuar nga një vonesë e tillë, duke zhvlerësuar në këtë mënyrë të drejtën e fituar nga subjekti përfitues.

8.2.3 *Të drejtën për pronë private, të drejtën për shpërblim të drejtë të saj*, si dhe *parimin e proporcionalitetit*. Zbritja e vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, e përcaktuar në dispozitat e kundërshtuara, cenon *të drejtën për shpërblim të drejtë* të ish-pronarëve. Ajo bie ndesh me parashikimin e 10% të vlerës që do të ishte përfituar nëse vlerësimi financiar do të ishte kryer duke përdorur si referencë zërin kadastral aktual të pronës së shpronësuar, standard ky minimal i vendosur nga GJEDNJ-ja e i pranuar edhe nga Gjykata. Ndërhyrja në këtë të drejtë është joproporcionale, mohon të drejtën për kompensim dhe nuk garanton shpërblimin e drejtë të pronës për subjektet e shpronësuar.

8.2.4 *Parimin e barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit*, pasi parashikimi i formave të ndryshme të përlllogaritjes së vlerësimit financiar të vendimeve për kthimin dhe kompensimin e pronave, në varësi të ndryshimit ose jo të zërit kadastral dhe nëse institucioni përgjegjës është shprehur vetëm për kompensim ose edhe për kthim (*kompensim fizik*), i vë subjektet në pozita diskriminuese. Në rast të një vendimi me kthim fizik ose kompensim fizik, qoftë në pronën e tij, qoftë në pasuri nga fondi i tokës, vlera e kësaj prone do i zbritet pjesës së njohur për kompensim, gjë që e vë këtë subjekt në kushte jo të barabarta me një subjekt tjetër, të cilit i është njohur ose do i njihet vetëm e drejta e kompensimit, nga e cila nuk zbritet asgjë. Ky diskriminim nuk është i arsyeshëm e objektiv, nuk ndjek një qëllim legjitim dhe është joproporcional me qëllimin që synohet të arrihet.

B) *Dispozitat e kundërshtuara të VKM-së nr. 313/2023 cenojnë:*

8.2.5 *Parimin e sigurisë juridike, të drejtën për pronën private, të drejtën për shpërblim të drejtë të saj, parimin e*

proporcionalitetit dhe parimin e barazisë përpara ligjit e mosdiskriminimit, me të njëjtat argumente si ato për ligjin nr. 77/2022, pasi dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022 kanë gjetur pasqyrim në pikën 2 të VKM-së nr. 313/2023 dhe pikat 3/1 dhe 3/2, shkronja “c”, të shtuara në VKM-në nr. 223/2016 nga pika 3 e VKM-së nr. 313/2023.

8.2.6 *Parimin e hierarkisë së akteve normative*, pasi pika 8 e VKM-së nr. 313/2023 ka shtuar pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, sipas së cilës në rast se subjekti përfitues nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur, ai do të përfitojë kompensim financiar deri në 20% të vlerës totale të vlerësimit, ndërsa pjesën tjetër nga fondi i kompensimit fizik. Një parashikim i tillë del përtej parashikimeve të ligjit të pronave.

8.2.7 *Parimin e barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit*, për shkak të parashikimit të pikës 8 të VKM-së nr. 313/2023, pasi një subjekti të cilit mund t'i kthehej fizikisht një sipërfaqe e caktuar, kjo sipërfaqe i kthehet në vlerë financiare sipas parashikimeve të nenit 6 të ligjit të pronave, çka mund të sjellë potencialisht llogaritjen me zërin kadastral të momentit të shpronësimit e, për rrjedhojë, zvogëlimin e vlerës principale të pronës. Kthimi fizik nga fondi i kompensimit përmes një vlere financiare të llogaritur me zërin kadastral të momentit të shpronësimit, mund të rezultojë në një kompensim fizik shumë herë më të ulët se kompensimi fizik që subjekti i interesuar mund të përfitonte nëse do të kompensohej brenda pronës së njohur ose nëse merret parasysh vlera e kësaj prone krahasuar me vlerën e pronës që kthehet nëse zbatohen parashikimet e kësaj VKM-je. Ky parashikim ul vlerën financiare të vendimit përfundimtar në fazën e ekzekutimit, pasi prona e kthyer fizikisht apo e kompensuar fizikisht ka metodologji të ndryshme vlerësimi nga ajo e njohur për kompensim. Kjo i lë hapësirë një mekanizmi zhvlerësimi të vlerës së vendimit përfundimtar në bazë të barasvlerësimit që do të bëhet mes vlerës financiare të njohur në vendimin përfundimtar dhe vlerës financiare që do i jepet pronës për kompensim fizik, e cila në këtë rast do të llogaritet sipas zërit kadastral aktual, bazuar në Hartën e Vlerës së Tokës, të miratuar me VKM-në nr. 89, datë 3.2.2016. Madje, sipas nenit 17 të ligjit të pronave, ndaj përfituesve të kompensimit financiar zbatohen edhe zbritje të tjera nga kjo shumë, por në asnjë moment kjo nuk mund të justifikojë një trajtim



të diferencuar mes subjekteve që përfitojnë vetëm kompensim financiar dhe atyre që përfitojnë pjesërisht kompensim financiar dhe pjesërisht kompensim fizik.

9. *Subjekti i interesuar, Kuvendi, ka propësuar:*

9.1 *Për themelin e pretendimeve:*

9.1.1 Pretendimi i kërkuarit se ndryshimi në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 i përfitimit të indeksimit nga *“data e marrjes së shpërblimit”* në *“datën e publikimit”* cenon parimin e sigurisë juridike është i pabazuar, pasi, ashtu siç është pranuar edhe nga Gjykata, ky parim mund të kufizohet për interesa publikë. Arsytet në rastin konkret kanë të bëjnë me mirëfunksionimin e buxhetit të shtetit, reduktimin e borxhit publik dhe konsolidimin financiar të qeverisë. Ky ndryshim ka pasur si qëllim shmangien në praktikë të situatave abuzive, ku subjektet e shpronësuara vononin marrjen e shpërblimit me qëllim përfitimin e shumave shtesë bazuar në indeksim sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesit bankar. Si rrjedhojë e ankimeve të subjekteve në Gjykatën Administrative të Apelit dhe në Gjykatën e Lartë, ndonëse ATP-ja është shprehur me vendime që në vitin 2016, ato nuk janë ende përfundimtare në kuptim të nenit 5, pika 17, të ligjit, çka do të thotë se, në eventualitetin e mosndryshimit të rezultatit të publikuar nga ATP-ja, subjektet do të përfitojnë të paktën 6 vjet indeksim, sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar, sipas mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë. Parashikimi i ri pengon që të dëmtohet buxheti i shtetit. Në rastet e një ankimi të suksesshëm, për diferencën e njohur nga gjykata, subjektet kanë të drejtë të kërkojnë interesat dhe kamatëvonesat përkatëse, sipas nenit 44 të Kushtetutës. Pra, ky parashikim nuk prek diferencën në kompensim që subjektet mund të përfitojnë.

9.1.2 Pretendimet e kërkuarit për paqartësinë e nenit 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që ndryshon pikën 2 dhe shton pikat 3 dhe 5 në nenin 7 të ligjit për pronat, janë të pabazuara, pasi:

9.1.2.1 Kjo dispozitë është ndryshuar për të dhënë një formulim më të qartë, duke parashikuar edhe formulën e përlogaritjes së vlerësimit financiar për pronat që rezultojnë me zërin kadastral të ndryshuar, për të cilat duhet të garantohet kompensimi në masën të paktën 10% të vlerës, sipas zërit kadastral aktual, në përputhje me vendimet e GJEDNJ-së dhe të Gjykatës. Gjykata Administrative e Apelit e ka zbatuar atë pa probleme.

9.1.2.2 Vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës me 10% të diferencës, që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, në rastet kur kjo e fundit është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, bën që subjektet të përfitojnë më shumë, nëse përlogaritja do të ishte bërë duke aplikuar masën 10% të vlerës totale të kompensimit, sipas zërit kadastral aktual. Kjo formulë përbën garanci për pronarët dhe është në përputhje me parimet e KEDNJ-së për trajtimin e barabartë dhe kompensimin e drejtë.

9.1.2.3 Nga mënyra se si është shprehur ligjvënësi, vlerësimi nuk synon përlogaritjen e 10% të vlerës së përgjithshme të pronës, por garanton subjektet që, pavarësisht çdo rrethane, përfundimi të mos zbresë nën 10% të vlerës totale të pronës, të vlerësuar sipas zërit kadastral aktual. Sipas përcaktimit të nenit 21, pika 9, të ligjit të pronave, subjektet përfitojnë nga ky ligj vetëm për sa i përket pjesë së mbetur për kompensim.

9.1.3 Në jurisprudencën e tyre Gjykata dhe GJEDNJ-ja kanë mbajtur qëndrimin se *e drejta e pronës* nuk mund të identifikohet me kthimin e plotë të pronës së konfiskuar nga shteti, pasi, në respektim të parimit të drejtësisë dhe shtetit social, rivendosja e plotë e të drejtave të pronësisë do të ishte në kundërshtim me parimin e barazisë.

10. *Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka propësuar:*

10.1 *Për pezullimin e zbatimit të akteve të kundërshtuara:*

10.1.1 Kjo Gjykatë duhet të vendosë heqjen e masës së pezullimit të ligjit objekt shqyrtimi, pasi pretendimet e kërkuarit janë të pambështetura dhe nuk analizohet lidhja e drejtpërdrejtë mes akteve të kundërshtuara dhe parimeve kushtetuese të pretenduara si të shkelura si rrjedhojë e zbatimit të tyre, në raport me interesin publik, financiar dhe garantimin e pronës private. Neni 45 i ligjit nr. 8577/2000 mund të zbatohet vetëm në situata të rënda ose potencialisht të rënda të krijuara nga zbatimi i aktit. Në rastin konkret mungon ekzistenca e dëmit aktual ose potencial që vë në diskutim serioz të drejtat kushtetuese të individëve ose që cenon veprimtarinë normale kushtetuese të organeve publike. Zbatimi i ligjit nuk prek interesa shtetërore, shoqërore ose të individëve dhe kërkuari nuk ka argumentuar asnjë cenim të këtyre interesave,



nevojën e menjëhershme për pezullimin e zbatimit të dispozitave të tij ose pasojat që duhej të parandaloheshin.

10.1.2 Pezullimi i ligjit sjell një barrë të rëndë financiare për shtetin, pasi buxheti i akorduar për këtë qëllim mbetet i papërdorur. Po kështu, pezullimi çon në vonesa të trajtimit në mënyrë ezauruese të kërkesave të patrajuara, shton pasigurinë për pronarët dhe publikun në përgjithësi, pezullon proceset kalimtare në dobi të hetimit administrativ, kontribuon në demotivimin e procesit të administrimit të dosjeve në ATP, bie në kundërshtim me frymën e vendimit pilot të GJEDNJ-së për çështjen *Manushaqe Puto dhe të tjerë kundër Shqipërisë*, si dhe sjell pengesa në drejtim të integritetit evropian të vendit. Edhe progresraporti i vitit 2022 i Komisionit Evropian për Shqipërinë ka theksuar shtimin e përpjekjeve për finalizimin e procesit pa vonesa të mëtejshme. Ndonëse ligji i pronave është shqyrtuar më parë nga Gjykata, respektivisht me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të saj, nuk është vendosur pezullimi i zbatimit të tij. Me pezullimin e ligjit nr. 77/2022 Gjykata ka pezulluar procesin e kompensimit edhe për çështjet që nuk janë objekt i ankimit të depozituar nga kërkuesi. Ky pezullim do të sjellë si pasojë djegjen e fondit të kompensimit për vitin 2023 në vlerën 2.34 miliardë lekë. Për rrjedhojë, heqja e masës së pezullimit paraqet rëndësi të veçantë për sa u përket atyre proceseve që nuk preken nga dispozitat e kundërshtuara.

10.1.3 Neni 9, pikat 2 dhe 3, i ligjit nr. 77/2022 ka parashikuar të drejtën e subjekteve që kanë tërhequr kërkesat e patrajuara për njohjen e pronës ose i janë drejtuar gjykatës së shkallës së parë, sipas parashikimit të pikës 2 të nenit 34 të ligjit të pronave, për të hequr dorë nga gjykimi i çështjes dhe për të paraqitur kërkesat për shqyrtim pranë ATP-së. Me pezullimin e ligjit nr. 77/2022 qytetarëve u mohohet kjo e drejtë.

10.1.4 Zbatimi i ligjit nr. 77/2022 ka ndikuar pozitivisht në sistemin e drejtësisë, duke reduktuar barrierat dhe duke shmangur ngarkesën e panevojshme të gjykatave të shkallës së parë, si dhe ka lehtësuar administrimin e kërkesave dhe ka ndihmuar në plotësimin e nevojave të qytetarëve.

10.1.5 Ligji ka parashikuar afate konkrete për përfundimin e procesit, si angazhim jo vetëm i qeverisë shqiptare, por edhe si një detyrim i shtetit shqiptar përkundërt detyrimeve që burojnë nga neni

46 i KEDNJ-së për shqyrtimin e dosjeve të patrajuara për njohje pronësie brenda datës 31.12.2024, si dhe për përfundimin e procesit të ekzekutimit të vlerësimit financiar për 20.013 vendime me të drejtë kompensimi brenda datës 23.2.2026.

10.2 Për legjitimitimin e kërkuarit:

10.2.1 Kërkuari nuk ka provuar interesin e tij konkret në lidhje me normat e kundërshtuara. Fakti se është subjekt juridik dhe njihet nga shteti si trashëgimtar i pronave të tij nuk mjafton për të provuar cilësinë e posaçme për vënien në lëvizje të Gjykatës. Po kështu, fakti se është legjitimuar më parë nga kjo Gjykatë është i pamjaftueshëm në kuptim të nenit 49 të ligjit nr. 8577/2000, i cili detyron Gjykatën të bëjë vlerësimin e legjitimitetit të subjekteve iniciuese në çdo rast. Në rastin konkret kërkuari nuk ka arritur të argumentojë lidhjen e drejtpërdrejtë mes misionit për të cilin është krijuar ose veprimtarisë që kryen, pasojat që rrjedhin nga dispozitat që kërkon të shpallen antikushtetuese dhe efektin që ato kanë sjellë ndaj tij, për rrjedhojë nuk legjitimohet as *ratione materiae*.

10.3. Për themelin e pretendimeve

A) Për dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022:

10.3.1 Pretendimet në lidhje me ndryshimin “nga marrja e shpërblimit” në “datën e publikimit” në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 janë të pabazuara dhe vijnë në kundërshtim me jurisprudencën e Gjykatës dhe atë të GJEDNJ-së. Ky ndryshim ka pasur për synim të rrisë sigurinë juridike duke përcaktuar një moment të qartë në kohë për aplikimin e dispozitave ligjore, çka redukton ndonjë pasiguri apo ambiguitet në interpretimin e periudhës kohore. Ndryshimi i bërë ka parasysh dy rregullime, çështjen e indeksimit të vlerës për shkak të inflacionit deri më datë që publikohet, pra kur subjekti njihet me vlerësimin e bërë nga ATP-ja dhe më pas, me plotësimin e dokumenteve të kërkuara sipas ligjit dhe mosekzekutimin e vendimit pa arsye nga ATP-ja, përfitimin e indeksimit sipas pikës 6/1 të nenit 16 të ligjit të pronave. Ekzekutimi i vendimit përfundimtar kërkon paraqitjen e një kërkesë nga subjekti i shpronësuar, me plotësimin e së cilës e deri në momentin e ekzekutimit, subjekti përfiton indeksimin sipas interesit bankar. Periudha për të cilën nuk do të përfitohet indeksimi i vlerës së kompensimit është ajo që lidhet ekskluzivisht me shprehjen e vullnetit të subjektit të shpronësuar dhe plotësimin prej tij të dokumentacionit të kërkuar nga



ligji dhe jo më me detyrimin që shteti ka ndaj tij. Vlerësimet e para të ATP-së janë publikuar në muajin maj të vitit 2016, duke u mundësuar subjekteve të prekura të aplikojnë për ekzekutimin e tyre deri më datë 23.2.2026 të përfundimit të procesit.

10.3.2 Pretendimet e kërkuarit për antikushitetshmërinë e pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022 janë të pabazuara dhe në interpretim të gabuar të këtyre dispozitave. Këto ndryshime janë bërë në përputhje me vendimet e Gjykatës dhe GJEDNJ-së. Në këtë drejtim:

10.3.2.1 Pretendimi në lidhje me nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022 përbën gjë të gjykuar, pasi ky rregullim ligjor është bërë objekt shqyrtimi nga Gjykata në vendimin nr. 1/2017 të saj, qëndrimi ky i konfirmuar edhe në vendimin nr. 4/2021. Me vendimin nr. 1/2017 të Gjykatës ligji dhe skema e kompensimit mbetën në fuqi, ndërkohë që u shfuqizuan si të paqarta dhe të përsëritura dy pika të nenit 6.

10.3.2.2 Pretendimet për cenimin e *parimit të sigurisë juridike*, për sa i takon vlerësimin të pronës së kthyer, sipas ndryshimit të bërë nenit 7, pika 3, shkronja “c”, të ligjit të pronave me ligjin nr. 77/2022, janë të pabazuara. Përlllogaritja e përfitimeve të mëparshme të subjektit të shpronësuar dhe zbritja e tyre nga vlera e pronës e njohur për kompensim është detyrim që lind nga neni 6, pika 1, shkronjat “a” dhe “b”, i ligjit të pronave. Këto dispozita e kanë kaluar kontrollin kushtetues me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës. Zbritja e kësaj vlere është në përputhje të plotë edhe me *parimin e proporcionalitetit*, pasi këto subjekte rezultojnë të kompensuara për një pjesë të pronës përkundrajt atyre subjekteve që nuk kanë përfituar dhe nuk mund të konsiderohet në asnjë rast si cenim i *sigurisë juridike*.

10.3.2.3 Formula e përdorur për vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe të kompensimit të pronës në rastet kur “*ka ndryshuar zëri kadastral*” është në përputhje me qëndrimin e GJEDNJ-së, sipas të cilit mjeti mund të konsiderohet efikas në masën që shuma totale e kompensimit, pavarësisht formës së kompensimit, shkon në të paktën 10% të vlerës, nëse vlerësimi financiar do të kryhej duke iu referuar kategorisë aktuale kadastrale të pronës së shpronësuar. Nëse Gjykata do të vlerësojë se kjo formulë nuk qëndron, qeveria nuk do të jetë në gjendje të garantojë

zbatimin e ligjit të pronave, pasi vlera financiare do të jetë tej asaj të parashikuar për përfundimin e procesit të kompensimit të pronave. Sikurse përcaktohet në nenin 21, pika 9, të ligjit të pronave, subjektet përfitojnë nga ky ligj vetëm për sa i përket pjesës së mbetur për kompensim. Në këto kushte, objekt i vlerësimit është vetëm e drejta e mbetur për kompensim dhe jo e gjithë e drejta që i është njohur subjektit me vendim.

10.3.2.4 Pika 2 e nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që shton pikën 5 në nenin 7 të ligjit të pronave, pasqyron qëllimin e ligjvënësit për përfitim më të lartë financiar për subjektet e shpronësuar. Një rregull i tillë aplikohet vetëm për vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kompensimit të pronës dhe vlerësohen financiarisht në përputhje me nenin 6, pika 2, të ligjit të pronave.

10.3.3 Për sa u përket pretendimeve për të drejtën e pronës, sipas jurisprudencës së GJEDNJ-së dhe asaj të Gjykatës, kjo e drejtë nuk mund të identifikohet me kthimin e plotë të pronës së konfiskuar nga shteti. Procesi i kthimit dhe kompensimit të pronave bazohet edhe në parimin e shtetit social. Formula e 10% të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës për kompensim, në rastet kur kjo e fundit është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, përbën garanci për pronarët dhe është në përputhje me parimet e KEDNJ-së për trajtimin e barabartë dhe kompensimin e drejtë.

10.3.4 Pretendimet e kërkuarit për shkeljen e *parimit të proporcionalitetit* janë të pabazuara. Pretendimet për shkeljen e *parimit të barazisë përpara ligjit*, si rrjedhojë e formave të ndryshme të vlerësimit financiar të vendimeve për kthimin dhe kompensimin e pronave në varësi të ndryshimit të zërit kadastral dhe nëse institucioni përgjegjës është shprehur vetëm për kompensim ose edhe për kthim, janë gjithashtu të pabazuara. Edhe sipas GJEDNJ-së dhe Gjykatës, fakti se disa pronarë mund të rezultojnë të kompensuar plotësisht sipas ligjit të pronave, për shkak të përfitimeve të pritshme (neni 6, pika 6), nuk mund të konsiderohet si ndryshim në trajtim dhe nuk ndikon ose ndryshon formën e kompensimit që kanë përfituar.

10.3.5 Të pabazuara janë edhe pretendimet në lidhje me relacionin bashkëshoqërues të projektligjit. Në relacion është pasqyruar qartë se shtesat dhe ndryshimet në nenin 7 të ligjit të pronave janë bërë në kuadër të plotësimin të dispozitës me rregullat e vlerësimit financiar të pronave për të cilat ka



ndryshuar zëri kadastral. Këto pretendime nuk kanë asnjë bazë në kriteret formale për procesin ligjvënës që parashikojnë nenet 81–85 të Kushtetutës.

B) *Për dispozitat e kundërshtuara të VKM-së nr. 313/2023:*

10.3.6 Pretendimi i kërkuarit se pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, e cila ka ndryshuar pikën 16/7 të VKM-së nr. 223/2016, cenon *parimin e hierarkisë së akteve normative* nuk gjen mbështetje qoftë në aspektin ligjor, ashtu edhe në atë kushtetues. Format e kompensimit të parashikuara në nenin 8 të ligjit të pronave nuk janë ndryshuar në variantin e ripunuar të projektligjit. Neni 3 i ligjit nr. 77/2022 parashikon ndryshimin e pikës 8 të ligjit të pronave, duke sanksionuar autorizimin ligjor të Këshillit të Ministrave për të përcaktuar me vendim rregullat dhe procedurat e shpërndarjes së fondit të kompensimit, radhën e përparësisë ndërmjet formave të kompensimit, si dhe rregullat për kompensim nëpërmjet një ose disa formave bashkërisht, në përputhje me nenin 118 të Kushtetutës. Kërkuarisi nuk ka argumentuar se si përmes këtij delegimi preken interesat e tij ose trajtimin e pabarabartë të të shpronësuarve.

10.3.7 Procedurat për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronave në lidhje me shpërndarjen e fondit financiar dhe fizik janë rregulluar në përmbushje të delegimit të ligjvënësit. Për rrjedhojë, pretendimi i kërkuarit nuk hyn në sferën e nenit 116 të Kushtetutës dhe hierarkia e akteve nuk gjen zbatim në rastin konkret. Pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, që shton pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, referon si përjashtim nga parashikimi i pikës 16/6 rastet kur subjekti nuk përfiton kompensim fizik sipas shkronjës “a” të pikës 16/6 dhe ka një vendim përfundimtar të vlerësuar financiarisht.

11. *Subjekti i interesuar, ATP-ja, ka prapësuar:*

11.1 *Për pezullimin e zbatimit të akteve të kundërshtuara:*

11.1.1 Ndonëse ligji i pronave i është nënshtruar dy herë kontrollit kushtetues, Gjykata nuk ka vendosur pezullimin e tij.

11.1.2 Me pezullimin e ligjit nr. 77/2022 Gjykata ka pezulluar procesin e kompensimit edhe për çështje që nuk janë objekt i ankimit të kërkuarit. Në zbatim të pikës 6 të nenit 16 të ligjit të pronave, procesi i pagesave për të gjitha vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e

kompensimit përfundon më datë 23.2.2026. Pezullimi i këtij procesi mund të kërkojë në mënyrë të domosdoshme amendimin e ligjit, çka do të vinte në kundërshtim me frymën e vendimit pilot të GJEDNJ-së në çështjen *Manushaqe Puto dhe të tjerë kundër Shqipërisë*.

11.1.3 Ligji ka parashikuar afate konkrete për përfundimin e procesit, si angazhim jo vetëm i qeverisë shqiptare, por edhe si një detyrim i shtetit shqiptar përkundrejt detyrimeve që burojnë nga neni 46 i KEDNJ-së për shqyrtimin e dosjeve të patrajtuara për njohje pronësie brenda datës 31.12.2024, si dhe për përfundimin e procesit të ekzekutimit të vlerësimit financiar për 20.013 vendime me të drejtë kompensimi brenda datës 23.2.2026.

11.1.4 Neni 9, pikat 2 dhe 3, i ligjit nr. 77/2022 ka parashikuar të drejtën e subjekteve që kanë tërhequr kërkesat e patrajtuara për njohjen e pronës ose i janë drejtuar gjykatës së shkallës së parë, sipas parashikimit të pikës 2 të nenit 34 të ligjit të pronave, për të hequr dorë nga gjykimi i çështjes dhe për të paraqitur kërkesat për shqyrtim pranë ATP-së. Pezullimi i ligjit nr. 77/2022 ua mohon qytetarëve këtë të drejtë, si dhe cenon në mënyrë të pakthyeshme besimin e qytetarëve tek institucionet publike.

11.1.5 Pezullimi i ligjit do të sjellë si pasojë djegien e fondit të kompensimit për vitin 2023 në vlerën 2.34 miliardë lekë. Për rrjedhojë, heqja e masës së pezullimit paraqet rëndësi të veçantë për sa u përket atyre proceseve që nuk preken nga dispozitat e kundërshtuara.

11.2 *Për legjitimimin e kërkuarit*

11.2.1 Kërkuarisi bën pjesë në kategorinë e subjekteve të kushtëzuara që mund të vënë në lëvizje Gjykatën. Sipas nenit 10 të Kushtetutës, bashkësitë fetare janë persona juridikë, që kanë pavarësi në administrimin e pasurive të tyre sipas parimeve, rregullave dhe kanoneve të tyre, për sa nuk cenohen interesat e të tretëve. Kjo Gjykatë ka pranuar edhe më parë legjitimimin aktiv të tij.

11.3 *Për themelin e pretendimeve*

A) *Për dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022:*

11.3.1 Ndryshimi “nga marrja e shpërblimit” në “datën e publikimit” në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 synon efikasitetin dhe përshtatshmërinë e normës në raport me qëllimin që synohet të arrihet, konkretisht garantimin e shpërblimit të drejtë përmes konvertimit në vlerën aktuale për të nxitur



efektet e inflacionit. Kjo mënyrë vlerësimi është miratuar nga ligjvënësi duke pasur parasysh se kategoria e vendimeve që trajtohen sipas kësaj dispozite është ajo e vendimeve përfundimtare dhe të ekzekutueshme, të cilat janë shprehur në vlerë dhe për të cilat subjektet e shpronësuar kanë pasur pritshmëri reale për vlerën e kompensimit në kohën e dhënies së tyre. Ndryshimi i kësaj dispozite synon të ndalojë llogaritjen e indeksimit të vlerës së pronës për periudhën nga momenti i publikimit të vlerësimit financiar në regjistrin e vendimeve dhe deri në momentin kur subjekti i shpronësuar çmon të kërkojë ekzekutimin e kësaj vlere, periudhë kjo që lidhet ekskluzivisht me shprehjen e vullnetit të subjektit të shpronësuar dhe jo me detyrimin që ka shteti ndaj tij, ndërsa është ai që sipas nenit 16 të ligjit, duhet të aplikojë për zbatimin e vendimit të kompensimit sipas kushteve të përcaktuara në ligj. Indeksi i vlerësimit financiar për këtë periudhë bie në kundërshtim me frymën dhe qëllimin e ligjit. Kërkuesi kërkon lënien në fuqi të një parashikimi ligjor i cili nuk mbron interesin publik ose shpërblimin e drejtë dhe që nuk është në respektim të parimeve të drejtësisë, proporcionalitetit dhe shtetit social.

11.3.2 Shtesat dhe ndryshimet që ligji nr. 77/2022 ka bërë në nenin 7 të ligjit të pronave kanë synuar një formulim më të qartë të këtij neni, duke parashikuar edhe formulën e përllogaritjes së vlerësimit financiar për pronat që rezultojnë me zërin kadastral të ndryshuar, për të cilat duhet të garantohet kompensimi në masën të paktën 10% të vlerës, sipas zërit kadastral aktual, në përputhje me vendimet e GJEDNJ-së dhe të Gjykatës.

11.3.2.1 Pretendimet e kërkuesit se, për sa i takon vlerësimit të pronës së kthyer, neni 2, pikat 1 dhe 2, i ligjit nr. 77/2022 cenon *sigurinë juridike* janë të pabazuara. Përllogaritja e përfitimeve të mëparshme të subjektit të shpronësuar dhe zbritja e tyre nga vlera e pronës së njohur për kompensim është detyrim që lind nga neni 6, pika 1, shkronjat “a” dhe “b”, i ligjit të pronave, dispozita këto të cilat e kanë kaluar testin e kushtetutshmërisë me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës. Po kështu, zbritja e kësaj vlere është në përputhje me *parimin e proporcionalitetit*, pasi këto subjekte rezultojnë të kompensuara për një pjesë të pronës kundrejt atyre subjekteve që nuk kanë përfituar.

11.3.2.2 Vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën e kthimit dhe

kompensimit të pronës me 10% të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, në rastet kur kjo e fundit është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, bën që subjektet të përfitojnë më shumë, nëse përllogaritja do të ishte bërë duke aplikuar masën 10% të vlerës totale të kompensimit, sipas zërit kadastral aktual. Kjo formulë, e njëjtë për të gjitha subjektet e kësaj kategorie, ku prona e njohur për kompensim ka pësuar ndryshim të zërit kadastral, përbën garanci për pronarët dhe është në përputhje me parimet e KEDNJ-së për *trajtimin e barabartë dhe kompensimin e drejtë*.

11.3.3 Kjo Gjykatë ka pranuar se *e drejta e pronës* nuk mund të identifikohet me kthimin e plotë të pronës së konfiskuar nga shteti dhe, edhe sipas GJEDNJ-së, neni 1 i Protokollit nr. 1 të KEDNJ-së nuk garanton të drejtën për kompensim të plotë në të gjitha rrethanat.

11.3.4 Sipas GJEDNJ-së dhe Gjykatës, fakti se disa pronarë mund të rezultojnë të kompensuar plotësisht sipas ligjit të pronave, për shkak të përfitimeve të pritshme (neni 6, pika 6), nuk mund të konsiderohet si ndryshim në trajtim dhe nuk ndikon ose ndryshon formën e kompensimit që kanë përfituar.

B) Për dispozitat e kundërshtuara të VKM-së nr. 313/2023:

11.3.5 VKM-ja nr. 313/2023 është miratuar në zbatim të nenit 8, pika 5, të ligjit të pronave. Ndryshimet e miratuara janë në përputhje me vendimin nr. 4/2021 të Gjykatës, i cili ka konstatuar se në lidhje me një kategori kërkesash, ligji i pronave nuk kishte përcaktuar radhë prioritare dhe nuk përmbante një delegim të shprehur për ekzekutivin për përcaktimin e radhës prioritare të kompensimit. Jo pa qëllim, ligjvënësi ka autorizuar Këshillin e Ministrave për të përcaktuar rregullat e procedurat e shpërndarjes së fondit të kompensimit dhe radhën e përparësisë nëpërmjet formave të kompensimit, pasi është i vetmi organ që ka dijeni të plotë në lidhje me fondin fizik dhe atë financiar, si dhe për kapacitetet e shtetit shqiptar për të përmbyllur këtë proces brenda afateve ligjore.

III

Vlerësimi i Gjykatës Kushtetuese

A. Për legjitimitimin e kërkuesit

12. Çështjen e legjitimitimit (*locus standi*) Gjykata e ka vlerësuar si një ndër aspektet kryesore që lidhet



me nisjen e një procesi kushtetues. Në gjykime të kontrollit të kushtetutshmërisë së normës, subjektet që parashikohen në nenin 134, pika 2, të Kushtetutës kanë detyrimin për të provuar lidhjen e domosdoshme që duhet të ekzistojë ndërmjet veprimtarisë ligjore që ato kryejnë dhe çështjes kushtetuese të ngritur për shqyrtim përpara Gjykatës.

13. Kërkuesi ka pretenduar se bazuar në nenin 134, pikat 1, shkronja “h” dhe 2, të Kushtetutës legjitimohet për t’iu drejtuar Gjykatës për kundërshtimin e dispozitave të ligjit nr. 77/2022 dhe VKM-së nr. 313/2023, pasi është bashkësi fetare me cilësinë e subjektit të shpronësuar dhe trashëgimtar i pronave të tij të njohura nga shteti shqiptar. Si i tillë, ka një sërë çështjesh për shqyrtim në ATP dhe në gjykatat shqiptare, të cilat u nënshtrohen rregullimeve që synohen të shpallen antikushtetuese. Po sipas kërkuesit, si rrjedhojë e zbatimit të dispozitave të kundërshtuara, për 10 pasuri të tij vlerësimi financiar ka rezultuar në vlera negative, për 87 pasuri të njohura me vendime përfundimtare nuk ka vlerësim financiar, ndërkohë që 205 dosje që u përkasin pasurive të tij janë ende të patrajtuara.

14. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka prapësuar se kërkuesi nuk ka provuar interesin e tij konkret në lidhje me normat e kundërshtuara dhe fakti se është subjekt juridik dhe njihet nga shteti si trashëgimtar i pronave të tij nuk mjafton për të provuar cilësinë e posaçme për vënien në lëvizje të Gjykatës. Po kështu, fakti se është legjitimuar më parë nga kjo Gjykatë është i pamjaftueshëm në kuptim të nenit 49 të ligjit nr. 8577/2000, i cili detyron Gjykatën të bëjë vlerësimin e legjitimitetit të subjekteve iniciuese në çdo rast. Po sipas Këshillit të Ministrave, kërkuesi nuk ka arritur të argumentojë lidhjen e drejtpërdrejtë mes misionit për të cilin është krijuar ose veprimtarisë që kryen, pasojat që rrjedhin nga dispozitat që kërkon të shpallen antikushtetuese ose efektin që ato kanë sjellë ndaj tij.

15. Subjekti i interesuar, ATP-ja, ka parashtruar se kërkuesi bën pjesë në kategorinë e subjekteve të kushtëzuara që mund të vënë në lëvizje Gjykatën. Sipas nenit 10 të Kushtetutës, bashkësitë fetare janë persona juridikë, që kanë pavarësi në administrimin e pasurive të tyre sipas parimeve, rregullave dhe kanoneve të tyre, për sa nuk cenohen interesat e të tretëve. Kjo Gjykatë ka pranuar edhe më parë legjitimitimin aktiv të tij.

A.1. Për legjitimitimin për kundërshtimin e ligjit nr. 77/2022

16. Në kuptim të rregullimeve të parashikuara nga neni 134, pika 1, shkronja “h”, të Kushtetutës dhe neni 49, pika 3, shkronja “d”, të ligjit nr. 8577/2000, në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se organizatat kanë të drejtën për të filluar një kontroll për pajtueshmërinë e ligjit ose të akteve të tjera normative me Kushtetutën kur pretendojnë se ligji ose akti normativ cenon veprimtarinë e tyre, si dhe të drejtat dhe liritë e anëtarëve të tyre. Po kështu, bazuar në nenin 134, pika 2, të Kushtetutës dhe nenin 49, pika 4, të ligjit nr. 8577/2000, organizatat duhet të provojnë se çështja lidhet drejtpërdrejt me të drejtat dhe liritë e parashikuara nga Kushtetuta ose me qëllimet e veprimtarisë së tyre (*shih vendimet nr. 3, datë 30.1.2024; nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 1, datë 16.1.2017 të Gjykatës Kushtetuese*).

17. Sipas Gjykatës, në çështje të kontrollit kushtetues të normës organizata duhet të provojë se në çfarë mënyre ajo mund të preket në një aspekt të veprimtarisë së saj, pra duhet të provojë lidhjen e drejtpërdrejtë dhe të individualizuar që ekziston midis veprimtarisë dhe normës që kundërshton. Vetëm fakti se akti i kundërshtuar mund të ketë ose ka pasur një efekt çfarëdo për kërkuesin, nuk është i mjaftueshëm për të përcaktuar nëse ajo legjitimohet në paraqitjen e kërkesës, por është e nevojshme të provohet se dispozita e kundërshtuar rregullon marrëdhënie që përfshihen në qëllimin e veprimtarisë së saj, sipas përcaktimeve të bëra në Kushtetutë, në ligje ose, në rastin e subjekteve të së drejtës private, në statut. Vlerësimi nëse një subjekt i kushtëzuar ka ose jo mjaftueshëm interes për vënien në lëvizje të saj për kontrollin e kushtetutshmërisë së normës, bëhet rast pas rasti, në varësi të rrethanave të çdo çështjeje të veçantë (*shih vendimet nr. 3, datë 30.1.2024; nr. 38, datë 9.12.2022; nr. 20, datë 20.4.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

18. Në jurisprudencën e saj Gjykata ka pranuar legjitimitimin e organizatave për vënien në lëvizje të gjykimit kushtetues me objekt shfuqizimin si antikushtetues të akteve normative edhe kur pretendohet se këto akte kanë cenuar të drejtat e tyre substanciale, siç është edhe e drejta e pronës. Në këto raste, duke pasur parasysh qëllimin e organizatës për t’i shërbyer veprimtarisë që ajo ushtron dhe përdorimit të pasurive të saj në funksion të arritjes së këtij qëllimi, Gjykata ka vlerësuar se garantimi i së drejtës së pronës lehtëson



realizimin e qëllimit të organizatës (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 31, datë 18.6.2010 të Gjykatës Kushtetuese*).

19. Në rastin konkret, Gjykata vëren se kërkuesi është organizatë jofitimprurëse, e regjistruar sipas ligjit me vendimin nr. 5331, datë 20.6.1996 të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Tiranë. Sipas nenit 40 të aktit të themelimit, ai është trashëgimtar i të gjitha pasurive të paluajtshme, vakëfeve, që ka trashëguar nga viti 1923 kur është themeluar, deri në vitin 1967, kur është shpronësuar nga shteti, dhe se çdo pasuri e paluajtshme që i është njohur dhe kthyer në bazë të ligjit për kthimin dhe kompensimin e pronave, regjistrohet në emër të tij si person juridik dhe pronar i vetëm i pasurive të paluajtshme të këtij komuniteti. Po kështu, në plotësimin e kuadrit ligjor për marrëdhëniet e shtetit me fenë, ruajtjen dhe zhvillimin e harmonisë ndërfetare në vend, në zbatim të nenit 10, pika 5, të Kushtetutës, përveç marrëveshjeve me komunitete të tjera, me kërkuesin shteti shqiptar ka ratifikuar ligjin nr. 10056, datë 22.1.2009 “Për ratifikimin e marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Komunitetit Mysliman të Shqipërisë për rregullimin e marrëdhënieve të ndërsjella”. Sipas nenit 22 të këtij ligji, kërkuesi përfiton nga të drejtat që u njihen ish-pronarëve të pasurive të paluajtshme të marra në mënyrë të paligjshme nga regjimi komunist dhe, për rrjedhojë, nga ligji i pronave. Në kushtet kur dispozitat e kundërshtuara prekin pasuritë e kërkuesit, përdorimi i të cilave i shërben ushtrimit të veprimtarisë së tij, Gjykata çmon se ai legjitimohet *ratione personae* për vënien në lëvizje të saj për kundërshtimin e dispozitave ligjore, sipas objektit, për rrjedhojë i vlerëson të pabazuara pretendimet e subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, se kërkuesi nuk legjitimohet në gjykimin kushtetues konkret.

20. Për sa i takon legjitimitimit *ratione temporis*, Gjykata konstaton se ligji i kundërshtuar nr. 77/2022 është publikuar në Fletoren Zyrtare nr. 168, datë 15.12.2022 dhe ka hyrë në fuqi 15 ditë pas botimit në këtë fletore. Kërkuesi i është drejtuar Gjykatës për kundërshtimin e dispozitave të këtij ligji më datë 18.9.2023, pra brenda afatit ligjor 2-vjeçar të parashikuar nga neni 50, pika 1, i ligjit nr. 8577/2000. Për rrjedhojë, Gjykata çmon se kërkuesi legjitimohet *ratione temporis* në kërkesën e tij për kundërshtimin e neneve 1, pika 2 dhe 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022.

21. Në lidhje me legjitimitimin *ratione materiae*, kërkuesi ka pretenduar se dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022 cenojnë parimin e sigurisë juridike, të drejtën për proces të rregullt ligjor, të drejtën e pronës private, të drejtën për shpërblim të drejtë të pronës së shpronësuar, parimin e proporcionalitetit, si dhe parimin e barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit.

22. Për sa u përket këtyre pretendimeve, Gjykata vëren se ato për cenimin e së drejtës për proces të rregullt ligjor, për shkak të mosekzekutimit të vendimeve gjyqësore brenda një afati të arsyeshëm, si rrjedhojë e ndryshimit të bërë përmes nenit 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, nuk rezultojnë të argumentuara në këndvështrimin kushtetues, për rrjedhojë çmon se kërkuesi nuk ka arritur të provojë cenimin e kësaj të drejte në rastin konkret.

23. Në kërkesën drejtuar Gjykatës, kërkuesi ka pretenduar, gjithashtu, se neni 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 cenojnë parimin e sigurisë juridike në dy drejtime, konkretisht: (i) ndryshimit të pozitës së mëparshme të ish-pronarëve të shpronësuar, si rrjedhojë e ndryshimit të bërë përmes nenit 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, për sa i takon përfitimit të indeksimit dhe interesit bankar për vendimet e kompensimit të përcaktuara në vlerë dhe ende të paekzekutuara; (ii) paqartësisë së pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të këtij ligji dhe shkeljes përmes tyre të standardit të detyrueshmërisë së zbatimit të vendimmarrjes kushtetuese. Po sipas kërkuesit, këto dispozita cenojnë edhe të drejtën e pronës private, parimin e proporcionalitetit dhe parimin e barazisë përpara ligjit e mosdiskriminimit në lidhje me këtë të drejtë.

24. Gjykata vëren se këto pretendime të kërkuesit kanë karakter kushtetues, për rrjedhojë çmon t'i analizojë ato në themel në drejtim të parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës.

A.2. Për legjitimitimin për kundërshtimin e VKM-së nr. 313/2023

25. Gjykata çmon se me të njëjtat argumente, si ato për ligjin nr. 77/2022, kërkuesi legjitimohet *ratione personae* edhe për kundërshtimin e dispozitave të VKM-së nr. 313/2023.

26. Për sa i përket legjitimitimit *ratione temporis*, Gjykata vëren se VKM-ja nr. 313/2023 është publikuar në Fletoren Zyrtare nr. 79, datë 25.5.2023 dhe ka hyrë në fuqi pas botimit në këtë fletore. Kërkuesi i është drejtuar Gjykatës për kundërshtimin e dispozitave të saj më datë



18.9.2023, pra brenda afatit ligjor 2-vjeçar të parashikuar nga neni 50, pika 1, i ligjit nr. 8577/2000. Për rrjedhojë, Gjykata çmon se kërkuksi legjitimohet *ratione temporis* në kërkesën e tij për shfuqizimin e dispozitave të VKM-së nr. 313/2023.

27. Në lidhje me legjitimimin *ratione materiae*, kërkuksi ka pretenduar se dispozitat e kundërshtuara të ligjit nr. 77/2022 kanë gjetur pasqyrim në pikën 2 të VKM-së nr. 313/2023 dhe pikën 3 të saj, në pjesën që ka shtuar pikat 3/1 dhe 3/2, shkronja “c”, në VKM-në nr. 223/2016, për rrjedhojë edhe këto dispozita cenojnë të njëjtat parime, ndërsa pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, krahas parimit të barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit, cenon edhe parimin e hierarkisë së akteve normative.

28. Gjykata vëren se, për sa i përket ligjit nr. 77/2022, kërkuksi ka kundërshtuar krahas nenit 1, pika 2, të tij, i cili ka bërë ndryshime për sa i përket periudhës së përfitimit të indeksimit dhe interesit bankar për vendimet e kompensimit të përcaktuara në vlerë dhe ende të paekzekutuara, edhe nenin 2, pikat 1 dhe 2, në pjesën që kanë përcaktuar metodologjinë e vlerësimit financiar të vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës në rastin kur zëri kadastral nuk ka pësuar ndryshime dhe kur ai ka ndryshuar, si dhe kanë përcaktuar se përjashtimisht, kur vlerësimi financiar sipas zërit kadastral, që ka pasur prona në kohën e shpronësimit, është më i madh se 10 për qind e vlerës së pronës së llogaritur sipas pikave 3 dhe 4 të nenit 7 të ligjit të ndryshuar të pronave, subjekti i shpronësuar kompensohet me vlerën e llogaritur sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit.

29. Gjykata konstaton se parashikimet e nenit 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 kanë gjetur pasqyrim në pikën 2 të VKM-së nr. 313/2023 dhe pikën 3 të saj, në pjesën që shton pikën 3/1 në kreun I të VKM-së nr. 223/2016. Ndërkohë, në kërkesën e tij kërkuksi ka ngritur pretendime edhe në lidhje me pikën 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar pikën 3/2 në kreun I të VKM-së nr. 223/2016. Gjykata vëren se kjo pikë bën fjalë për rastet kur vendimet përfundimtare kanë njohur vetëm të drejtën për kompensim dhe kjo pikë e VKM-së, konkretisht shkronjat “a” dhe “b”, të saj, është e njëjtë me nenin 2 të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që ka shtuar pikën 4 në nenin 7 të ligjit të pronave, për të cilën kërkuksi nuk ngre pretendime. Në këto kushte, për sa kohë kërkuksi nuk ka

parashtruar argumente në lidhje me këtë dispozitë të ligjit, Gjykata çmon se edhe pretendimet në lidhje me pikën 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar pikën 3/2 në pikën 3 të kreut I të VKM-së nr. 223/2016, nuk mund të merren në shqyrtim prej saj.

30. Po kështu, Gjykata vëren se pretendimet e kërkuksit për pikën 8 të VKM-së nr. 313/2023, kanë të bëjnë, në thelb, me pjesën e saj që shton pikën 16/7, shkronja “b”, në VKM-në nr. 223/2016, të ndryshuar. Sipas kërkuksit, ky parashikim i VKM-së nr. 313/2023 cenon parimin e hierarkisë së akteve normative, si dhe parimin e barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit, për shkak të diferencimit që krijon mes subjekteve që përfitojnë vetëm kompensim financiar dhe atyre që përfitojnë pjesërisht kompensim financiar dhe pjesërisht kompensim fizik.

31. Në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se parimi i barazisë, i parashikuar në nenin 18 të Kushtetutës, synon që të gjithë të jenë të barabartë në/përpara ligjit, jo vetëm në të drejtat themelore të parashikuara në Kushtetutë, por edhe në të drejtat e tjera ligjore. Barazia në ligj dhe përpara ligjit nuk do të thotë që të ketë zgjidhje të njëjllojta për individë ose kategori personash që janë në kushte objektivisht të ndryshme. Ky parim presupozon barazinë e individëve që janë në kushte të barabarta dhe vetëm në raste përjashtimore dhe për shkaqe të arsyeshme e objektive mund të përligjet trajtimi i ndryshëm i kategorive të caktuara që përfitojnë nga kjo e drejtë (*shih vendimet nr. 70, datë 27.12.2023; nr. 27, datë 29.6.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

32. Në rastin konkret, Gjykata vëren se pavarësisht se subjektet ndaj të cilave zbatohet ligji i pronave i përkasin së njëjtës kategori, asaj të ish-pronarëve, ligji ka përcaktuar kategorizim të tyre qoftë për sa i përket formës së kompensimit, ashtu edhe për sa i përket vlerës financiare të vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën për kompensim. Në këtë drejtë, Gjykata thekson se sipas GJEDNJ-së, përcaktimi në legjislacion i formave të ndryshme të kompensimit, nuk përbën trajtim të diferencuar (*shih vendimin Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë, datë 17.3.2020, §§ 199-200*). Në këto kushte, duke qenë se pretendimet e kërkuksit për cenimin e parimit të barazisë përpara ligjit dhe mosdiskriminimit, si rrjedhojë e parashikimit të pikës 8 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që shton nenin 16/7, shkronja “b”, në VKM-në nr.



223/2016, ngrihen në drejtim të formës së kompensimit, Gjykata i vlerëson ato të paargumentuara nga pikëpamja kushtetuese.

33. Për sa më sipër, duke pasur parasysh pretendimet në themel të kërkesës, Gjykata çmon se pretendimet në lidhje me ligjin nr. 77/2022 dhe pikën 2 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka pasqyruar ndryshimet e bëra me këtë ligj, t'i trajtojë në kuadër të parimit të sigurisë juridike të lidhur me të drejtën e pronës private, ndërsa pretendimet në lidhje me pikën 8 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar pikën 16/7, shkronja "b", në VKM-në nr. 223/2016, t'i trajtojë në drejtim të parimit të hierarkisë së akteve normative. Për rrjedhojë, në vijim, Gjykata do t'i analizojë këto pretendime të kërkesës.

B. Për themelën e pretendimeve

B.1 Për ligjin nr. 77/2022

B.1.1 Për cenimin e parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës private dhe parimin e proporcionalitetit

B.1.1.1 Për ndryshimet e bëra në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022

34. Kërkesi ka pretenduar se ndryshimi në nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, i përfitimit të indeksimit nga *"data e marrjes së shpërblimit"* në *"datën e publikimit"* ka përkeqësuar pozitën e mëparshme të të shpronësuarve, duke u hequr një të drejtë të njohur nga ligji i mëparshëm. Duke pasur parasysh zvarritjet e çështjeve nga gjyqësori, faktin se vendime të tilla marrin formë të prerë në Gjykatën e Lartë, si dhe zvarritjet e shtetit në kryerjen e kompensimit, një ndryshim i tillë ka hequr presionin e shtetit për të dëmshpërblyer ish-pronarin. Sipas kërkesës, përmes këtij ndryshimi, shteti nuk detyrohet të paguajë më interes deri në momentin e ekzekutimit efektiv të vendimit, por deri në shpalljen e vlerës, pavarësisht se ekzekutimi mund të ndodhë në një datë shumë më të vonë. Po sipas tij, ky ndryshim bie ndesh me parimet e njohura të së drejtës civile për shlyerjen e detyrimeve, pasi në momentin që detyrimi monetar kundrejt ish-pronarëve përcaktohet përfundimisht, vlera përfundimtare përbën detyrim që organet shtetërore kanë ndaj këtyre subjekteve.

35. Subjekti i interesuar, Kuvendi, ka prapësuar se pretendimi i kërkesës në lidhje me ndryshimin e përfitimit të indeksimit nga *"data e marrjes së shpërblimit"* në *"datën e publikimit"* është i pabazuar. Ky ndryshim ka pasur si qëllim shmangien në praktikë të situatave abuzive, ku subjektet e

shpronësuar vononin marrjen e shpërblimit me qëllim të përfitimit të shumave shtesë bazuar në indeksim sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesit bankar, e shoqëruar kjo edhe me ankime të shumta të subjekteve në Gjykatën Administrative të Apelit dhe Gjykatën e Lartë. Sipas këtij subjekti, kjo situatë është rrjedhojë e kuptimit që i jep vendimit përfundimtar neni 5, pika 17, i ligjit të pronave, ku, si i tillë, konsiderohet ai i Gjykatës së Lartë në rastet kur vendimi i formës së prerë i është nënshtruar rekursit. Si rrjedhojë e stokut të çështjeve në këtë gjykatë, ndonëse ATP-ja është shprehur me vendime që në vitin 2016, ato nuk janë ende përfundimtare, çka do të thotë se, në eventualitetin e mosndryshimit të rezultatit të publikuar nga ATP-ja, subjektet do të përfitojnë të paktën 6 vjet indeksim, sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar, sipas mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë. Po sipas Kuvendit, parashikimi i ri pengon që të dëmtohet buxheti i shtetit nëse ankimet e subjekteve nuk kanë sukses ose ato zgjedhin të tërheqin më vonë shpërblimin e caktuar nga ATP-ja. Në rastet e një ankimi të suksesshëm, për diferencën e njohur nga gjykata, subjektet kanë të drejtë të kërkojnë interesat dhe kamatëvonesat përkatëse, sipas nenit 44 të Kushtetutës. Pra, ky parashikim nuk prek diferencën në kompensim që subjektet mund të përfitojnë.

36. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka prapësuar se ndryshimi ligjor ka pasur për synim të rrisë sigurinë juridike duke përcaktuar një moment të qartë në kohë për aplikimin e dispozitave ligjore, çka redukton ndonjë pasiguri apo ambiguitet në interpretimin e periudhës kohore. Ai ka parasysh dy rregullime, çështjen e indeksimit të vlerës për shkak të inflacionit deri më datë që publikohet, pra kur subjekti njihet me vlerësimin e bërë nga ATP-ja dhe më pas, me plotësimin e dokumenteve të kërkuara sipas ligjit dhe mosekzekutimin e vendimit pa arsye nga ATP-ja, përfitimin e indeksimit sipas pikës 6/1 të nenit 16 të ligjit të pronave. Po kështu, nga momenti i hyrjes në fuqi të këtij ligji më datë 23.2.2016, ATP-ja ka kryer vlerësimin e vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kompensimit, duke u nisur nga vendimi më i hershëm, sipas rendit kronologjik. Vlerësimet e para janë publikuar në muajin maj të vitit 2016, duke u mundësuar subjekteve të prekura të aplikojnë për vënien në ekzekutim të vlerësimit financiar nga data



e publikimit deri më datë e përfundimit të procesit, më 23.2.2026.

37. Sipas ATP-së, ndryshimi “nga marrja e shpërblimit” në “datën e publikimit” në pikën 2 të nenit 1 të ligjit nr. 77/2022 synon efikasitetin dhe përshtatshmërinë e normës në raport me qëllimin që synohet të arrihet, konkretisht garantimin e shpërblimit të drejtë përmes konvertimit në vlerën aktuale për të nxitur efektet e inflacionit. Kjo mënyrë vlerësimi është miratuar nga ligjvënësi, duke pasur parasysh se kategoria e vendimeve që trajtohen sipas kësaj dispozite janë ato vendime përfundimtare dhe të ekzekutueshme, të cilat janë shprehur në vlerë dhe për të cilat subjektet e shpronësuar kanë pasur pritshmëri reale për vlerën e kompensimit në kohën e dhënies së tyre. Ndryshimi i kësaj dispozite synon të ndalojë llogaritjen e indeksimit të vlerës së pronës për periudhën nga momenti i publikimit të vlerësimit financiar në regjistrin e vendimeve dhe deri në momentin kur subjekti i shpronësuar çmon të kërkojë ekzekutimin e kësaj vlere, periudhë kjo që lidhet ekskluzivisht me shprehjen e vullnetit të subjektit të shpronësuar dhe jo me detyrimin që ka shteti ndaj tij, ndërsa është ai që sipas nenit 16 të ligjit, duhet të aplikojë për zbatimin e vendimit të kompensimit sipas kushteve të përcaktuara në ligj. Po sipas ATP-së, në rastet kur vendimi gjyqësor ndryshon vlerësimin financiar të kryer dhe të publikuar nga ATP-ja, neni 30, pika 4, i ligjit të pronave garanton ripublikimin e vlerës së ndryshuar, kur vendimi bëhet përfundimtar, dhe përfitimin e kësaj vlere pas aplikimit nga subjekti i shpronësuar ose trashëgimtarët e tij. Vlerësimet e para janë publikuar në maj të vitit 2016 dhe subjektet e prekura kanë afat deri më datë 23.2.2026 të përfundimit të procesit për të vënë në ekzekutim vlerësimin financiar, periudhë kjo që lidhet vetëm me shprehjen e vullnetit të subjekteve. Indeksimi i vlerësimit financiar për këtë periudhë bie në kundërshtim me frymën dhe qëllimin e ligjit. Sipas ATP-së, kërkuksi kërkon lënien në fuqi të një parashikimi ligjor i cili nuk mbron interesin publik ose shpërblimin e drejtë dhe që nuk është në respektim të parimeve të drejtësisë, proporcionalitetit dhe shtetit social.

38. Në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se siguria juridike përbën aspekt të parimit të shtetit të së drejtës, të sanksionuar në nenin 4 të Kushtetutës. Siguria juridike presupozon, veç të tjerash, besueshmërinë e qytetarëve të shteti dhe

pandryshueshmërinë e ligjit për marrëdhëniet e rregulluara. Besueshmëria ka të bëjë me bindjen e individit se nuk duhet të shqetësohet vazhdimisht ose të jetojë me frikë për ndryshueshmërinë dhe pasojat negative të akteve juridike, të cilat mund të cenojnë të drejtat e tij dhe të përkeqësojnë një gjendje të vendosur me akte të mëparshme. Ligji duhet të ofrojë siguri dhe vijimësi, me qëllim që individët të mund të kryejnë veprimet në mënyrën e duhur. Si rregull, nuk mund të mohohen interesa dhe pritshmëri të ligjshme të qytetarëve nga ndryshimet në legjislacion. Shteti duhet të synojë të ndryshojë një situatë të rregulluar më parë vetëm nëse ndryshimi sjell pasoja pozitive (*shih vendimet nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 33, datë 24.6.2010 të Gjykatës Kushtetuese*).

39. Gjithashtu, Gjykata është shprehur se parimi i sigurisë juridike nuk garanton çdo lloj pritshmërie për mosndryshim të një situatë të favorshme ligjore, pasi ky parim nuk mund të prevalojë në çdo rast. Kjo do të thotë se nëse paraqitet rasti që një rregullim ligjor ndryshe i një marrëdhënieje ndikohet drejtpërdrejt nga një interes i rëndësishëm publik, me të gjitha elementet e tij thelbësore, ky interes mund të ketë përparësi ndaj parimit të sigurisë juridike. Në këtë pikëpamje, duhet parë në çdo rast se në çfarë mase dhe deri ku besimi që ka qytetari në situatën e favorshme ligjore paraqitet i rëndësishëm për t'u mbrojtur dhe cilat janë arsyet për një mbrojtje të tillë (*shih vendimet nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 37, datë 13.6.2012 të Gjykatës Kushtetuese*).

40. Po kështu, Gjykata ka pranuar se koncepti kushtetues i pronës private, sipas nenit 41 të Kushtetutës, përfshin edhe detyrimet financiare, pasi pagesa e një sasive të caktuar të hollash është një shumë që merret nga pasuria e individit (*shih vendimet nr. 30, datë 2.11.2022; nr. 15, datë 22.6.2022; nr. 11, datë 21.4.2022 të Gjykatës Kushtetuese*). Në jurisprudencën e saj Gjykata ka pranuar se vendimet përfundimtare administrative ose gjyqësore, që kanë njohur në shumë konkrete vlerën e kompensimit, krijojnë pritshmëri të ligjshme në drejtim të së drejtës së pronës (*shih vendimet nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

41. Në këndvështrim të standardeve të mësipërme, në çështjen në shqyrtim, Gjykata çmon të analizojë ndryshimin e bërë me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, për të cilin kërkuksi ka pretenduar se cenon parimin e sigurisë juridike në drejtim të pritshmërive të tij të ligjshme në lidhje me të drejtën



e pronës private, për shkak të pamundësisë së përfitimit të interesit deri në momentin e ekzekutimit të vendimit.

42. Gjykata konstaton se neni 1, pika 2, i ligjit nr. 77/2022 ka zëvendësuar fjalët *“marrja e shpërblimit”* me *“datën e publikimit”* në nenin 6, pika 7, të ligjit të pronave, i cili parashikonte se për vendimet e kompensimit, të përcaktuara me vlerë dhe ende të paekzekutuara, nga periudha e njohjes së të drejtës për kompensim deri në marrjen e shpërblimit, subjektet e shpronësuara do të përfitonin indeksimin, sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar, sipas mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë në momentin e hyrjes në fuqi të këtij ligji.

43. Gjykata vlerëson se përfitimi i vlerës së inflacionit dhe interesit bankar përfshihet brenda konceptit kushtetues të pronës, të garantuar nga neni 41 i Kushtetutës dhe neni 1 i Protokollit nr. 1 të KEDNJ-së, pasi ka të bëjë me detyrimet financiare të shtetit përkundrejt subjekteve të shpronësuara. Për rrjedhojë, në këndvështrim të parashikimit të mëparshëm të nenit 6, pika 7, të ligjit të pronave, Gjykata çmon se ndryshimi i bërë me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 lidhet me të drejtën e pronës së këtyre subjekteve.

44. Sipas ndryshimit të bërë me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi ka përcaktuar se për vendimet e kompensimit, të përcaktuara në vlerë dhe ende të paekzekutuara, nga periudha e njohjes së të drejtës për kompensim deri më datë e publikimit, subjektet e shpronësuara do të përfitojnë indeksimin, sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar, sipas mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë në momentin e hyrjes në fuqi të ligjit të pronave.

45. Krahas ndryshimit të bërë përmes kësaj dispozite, Gjykata vëren se me nenin 6 të ligjit nr. 77/2022 ligjvënësi ka shtuar pikën 6/1 në nenin 16 të ligjit të pronave, duke parashikuar se për vendimet e kompensimit, të cilat janë bërë përfundimtare, të paekzekutuara sipas afateve të parashikuara në Kodin e Procedurave Administrative dhe të plotësuara me dokumentacionin e nevojshëm, sipas parashikimeve të legjislacionit në fuqi, subjektet e shpronësuara përfitojnë indeksimin, sipas interesit bankar të mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë në momentin e ekzekutimit të vendimit të kompensimit.

46. Sipas subjekteve të interesuara, ligji nr. 77/2022 ka synuar të rregullojë çështjen e indeksimit për shkak të inflacionit të vlerës së kompensimit deri më datë kur ajo publikohet, moment ky kur subjekti i shpronësuar njihet me vlerësimin e bërë nga ATP-ja, si dhe atë të indeksimit sipas interesit bankar, sipas nenit 16/6, pika 6/1 të ligjit të pronave, të ndryshuar, pas plotësimit të dokumentacionit të nevojshëm, sipas ligjit. Sipas Këshillit të Ministrave, një çështje e tillë është ngritur edhe gjatë procesit të konsultimit të projektligjit në takimet e zhvilluara në muajin prill 2022, ku çështja e indeksimit sipas interesit bankar dhe dëmit moral, si të drejta më vete, janë parashtruar nga shumica e ekspertëve, të cilët kanë kërkuar që, në kushtet kur këto aspekte nuk trajtoheshin në projektligj, të qartësoheshin në tekstin e tij, me qëllim të garantimit të shpërblimit të drejtë dhe marrjes nga subjektet e shpronësuara të vlerave që u takojnë për mosekzekutim në kohë të vendimeve të kompensimit.

47. Në analizë të raportit të konsultimit publik të projektligjit nr. 77/2022, Gjykata konstaton se çështja e indeksimit në nenin 6, pika 7, të ligjit të pronave është parashtruar gjatë konsultimeve nga palët pjesëmarrëse në këtë proces, të cilat kanë kërkuar riformulim më të qartë të kësaj dispozite. Po sipas të dhënave të konsultimit publik, rezulton se sugjerimet e tyre janë pranuar, duke u reflektuar në nenin 6 të projektligjit, në pjesën që ka parashikuar shtesën e pikës 6/1 në nenin 16 të ligjit të pronave. Kjo dispozitë e projektligjit rezulton të jetë miratuar pa ndryshime me ligjin nr. 77/2022.

48. Gjykata vëren se legjislacioni i mëparshëm për kthimin dhe kompensimin e pronës të marrë padrejtësisht nga ish-regjimi nuk parashikoi një skemë përfundimtare kompensimi, e cila të krijonte pritshmëri legjitime për dhënien e në një shume të caktuar (financiare) në favor të ish-pronarëve (subjekteve të shpronësuara), sipas vendimeve të formës së prerë që njihnin të drejtën e kompensimit. Në vendimin pilot në çështjen *Manushaqe Puto dhe të tjerët kundër Shqipërisë*, GJEDNJ-ja konstatoi shkelje të nenit 6 § 1 i Konventës, si edhe të nenit 1 i Protokollit nr. 1 të saj, për mosekzekutimin e tejzgatur të vendimeve administrative, të cilat akordonin kompensim dhe se nuk ekzistonte mjet efikas i brendshëm, i cili lejonte një korrigjim të përshtatshëm dhe të mjaftueshëm. Në atë vendim, GJEDNJ-ja propozoi një listë me masa të përgjithshme të cilat duhej të ndërmerreshin nga



qeveria shqiptare, duke përfshirë, por pa u kufizuar në, “përpilimin e një baze të dhënash” të vendimeve administrative, duke përfshirë “ndryshimet e bëra me anë të një shqyrtimi gjyqësor”, ku njiheshin të drejtat e pronës dhe akordohej kompensim; krijimin e një “skeme të qartë kompensimi”, e cila “do të përdorte forma alternative kompensimi të parashikuara nga ligji” dhe “kërkonte një shqyrtim të modaliteteve për pagesën e kompensimit financiar”; vendimmarrje transparente dhe publikim të formës dhe shumës së akorduar për kompensim, duke theksuar “rëndësinë e përcaktimit të afateve realiste, statute dhe detyruese për çdo hap të procesit”.

49. Në zbatim të këtij vendimi pilot Kuvendi miratoi ligjin nr. 135/2015, qëllimi i të cilit është edhe përcaktimi i procedurave për trajtimin e pronës dhe përfundimin e procesit të kompensimit të pronave (neni 1, shkronja “a”), ndërkohë që fusha e veprimit shtrihet për të gjitha kërkesat që janë në shqyrtim në Agjencisë së Kthimit dhe Kompensimit të Pronave (AKKP) në ditën e hyrjes në fuqi të tij, si dhe mbi të gjitha ato kërkesa që do të paraqiten brenda afateve të këtij ligji për sa i takon njohjes së të drejtës së pronës. Po kështu, ky ligj i shtrin efektet, për sa i takon vlerësimit financiar, për: a) ekzekutimin e të gjitha vendimeve, të cilat nuk janë zbatuar, për njohjen e së drejtës së kompensimit, të dhëna nga organet administrative ose gjyqësore në vendin tonë; b) çështjet që janë në shqyrtim në gjykatat e të gjitha niveleve, në Gjykatën e Lartë, si edhe në GJEDNJ, për sa i takon vlerësimit financiar të tyre (neni 3). Referuar përmbajtjes së ligjit, krahas procesit të shqyrtimit të kërkesave të patrajtuara nga AKKP-ja dhe atyre që do të paraqiteshin brenda afateve të përcaktuara prej tij, ai rregullon edhe ekzekutimin e vendimeve të kthim/kompensimit të dhëna sipas legjislacionit të mëparshëm, që si të tilla përcakton vendimet e ish-komisioneve të kthimit dhe kompensimit të pronave, zyra rajonale vendore të kthimit dhe kompensimit të pronave dhe të AKKP-së (neni 5, pika 18).

50. Në vijim, neni 6 i ligjit rregullon metodologjinë e vlerësimit, duke përcaktuar se për efekt ekzekutimi, të gjitha vendimet përfundimtare për kthimin dhe kompensimin e pronës do t'i nënshtrohen vlerësimit financiar nga ATP-ja. Për sa u përket vendimeve të kompensimit, ligji përfshin qoftë ato të dhëna sipas atij, ashtu edhe ato të dhëna sipas legjislacionit të mëparshëm, të cilat i klasifikon në dy kategori: i) vendime të përcaktuara me vlerë

dhe ende të paekzekutuara; ii) vendime të papërcaktuara me vlerë. Për vendimet e kompensimit të papërcaktuara në vlerë, ligji parashikon vlerësimin e tyre financiar, në rend kronologjik, sipas kërkesave të tij. Ndërsa për vendimet e kompensimit të përcaktuara me vlerë dhe ende të paekzekutuara, ligji nuk parashikon rivlerësim, por vetëm indeksim sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar (pika 7).

51. Gjykata konstaton se në lidhje me ekzekutimin e vendimeve të kompensimit, ligji ka përcaktuar një afat të përgjithshëm 10-vjeçar. Një afat i tillë është përcaktuar për shpërndarjen e Fondit Financiar të Kompensimit në nenin 11 të tij. Sipas pikës 1 të këtij neni, buxheti i shtetit miraton çdo vit buxhetor një fond financiar, sipas tabelës të paraqitur në shtojcën 2 të ligji, por jo më pak se 50 miliardë lekë në 10 vjet, i cili administrohet nga ATP-ja për realizimin e procesit të kompensimit të pronave. Afati 10-vjeçar për përfundimin e procesit të pagesës për të gjitha vendimet përfundimtare të kompensimit, përcaktohet edhe në pikën 6 të nenit 16 të tij, që rregullon procedurën e regjistrimit dhe zbatimit të vendimeve të kompensimit, sikundër edhe në nenin 34 që bën fjalë për afatin e përfundimit edhe të procesit të ndarjes së Fondit të Kompensimit, që përbëhet edhe nga Fondi i Kompensimit Financiar (neni 9, pika 1, shkronja “a”).

52. Gjithashtu, për ekzekutimin e vendimeve të kompensimit, pika 2 e nenit 11 parashikon se ATP-ja përcakton për çdo vit listën e subjekteve që përfitojnë nga Fondi i Kompensimit, duke i njoftuar publikisht, nëpërmjet faqes zyrtare të institucionit, Buletinit të Njoftimeve Zyrtare dhe/ose në media, si dhe duke i orientuar subjektet që të hapin llogari pranë njëres prej bankave të nivelit të dytë. Nga ana tjetër, pika 1 e nenit 16, përcakton detyrimin e ATP-së për publikimin e regjistrimit të të gjitha vendimeve që njohin të drejtën e kompensimit të pronës së subjekteve të shpronësuar, kurse pika 5 e këtij neni përcakton se kompensimi i subjekteve fillon pasi vendimi i vlerësimit financiar bëhet përfundimtar.

53. Ligji, në nenin 11, parashikon mundësinë e kompensimit financiar me kërkesë të veçantë, mënyrë sipas të cilës, në varësi të masës së reduktimit të vlerës së kompensimit nga subjekti i shpronësuar, reduktohet dhe afati për përfitimin nga ai të kompensimit financiar (brenda 1 viti, kur pranon përfitimin vetëm të 20 për qind të vlerës së



kompensimit; brenda 3 vjetëve, kur pranon përfitimin vetëm të 30 për qind të vlerës së kompensimit dhe brenda 5 vjetëve, kur pranon përfitimin vetëm të 40 për qind të vlerës së kompensimit). Për kërkesat e veçanta për kompensim financiar, ligji parashikon mundësinë e përdorimit vetëm të 1/3 të fondit vjetor buxhetor të kompensimit financiar të miratuar nga buxheti i shtetit. Nga ana tjetër, sipas akteve nënligjore të dala në zbatim të ligjit, ish-pronarët (subjektet e shpronësuar) që zotëronin një vendim përfundimtar kompensimi, kishin të drejtën të aplikojnin për kompensim, ndërkohë që kompensimi financiar paguhej në këste të barabarta gjatë periudhës 10-vjeçare (VKM-ja nr. 223, datë 23.3.2016, e ndryshuar).

54. Gjykata vlerëson se referuar dispozitave më lart, ligji i pandryshuar nuk ka parashikuar një moment konkret për ekzekutimin e një vendimi kompensimi, përfshirë edhe për ato me vlerë të përcaktuar dhe ende të paekzekutuar, moment pas të cilit shteti të konsiderohej në vonesë dhe për pasojë, të ishte përgjegjës për dëmet monetare të shkaktuara subjekteve të shpronësuar si rezultat i vonesës në pagimin e shpërblimit financiar të akorduar për ata. Siç rezulton nga kuadri ligjor, pagimi i shpërblimit financiar kushtëzohet nga pasja e një vendimi përfundimtar kompensimi, nga ushtrimi i së drejtës prej subjektit të shpronësuar për të kërkuar kompensimin e tij përmes formës së kompensimit financiar dhe plotësimit të dokumentacionit të nevojshëm për këtë qëllim, si dhe nga përfshirja e tij në listën vjetore të subjekteve që përfitojnë nga Fondi i Kompensimit, ndërkohë që pagesa e shpërblimit financiar është e shtrirë përgjatë gjithë periudhës 10-vjeçare të zbatimit të ligjit. Ndërkohë, pika 7 e nenit 6, ndërsa synon përcaktimin e së drejtës së subjekteve të shpronësuar, që disponojnë vendime kompensimi të përcaktuara me vlerë dhe ende të paekzekutuara, për të përfituar indeksim, sipas vlerës zyrtare të inflacionit dhe interesin bankar, ka përcaktuar edhe elemente të llogaritjes së tyre. Konkretisht, periudha e indeksimit është përcaktuar nga periudha e njohjes së të drejtës për kompensim deri në marrjen e shpërblimit. Për indeksimin për shkak inflacioni është përcaktuar llogaritja e tij sipas vlerës zyrtare, kurse për indeksimin sipas interesit bankar është përcaktuar llogaritja e tij sipas mesatares vjetore të

nxjerrë nga Banka e Shqipërisë në momentin e hyrjes në fuqi të ligjit.

55. Nga ana tjetër, sipas pikës 7 të nenit 6, të ndryshuar me ligjin e kundërshtuar, periudha e indeksimit është përcaktuar nga periudha e njohjes së të drejtës për kompensim deri në ditën e publikimit, moment ky që nuk është i njëjtë me atë të marrjes së shpërblimit të parashikuar më parë. Po ashtu, ndërsa nuk është prekur formulimi në lidhje me indeksimin sipas interesit bankar, përmes ligjit të kundërshtuar është shtuar pika 6/1 në nenin 16, sipas të cilës për vendimet e kompensimit, të cilat janë bërë përfundimtare, të paekzekutuara sipas afateve të parashikuara në Kodin e Procedurave Administrative (KPA) dhe të plotësuar me dokumentacionin e nevojshëm sipas parashikimeve të legjislacionit në fuqi, subjektet e shpronësuar përfitojnë indeksimin sipas interesit bankar të mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë në momentin e ekzekutimit të vendimit të kompensimit. Kjo dispozitë ka përcaktuar tashmë afatet e ekzekutimit sipas KPA-së si afat për ekzekutimin e një vendimi kompensimi, pas kalimit të të cilit subjektet e shpronësuar përfitojnë indeksim sipas interesit bankar sipas mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë deri në momentin e ekzekutimit të vendimit të kompensimit.

56. Nisur nga sa më lart, Gjykata vëren se ndryshimi i bërë në pikën 7 të nenit 6, i shoqëruar me pikën 6/1 të shtuar në nenin 16 të ligjit, kanë ndërhyrë në të drejtën e subjekteve të shpronësuar për përfitimin e indeksimit për shkak inflacioni, duke e kufizuar atë deri në momentin e publikimit të vendimit të kompensimit. Nga ana tjetër, për sa i përket indeksimit sipas interesit bankar subjekti i shpronësuar e përfiton këtë indeksim nga momenti kur vendimi i kompensimit është bërë i ekzekutueshëm dhe deri në momentin e marrjes së shpërblimit financiar. Ndërkohë, këto dispozita nuk parashikojnë indeksimin e subjekteve për periudhën nga momenti i publikimit dhe deri në momentin kur vendimi i kompensimit bëhet i ekzekutueshëm.

57. Në këto kushte, duke pranuar se ka një kufizim të përfitimit të indeksimit për shkak inflacioni nga subjektet për sa i përket periudhës nga publikimi i vlerës së kompensimit në Buletinën e Njoftimeve Zyrtare deri në momentin e ekzekutimit të plotë të saj nga ATP-ja, Gjykata çmon të analizojë nëse ndryshimi i bërë në nenin 1, pika 2, të ligjit nr.



77/2022 ka prekur apo përkeqësuar situatën juridike të subjekteve të shpronësuara në atë masë që prek në thelb të drejtën e pronës private, në drejtim të shpërblimit të drejtë, për rrjedhojë nëse kjo ndërhyrje është e pajtueshme me kriteret e përcaktuara në nenin 17 të Kushtetutës, veçanërisht me atë të proporcionalitetit.

58. Me qëllim bërjen e analizës së kësaj ndërhyrjeje në kuptim të kriterëve që e bëjnë atë të lejueshme nga pikëpamja kushtetuese, Gjykata mban në konsideratë edhe qëndrimin e mbajtur nga GJEDNJ-ja në çështjen Beshiri e të tjerë kundër Shqipërisë (vendimi datë 17.3.2020), e cila, duke marrë në konsideratë skemën e kompensimit të ndryshuar ndjeshëm, ka theksuar se shumica e kompensimit duhet të indeksohet me inflacionin deri në pagesën përfundimtare, në mënyrë që mjeti të vijojë të mbetet efikas (*shih paragrafin 202 të vendimit të GJEDNJ-së*).

59. Duke iu rikthyer analizës së nenit 17 të Kushtetutës, Gjykata vlerëson se kriteri i parë i kufizimit, pra detyrimi për parashikimin e ndërhyrjeve me ligj, është respektuar, pasi ndërhyrja është bërë nëpërmjet një ligji të miratuar nga Kuvendi, sipas procedurave të parashikuara për këtë qëllim.

60. Për sa i përket kriterit të ekzistencës së interesit publik, në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se ky koncept kushtetues është mjaft i gjerë dhe duhet parë në këndvështrimin e aktit konkret që paraqitet për kontroll përpara saj, pasi është e vështirë të radhiten në mënyrë shteruese çështjet që përbëjnë interes publik ose arsytet publike që mund të justifikojnë ndërhyrjen në një të drejtë themelore. Sipas Gjykatës, ato mund të renditen vetëm negativisht, pra në aspektin e kufizimit të çdo rasti konkret (*shih vendimet nr. 20, datë 20.4.2021; nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 4, datë 4.3.2011 të Gjykatës Kushtetuese*).

61. Sipas subjekteve të interesuara, ndërhyrja e ligjvënësit përmes kësaj dispozite ka synuar mbrojtjen e interesit publik, si dhe të parimeve të drejtësisë, proporcionalitetit dhe shtetit social, përmes mirëfunksionimit të buxhetit të shtetit. Sipas tyre, ndryshimi i bërë me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, për sa i përket indeksimit për efekt të inflacionit, ka pasur si qëllim shmangien në praktikë të situatave abuzive, ku subjektet e shpronësuara vononin marrjen e shpërblimit me qëllim të përfitimit të shumave shtesë bazuar në indeksim, e shoqëruar kjo me ankime të shumta të subjekteve në

Gjykatën Administrative të Apelit dhe Gjykatën e Lartë. Po sipas këtyre subjekteve, parashikimi i ri pengon që të dëmtohet buxheti i shtetit nëse ankimet e subjekteve nuk kanë sukses ose ato zgjedhin të tërheqin më vonë shpërblimin e caktuar nga ATP-ja. Në rastet e një ankimi të suksesshëm, për diferencën e njohur nga gjykata, subjektet kanë të drejtë të kërkojnë interesat dhe kamatëvonesat përkatëse, sipas nenit 44 të Kushtetutës.

62. Gjykata vëren se relacioni shoqërues i projektligjit dhe raportet e Komisionit për Ekonominë dhe Financat dhe Komisionit për Çështjet Ligjore, Administratës Publike dhe të të Drejtave të Njeriut kanë reflektuar problematikat e evidentuara nga GJEDNJ-ja, përfshirë çështjen e indeksimit të shumës së kompensimit deri në pagesën përfundimtare dhe zbatimin e KEDNJ-së në praktikë.

63. Për sa më lart, duke pasur parasysh edhe qasjen e mbajtur nga GJEDNJ-ja (*shih Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë, datë 17.3.2020, § 195*), Gjykata vlerëson se garantimi i buxhetit të shtetit përbën interes publik, për rrjedhojë kufizimi i të drejtave me qëllim të garantimit të mirëfunksionimit të këtij buxheti nuk bie ndesh me nenin 17 të Kushtetutës.

64. Ndërsa lidhur me kriterin e tretë, parimin e proporcionalitetit, në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se ndërhyrja e ligjvënësit për kufizimin e një të drejte ose lirie të caktuar duhet të bëhet me mjete të përshtatshme që i përgjigjen drejt qëllimit që synohet të arrihet. Mjetet mund të jenë të shumëllojshme, por ajo që ka rëndësi është që thelbi i së drejtës të mos cenohet deri në atë masë sa të bëhet i pamundur ushtrimi i saj. Për vlerësimin e proporcionalitetit të ndërhyrjes merret në shqyrtim, ndër të tjera, balanca ndërmjet dëmit të shkaktuar individit dhe së mirës së përgjithshme të shoqërisë (*shih vendimet nr. 62, datë 20.11.2023; nr. 20, datë 20.4.2021; nr. 11, datë 9.3.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

65. Në kuptim të nevojës si nënkriter i proporcionalitetit, Gjykata eidenton se përmes ndryshimit të bërë ligjit të pronave me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi ka synuar të shmangë në praktikë abuzimin e subjekteve të shpronësuara me të drejtën për të përfituar vlerën e njohur të kompensimit për qëllime të përfitimit të shumave shtesë bazuar në indeksim. Gjykata e vlerëson këtë objektiv të ligjvënësit të rëndësishëm për mbrojtjen e buxhetit të shtetit.



66. Përmes ndryshimit të bërë me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, për vendimet e kompensimit të përcaktuara në vlerë dhe ende të paekzekutuara, me paraqitjen e kërkesës dhe dokumentacionit përkatës, sipas parashikimeve të legjislacionit në fuqi, subjekti i shpronësuar do të përfitojë indeksimin për efekt të inflacionit nga periudha e njohjes së të drejtës për kompensim deri më datë e publikimit të vlerës së kompensimit në Buletinin e Njoftimeve Zyrtare. Ndonëse ky lloj indeksimi do të përfitohet deri më datë e publikimit të vlerës së kompensimit, sipas pikës 6/1 të nenit 16 të ligjit të pronave, të ndryshuar, interesi bankar do të përfitohet deri në momentin e ekzekutimit të vlerës së njohur të kompensimit nga ATP-ja.

67. Gjykata vëren të theksojë fillimisht se, sipas dispozitave të ndryshuara të ligjit të pronave, identifikohen dy periudha kohore në të cilat subjektet nuk përfitojnë indeksim sipas vlerës së inflacionit. Për sa i përket periudhës nga momenti i publikimit dhe deri në momentin kur vendimi i kompensimit bëhet i ekzekutueshëm, në të cilën subjektet e shpronësuar nuk përfitojnë indeksim sipas ligjit, Gjykata vëren se ky ndryshim nuk përbën përkeqësim të gjendjes së këtyre subjekteve, për sa kohë që përgjatë kësaj periudhe u kalon atyre barra për të plotësuar kërkesat që lidhen me dokumentacionin e nevojshëm në ushtrim të së drejtës për përfitim të kompensimit financiar. Për rrjedhojë, në këtë periudhë, duke qenë se ajo është e lidhur me përmbushjen e detyrimeve nga subjektet e shpronësuar, vonesat e shkaktuara për këtë shkak nuk mund t'i transferohen dhe ngarkohen shtetit. Në këtë drejtim Gjykata i gjen të bazuara prapësimet e subjekteve të interesuara se ndryshimi synon shmangien në praktikë të vonesave të shkaktuara nga subjektet e shpronësuar dhe se kjo periudhë lidhet me shprehjen e vullnetit të këtyre subjekteve dhe jo me detyrimet e shtetit ndaj tyre.

68. Periudha tjetër për të cilën nuk njihet indeksimi për inflacionin është ajo pasi subjektet e shpronësuar të kenë përmbushur detyrimet e tyre që lidhen me plotësimin e dokumentacionit dhe vendimi të jetë bërë i ekzekutueshëm, periudhë në të cilën ligji i kalon barrën organeve shtetërore për përmbushjen e detyrimit për dhënien e shpërblimit dhe çdo vonesë në këtë drejtim i takon shtetit dhe, për këtë shkak, konsiderohet se përbën kufizim të së drejtës për shpërblim të drejtë. Për sa më sipër, nga momenti që vendimi bëhet përfundimtar dhe i

ekzekutueshëm, çka ngarkon shtetin me detyrimin për zbatimin e tij, subjektet e shpronësuar përfitojnë sipas pikës 6/1 të nenit 16 të ligjit të pronave indeksim, i cili, edhe pse nuk është sipas vlerës së inflacionit, bëhet sipas interesit bankar deri në momentin e ekzekutimit të vlerës së njohur të kompensimit. Për rrjedhojë, pavarësisht se ligji njeh indeksimin sipas vlerës së inflacionit vetëm deri në publikimin e vlerës së kompensimit, ai nuk i ka zhveshur subjektet nga e drejta për të përfituar indeksim, pra nuk ka përkeqësuar gjendjen e tyre. Gjykata niset në këtë rast nga dy premisa. Së pari, indeksimi sipas interesit bankar të mesatares vjetore të nxjerrë nga Banka e Shqipërisë, nuk provohet të përkeqësojë pozitën e subjekteve të shpronësuar në drejtim të masës së indeksimit që ata do të përfitojnë sipas dispozitave të ndryshuara dhe, në këtë kuptim, nuk bie ndesh as me qëndrimin e GJEDNJ-së në çështjen Beshiri kundër Shqipërisë, për sa kohë që indeksimi sipas inflacionit përbën garancinë minimale që duhet t'u njihet subjekteve deri në pagesën përfundimtare të shumës së njohur për kompensim. Nga ana tjetër, këto parashikime nuk zhveshin shtetin nga detyrimi që të përgjigjet për vonesat e mëparshme të shkaktuara ndaj subjekteve të shpronësuar dhe as nuk i zhveshin ata nga një e drejtë e njohur nga dispozitat e ndryshuara. Në vlerësimin e Gjykatës, duke konsideruar se interesi bankar, si vlerë domethënëse që i jepet subjektit të shpronësuar deri në ditën e ekzekutimit, ruan një balancë të arsyeshme mes shpërblimit të drejtë dhe proporcionalitetit, fakti që indeksimi për shkak të inflacionit nuk përfitohet deri më datë e ekzekutimit, nuk e dëmton këtë raport kushtetues, sipas nenit 17 të Kushtetutës.

69. Së dyti, duke pasur parasysh parashikimet e pikës 6 të nenit 16 të ligjit të pronave, sipas të cilit procesi i pagesës për të gjitha vendimet përfundimtare që kanë të njohur të drejtën e kompensimit do të përfundojë brenda një afati prej 10 vitesh nga momenti i hyrjes në fuqi të këtij ligji, pra duke prezumuar se ky proces do të përmbyllet brenda vitit 2026, si dhe duke pasur parasysh kohën e afërt deri në përfundimin e plotë të tij procesi, masa e indeksimit të shumës së njohur për kompensim për këtë periudhë, për ato subjekte që nuk i janë ekzekutuar vendimet e tyre, nuk mund të jetë domethënëse në atë masë sa të prekë thelbin e së drejtës për një shpërblim të drejtë të pronës.



70. Në këndvështrim të sa më sipër, Gjykata vlerëson se, për sa i përket periudhës pas publikimit të vlerës së kompensimit, pasojat që ndryshimi i bërë në nenin 6, pika 7, të Ligjit të Pronave me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 sjell në të drejtat e subjekteve të shpronësuara, nuk rezultojnë të jenë joproporcionale me qëllimin që synohet të arrihet, konkretisht garantimin e drejtësisë sociale dhe mirëfunksionimit të buxhetit të shtetit. Ky ndryshim nuk rezultojnë i tillë që prek thelbin e së drejtës së pronës. Në këtë kuptim, Gjykata çmon se, në këndvështrim të nenit 17 të Kushtetutës, ndryshimi i bërë nga ligjvënësi me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 për periudhën e përfitimit të indeksimit për efekt të inflacionit, duke e njohur atë nga momenti i njohjes së të drejtës deri më datë e publikimit të vlerës së kompensimit dhe jo deri në momentin e ekzekutimit të kësaj vlere nga ATP-ja, nuk kufizon të drejtën e pronës së subjekteve të shpronësuara në mënyrë joproporcionale. Për rrjedhojë, Gjykata vlerëson se zgjidhja e ligjvënësit, e materializuar në nenin 1, pika 2, të ligjit 77/2022, sipas të cilit indeksi për efekt të inflacionit llogaritet nga data e njohjes së të drejtës për kompensim, përmes vendimit administrativ ose gjyqësor, deri më datë kur vlera e njohur e kompensimit publikohet në Buletinin e Njoftimeve Zyrtare, nuk rezultojnë në cenim të parimit të sigurisë juridike.

71. Për sa më sipër, në kushtet kur ndryshimi i periudhës së indeksimit për efekt të inflacionit, përmes zëvendësimit të fjalëve *“marrja e shpërblimit”* me fjalët *“datën e publikimit”*, është bërë me ligj, për një interes publik dhe nuk ka cenuar parimin e proporcionalitetit, Gjykata çmon se pretendimi i kërkuarit për cenimin e parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës dhe parimin e proporcionalitetit është i pabazuar.

B.1.1.2. Për ndryshimet e bëra në nenin 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022

72. Kërkuari ka pretenduar se pikat 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022 janë të paqarta, të pasakta, në kontradiksion logjik dhe të pazbatueshme. Sipas tij, ato nuk reflektojnë rekomandimet dhe sugjerimet e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* dhe konkluzionet e Gjykatës në vendimin nr. 4/2021. Përmes një riformulimi të ndryshëm, por në thelb të njëjtë, është rikthyer përmbajtja e nenit 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të ligjit të pronave, e shfuqizuar nga Gjykata, konkretisht koncepti i

zbritjes së vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim. Po kështu, parashikimi *“kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral”* në nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022 përbën kontradiksion logjik, pasi në rastet kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral diferenca midis vlerës së pronës, sipas zërit kadastral aktual dhe vlerës së saj, sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit do të jetë gjithmonë zero. Shprehja *“kur ka ndryshuar zëri kadastral”* në nenin 2, pika 2, lë shteg për mënyra të ndryshme interpretimi. Parashikimi i kësaj dispozite është në kundërshtim me Kushtetutën dhe qëndrimin e GJEDNJ-së, e cila kërkon që 10% e vlerës së pronës të llogaritet bazuar në zërin kadastral aktual dhe jo mbi bazën e një difference. Po sipas kërkuarit, neni 2, pika 2, i ligjit nr. 77/2022, në pjesën që shton pikën 5 në nenin 7 të ligjit të pronave, është i paqartë dhe mënyra se si do të zbatohet e në çfarë mase do të përfitohet vlera e pronës nuk parashikohen as në VKM-në shoqëruese. Sipas këtij neni, 10% llogaritet sipas zërit kadastral të pronës në kohën e shpronësimit, ndërkohë që sipas GJEDNJ-së përllogaritja duhet bërë sipas zërit kadastral aktual.

73. Subjekti i interesuar, Kuvendi, ka prapësuar se pretendimet e kërkuarit për paqartësinë e pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022 janë të pabazuara, pasi ky ndryshim ka parashikuar formulën e përllogaritjes së vlerësimit financiar për pronat që rezultojnë me zë kadastral të ndryshuar, për të cilat duhet të garantohet kompensimi në masën të paktën 10% të vlerës, sipas zërit kadastral aktual, në përputhje me vendimet e GJEDNJ-së dhe të Gjykatës. Vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës me 10% të diferencës që rezultojnë duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, në rastet kur kjo e fundit është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, bën që subjektet të përfitojnë më shumë, nëse përllogaritja do të ishte bërë duke aplikuar masën 10% të vlerës totale të kompensimit, sipas zërit kadastral aktual. Kjo formulë, e njëjtë për të gjitha subjektet e kësaj kategorie, ku prona e njohur për kompensim ka pësuar ndryshim të zërit kadastral, përbën garanci për pronarët dhe është në përputhje me parimet e KEDNJ-së. Po sipas Kuvendit, nga mënyra se si është shprehur ligjvënësi, vlerësimi nuk synon përllogaritjen e 10% të vlerës së përgjithshme të pronës, por garanton



subjektet që, pavarësisht çdo rrethane, përfundimi të mos zbrësë nën 10% të vlerës totale të pronës, e vlerësuar sipas zërit kadastral aktual. Sipas përcaktimit të nenit 21, pika 9, të ligjit të pronave subjektet përfitojnë nga ky ligj vetëm për sa i përket pjesës së mbetur për kompensim.

74. Subjekti i interesuar, Këshilli i Ministrave, ka prapësuar se pretendimet e kërkuarit për antikushtetutshmërinë e pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022 janë të pabazuara dhe në interpretim të gabuar të këtyre dispozitave. Pretendimi në lidhje me nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022 përbën gjë të gjykuar, pasi ky rregullim ligjor është bërë objekt shqyrtimi nga Gjykata në vendimin nr. 1/2017, qëndrimi ky i konfirmuar edhe në vendimin nr. 4/2021. Po kështu, pretendimet për vlerësimin e pronës së kthyer, sipas shkronjës “c” të pikës 3 të nenit 7 të ligjit të pronave janë të pabazuara, pasi përlllogaritja e përfitimeve që subjekti i shpronësuar ka përfituar më parë dhe zbritja e tyre nga vlera e pronës e njohur për kompensim është detyrim që lind nga neni 6 i ligjit, pikat 1/a dhe 1/b të tij. Këto dispozita e kanë kaluar kontrollin kushtetues me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës. Formula e përdorur për vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe të kompensimit të pronës në rastet kur “*ka ndryshuar zëri kadastral*” është në përputhje me qëndrimin e GJEDNJ-së. Po sipas Këshillit të Ministrave, pika 2 e nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që shton pikën 5 në nenin 7 të ligjit të pronave, pasqyron qëllimin e ligjvënësit për përfitim më të lartë financiar për subjektet e shpronësuar. Një rregull i tillë aplikohet vetëm për vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kompensimit të pronës dhe vlerësohen financiarisht në përputhje me nenin 6, pika 2, të këtij ligji. Po kështu, pretendimet e kërkuarit në lidhje me relacionin bashkëshoqërues të projektligjit janë të pabazuara, pasi në të është pasqyruar qartë se shtesat dhe ndryshimet në nenin 7 të ligjit të pronave janë bërë në kuadër të plotësimit të dispozitës me rregullat e vlerësimit financiar të pronave për të cilat ka ndryshuar zëri kadastral.

75. Subjekti i interesuar, ATP-ja, ka prapësuar se pretendimet e kërkuarit se neni 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 cenon sigurinë juridike, janë të pabazuara. Në kundërshtim nga sa pretendohet, përlllogaritja e përfitimeve që subjekti i shpronësuar ka përfituar më parë dhe zbritja e tyre nga vlera e

pronës së njohur për kompensim është detyrim që lind nga neni 6 i ligjit, pikat 1/a dhe 1/b, të ligjit të pronave, dispozita këto të cilat e kanë kaluar testin e kushtetutshmërisë me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës. Ndryshimi i nenit 7 të ligjit të pronave ka synuar një formulim më të qartë, duke parashikuar edhe formulën e përlllogaritjes së vlerësimit financiar për pronat që rezultojnë me zërin kadastral të ndryshuar, për të cilat duhet të garantohet kompensimi në masën të paktën 10% të vlerës, sipas zërit kadastral aktual, në përputhje me vendimet e GJEDNJ-së dhe të Gjykatës. Vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës me 10% të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, në rastet kur kjo e fundit është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, bën që subjektet të përfitojnë më shumë, nëse përlllogaritja do të ishte bërë duke aplikuar masën 10% të vlerës totale të kompensimit, sipas zërit kadastral aktual. Kjo formulë, e njëjtë për të gjitha subjektet e kësaj kategorie, ku prona e njohur për kompensim ka pësuar ndryshim të zërit kadastral, përbën garanci për pronarët dhe është në përputhje me parimet e KEDNJ-së.

76. Në rastin konkret, kërkuari ka pretenduar se me ndryshimet e reja ligjore ligjvënësi ka cenuar sigurinë e tij juridike në të drejtën e pronës. Gjykata vëren se pretendimet për cenimin e parimit të sigurisë juridike ngrihen si në drejtim të paqartësisë së dispozitave të kundërshtuara, ashtu edhe në drejtim të standardit të zbatimit të vendimeve të saj për çështjet e kthimit dhe kompensimit të pronave të shtetëzuara, shpronësuar ose të konfiskuara nga shteti, konkretisht vendimeve nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021, për shkak se, sipas kërkuarit, neni 2, pikat 1 dhe 2, i ligjit nr. 77/2022 ka rikthyer përmbajtjen e dispozitave të shfuqizuara nga Gjykata, për sa i përket shpërblimit të drejtë të pronës së marrë padrejtësisht nga regjimi komunist.

77. Në jurisprudencën e saj Gjykata e ka interpretuar shpërblimin e drejtë lidhur me konceptet kushtetuese që kanë të bëjnë me interesin publik, si dhe respektimin e parimeve të drejtësisë, të proporcionalitetit dhe të shtetit social. Ajo ka vlerësuar se e drejta e pronës, në kuptimin që i jep neni 41 i Kushtetutës dhe neni 1 i Protokollit nr. 1 të KEDNJ-së, nuk mund të barazohet me kuptimin që ka në vetvete e drejta dhe se e drejta e pronës nuk



njësohet me të drejtën e kthimit të saj. Nga kriteret kushtetuese të “rregullimit të drejtë” dhe të “shpërblimit të drejtë”, të pranuar në nenet 41 dhe 181 të Kushtetutës, rezulton se kriteri për shpërblimin ose kompensimin në dobi të ish-pronarit nuk mund të jetë i plotë, por i drejtë (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 30, datë 1.12.2005 të Gjykatës Kushtetuese*).

78. Po sipas Gjykatës, siguria juridike, si aspekt i parimit të shtetit të së drejtës, të sanksionuar në nenin 4 të Kushtetutës, kërkon domosdoshmërisht një formulim të qartë të normave ligjore dhe që ligji në tërësi, pjesë ose dispozita të veçanta të tij në përmbajtjen e tyre të jenë të qarta, të përcaktuara dhe të kuptueshme. Ekzistenca e paqartësisë, e pasaktësisë, e kontradiksionit logjik ose e pazbatueshmërisë së normave ligjore mbartin drejtpërsëdrejti rrezikun e mosrespektimit të parimit të shtetit të së drejtës, pasi një rregullim i pasaktë i normës ligjore, që i lë shteg zbatuesit për t'i dhënë asaj kuptime të ndryshme dhe me pasoja, nuk është në përputhje me qëllimin, stabilitetin, besueshmërinë dhe efektivitetin që synon vetë norma juridike (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 31, datë 18.6.2010 të Gjykatës Kushtetuese*).

79. Nga ana tjetër, Gjykata ka theksuar se zbatimi i detyrueshëm i vendimeve të saj është i garantuar nga Kushtetuta, e cila në nenet 132 dhe 145 të saj sanksionon shprehimisht këtë koncept kushtetues. Efekti detyrues i vendimeve të saj ka të bëjë si me pjesën urdhëruese, ashtu edhe me pjesën arsyetuese të vendimit. Arsyetimi që përdor Gjykata ka forcën e ligjit, çka buron nga autoriteti i këtij organi për të thënë fjalën e fundit në çështjet për të cilat të tjerët tashmë janë shprehur. Nisur nga fuqia detyruese e vendimeve të saj, organet zbatuese duhet të marrin të gjitha masat për ushtrimin e kompetencave të tyre në përputhje me normat kushtetuese dhe vendimin e kësaj Gjykate. Çdo qëndrim i kundërt krijon një precedent të rrezikshëm në marrëdhëniet institucionale (*shih vendimet nr. 42, datë 27.12.2022; nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 2, datë 18.1.2017 të Gjykatës Kushtetuese*).

80. Në kërkesën drejtuar Gjykatës kërkuar ka pretenduar se ndryshimet që ka sjellë neni 2, pikat 1 dhe 2, i ligjit nr. 77/2022 cenojnë parimin e sigurisë juridike, për rrjedhojë Gjykata çmon të ndalet në analizën nëse ndërhyrja e ligjvënësit përmes rregullimeve të reja ligjore ka respektuar ose jo këtë

parim, duke analizuar këto ndryshime edhe në këndvështrim të standardeve të vendosura nga kjo Gjykata dhe GJEDNJ-ja. Për këtë qëllim, Gjykata vlerëson të analizojë: (i) nëse neni në fjalë rikthen në jetë nenet e shfuqizuara me vendimet nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021 të Gjykatës; (ii) nëse rregullimi i nenit në fjalë e reflekton udhëzimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë* dhe vendimit nr. 4/2021 të saj, sipas të cilëve, në rastet kur ATP-ja vendos kompensimin financiar të pronës së cilës i ka ndryshuar zëri kadastral, ose indeksin vlerën e vendimeve më të hershme të KKKP-ve ose gjykatave, vlera e kompensimit nuk mund të jetë më e vogël se 10% e vlerës që do të kishte prona sipas zërit kadastral aktual; (iii) nëse neni në fjalë është i paqartë deri në atë pikë sa cenon parimin e sigurisë juridike.

81. Sipas kërkuar, një ndër shkaqet për të cilat duhet vendosur shfuqizimi si antikushtetues i ligjit nr. 77/2022 është se përmes nenit 2, pikat 1 dhe 2, të tij ligjvënësi ka rikthyer konceptin e diferencës mes vlerës së pronës së njohur për kompensim me vlerën e pronës së kthyer, të shfuqizuar me vendimet e Gjykatës.

82. Gjykata vëren se me vendimin nr. 1/2017 të saj ajo ka shfuqizuar si antikushtetues nenin 6, pikat 3 dhe 5, të ligjit të pronave, respektivisht me këtë përmbajtje: “3. Në rastet kur subjektet e shpronësuara kanë përfituar me vendim kthimi dhe kompensimi, diferenca e llogaritur, sipas shkronjës “b”, të pikës 1, zëritet nga vlerësimi i pronës së njohur për kompensim, e llogaritur sipas shkronjës “a”, të pikës 1, të këtij neni.” dhe “5. Në rast se ATP-ja merr vendim për njohje dhe kompensim fizik në pronën e subjektit, prona vlerësohet sipas pikës 1 të këtij neni. Kur nga ky vlerësim rezulton se subjekti përfiton një pronë që ka vlerë më të lartë sesa prona që ka pasur në momentin e shpronësimit, atëherë subjektit i kompensohet fizikisht sipërfaqja që i korrespondon vlerësimit dhe pjesa tjetër e pronës kalon në fondin e tokës me vendim të ATP-së.”. Gjykata ka vlerësuar se këto dispozita krijojnë probleme lidhur me sigurinë juridike, konkretisht për sa i takon paqartësisë dhe paparashikueshmërisë së legjislacionit, pasi, për nga mënyra se si ishin konceptuar, përbënin një shpronësim të ri. Sipas saj, parashikimi i rregullimeve të përsëritura dhe të pakoordinuara midis tyre në thelbin dhe pasojat që ato sillnin krijojnë paqartësi dhe se përmbajtja e këtyre dispozitave nuk ishte në pajtim me parimin e sigurisë juridike, pasi përlogaritja e sipërfaqes së përfituar dhe asaj që do të zëritej ose shtohet sipas



formulës së parashikuar në pikën 1 të nenit 6 ishte e paqartë dhe krijonte konfuzion në zbatim për sa u takon pritshmërive të shtetasve (*shih vendimin nr. 1, datë 16.1.2017 të Gjykatës Kushtetuese*).

83. Për sa i përket kësaj vendimarrjeje, në kundërshtim nga sa pretendohet nga kërkuesi, Gjykata thekson se problematika e konstatuar në nenin 6, pika 3, të ligjit të pronave nuk kishte të bënte, në thelb, me konceptin e diferencës së vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim, por me paqartësitë që kjo dispozitë, në këndvështrim edhe të parashikimit të nenit 6, pika 5, të këtij ligji, sillte gjatë zbatimit në praktikë, si rrjedhojë e uljes së vlerës së kompensimit që subjektet e shpronësuar do të fitonin në krahasim me legjislacionin e mëparshëm. Sipas Gjykatës, kjo paqartësi ishte e tillë që cenonte parimin e sigurisë juridike.

84. Krahas vendimarrjes së mësipërme, bazuar edhe në qëndrimin e mbajtur nga GJEDNJ-ja në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* të datës 17.3.2020, me vendimin nr. 4/2021, Gjykata ka shfuqizuar si antikushtetues nenin 7, pika 2, shkronjat “a” dhe “b”, të ligjit të pronave, respektivisht me këtë përmbajtje: “a) nëse vlerësimi i pronës së kthyer me vendim përfundimtar rezulton se është më i madh sesa vlerësimi i tokës së njohur për kompensim, atëherë subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar;” dhe “b) nëse vlerësimi i pronës që është njohur për kompensim është më i madh sesa vlerësimi i tokës së kthyer, atëherë subjekti i kompensohet diferenca, sipas përvaktiveve të këtij ligji.”. Gjykata ka vlerësuar se referenca e zërit kadastral fillestar të pronave të shpronësuar si bazë për kryerjen e vlerësimit financiar nuk ishte *per se* arbitrar, megjithatë zbatimi në praktikë i ligjit të pronave, për sa u përket rasteve kur zëri kadastral kishte pësuar ndryshime, sillte një vlerësim financiar të pronës shumë më të ulët se sa pragu minimal 10% i përmendur në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*. Për rrjedhojë, masa e kompensimit për këto raste përbënte një “ndërhyrje tjetër” në të drejtën e pronës private. Po kështu, boshllëku ligjor i konstatuar prej saj nga mungesa e rregullimit ligjor në nenin 7, pika 2, të ligjit të pronave, për sa i përket asaj kategorie subjektesh që kishte pësuar ndryshime në zërin kadastral ndër vite, cenonte parimin e sigurisë juridike (*shih vendimin nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

85. Në vijim, më datë 17.11.2022 ligjvënësi ka miratuar ligjin nr. 77/2022, neni 2, pika 1, i të cilit ka

ndryshuar nenin 7, pika 2, të ligjit të pronave, duke parashikuar tashmë: “Vendimet përfundimtare, që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral, vlerësohen financiarisht në përputhje me pikën 1 të nenit 6 të këtij ligji, sipas rregullave të mëposhtme: a) llogaritet vlera e pronës së njohur për kompensim, duke u bazuar në zërin kadastral që ka pasur prona në kohën e shpronësimit; b) llogaritet vlera e pronës së kthyer, e kompensuar fizikisht apo e përfutur në një nga mënyrat e tjera sipas ligjeve që kanë rregulluar kthimin dhe kompensimin e pronave, sipas nenit 6, pika 1, shkronja “b”, të këtij ligji; c) vlera e pronës së kthyer, e llogaritur sipas shkronjës “b” të kësaj pike, i zëritet vlerës së pronës së njohur për kompensim, të llogaritur sipas shkronjës “a” të kësaj pike; ç) në rastet kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me zero lek dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar. Në rastet kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me diferencën që rezulton duke zëbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim.”.

86. Po kështu, neni 2, pika 2, i ligjit nr. 77/2022 ka shtuar pikat 3 dhe 5 në nenin 7 të ligjit të pronave me këto përmbajtje: “3. Vendimet përfundimtare, që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, kur ka ndryshuar zëri kadastral, vlerësohen financiarisht në përputhje me nenin 6, pika 2/1, të këtij ligji, sipas rregullave të mëposhtme: a) llogaritet vlera e pronës së njohur për kompensim, duke u bazuar në zërin kadastral aktual; b) llogaritet vlera e pronës së kthyer, e kompensuar fizikisht apo e përfutur në një nga mënyrat e tjera sipas ligjeve që kanë rregulluar kthimin dhe kompensimin e pronave, sipas nenit 6, pika 1, shkronja “b”, të këtij ligji; c) vlera e pronës së kthyer, e llogaritur sipas shkronjës “b” të kësaj pike, i zëritet vlerës së pronës së njohur për kompensim, të llogaritur sipas shkronjës “a” të kësaj pike; ç) në rastet kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me zero lek dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar. Në rastet kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me 10% të diferencës që rezulton duke zëbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e



pronës së njohur për kompensim.” dhe “5. Përjashtimisht, kur vlerësimi financiar sipas zërit kadastral, që ka pasur prona në kohën e shpronësimit, është më i madh se 10 për qind e vlerës së pronës së llogaritur sipas pikave 3 dhe 4 të këtij neni, subjekti i kompensuar shpronësohet me vlerën e llogaritur sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit.”

87. Për sa u përket këtyre ndryshimeve, kërkuesi ka pretenduar se neni 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën e kundërshtuar, bien në kundërshtim me qëndrimin e mbajtur nga GJEDNJ-ja dhe Gjykata, ndërsa sipas subjektit të interesuar, Këshillit të Ministrave, sa i përket nenit 2, pika 1, të këtij ligji, çështja përbën gjë të gjykuar.

88. Në analizë të relacionit të projektligjit nr. 77/2022, Gjykata vëren se ishin pikërisht paqartësitë e konstatuara në vendimmarrjet e saj dhe vendimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* të datës 17.3.2020, që u dhanë shkak marrjes së masave nga ligjvënësi për të rregulluar legjislacionin në fuqi për trajtimin e pronës me qëllim që, si në rastet kur zëri kadastral i pronës kishte mbetur i njëjtë, ashtu edhe kur ai kishte pësuar ndryshime, të garantohej shpërblimi i drejtë i pronës në pragun minimal prej 10% të vlerës së saj, sipas zërit kadastral aktual. Sipas këtij relacioni, ndryshimet e propozuara në nenin 2 të projektligjit synonin një formulim më të qartë të nenit 7 të ligjit të pronave, me qëllim që të garantohej pragu minimal prej 10% i vlerës sipas zërit kadastral aktual, duke pasur në konsideratë aspektet e ndryshme sociale, ligjore dhe ekonomike. Sipas propozuesit, Këshillit të Ministrave, si dhe komisioneve të Kuvendit Për Ekonominë dhe Financat e Për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut, qëndrimet e mbajtura në vendimmarrjet e GJEDNJ-së dhe Gjykatës gjenin pasqyrim në nenin 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit të propozuar, duke rregulluar mënyrën e vlerësimit financiar të vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës në të dyja këto raste, pra kur zëri kadastral i pronës së shpronësuar ka mbetur i njëjtë, ashtu edhe kur ai ka ndryshuar (*shih relacionin shoqërues të projektligjit, pikat I-III, Raportin e datës 14.11.2022 të Komisionit për Ekonominë dhe Financat të Kuvendit; Raportin e datës 15.11.2022 të Komisionit për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut të Kuvendit*).

89. Gjykata vëren se ndryshimet me ligjin nr. 77/2022 kanë synuar të rregullojnë paqartësitë dhe

shkeljet e konstatuara në vendimet e Gjykatës dhe vendimin e GJEDNJ-së në lidhje me parimin e sigurisë juridike, si dhe të drejtën e ish-pronarëve për shpërblim të drejtë të pronës, duke rregulluar si rastet kur zëri kadastral i pronës ka mbetur i njëjtë, ashtu edhe kur ai ka ndryshuar. Për rrjedhojë, Gjykata i vlerëson të pabazuara pretendimet e Këshillit të Ministrave se, për sa i përket nenit 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022, çështja përbën gjë të gjykuar. Në këto kushte, në vijim, Gjykata çmon të analizojë nëse rregullimi i bërë përmes nenit 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 reflekton udhëzimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë*, si dhe vendimmarrjen e saj në vendimin nr. 4/2021, për respektimin, gjatë procedurës së vlerësimit, të standardit minimal prej 10% të vlerës së pronës së njohur për kompensim, sipas zërit kadastral aktual të saj.

90. Sipas qëndrimit të mbajtur nga GJEDNJ-ja, formula e kompensimit e parashikuar në ligjin e pronave do të konsiderohet efektive nëse vlera e përgjithshme e kompensimit, pavarësisht formës së kompensimit, do të jetë të paktën 10% e vlerës që subjekti do të përfitojë nëse vlerësimi financiar do të bëhej duke iu referuar zërit kadastral aktual të pronës së shpronësuar (*shih vendimin e GJEDNJ-së Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë, kërkesë nr. 29026/06, datë 17.3.2020, § 196*). Po kështu, në vendimin e saj nr. 4/2021 Gjykata ka theksuar se pragu i rekomanduar nga GJEDNJ-ja prej 10% të vlerës që duhet përfituar, nëse do të përdorej si referencë zëri kadastral aktual i pronës së shpronësuar, përbën minimumin e garancive që duhet të sigurohen, por nuk e pengon ligjvënësin që të bëjë rregullimet e nevojshme brenda hapësirës së tij të vlerësimit dhe në përputhje me kërkesat e nenit 41 të Kushtetutës dhe faktorët e tjerë socialë, ekonomikë e politikë që ndikojnë në vendimmarrjen e tij (*shih vendimin nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

91. Gjykata rithekson se kriteri kushtetues i “shpërblimit të drejtë” të pronës së shpronësuar, i përcaktuar në nenet 41 dhe 181 të Kushtetutës, nuk kërkon që shpërblimi ose kompensimi në dobi të ish-pronarit të jetë i plotë, por i drejtë (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 30, datë 1.12.2005 të Gjykatës Kushtetuese*). Në këndvështrim të këtij kriteri kushtetues, duke pasur parasysh edhe përjashtjen e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë*, si dhe vendimin e saj nr. 4/2021, Gjykata thekson se, në çdo rast, vlerësimi financiar i vendimeve



përfundimtare që kanë njohur njëkohësisht të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës duhet të sigurojë që vlera e përgjithshme e pronës, pavarësisht formës së kompensimit, të jetë jo më e vogël se 10% e vlerës së saj, të llogaritur sipas zërit kadastral aktual.

92. Gjykata vëren se përmes ndryshimeve të bëra me ligjin nr. 77/2022, krahas rasteve kur subjekteve të shpronësuar u është njohur vetëm e drejta e kompensimit ose vetëm e drejta e kthimit të pronës së shpronësuar, ligjvënësi ka parashikuar edhe vlerësimin financiar të vendimeve përfundimtare që kanë njohur njëkohësisht të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës së shpronësuar. Në lidhje me këto të fundit, neni 2, pikat 1 dhe 2, i ligjit nr. 77/2022 ka ndryshuar pikat 2 dhe 3 të nenit 7 të ligjit të pronave, duke parashikuar mënyrën e vlerësimit të vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës si në rastet kur zëri kadastral nuk ka pësuar ndryshime, ashtu edhe në rastet kur ai ka ndryshuar.

93. Për sa u përket këtyre dispozitave, Gjykata konstaton se, në rastet kur zëri kadastral i pronës nuk ka pësuar ndryshime, neni 2, pika 1, i ligjit nr. 77/2022 ka parashikuar përlogaritjen e vlerësimit financiar të pronës së njohur për kompensim bazuar në zërin kadastral që ajo ka pasur në kohën e shpronësimit, metodologji kjo e përcaktuar edhe në nenin 6, pika 1, shkronja “a”, të ligjit të pronave dhe e vlerësuar në përputhje me Kushtetutën në vendimin nr. 4/2021 të saj.

94. Në këndvështrim të pretendimeve të parashtruara nga kërkuesi dhe prapësimeve të subjekteve të interesuara, Gjykata e testoi zbatimin e formulës së parashikuar nga ligjvënësi për vlerësimin përfundimtar të vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës në shembuj të ndryshëm me vlera konkrete, në referencë të llojit të pronës, sipërfaqes së saj, çmimit të saj, si dhe të faktit nëse zëri kadastral i pronës së njohur ka pësuar ose jo ndryshime, duke krahasuar rezultatin përfundimtar të vlerësimit të kompensimit të pronës konkrete të marrë si shembull me vlerën e së njëjtës pronë që duhet të kompensohej sipas kufijve të formulës së parashikuar në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*. Në përfundim të testimit të të gjitha varianteve të formulave të parashikuara nga pikat 1 dhe 2 të nenit 2, Gjykata vlerësoi se rezultati provon se dispozita, në përmbajtjen e saj, i përmbush

detyrimet e përcaktuara nga GJEDNJ-ja për shtetin shqiptar dhe kufijtë e vlerësimit të pronës, për çdo shembull të marrë si ilustrim, bien brenda kufijve të parashikuar në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* dhe e kalojnë testin kushtetues. Për rrjedhojë, përmbajtja e dispozitës në fjalë nuk e cenon të drejtën e pronës së ish-pronarëve.

95. Gjykata vëren se krahas përlogaritjeve të veçanta për vlerësimin financiar të pronës së njohur për kompensim dhe të asaj të kthyer, në rastet kur vendimet përfundimtare kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, zëri kadastral i së cilës nuk ka ndryshuar, në nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022 ligjvënësi ka parashikuar zbritjen e vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim dhe, sipas tij, në rastet kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me zero lek dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar, ndërsa në rastet kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me diferencën që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim (neni 7, pika 2, shkronjat “c” dhe “ç”, i ligjit të pronave, i ndryshuar me nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022).

96. Në interpretim sistematik të nenit 7, pika 2, shkronjat “a”, “b”, “c” dhe “ç” të ligjit të pronave, të ndryshuar me nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022, Gjykata vëren se me ndryshimet e bëra në nenin 2, pika 1, të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi ka përcaktuar se, në rastet kur subjektut të shpronësuar i është njohur njëkohësisht e drejta e kthimit dhe e kompensimit të pronës dhe zëri kadastral i pronës së njohur nuk ka pësuar ndryshime, vlerësimi i pronës së kthyer, sipas metodologjisë së përcaktuar në këtë nen, e cila e ka kaluar testin kushtetues, do të rezultojë gjithmonë zero. Për rrjedhojë, në zbatim të formulës së diferencës mes vlerës së njohur për kompensim me vlerën e pronës së kthyer, në kushtet kur kjo e fundit është zero, për shkak të metodologjisë së vlerësimit të përcaktuar në nenin 6, pika 1, shkronja “b”, të ligjit të pronave, subjekti i shpronësuar do të përfitojë vlerën e plotë të pronës së njohur për kompensim. Gjykata çmon se një



formulë e tillë nuk bie ndesh me vendimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë* dhe vendimin e saj nr. 4/2021.

97. Ndërkohë, për sa i përket parashikimit të pikës 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, për rastet kur zëri kadastral ka ndryshuar, Gjykata evidenton se vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës vlerësohen financiarisht në përputhje me nenin 6, pika 2/1, të ligjit të pronave, duke përlogaritur llogaritur vlerën e pronës së njohur për kompensim tashmë sipas zërit kadastral aktual dhe jo sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit, ndërsa vlerën e pronës së kthyer, sipas nenit 6, pika 1, shkronja “b”, të ligjit të pronave. Gjykata vëren se edhe në këto raste, pra kur zëri kadastral ka pësuar ndryshime, ligjvënësi ka parashikuar formulën e zbritjes së vlerës së pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim. Po sipas ndryshimeve në këtë dispozitë, kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me zero lek dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar, ndërsa kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me 10 për qind të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim (*neni 7, pika 3, shkronjat “c” dhe “ç”, i ligjit të pronave, i ndryshuar me nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022*).

98. Në analizë të nenit 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 Gjykata konstaton se në lidhje me vendimet përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, në rastet kur zëri kadastral i saj ka pësuar ndryshime, ligjvënësi ka parashikuar dy situata: (i) kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe se vlera e pronës së njohur për kompensim; (ii) kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe se vlera e pronës së kthyer. Sipas ligjvënësit, në rastin e parë, kur për pronën e shpronësuar subjektit i është njohur e drejta për kthimin e një pjese të saj dhe e drejta e kompensimit për një pjesë tjetër, në rastet kur vlera e pronës së kthyer, e vlerësuar financiarisht bazuar në zërin kadastral të saj në kohën e shpronësimit,

rezulton më e madhe se vlera e njohur për kompensim, e vlerësuar kjo financiarisht, sipas zërit kadastral aktual, subjekti konsiderohet i kompensuar.

99. Në një situatë të tillë, Gjykata vlerëson se, në rastet kur zëri kadastral i pronës ka ndryshuar pozitivisht dhe subjektit të shpronësuar i është njohur e drejta e kthimit për një pjesë të saj, e cila, në vlerë, është më e madhe se ajo e pronës së njohur për kompensim, fakti që subjekti i kompensuar konsiderohet i shpronësuar nuk bie në kundërshtim me qëndrimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë* dhe vendimin e saj nr. 4/2021. Në interpretim sistematik të këtij parashikimi me pikën 2/1 të nenit 6 të ligjit të pronave, të shtuar përmes nenit 1, pika 1, të ligjit nr. 77/2022, Gjykata vëren se ligjvënësi ka garantuar në çdo rast zbatimin e standardit minimal prej 10% të vlerës së pronës, sipas zërit kadastral aktual të saj dhe ky standard gjen zbatim edhe në rastet kur zëri kadastral i pronës së njohur ka ndryshuar negativisht vlerën e pronës. Për më tepër, në një rast të tillë, pra kur ndryshimi i zërit kadastral ka ndryshuar negativisht vlerën e pronës, përmes shtesës së pikës 5 në nenin 7 të ligjit të pronave me nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi ka garantuar që, në rastet kur vlera e pronës në kohën e shpronësimit rezulton më e madhe se 10% e vlerës aktuale të saj, subjekti i shpronësuar të kompensohet me vlerën e llogaritur sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit, duke garantuar edhe në këto raste standardin minimal të vendosur nga GJEDNJ-ja, i cili, në thelb, kërkon që si referencë të merret për bazë zëri kadastral aktual i pronës.

100. Nga ana tjetër, Gjykata vëren se, në situatën e dytë, që ka të bëjë me rastet kur vlera e njohur për kompensim është më e madhe se vlera e pronës së kthyer, duke qenë se, si rrjedhojë e metodologjisë së re të vlerësimit, ku vlera e pronës së njohur për kompensim përlogaritet duke marrë për bazë tashmë zërin kadastral aktual të saj, në rastet kur ky zëri ka ndryshuar pozitivisht, subjekti do të përfitojë një vlerë më të lartë kompensimi në krahasim me vlerën e saj nëse do të merrej për bazë zëri kadastral në kohën e shpronësimit, sipas formulës së parashikuar në nenin 6, pika 1, shkronja “a”, të ligjit të pronave. Në lidhje me këtë situatë, me ndryshimet e bëra në nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi ka përcaktuar se vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar që ka njohur të drejtën e



kthimit dhe kompensimit të pronës do të jetë i barabartë me 10% të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim. Në këndvështrim të standardeve të vendosura nga jurisprudenca e saj dhe e GJEDNJ-së, Gjykata çmon se edhe kjo formulë, e përcaktuar në nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që ka shtuar fjalinë e dytë në shkronjën “ç” të pikës 3 të nenit 7 të ligjit të pronave, respekton pragun minimal të vendosur nga GJEDNJ-ja në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë*, të pranuar edhe përmes vendimit nr. 4/2021 të saj.

101. Në përmbledhje të analizës së mësipërme, Gjykata çmon se përmes ndryshimeve të bëra me nenin 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që kanë ndryshuar pikën 2 të nenit 7 të ligjit të pronave dhe kanë shtuar pikën 3 në këtë nen, ligjvënësi nuk ka rikthyer përmbajtjen e dispozitave të mëparshme të ligjit të pronave, të shfuqizuara me vendimet nr. 1/2017 dhe 4/2021 të saj. Po kështu, ndryshimet e bëra në këto dispozita nuk rezultojnë në kundërshtim me udhëzimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë k. Shqipërisë* dhe vendimin nr. 4/2021 të saj, për sa i përket respektimit të pragut minimal prej 10% të vlerës së përgjithshme të pronës, të vlerësuar sipas zërit kadastral aktual. Nga ana tjetër, për sa i përket shtesës së bërë nga ligjvënësi në pikën 5 të nenit 7 të ligjit të pronave me nenin 2, pika 2, të ligjit nr. 77/2022, Gjykata vlerëson se ky parashikim ligjor jep garanci akoma më të larta, pasi garanton një shpërblim më të lartë se sa pragu minimal prej 10%, duke e ruajtur 10%-shin si standard minimal të kompensimit të përcaktuar nga GJEDNJ-ja.

102. Për sa më sipër, Gjykata çmon se pretendimet e kërkuarit se neni 2, pika 2, i ligjit nr. 77/2022 cenon parimin e sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës, në drejtim të paqartësisë së normës dhe mosrespektimit të standardit të zbatimit të vendimeve të Gjykatës, janë të pabazuara.

B.2. Për VKM-në nr. 313/2023

B.2.1. Për pikat 2 dhe 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ndryshon pikën 3 në kreun I të VKM-së nr. 223/2016 dhe shton pikën 3/1 në këtë kre

B.2.1.1. Për cenimin e parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës private

103. Kërkuarisi ka pretenduar se neni 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 kanë gjetur pasqyrim në pikat 2 dhe 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ndryshon pikën 3 në kreun I të VKM-së nr.

223/2016 dhe shton pikën 3/1 në këtë kre, për rrjedhojë, me të njëjtat argumente si ato për dispozitat e ligjit nr. 77/2022, edhe këto parashikime të VKM-së duhen shfuqizuar si antikushtetuese.

104. Subjektet e interesuara, Kuvendi, Këshilli i Ministrave dhe ATP-ja, nuk kanë paraqitur prapësime konkrete në lidhje me përmbajtjen e këtyre dispozitave të VKM-së nr. 313/2023.

105. Gjykata vëren se pika 2 e VKM-së nr. 313/2023 ka ndryshuar pikën 3 të kreut I të VKM-së nr. 223/2016, me këtë përmbajtje: “3. ATP-ja, për efekt të kompensimit dhe të ekzekutimit të vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, kur nuk ka ndryshuar zëri kadastral, vlerëson financiarisht vendimet, duke u bazuar në vlerat e përcaktuara në hartën e vlerës, sipas rregullave të mëposhtme: a) Llogaritet vlera e pronës së njohur për kompensim, duke u bazuar në zërin kadastral që ka pasur prona në kohën e shpronësimit; b) Llogaritet vlera e pronës së kthyer, të kompensuar fizikisht apo të përfutur në një nga mënyrat e tjera sipas ligjeve që kanë rregulluar çështjen e kthimit dhe kompensimit të pronave; Vlera e pronës së kthyer llogaritet si diferencë që rezulton ndërmjet vlerës së saj, sipas zërit kadastral aktual, dhe vlerës së kësaj prone, sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit; c) Vlera e pronës së kthyer, e llogaritur sipas shkronjës “b”, të kësaj pike, i zëritet vlerës së pronës së njohur për kompensim, të llogaritur sipas shkronjës “a”, të kësaj pike; c) Në rastet kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me zero lekë dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar. Në rastet kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, atëherë vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me diferencën që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim.”.

106. Pika 3 e VKM-së nr. 313/2023, ndër të tjera, ka shtuar pikën 3/1 pas pikës 3 të kreut I të VKM-së nr. 223/2023, me këtë përmbajtje: “3/1. ATP-ja, për efekt të kompensimit dhe të ekzekutimit të vendimeve përfundimtare, që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, kur ka ndryshuar zëri kadastral, vlerëson financiarisht vendimet, duke u bazuar në vlerat e përcaktuara në hartën e vlerës, sipas rregullave të mëposhtme: a) Llogaritet vlera e pronës së njohur për kompensim, duke u bazuar në zërin kadastral aktual; b) Llogaritet vlera e pronës së kthyer, të kompensuar fizikisht apo të përfutur në një nga



mënyrat e tjera sipas ligjeve që kanë rregulluar çështjen e kthimit dhe kompensimit të pronave; Vlera e pronës së kthyer llogaritet si diferencë që rezulton ndërmjet vlerës së saj, sipas zërit kadastral aktual, dhe vlerës së kësaj prone, sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit; c) Vlera e pronës së kthyer, e llogaritur sipas shkronjës “b”, të kësaj pike, i zbritet vlerës së pronës së njohur për kompensim, të llogaritur sipas shkronjës “a”, të kësaj pike; ç) Në rastet kur vlera e pronës së kthyer është më e madhe sesa vlera e pronës së njohur për kompensim, vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është e barabartë me zero lekë dhe subjekti i shpronësuar konsiderohet i kompensuar. Në rastet kur vlera e pronës së njohur për kompensim është më e madhe sesa vlera e pronës së kthyer, vlerësimi financiar i vendimit përfundimtar, që ka njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, është i barabartë me 10 për qind të diferencës që rezulton duke zbritur vlerën e pronës së kthyer nga vlera e pronës së njohur për kompensim; d) Përjashtimisht, kur vlerësimi financiar sipas zërit kadastral, që ka pasur prona në kohën e shpronësimit, është më i madh se 10 për qind e vlerës së pronës së llogaritur sipas kësaj pike, subjekti i shpronësuar kompensohet me vlerën e llogaritur sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit.”.

107. Në analizë të përmbajtjes së kundërshtuar të pikave 2 dhe 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ndryshojnë pikën 3 të kreut I të VKM-së nr. 223/2016 dhe shtojnë pikën 3/1 në këtë krye, Gjykata konstaton se ato kanë reflektuar ndryshimet e bëra në ligjin e pronave me nenin 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që kanë ndryshuar pikën 2 dhe shtuar pikën 3 në nenin 7 të ligjit të pronave. Për rrjedhojë, me të njëjtat argumente, si edhe ato për dispozitat ligjore respektive të ligjit nr. 77/2022, Gjykata vlerëson se pretendimet e kërkuarit në lidhje me këto pika të VKM-së nr. 313/2023 janë të pabazuara.

B.2.1.2 Për cenimin e parimit të hierarkisë së akteve normative

108. Kërkuari ka pretenduar se pika 8 e VKM-së nr. 313/2023 ka shtuar pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, sipas së cilës në rast se subjekti përfitues nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur, ai do të përfitojë kompensim financiar deri në 20% të vlerës totale të vlerësimit, ndërsa pjesën tjetër nga fondi i kompensimit fizik. Sipas tij, një parashikim i tillë del përtej parashikimeve të ligjit të pronave, pasi një subjekti të cilit mund t'i kthehet fizikisht një sipërfaqe e caktuar, kjo sipërfaqe i kthehet në vlerë financiare sipas parashikimeve të

nenit 6 të këtij ligji, çka mund të sjellë potencialisht llogaritjen me zërin kadastral të momentit të shpronësimit, për rrjedhojë zvogëlimin e vlerës principale të pronës. Kthimi fizik nga fondi i kompensimit përmes një vlere financiare të llogaritur me zërin kadastral të momentit të shpronësimit mund të rezultojë në një kompensim fizik shumë herë më të ulët se kompensimi fizik që subjekti i interesuar mund të përfitonte nëse do të kompensohej brenda pronës së njohur ose nëse merret parasysh vlera e kësaj prone krahasuar me vlerën e pronës që kthehet nëse zbatohen parashikimet e kësaj VKM-je. Po sipas kërkuarit, ky parashikim ul vlerën financiare të vendimit përfundimtar në fazën e ekzekutimit, pasi prona e kthyer fizikisht ose e kompensuar fizikisht ka metodologji të ndryshme vlerësimi nga ajo e njohur për kompensim.

109. Gjykata vëren se subjekti i interesuar, Kuvendi, nuk ka prapësuar në lidhje me këtë përmbajtje të VKM-së nr. 313/2023.

110. Sipas Këshillit të Ministrave, pretendimi i kërkuarit se pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, e cila ka ndryshuar pikën 16/7 të VKM-së nr. 223/2016, cenon parimin e hierarkisë së akteve normative nuk gjen mbështetje qoftë në aspektin ligjor, ashtu edhe në atë kushtetues. Sipas këtij subjekti, procedurat për vlerësimin dhe ekzekutimin e vendimeve përfundimtare të kompensimit të pronave në lidhje me shpërndarjen e fondit financiar dhe fizik janë rregulluar në përmbushje të delegimit të ligjvënësit dhe në përputhje me nenet 116 e 118 të Kushtetutës.

111. Sipas ATP-së, VKM-ja nr. 313/2023 është miratuar në zbatim të nenit 8, pika 5, të ligjit të pronave. Ndryshimet e miratuara për këtë nen janë në përputhje me vendimin nr. 4/2021 të Gjykatës. Jo pa qëllim ligjvënësi ka autorizuar Këshillin e Ministrave për të përcaktuar rregullat e procedurat e shpërndarjes së fondit të kompensimit dhe radhën e përparësisë nëpërmjet formave të kompensimit, pasi është i vetmi organ që ka detyrë të plotë në lidhje me fondin fizik dhe atë financiar, si dhe për kapacitetet e shtetit shqiptar për të përmblytur këtë proces brenda afateve ligjore.

112. Gjykata vëren se piramida e akteve normative, e sanksionuar në nenin 116 të Kushtetutës, përcakton marrëdhëniet midis normave juridike, të cilat bazohen në raportin e mbi/nënvendosjes së tyre. Rendi juridik nuk është një radhitje e barasvlershme normash, por një sistem



hierarkik, i cili përbëhet nga nivele të ndryshme vlefshmërie dhe në secilin prej këtyre niveleve qëndron një normë ose grup normash, duke përfshirë kështu edhe fuqinë e caktuar juridike. Kjo piramidë aktesh normative ka në majë të saj Kushtetutën, e cila shërben si burim për aktet e tjera juridike (*shih vendimet nr. 35, datë 15.6.2023; nr. 5, datë 5.2.2014 nr. 3, datë 20.2.2006 të Gjykatës Kushtetuese*).

113. Në nenin 118, pika 1, Kushtetuta sanksionon se aktet nënligjore nxirren në bazë dhe për zbatim të ligjeve nga organet e parashikuara në Kushtetutë, ndërsa sipas pikës 2 të këtij neni ligji duhet të autorizojë nxjerrjen e akteve nënligjore, të përcaktojë organin kompetent, çështjen që duhet rregulluar, si dhe parimet në bazë të të cilave nxirren këto akte. Këto dispozita ndihmojnë për t'i dhënë kuptimin kushtetues dhe doktrinar konceptit *rezervë ligjore*, nëpërmjet të cilit kufizohet ose orientohet pushteti normativ i organeve ekzekutive për të rregulluar marrëdhënie të caktuara me akte nënligjore. Kjo *rezervë ligjore* krijon mundësinë që çështja konkrete e rregulluar pjesërisht me ligj të mund të detajohet më tej nga aktet nënligjore, duke iu përmbajtur parimeve dhe kufijve të përcaktuar nga ligji. Vetëm në këtë mënyrë autorizimi i ligjvënësit për nxjerrjen e akteve nënligjore mund të konsiderohet i realizuar brenda kufijve të kushtetutshmërisë. Në rastin e *rezervës ligjore relative*, aktet nënligjore duhet të nxirren në respektim të kritereve të përcaktuara në nenin 118 të Kushtetutës, të cilat, nga njëra anë, e detyrojnë ligjvënësin t'u përmbahet atyre në mënyrë rigorozë dhe, nga ana tjetër, orientojnë dhe kufizojnë pushtetin normativ të organeve të tjera shtetërore në nxjerrjen e akteve nënligjore (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 60, datë 16.9.2016; nr. 20, datë 4.4.2014 të Gjykatës Kushtetuese*).

114. Bazuar në standardet e mësipërme, nisur nga pretendimet e kërkuarit dhe prapësimet e subjekteve të interesuara, Gjykata do të analizojë nëse përmbajtja e VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që shton shkronjën "b" në pikën 16/7 të VKM-së nr. 223/2016, është në përputhje me delegimin ligjor, sipas kërkesave të nenit 118 të Kushtetutës.

115. Gjykata vëren se me vendimin nr. 4/2021 të saj, ajo ka shfuqizuar si të papajtueshme me Kushtetutën pikat 16/2, 16/4 dhe 18 të VKM-së nr. 223/2016, për shkak se, në cenim të rezervës ligjore, të parashikuar nga neni 118 i Kushtetutës, përmes tyre ishin rregulluar çështje, për të cilat Këshilli i

Ministrave nuk kishte autorizim nga ligjvënësi. Gjykata vlerësoi se, për sa kohë që ligji nuk kishte bërë asnjë delegim për përcaktimin e radhës së kompensimit ose kombinimit të formave të ndryshme të kompensimit, këto parashikime cenonin kufijtë e rezervës ligjore dhe se pushteti ekzekutiv kishte vepruar në tejkalim të normave ligjore dhe në mungesë të një delegimi të shprehur, duke rregulluar me akt nënligjor një marrëdhënie që i përkiste fushës së rregullimit të ligjvënësit. Po sipas Gjykatës, për sa kohë që rregullimet e pikës 16/4 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, kishin të bënin me mënyrën e vlerësimit të pronës, çështje kjo që hynte në kompetencën ekskluzive të pushtetit ligjvënës, ato nuk mund të rregulloheshin me akte nënligjore (*shih vendimin nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

116. Në rastin konkret, Gjykata konstaton se, në zbatim të kësaj vendimmarrjeje, me nenin 3 të ligjit nr. 77/2022 ligjvënësi ka shtuar pikën 5 në nenin 8 të ligjit të pronave, duke përcaktuar se rregullat dhe procedurat e shpërndarjes së fondit të kompensimit, radha e përparësisë ndërmjet formave të kompensimit, si dhe rregullat për kompensimin nëpërmjet një ose disa formave bashkërisht përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

117. Bazuar në dispozitën e sipërcituar, Këshilli i Ministrave ka miratuar VKM-në nr. 313/2023, përmes pikës 8 të së cilës, ndër të tjera, ka shtuar pikën 16/7 në VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, shkronja "b" e së cilës parashikon: "*Përjashtimisht nga parashikimi i pikës 16/6, të këtij kreu: [...] b) rastet kur subjekti nuk përfiton kompensim fizik sipas shkronjës "a", të pikës 16/6, të këtij kreu, dhe ka një vendim përfundimtar, të vlerësuar financiarisht, përfiton kompensim financiar nga fondi financiar i kompensimit, deri në 20% të vlerës totale të kompensimit financiar, por jo më shumë se 10 000 000 (dhjetë milionë) lekë dhe pjesa e mbetur nga vlerësimi i vendimit përfundimtar kompensohet fizikisht nga fondi i tokës.*".

118. Duke iu referuar përmbajtjes së VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, Gjykata konstaton se përmes VKM-së nr. 313/2023 janë bërë ndryshime dhe shtesa në kreun III të saj në lidhje me procedurat dhe rregullat e përgjithshme të kompensimit, duke shtuar, ndër të tjera, pikat 16/6 dhe 16/7 në këtë krye. Kështu, pika 16/6 ka përcaktuar përparësinë ndërmjet formave të ndryshme të kompensimit, duke renditur në radhën e parë të përparësisë kompensimin fizik brenda



pronës së njohur subjektit të shpronësuar (*shkronja "a" e pikës 16/6*), ku, sipas pikës 6 të nenit 5 të ligjit të pronave “kompensim fizik brenda pronës së njohur subjektit të shpronësuar” është sipërfaqja e pasurisë që është vendosur t’u jepet subjekteve të shpronësuar me vendim përfundimtar. Kompensimin fizik nga fondi i tokës është përcaktuar në radhë të dytë (*shkronja "b" e pikës 16/6*) dhe në radhë të fundit kompensimit financiar (*shkronja "c" e pikës 16/6*). Ndërkohë, pika 16/7 e VKM-së nr. 223/2023, të ndryshuar, ka përcaktuar rastet përjashtimore nga rregulli i përcaktuar në nenin 16/6 të tij, përfshirë këtu edhe ato raste kur subjekti nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së shpronësuar, pra kur rregulli i përcaktuar në pikën 16/6 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, nuk mund të zbatohet. Në një rast të tillë, Këshilli i Ministrave i ka dhënë përparësi kompensimit financiar, duke përcaktuar, në thelb, një kufi të vlerës që do të përfitohet në këtë rast.

119. Në analizë të pikës 16/7 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, Gjykata vëren se shkronja “a” e saj ka përcaktuar formën e kompensimit për vendimet përfundimtare të vlerësuara nga organi administrativ ose gjyqësor me vlerë financiare deri në 1.500.000 lekë, duke parashikuar se nëse subjekti i shpronësuar zgjedh të kompensohet përmes kësaj forme dhe heq dorë, kur është rasti, nga forma e kompensimit fizik, ai do të përfitojë vlerën e plotë të njohur të kompensimit. Ndërkohë, shkronja “b” e kësaj pike, e kontestuar nga kërkuesi, ka përcaktuar formën e kompensimit për rastet kur vlera e vendimit përfundimtar është më e madhe se 1.500.000 lekë. Në këto raste, subjekti i shpronësuar do të përfitojë kompensim financiar nga fondi financiar i kompensimit, deri në 20% të vlerës totale të kompensimit, por jo më shumë se 10.000.000 lekë, ndërsa për pjesën tjetër të vlerës së vendimit përfundimtar do të kompensohet fizikisht nga fondi i tokës. Përmes parashikimit në këtë dispozitë të përfitimit të kompensimit financiar në masën 20% të vlerës totale të vendimit përfundimtar të vlerësuar financiarisht, si dhe kompensimit fizik nga fondi i tokës, për pjesën e mbetur nga vlerësimi i vendimit përfundimtar, është përcaktuar rregulli i

kompensimit për vendimet përfundimtare që rezultojnë mbi një vlerë të caktuar dhe subjekti nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur.

120. Gjykata vlerëson se rregullimet e mësipërme kanë të bëjnë me rregulla dhe forma të kompensimit, për përzgjedhjen e të cilave, me shtesën e bërë me nenin 3 të ligjit nr. 77/2022 në zbatim të vendimit nr. 4/2021 të Gjykatës, ligjvënësi i ka deleguar shprehimisht Këshillit të Ministrave të drejtën për të vendosur. Në këto kushte, Gjykata çmon se në zgjedhjen e instrumentit të përparësisë së formës së kompensimit në lidhje me rastet përjashtimore, ku rregulli i përgjithshëm i përcaktuar në nenin 16/6 nuk gjen zbatim, si dhe të rregullit të kompensimit për vendime përfundimtare mbi një vlerë të caktuar, në rastet kur subjekti nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur, përmes shtesës së pikës 16/7, shkronja “b”, në VKM-në nr. 223/2023, të ndryshuar, Këshilli i Ministrave ka vepruar brenda hapësirës së njohur me ligjin e ndryshuar të pronave. Për rrjedhojë, në këndvështrim të parashikimit të nenit 118 të Kushtetutës, Gjykata vlerëson se neni 3 i ligjit nr. 77/2022, në pjesën që ka shtuar pikën 5 në nenin 8 të ligjit, përmban delegimin e shprehur të ligjvënësit ndaj Këshillit të Ministrave. Po kështu, për sa i përket detyrimit që kërkon neni 118 i Kushtetutës lidhur me përcaktimin e parimeve mbi të cilat duhet të nxirren aktet nënligjore, Gjykata vëren se ligji i pronave përbën *lex specialis* në thelb të të cilit, sipas nenit 1 të tij, qëndron shpërblimi i drejtë i pronës së shpronësuar, konfiskuar ose shtetëzuar padrejtësisht. Në këtë kontekst, parimi që udhëheq këtë ligj dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij është ai i shpërblimit të drejtë, sipas jurisprudencës së Gjykatës dhe GJEDNJ-së, ndaj dhe, për qëllime të zbatimit të këtij parimi, edhe në përcaktimin e formave dhe rregullave të kompensimit, sipas detyrimeve të nenit 8, pika 5, të ligjit, Këshilli i Ministrave ka pasur të njëjtin detyrim.

121. Për sa më lart, Gjykata çmon se pretendimi i kërkuesit se pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar shkronjën “b” në pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, cenon parimin e hierarkisë së akteve është i pabazuar.⁸

⁸ Gjyqtarja Elsa Toska votoi për rrëzimin e këtij pretendimi me arsyetim paralel. Sipas saj, bazuar në jurisprudencën kushtetuese, për sa kohë që nuk u konstatua shkelje në drejtim të pretendimeve mbi cenimin e sigurisë juridike, të lidhur me pronën dhe proporcionalitetin, ashtu

dhe në drejtim të pretendimeve për cenim të barazisë para ligjit për përmbajtjen e ligjit dhe të VKM-së, objekt kundërshtimi, kërkuesi si subjekt i kushtëzuar nuk legjitimohet për pretendime të lidhura me nenin 118 të Kushtetutës, pasi nuk u provua interesi real substancial i saj



122. Në përmbledhje të analizës së lartpërmendur, Gjykata vlerëson se pretendimet e kërkuarit për cenimin e parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës, si rrjedhojë e neneve 1, pika 2, dhe 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 dhe pikave 2 e 3 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ato kanë gjetur pasqyrim, si dhe të parimit të hierarkisë së akteve, si rrjedhojë e pikës 8 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, janë të pabazuara.

123. Në përfundim, Gjykata çmon se kërkesa është e pabazuar, sipas arsyetimit të mësipërm të këtij vendimi, ndaj duhet rrëzuar.

PËR KËTO ARSYE,

Gjykata Kushtetuese, në mbështetje të neneve 131, pika 1, shkronjat “a” dhe “c” dhe 134, pikat 1, shkronja “h” dhe 2, të Kushtetutës, si dhe neneve 72 e vijues të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, me shumicë votash,

VENDOSI:

1. Rrëzimin e kërkesës.

2. Heqjen e masës së pezullimit të zbatimit të pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, datë 17.11.2022 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 133/2015 ‘Për trajtimin e pronës dhe përfundimin e procesit të kompensimit të pronave’”.

Ky vendim është përfundimtar dhe hyn në fuqi ditën e botimit në Fletoren Zyrtare.

Marrë, më 13.2.2024.

Shpallur, më 21.3.2024.

Kryetare: Holta Zaçaj

Anëtarë: Sandër Beci, Sonila Bejtja, Elsa Toska, Genti Ibrahimi, Marjana Semini, Ilir Toska

Anëtarë pjesërisht kundër: Fiona Papajorgji, Marsida Xhaferllari

MENDIM PAKICE

1. Në gjykimin kushtetues të vënë në lëvizje nga kërkuari, Komuniteti Mysliman i Shqipërisë, me objekt shfuqizimin si antikushtetuese të pikës 2 të nenit 1 dhe pikave 1 dhe 2 të nenit 2 të ligjit nr. 77/2022, të pikës 2 dhe pikave 3/1 e 3/2, shkronja “c”, të shtuara në VKM-në nr. 223/2016 nga pika 3 e VKM-së nr. 313/2023, të pikës 8 të VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që shton pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, jemi pjesërisht kundër qëndrimit të shumicës për rrëzimin e kërkesës, pasi vlerësojmë se kërkesa duhej të ishte pranuar pjesërisht. Në mbështetje të nenit 132, pika 3, të Kushtetutës dhe nenit 72, pika 8, të ligjit nr. 8577/2000, që parashikojnë publikimin e mendimit të pakicës së bashku me vendimin përfundimtar të Gjykatës, parashtrijmë në vijim argumentet që mbështesin qëndrimin tonë.

a) Lidhur me nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022

2. Kërkuari ka pretenduar cenimin e parimit të sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës private dhe parimin e proporcionalitetit, për shkak se, sipas tij, kjo dispozitë ligjore që ndryshon përfitimin e indeksimit dhe të interesit bankar të vlerës së kompensimit nga “data e marrjes së shpërblimit” në “datën e publikimit” ka përkeqësuar pozitën e mëparshme të tij, në cilësinë e subjektit të shpronësuar, duke i hequr një të drejtë të njohur nga ligji i mëparshëm.

3. Lidhur me këtë pretendim, shumica ka vlerësuar se përfitimi i vlerës së inflacionit dhe interesit bankar përfshihet brenda konceptit kushtetues të pronës, të garantuar nga neni 41 i Kushtetutës dhe neni 1 i protokollit nr. 1 të KEDNJ-së (shih paragrafin 43 të vendimit). Në vijim, në interpretim sistematik të ligjit të pronave, të ndryshuar, sidomos duke iu referuar nenit 16, pika 6/1, të tij, shumica ka vlerësuar se, për sa i përket përfitimit të interesit bankar, ligji nr. 77/2022 nuk ka ndryshuar pozitën e mëparshme të kërkuarit (shih paragrafët 55 dhe 56 të vendimit), ndërsa lidhur me përfitimin e indeksimit për efekt të inflacionit, ai ndërhyr në të drejtën e pronës (shih paragrafin 57 të vendimit). Për rrjedhojë, shumica ka vlerësuar të analizojë nenin 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 si ndërhyrje në të drejtën e pronës private në



këndvështrim të nenit 17 të Kushtetutës, duke pranuar se ndërhyrja është bërë me ligj, për një interes publik, konkretisht për garantimin e mirëfunksionimit të buxhetit të shtetit dhe në mënyrë proporcionale, për rrjedhojë nuk cenon parimin e sigurisë juridike (*shih paragrafët 59, 63 dhe 70 të vendimit*). Lidhur me parimin e proporcionalitetit, shumica është shprehur se mospërfitimi i indeksimit për efekt të inflacionit për periudhën nga publikimi i vlerës së kompensimit deri në momentin e ekzekutimit të saj nuk kufizon në mënyrë joproporcionale të drejtën e pronës së subjekteve të shpronësuara, pasi nuk prek thelbin e së drejtës së pronës dhe nuk e bën të pamundur ushtrimin e kësaj të drejte (*shih paragrafin 70 të vendimit*).

4. Ndërkohë që bashkohemi me qëndrimin e shumicës se vlera e indeksimit dhe interesit bankar përfshihet në konceptin kushtetues të pronës, sipas nenit 41 të Kushtetutës, se ndryshimi i afatit të përlogaritjes së indeksimit dhe interesit bankar (neni 1, pika 2, i ligjit nr. 77/2022) ndërhyr në të drejtën e pronës së subjekteve të shpronësuara dhe se ky kufizim është bërë me ligj, ndajmë qëndrim të kundërt për sa u përket dy kritereve të tjera të nenit 17 të Kushtetutës që lidhen me vlerësimin e interesit publik dhe proporcionalitetin e kësaj ndërhyrjeje.

5. Metodologjia e kompensimit të pronave është shqyrtuar nga GJEDNJ-ja në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*, ku ajo ka vlerësuar se, në thelb, kufizimi i vlerës së kompensimit për shkak të shpejtësisë së përmbylljes përfundimtare të këtij procesi dhe të aftësisë buxhetore të shtetit nuk konsiderohej shkelje e së drejtës së pronës, për sa kohë që vlera e kompensimit nuk do të ishte më e vogël se 10% e vlerës së pronës, sipas zërit kadastral aktual të saj. Po kështu, GJEDNJ-ja ka theksuar se krahas vlerës së njohur për kompensim, subjektet e shpronësuara duhej të përfitonin edhe indeksimin (*shih vendimin e GJEDNJ-së Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*). Ky qëndrim i GJEDNJ-së u përkrah edhe nga Gjykata në vendimin nr. 4/2021 të saj.

6. Në këndvështrim të kësaj jurisprudence të GJEDNJ-së dhe qëndrimit të mbajtur nga Gjykata në vendimin nr. 4/2021 të saj, në ndryshim nga shumica, vlerësojmë se ndryshimi i afatit të përlogaritjes së indeksimit dhe interesit bankar, me anë të nenit 1, pika 2, të ligjit nr. 77/2022 përbën ndërhyrje të re, e cila nuk mund të justifikohet nga e njëjta premisë mirëfunksionimi i buxhetit të shtetit, që ka shërbyer për të ulur pragun e vlerës së

kompensimit të pronave deri në 10 % në kontekstin e përgjithshëm të procesit të kompensimit të pronave të subjekteve të shpronësuara.

7. Për sa më lart, duke pasur parasysh specifikën e ndryshimit ligjor në fjalë, ku bëhet fjalë për përfitimin e interesit bankar dhe indeksimit për efekt të inflacionit për periudhën nga publikimi i vlerës së kompensimit deri në ekzekutimin e kësaj vlere nga ATP-ja, në këndvështrim të interesit publik që është synuar të mbrohet përmes ndryshimit ligjor, çmujmë se ndërhyrja në të drejtën e pronës nuk rezulton të justifikohet nga interesi publik.

8. Nuk pajtohemi me qëndrimin e shumicës edhe lidhur me parimin e proporcionalitetit, pasi vlerësojmë se heqja e së drejtës së subjekteve të shpronësuara për të përfituar interesin bankar dhe indeksimin deri në momentin e ekzekutimit të vlerës së njohur të kompensimit nuk është proporcionale. Në këtë drejtim merr vlerë analiza e argumenteve të paraqitura nga subjektet e interesuara, pasi, siç ka theksuar Gjykata në jurisprudencën e saj, ato kanë detyrën për të provuar se ndërhyrja ishte e nevojshme, e domosdoshme dhe e dobishme (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 1, datë 16.1.2017; nr. 25 datë 28.4.2014 të Gjykatës Kushtetuese*).

9. Konkretisht, Kuvendi ka parashtruar se ndërhyrja ligjore synon të shmangë situatat abuzive, ku në gjendjen aktuale të sistemit të drejtësisë (me numër të ulët gjyqtarësh dhe volum të lartë çështjesh gjyqësore), subjektet e shpronësuara vononin me rreth 6 vjet marrjen e shpërblimit me qëllim të përfitimit të shumëve shtesë bazuar në indeksim, si rrjedhojë e ankimeve që ato paraqisnin në gjykatat e juridiksionit të zakonshëm dhe nëse ankimi gjyqësor do të ishte i suksesshëm, individit i lindte e drejta për të kërkuar interesat dhe kamatëvonesat përkatëse, sipas nenit 44 të Kushtetutës. Ky argument i subjektit të interesuar zhvendos përgjegjësinë e reformave të sistemit të drejtësisë nga shteti tek individ, si dhe rrezikon të përkeqësojë të drejta të tjera kushtetuese të individit, ato të aksesit në gjykatë, të kohëzgjatjes së arsyeshme të gjykimit dhe të ankimit efektiv. Po kështu, nisja e një procesi të ri gjyqësor, për vlera monetare, që nuk justifikohen nga interesi publik i mirëfunksionimit të buxhetit të shtetit (*shih paragrafin 3 më sipër*), vendos ndaj subjektit të shpronësuar një barrë të tepruar në raport me qëllimin që synohet të arrihet.

10. Ndërsa subjektet e interesuara, Këshilli i Ministrave dhe ATP-ja, kanë parashtruar se



ndryshimi i përlogaritjes së afatit të indeksimit lidhet me shprehjen e vullnetit të subjektit të shpronësuar, ndaj shteti nuk ka detyrim të përmbushë një detyrim të tillë. Edhe ky argument vlerësojmë se është i pabazuar, pasi tërheqja e vlerës së kompensimit, sipas kuadrit ligjor në fuqi, nuk është një veprim juridik që varet ekskluzivisht nga vullneti i individit, por mundësohet pas një procesi administrativ që zhvillon ATP-ja, gjatë të cilit ajo mbledh dokumentacion, si nga individit, ashtu edhe nga struktura të tjera shtetërore sipas akteve nënligjore në fuqi.

11. Në vlerësimin tonë, argumentet e paraqitura nga subjektet e interesuara nuk pajtohen me parimin e shtetit të së drejtës, pasi zhvendosin përgjegjësinë nga shteti tek individit, duke krijuar një barrë të tepruar për këtë të fundit. Nga ana tjetër, duke mbajtur në konsideratë se, në rastin në shqyrtim, gjykimi kushtetues është konkret, pasi është vënë në lëvizje nga një subjekt i kushtëzuar, vlerësojmë se Gjykata nuk duhej të abstragonte nga rrethanat konkrete të kërkuarit dhe ta trajtonte çështjen në mënyrë abstrakte. Përkundrazi, ajo kishte detyrën të vlerësonte nëse dispozitat e kundërshtuara preknin drejtpërdrejt pasuritë e kërkuarit që janë në proces shqyrtimi administrativ nga ATP-ja dhe në gjykatat e juridiksionit të zakonshëm.

12. Kështu, kërkuari, ndër të tjera, ka paraqitur të dhënat e një prone të trajtuar me vendim të vitit 2002, i cili është nxjerrë përpara ligjit nr. 133/2015. Sipas këtij vendimi, Komisioni i Kthimit dhe Kompensimit të Pronave Gjyrokastër ka vendosur të drejtën e kompensimit të kërkuarit për një sipërfaqe toke prej 27.3 ha në vlerën 6 661 200 lekë. Në këtë rast, ATP-ja, bazuar në ligjin nr. 133/2015 që njihnte interesin bankar dhe indeksimin deri më datë *e marrjes së shpërblimit*, ka përlogaritur vlerën e indeksimit, duke arritur në përfundimin se kërkuarit i takonte vlera e përgjithshme prej 9 520 187 lekësh, duke konsideruar se vendimi ishte publikuar më datë 6.8.2018, pra vlera e kompensimit financiar është indeksuar për periudhën 2002-2018. Në kushtet kur ky vendim ende nuk është ekzekutuar, sipas atij kuadri ligjor, kërkuari kishte pritshmërinë e ligjshme se i përkiste edhe vlera e indeksimit për periudhën 2018, deri në momentin e marrjes së shumës. Ndërkohë sipas formulës së re që njeh interesin bankar dhe indeksimin deri në “datën e publikimit”, kërkuarit i ka humbur kjo e drejtë për periudhën 2018, deri në momentin e derdhjes së shumës në

fjalë. Këto fakte të paraqitura nga kërkuari, ndonëse bindëse në terma konkretë, shumica nuk i ka pasqyruar në vendim, duke mos i marrë ato në konsideratë në analizën e saj dhe duke arritur në rezultate abstrakte se kërkuarit nuk i cenohet parimi i sigurisë juridike në lidhje me të drejtën e pronës.

13. Në përmbledhje të të gjitha argumenteve të mësipërme, çmojmë neni 1, pika 2, i ligjit nr. 77/2022 cenon parimin e sigurisë juridike dhe ndërhyr tek e drejta e pronës në mungesë të interesit publik dhe pa respektuar parimin e proporcionalitetit.

b) Lidhur me pikën 8 të VKM-së nr. 313/2023

14. Kërkuari ka pretenduar cenimin e parimit të hierarkisë së normave, pasi kjo dispozitë nënligjore, përtej parashikimeve të ligjit të pronave, përcakton se, në rast se subjekti përfitues nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur, ai do të përfitojë kompensim financiar deri në 20% të vlerës totale të vlerësimit, ndërsa pjesën tjetër nga fondi i kompensimit fizik. Sipas subjekteve të interesuara, Këshilli të Ministrave dhe ATP-së, ky rregullim është bërë në përmbushje të delegimit të ligjvënësit dhe në përputhje me vendimin nr. 4/2021 të Gjykatës.

15. Lidhur me këtë pretendim, shumica ka vlerësuar se miratimi i këtyre dispozitave është bërë në zbatim të vendimmarrjes nr. 4/2021 të Gjykatës, përmes së cilës janë shfuqizuar si të papajtueshme me Kushtetutën pikat 16/2, 16/4 dhe 18 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, për shkak se, në cenim të rezervës ligjore, të parashikuar nga neni 118 i Kushtetutës, pushteti ekzekutiv ka vepruar në tejkalim të normave ligjore dhe në mungesë të një delegimi të shprehur, duke rregulluar me akt nënligjor një marrëdhënie që i përkiste fushës së rregullimit të ligjvënësit (*shih paragrafin 115 të vendimit*). Në vijim, shumica ka vlerësuar se dispozitat nënligjore të kundërshtuara kanë të bëjnë me rregulla dhe forma të kompensimit, të cilat gjejnë zbatim në raste përjashtimore dhe për përcaktimin e të cilave, përmes nenit 3 të ligjit nr. 77/2022 që ka shtuar pikën 5 te neni 8 i ligjit nr. 133/2015, ligjvënësi ka deleguar shprehimisht Këshillin e Ministrave (*shih paragrafin 120 të vendimit*).

16. Nuk pajtohemi me këtë qëndrim të shumicës, pasi, ashtu siç dhe është theksuar në jurisprudencën kushtetuese, neni 116 i Kushtetutës ka përcaktuar një sistem hierarkik, i cili përbëhet nga nivele të ndryshme vlefshmërie dhe në secilin prej këtyre



niveleve qëndron një normë ose grup normash, duke përfshirur kështu edhe fuqinë e caktuar juridike. Kjo piramidë aktesh normative ka në majë të saj Kushtetutën, e cila shërben si burim për aktet e tjera juridike (*shih vendimet nr. 35, datë 15.6.2023; nr. 5, datë 5.2.2014; nr. 3, datë 20.2.2006 të Gjykatës Kushtetuese*).

17. Po kështu, neni 118, pika 1, i Kushtetutës, përcakton se aktet nënligjore nxirren në bazë dhe për zbatim të ligjeve nga organet e parashikuara në Kushtetutë, ndërsa paragrafi i dytë i këtij neni parashikon se ligji duhet të autorizojë nxjerrjen e akteve nënligjore, të përcaktojë organin kompetent, çështjen që duhet rregulluar, si dhe parimet në bazë të të cilave nxirren këto akte. Në jurisprudencën kushtetuese është theksuar se rezerva ligjore e përcaktuar në këto dispozita kufizon ose orienton pushtetin normativ të organeve ekzekutive për të rregulluar marrëdhënie të caktuara me akte nënligjore, duke krijuar mundësinë që çështja konkrete e rregulluar pjesërisht me ligj të mund të detajohet më tej nga aktet nënligjore, në përputhje me parimet dhe kufijtë e përcaktuar nga ligji. Në këtë kuptim, nxjerrja e akteve nënligjore është konsideruar nga Gjykata si cenim i kufijve të rezervës ligjore kur ligji nuk ka bërë asnjë delegim tek ekzekutivi për të rregulluar një çështje konkrete (*rezervë ligjore absolute*) ose kur ekzekutivi ka rregulluar çështje të tjera nga ato që i ka deleguar ligjvënësi (*rezerva ligjore relative*) (*shih vendimet nr. 35, datë 15.6.2023; nr. 11, datë 9.3.2021; nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

18. Në rastin konkret, përmes nenit 8, pika 5, të ligjit nr. 133/2015, shtuar me nenin 3 të ligjit nr. 77/2022, ligjvënësi i ka deleguar Këshillit të Ministrave të drejtën për të vendosur rregullat dhe procedurat e shpërndarjes së fondit të kompensimit, radhën e përparësisë ndërmjet këtyre formave, si dhe rregullat për kompensimin ndërmjet një ose disa formave. Ndërkohë, përmes shtesës së pikës 16/6 në VKM-në nr. 223/2016, Këshilli i Ministrave ka përcaktuar se përparësia ndërmjet formave të kompensimit është, ndërmjet tri mënyrave: a) kompensimi fizik brenda pronës së njohur subjektit të shpronësuar; b) kompensimi fizik nga fondi i tokës; c) kompensimi financiar. Si përjashtim nga ky rregull, në pikën 16/7 të VKM-së nr. 223/2016, Këshilli i Ministrave ka përcaktuar se, për vendimet përfundimtare të vlerësuar nga organi administrativ ose gjyqësor me vlerë financiare deri në 1 500 000 lekë, subjekti i shpronësuar mund të përfitojë vlerën

e plotë të njohur të kompensimit, nëse zgjedh të kompensohet financiarisht, si dhe heq dorë, kur është rasti, nga forma e kompensimit fizik. Nga ana tjetër, shkronja “b” e kësaj pike, e kontestuar nga kërkuesi, ka përcaktuar formën e kompensimit për rastet kur vlera e vendimit përfundimtar është më e madhe se 1 500 000 lekë. Në këto raste, sipas kësaj dispozite, subjekti i shpronësuar do të përfitojë kompensim financiar nga fondi financiar i kompensimit, deri në 20% të vlerës totale të kompensimit, por jo më shumë se 10 000 000 lekë, ndërsa për pjesën tjetër të vlerës së vendimit përfundimtar do të kompensohet fizikisht nga fondi i tokës.

19. Nga analiza e përmbajtjes së këtyre dispozitave, vlerësojmë se ndryshimet e bëra nuk kanë të bëjnë me rregulla dhe procedura për shpërndarjen e fondit të kompensimit dhe as me përcaktimin e përparësisë së këtyre formave, çështje të cilat janë deleguar shprehimisht përmes nenit 8, pika 5, të ligjit nr. 133/2015, shtuar nga neni 3 i ligjit nr. 77/2022. Po kështu, rregulli i përparësisë mes formave të kompensimit, qartazi, përcaktohet në pikën 16/6 të VKM-së nr. 223/2016, të ndryshuar, ndërsa parashikimi i pikës 16/7, i kundërshtuar, vendos një përjashtim nga rregulli i përgjithshëm i parashikuar nga pika 16/6. Në këtë kuptim, parashikimi i kontestuar nuk përcakton rregulla për kompensimin ndërmjet një ose disa formave bashkërisht (pika 16/6 e VKM-së nr. 223/2016). Në fakt, kjo dispozitë nënligjore, duke përcaktuar se kur subjekti përfitues nuk përfiton kompensim fizik brenda pronës së njohur, ai do të përfitojë kompensim financiar deri në 20% të vlerës totale të vlerësimit, ndërsa pjesën tjetër nga fondi i kompensimit fizik, ka dalë përtej përmbajtjes së çështjes së deleguar nga ligji për t’u rregulluar me akt nënligjor. Për këtë arsye, në ndryshim nga shumica, vlerësojmë se pika 8 e VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka shtuar pikën 16/7 në VKM-në nr. 223/2016, është miratuar në tejkalim të delegimit të dhënë Këshillit të Ministrave nga neni 3 i ligjit nr. 77/2022.

c) Lidhur me nenin 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 dhe dispozitat e tjera nënligjore të lidhura me të

20. Përveç sa më sipër, unë, gjyqtarja Marsida Xhaferllari, mbaj qëndrim të kundërt me shumicën edhe lidhur me kërkimin e kërkuesit për shfuqizimin e nenit 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 dhe dispozitave të tjera nënligjore të lidhura me to.



21. Kërkuesi ka pretenduar se këto dispozita cenojnë të drejtën e pronës të lidhur me parimin e sigurisë juridike në drejtim të qartësisë së normës, si dhe bien në kundërshtim me vendimet nr. 1/2017 e nr. 4/2021 të Gjykatës dhe vendimin e GJEDNJ-së *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë*. Sipas tij, këto dispozita, në thelb, kanë rikthyer sërish përmbajtjen e nenit 7 të ligjit nr. 133/2015 në atë pjesë që ishte shfuqizuar nga Gjykata me vendimin nr. 4/2021.

22. Subjektet e interesuara kanë prapësuar se neni 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022 ka synuar të japë një formulim më të qartë, duke parashikuar edhe formulën e përlogaritjes së vlerësimit financiar për pronat që rezultojnë me zërin kadastral të ndryshuar, për të cilat duhet të garantohet kompensimi në masën të paktën 10% të vlerës, sipas zërit kadastral aktual, në përputhje me vendimet e GJEDNJ-së dhe të Gjykatës.

23. Shumica ka vlerësuar se me anë të këtyre dispozitave ligjore, ligjvënësi nuk ka rikthyer përmbajtjen e dispozitave të mëparshme të ligjit të pronave, të shfuqizuara me vendimet nr. 1/2017 dhe 4/2021 të saj. Po kështu, sipas saj, ndryshimet e bëra në këto dispozita nuk janë në kundërshtim me udhëzimin e GJEDNJ-së në çështjen *Beshiri dhe të tjerë kundër Shqipërisë* dhe vendimin nr. 4/2021 të saj, për sa i përket respektimit të pragut minimal prej 10% të vlerës së përgjithshme të pronës, të vlerësuar sipas zërit kadastral aktual. Shumica ka arritur në përfundimin se këto parashikime ligjore japin garanci akoma më të larta, pasi garantojnë një shpërblim më të lartë se sa pragu minimal prej 10%, duke e ruajtur 10%-shin si standard minimal të kompensimit të përcaktuar nga GJEDNJ-ja (*shih paragrafin 101 të vendimit*).

24. Në parantezë duhet vënë në dukje qëndrimi i Gjykatës në vendimin nr. 1/2017, sipas së cilës rivlerësimi i pronave të kthyer ose të kompensuara më parë, për efekt të përlogaritjes së vlerës së kompensimit të pronave në proces, konceptohen si një shpronësim i ri, gjë e cila krijon probleme lidhur me sigurinë juridike (*shih paragrafin 40 të vendimit nr. 1, datë 16.1.2017 të Gjykatës Kushtetuese*). Ky vlerësim është konfirmuar nga Gjykata edhe në vitin 2021, ku ajo ka risjellë në vëmendje se dispozitat objekt kundërshtimi në vitin 2017 ishin konceptuar si një shpronësim i ri, duke qenë se parashikonin rivlerësimin e pronave të kthyer ose të kompensuara më parë, gjë e cila krijonte probleme lidhur me sigurinë juridike, pasi përlogaritja e

sipërfaqes së përfituar dhe asaj që do të zbritej ose shtohet ishte e paqartë dhe krijonte konfuzion në zbatim për sa u takon pritshmërive të shtetasve (*shih paragrafin 50 të vendimit nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

25. Gjatë gjykimit kushtetues, i cili ka natyrë konkrete, sepse është vënë në lëvizje nga një subjekt i kushtëzuar, kërkuesi ka paraqitur të dhëna për pasuritë e tij që janë në proces shqyrtimi administrativ nga ATP-ja dhe në gjykatat e juridiksionit të zakonshëm. Për qëllime të analizës është e mjaftueshme të analizohet situata e një prej pronave të kërkuesit.

26. Kështu, me vendimin e Agjencisë së Kthimit dhe Kompensimit të Pronave në vitin 2007, kërkuesit i është njohur e drejta e pronësisë për sipërfaqen prej 5508 m², të ndodhur në Korçë, nga e cila i janë kthyer fizikisht dy sipërfaqe prej 501 m² dhe 372 m², si dhe i është njohur e drejta e kompensimit për sipërfaqen prej 4635 m². Me hyrjen në fuqi të ligjit nr. 133/2015 dhe përpara se Gjykata të jepte vendimet e saj nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021, ATP-ja, në vlerësimin fillestar, ka aplikuar metodologjinë e vlerësimit dhe ka konkluduar se subjekti konsiderohet i kompensuar, pasi vlera për efekt kompensimi të pronës së kthyer është më e madhe se vlera për efekt kompensimi të pronës për kompensim.

27. Më konkretisht, kërkuesi ka parashtruar se sipas ATP-së, zëri kadastral aktual për pronën që i është njohur e drejta e kompensimit ka ndryshuar nga “tokë bujqësore” në “truall” dhe, për këtë pjesë, prona është vlerësuar sipas zërit kadastral në kohën e shpronësimit “tokë bujqësore”. Sipas kërkuesit, ATP-ja ka përlogaritur vlerën e pronës së kthyer fizikisht edhe pse ky vendim ishte bërë përfundimtar dhe ishte ekzekutuar. Në vlerësimin e pasurisë së kthyer fizikisht, ATP-ja e ka konsideruar atë sipas zërit kadastral aktual “truall”, ndërsa e ka copëzuar atë në dy sipërfaqe me përmasa të ndryshme, duke e konsideruar në kohën e shpronësimit me zërin kadastral për sipërfaqen prej 510 m² “tokë bujqësore” dhe për sipërfaqen prej 372 m² “truall”. Për këtë arsye, për pronën e kthyer në vlerësim janë aplikuar dy çmime të ndryshme dhe për atë pjesë të saj që ishte konsideruar “truall” vlerësimi ka rezultuar zero lekë. Në përfundim, ATP-ja ka vlerësuar se vlera e sipërfaqes së kompensuar (4635 m²) është 463 500 lekë, ndërsa vlera në total e sipërfaqes së kthyer fizikisht është 3 724 935 lekë



(vlerë kjo që i përket vetëm sipërfaqes prej 501 m², pasi vlera e sipërfaqes prej 372 m² është llogaritur 0 lekë). Sipas kërkuarit, vlerësimi financiar në rastin konkret është me vlerë negative - 3 724 935 lekë, ndaj ATP-ja ka konkluduar se subjekti konsiderohej i kompensuar.

28. Pas hyrjes në fuqi të ligjit nr. 77/2022, vlerësimi financiar ka ndryshuar, pasi sipërfaqja për kompensim prej 4635m² llogaritet sipas zërit kadastral aktual “truall”, pra jo me atë të kohës së shpronësimit “tokë bujqësore”, duke aplikuar pragun minimal të vlerës prej 10 % dhe zbritur vlerën e pronës së kthyer, subjektit duhet t'i kompensohej vlera prej 3 119 515,5 lekësh. Nëse, në rastin e tij, nuk do të zbritej vlera për efekt kompensimi e pronës së kthyer, atëherë vlera e pronës për kompensimin do të ishte 34 920 090 lekë, që do të thotë se kërkuarit i është ulur/mohuar ndjeshëm vlera takuese e kompensimit në shumën 31 800 574,5 lekë. Ky pakësim është rezultat i drejtpërdrejtë i përlllogaritjes në metodologji të vlerës së pronës së kthyer me vendim përfundimtar dhe të ekzekutuar, gjë e cila konceptohet si një shpronësim i ri, duke krijuar në këtë mënyrë probleme lidhur me sigurinë juridike për sa i takon së drejtës kushtetuese të pronës, për të cilin Gjykata është shprehur dy herë me vendime përfundimtare.

29. Në këndvështrim të sa më sipër, duke pasur parasysh edhe zbatimin në praktikë të formulës së re të përlllogaritjes së vlerës së vendimeve përfundimtare që kanë njohur të drejtën e kthimit dhe kompensimit të pronës, sikurse e ilustron edhe shembulli i mësipërm, çmoj se, në thelb, përmes ndryshimeve dhe shtesave të bëra me ligjin nr. 77/2022, ligjvënësi ka rikthyer konceptin e vlerësimit të pronës së kthyer me vendim përfundimtar për efekte të përlllogaritjes së vlerës së pronës për kompensim. Kjo mënyrë përlllogaritjeje sjell, si pasojë, vlerësime më të ulëta ose negative për kërkuarin, situatë e cila, siç e ka analizuar edhe vetë Gjykata në vendimet e saj nr. 1/2017 dhe nr. 4/2021, përbën shpronësim të ri që cenon pritshmëritë e ligjshme të individit për të drejtën kushtetuese të pronës, të garantuar nga neni 41 i Kushtetutës.

30. Në këtë pikë, ritheksoj se Gjykata ka pohuar se parimi i shtetit të së drejtës, i sanksionuar në nenin 4 të Kushtetutës, është një nga parimet themelore në shtetin dhe shoqërinë demokratike dhe aspekte të tij janë edhe siguria juridike, mbrojtja e të drejtave të

fituara, si dhe pritshmëritë e ligjshme (*shih vendimet nr. 15, datë 10.3.2016; nr. 25, datë 28.4.2014 të Gjykatës Kushtetuese*). Nga ana tjetër, Gjykata është shprehur se zbatimi i detyrueshëm i vendimeve të saj garantohet nga Kushtetuta, e cila në nenet 132 dhe 145 të saj sanksionon shprehimisht këtë koncept kushtetues dhe ndikimi i padiskutueshëm i vendimeve të saj është i tillë që iu imponon të gjitha organeve shtetërore fuqinë detyruese të arsyetimit të vendimit të saj. Çdo qëndrim i kundërt krijon një precedent të rrezikshëm në marrëdhëniet institucionale (*shih vendimin nr. 4, datë 15.2.2021 të Gjykatës Kushtetuese*). Nga standardi i detyrueshmërisë së zbatimit të vendimmarrjes kushtetuese nuk mund të bëjë përjashtim as vetë Gjykata (*shih vendimet nr. 4, datë 15.2.2021; nr. 78, datë 12.12.2017; nr. 21, datë 29.4.2010 të Gjykatës Kushtetuese*).

31. Në këndvështrim të sa më sipër, vlerësoj se duhej të ishte vendosur shfuqizimi si antikushtetues i nenit 2, pikat 1 dhe 2, të ligjit nr. 77/2022, në pjesën që kanë rikthyer përmbajtjen e dispozitave të shfuqizuara nga Gjykata. Me të njëjtin argument, vlerësoj se edhe pretendimet e kërkuarit për shfuqizimin e VKM-së nr. 313/2023, në pjesën që ka pasqyruar këto ndryshime dhe shtesa të ligjit nr. 77/2022, ishin të bazuara, ndaj edhe këto dispozita duhej të ishin shfuqizuar.

32. Në përfundim, mbështetur në argumentet e mësipërme, ne, gjyqtaret në pakicë, vlerësojmë se Gjykata duhej të kishte pranuar pjesërisht kërkesën e kërkuarit dhe të vendoste shfuqizimin e dispozitave ligjore, sipas arsyetimit të mësipërm.

Anëtarë: Fiona Papajorgji, Marsida Xhaferllari

VENDIM Nr. 8, datë 20.2.2024

NË EMËR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë,
e përbërë nga:

Holta Zaçaj,	kryetare;
Marsida Xhaferllari,	anëtare;
Elsa Toska,	anëtare;
Sonila Bejtja,	anëtare;
Sandër Beci,	anëtar;
Ilir Toska,	anëtar;
Genti Ibrahim,	anëtar;



Marjana Semini, anëtare;
Fiona Papajorgji anëtare,
me sekretare Belma Lleshi, më datë 20.2.2024
mori në shqyrtim në seancë plenare mbi bazë të
dokumenteve çështjen nr. 8 (P) 2023 të Regjistrit
Themeltar, që u përket:

KËRKUES: Pjetër Gjoni, përfaqësuar nga
avokat Shaqir Hasanaj.

SUBJEKT I INTERESUAR:

Prokuroria e Përgjithshme, përfaqësuar nga
prokurori Arqile Koca.

OBJEKTI: Shfuqizimi i vendimit nr. 00-2023-
269, datë 16.2.2023 të Kolegjit Penal të Gjykatës së
Lartë, si i papajtueshëm me Kushtetutën e
Republikës së Shqipërisë.

BAZA LIGJORE: Nenet 42, pika 1, 131, pika 1,
shkronja “P” dhe 134, pika 1, shkronja “I”, të
Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë (*Kushtetuta*);
neni 6 i Protokollit nr. 7 të Konventës Evropiane
për të Drejtat e Njeriut (*KEDN*); nenet 27, 71 dhe
71/a të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000 “Për
organizimin dhe funksionimin e Gjykatës
Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, të
ndryshuar (*ligji nr. 8577/2000*).

GJYKATA KUSHTETUESE,

pasi dëgjoi relatoren e çështjes Fiona Papajorgji,
mori në shqyrtim pretendimet me shkrim të
kërkuesit, i cili ka kërkuar pranimin e kërkesës,
parashtrimet me shkrim të subjektit të interesuar,
Prokurorisë së Përgjithshme, i cili ka kërkuar
rrezimin e kërkesës, si dhe diskutoi çështjen në
tërësi,

VËREN:

I

Rrethanat e çështjes

1. Kërkuesi Pjetër Gjoni i është drejtuar
Drejtorisë Rajonale të Sigurimeve Shoqërore
(*DRSSH*) Shkodër me kërkesë “Për caktim pensioni
invaliditeti”, duke i bashkëngjitur kërkesës edhe
dokumentacionin përkatës, ku për sa i përket
periudhës së sigurimit/vjetërsisë në punë ka
paraqitur librezën e punës dublikatë, lëshuar më datë
13.12.1995 nga ish-Ndërmarrja Gjeologjike
Shkodër, sipas të dhënave të regjistrit themeltar nr.
880. Me vendimin nr. 131, datë 12.8.1997, *DRSSH*-

ja, Shkodër i ka caktuar kërkuesit pension
invaliditeti, duke filluar nga data 21.10.1997. Si
periudhë sigurimi/vjetërsie në punë kërkuesit i janë
llogaritur 15 vjet e 11 muaj në ish-Ndërmarrjen
Gjeologjike Shkodër dhe konkretisht periudhat
12.6.1977–30.12.1979; 10.1.1982–1.8.1993 dhe
16.9.1995–1.8.1997. Këtë përfitim kërkuesi e ka
tërhequr deri më datë 31.12.2015.

2. Me kërkesën nr. 6889 prot., datë 16.10.2015,
kërkuesi i është drejtuar përsëri *DRSSH*-së, Shkodër
tashmë për caktimin e pensionit të pleqërisë sipas
ligjit nr. 150/2014 “Për pensionet e punonjësve që
kanë punuar në miniera, nëntokë”. Në këtë kuadër,
ndërsa kërkuesi dispononte vetëm librezën e punës
dublikatë, *DRSSH*-ja, Shkodër, mbështetur në aktet
normative që rregullojnë veprimtarinë e saj, ka
verifikuar dokumentacionin arkivor të vjetërsisë në
punë të kërkuesit (regjistra themeltarë dhe bordero)
që administrohej prej saj. Nga verifikimet e kryera,
DRSSH-ja, Shkodër ka konstatuar se sipas
vërtetimit të vjetërsisë në punë nr. 4/87, për ish-
Ndërmarrjen Gjeologjike Shkodër, për kërkuesin
periudha 12.6.1977–1992, rezulton me shënimin:
“Në faqen e regjistrit rreshti i parë, dytë, tretë, katërt
të dëmtuar me stilolaps, më pas shkruar rreshtat e
tjerë”. Më tej, nga kontrolli i borderove të ish-
Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër për periudhat 1–
15.4.1991; 16–30.4.1991; 1–15.7.1991; 16–
31.5.1992, emri i kërkuesit nuk rezulton, ndërsa para
vitit 1991 nuk disponohen bordero. Mbi këtë bazë,
me vendimin nr. 753, datë 2.12.2015, *DRSSH*-ja,
Shkodër ka refuzuar kërkesën e kërkuesit për
pension pleqërie, me arsyetimin se nuk ka periudhën
e përgjithshme të sigurimit prej 30 vjetësh, ndërsa i
konfirmohet vetëm 21 vjet e 7 muaj periudhë
sigurimi, ndërkohë që nuk i njihet si e tillë periudha
12.6.1977–1.8.1992.

3. Nga ana tjetër, më datë 11.3.2016 *DRSSH*-ja,
Shkodër ka paraqitur kallëzim penal ndaj kërkuesit
për veprat penale “Mashtrimi”, “Mashtrimi në
sigurime”, “Falsifikimi i dokumenteve” dhe
“Falsifikimi i akteve të gjendjes civile”, të
parashikuara nga nenet 143, 145, 186 dhe 191 të
Kodit Penal (*KP*). Sipas kallëzimit, librezë e punës
dublikatë dhe regjistri themeltar nr. 4, faqja 87 i ish-
Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër ishin të
falsifikuar, referuar të dhënave të përmendura më
lart (refuzimit të pensionit të pleqërisë), sikundër
edhe faktit se nga verifikimi i regjistrave themeltarë
të ish-kooperativës bujqësore Vig-Mnelë, fshati Vig,



rezulton të pasqyrohen ditë pune në emër të kërkuarit për periudhën 1976–1979; 1982–1984, sikundër po ashtu emri i tij pasqyrohet edhe në regjistrin themeltar nr. 12, faqja 26 të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër për periudhën 1.3.1983 pa datë largimi, pozicioni sondist. Sipas DRSSH-së, Shkodër, regjistri themeltar i ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër, ku pasqyrohen të dhëna të kërkuarit, është ndryshuar në përmbajtje, duke u dëmtuar pjesë të tij dhe duke u shtuar më pas periudha pune nga persona të paautorizuar, çka rezultonte nga ekzistenca e emrit të kërkuarit në regjistrin themeltar të kooperativës bujqësore, nga mosekzistenca e emrit të tij në bordero, si dhe nga ekzistenca e emrit të tij në regjistrin themeltar nr. 12, faqja 26, me pozicion sondist, në një kohë kur më datë 1.3.1983 ai pretendon se ka punuar si ndihmësinator në nëntokë. Po ashtu, sipas DRSSH-së, Shkodër, kërkuari disponon librezë pune publikatë dhe jo librezë pune origjinale sipas vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 26, datë 18.3.1967.

4. Mbi kallëzimin e DRSSH-së, Shkodër, Prokuroria pranë Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Shkodër (*Prokuroria Shkodër*) ka regjistruar procedimin penal në ngarkim të kërkuarit për veprën penale “Mashtrimi në sigurime” të mbetur në tentativë, të parashikuar nga nenet 145 e 22 të KP-së. Gjatë hetimeve paraprake janë grumbulluar disa prova shkresore, kryesisht dokumente arkivore (fletë regjistri themeltar të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër dhe fletë regjistri vjetërsie në punë të ish-kooperativës bujqësore Vig-Mnelë) dhe akte verifikimi të DRSSH-së, Shkodër, krahas praktikave dokumentare në lidhje me caktimin e pensionit të invaliditetit dhe për refuzimin e pensionit të pleqërisë. Po kështu, gjatë hetimit kërkuari ka parashtruar qëndrimin e tij edhe për sa i përket vjetërsisë në punë në ish-Ndërmarrjen Gjeologjike Shkodër, sikundër dhe për përplasjen e të dhënave të vjetërsisë në punë në këtë ish-ndërmarrje me ato të ish-kooperativës bujqësore Vig-Mnelë, duke pretenduar pavërtetësinë e këtyre të fundit.

5. Me aktin e datës 22.11.2016, kërkuari është akuzuar për veprën penale “Mashtrimi në sigurime”, të parashikuar nga neni 145 i KP-së, pasi evidentohet përfitimi fillimisht nga kërkuari i pensionit të invaliditetit dhe, më pas, refuzimi atij i pensionit të pleqërisë. Si shkak i akuzës pasqyrohet

se “... shtetasi Pjetër Gjoni nuk ka punuar në Ndërmarrjen Gjeologjike Shkodër në intervalin kohor të paraqitur prej tij si vjetërsi pune. Kjo vërtetohet nga listëpagesat që janë dokumenti bazë që vërteton vjetërsinë në punë dhe nga verifikimet e tjera nga të cilat rezulton se ky shtetas nëpërmjet falsifikimit të bërë nga persona të tjerë, të pasqyruar edhe në aktet e përdorura nga ana e tij, për të përfutur pension minatori nëntokë sipas ligjit të posaçëm, ka rritur fiktivisht vjetërsinë në punë”. Më tej, çështja është dërguar për gjykim.

6. Gjykata e Rrethit Gjyqësor Shkodër, me vendimin nr. 245 (1169), datë 17.3.2017, ka vendosur deklarinimin të pafajshëm të kërkuarit, pasi sipas nenit 388, pika 1, shkronja “d”, të Kodit të Procedurës Penale (KPP) nuk provohet të ketë kryer veprën penale për të cilën akuzohet. Kundër këtij vendimi ka bërë ankim Prokuroria Shkodër.

7. Gjykata e Apelit Shkodër, pasi ka riçelur pjesërisht hetimin gjyqësor, duke administruar si prova dy akte shkresore të paraqitura nga kërkuari (vërtetime të drejtorisë rajonale të shërbimit të punësimit Shkodër, përmes të cilave konfirmohet se ai është trajtuar me pagesë papunësie për periudhat 1.8.1992–31.7.1993 dhe 6.10.1996–1.8.1997, si rezultat i shkëputjes të marrëdhënieve të punës me ish-Ndërmarrjen Gjeologjike), me vendimin nr. 455, datë 12.7.2017, ka vendosur: “Ndryshimin e vendimit nr. 245 (1169) datë 17.3.2017 të Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Shkodër dhe deklarinimin fajtor të kërkuarit për kryerjen e veprës penale “Mashtrimi në sigurime”, të parashikuar nga neni 145 i KP-së dhe dënimin e tij me 6 (gjashtë) muaj burgim. Në aplikim të nenit 59 të KP-së, pezullimin e ekzekutimit të dënimit me burgim për kërkuarin për një periudhë prej 2 (dy) vjetësh, me kusht që të mos kryejë veprë tjetër penale, si dhe të mbajë kontakte me Zyren e Shërbimit të Provës Shkodër”.

8. Kolegji Penal i Gjykatës së Lartë, me vendimin nr. 00-2023-269, datë 16.2.2023, ka vendosur mospranimin e rekursit të paraqitur nga kërkuari, sepse nuk përmbante shkaqe të parashikuara nga neni 432 i KPP-së.

9. Më datë 5.6.2023 kërkuari i është drejtuar Gjykatës Kushtetuese (*Gjykata*) me ankim kushtetues individual për shfuqizimin e këtij vendimi, i cili, pasi është plotësuar sipas parashikimeve të ligjit nr. 8577/2000, është regjistruar më datë 16.6.2023. Kolegji i Gjykatës më datë 11.9.2023 ka vendosur kalimin e çështjes për



shqyrtim në seancë plenare mbi bazë të dokumenteve.

II

Pretendimet në Gjykatën Kushtetuese

10. **Kërkuesi**, në mënyrë të përmbledhur, ka pretenduar se është cenuar:

10.1 *Parimi i paanshmërisë*, pasi kallëzimi penal është bërë nga shtetasja A.L., me detyrë shefe pranë DRSSH-së, Shkodër, ndërsa akuza është ngritur nga vëllai i saj, shtetasi E.L., me detyrë prokuror, i cili, në rastin konkret, duhet të hiqte dorë. Me këtë shkelje procedurale kërkuesi është njohur me vonesë nëpërmjet vendimit nr. 465, datë 28.10.2021 të Komisionit të Pavarur të Kualifikimit (KPK) ndaj këtij subjekti (prokurorit).

10.2 *E drejta e mbrojtjes*, pasi gjykata e apelit nuk i ka krijuar mundësinë kërkuesit që të siguronte mbrojtjen me avokat. Në atë gjykim ai është gjykuar pa praninë e mbrojtësit. Duke pasur parasysh faktin se në gjykimin në shkallë të parë kishte fituar pafajësinë dhe duke mos njohur realisht domosdoshmërinë e pranisë së avokatit, kërkuesi ka pranuar vazhdimin e gjykimit pa avokat.

10.3 *E drejta e aksesit substancial e lidhur me standardin e arsyetimit të vendimit gjyqësor*, pasi gjykata e apelit ka bërë një vlerësim të ndryshëm të provave nga ai i gjykatës së shkallës së parë, duke bërë kështu që dy vendimet t'i japin zgjidhje diametralisht të kundërta çështjes. Në këtë kuptim, nisur nga natyra kushtetuese e pretendimeve të ngritura në rekurs, Gjykata e Lartë, në funksion të rolit të saj si gjykatë ligji, si dhe në atë të kontrollit të respektimit të standardeve kushtetuese nga gjykatat më të ulëta, duhej t'i jepte përgjigje pretendimit për cenimin e parimit të barazisë së armëve.

10.4 *Parimi i barazisë së armëve*, sepse gjykata e apelit ka analizuar vetëm provat në favor të prokurorisë dhe ka lënë pa analizuar provat në favor të kërkuesit, duke mos provuar tej çdo dyshimi të arsyeshëm përfundimin e arritur. Ajo gjykatë ka arsyetuar se fleta e regjistrit themeltar të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër është e falsifikuar, përfundim i cili bie ndesh me provat e tjera, si dhe është në shkelje të ligjit, për sa kohë nuk është administruar në gjykim ndonjë provë shkencore (ekspertim grafik) që të provojë falsitetin e saj, ndërkohë që ndërhyrjet e bëra në të dhënat e katër rreshtave, ndërsa u është vënë vizë, janë ripërsëritur

me përpikëri më poshtë, me ndryshimin vetëm të llojit të punës, nga “minator” në “minator nëntoke”. Sipas shkresës nr. 8677/1 prot., datë 29.7.2016 (*shkresa nr. 8677/1/2016*), rezulton se ai ka kryer shërbimin ushtarak aktiv në Shkodër, në periudhën 4.1.1980–3.1.1982. Sipas aktit të verifikimit të DRSSH-së, Shkodër, në regjistrin e ish-kooperativës për kërkuesin për vitin 1980 janë shënuar 335 ditë pune, ndërsa për vitin 1981 janë shënuar 51 ditë pune. Duke mos i çmuar në tërësi provat, ajo gjykatë ka dalë në përfundimin se fleta e regjistrit themeltar të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër, e cila administrohet nga DRSSH-ja, Shkodër, është e falsifikuar.

11. **Subjekti i interesuar, Prokuroria e Përgjithshme**, në mënyrë të përmbledhur, ka prapësuar si vijon:

11.1 Kërkuesi nuk legjitimohet për pretendimet e tij, për cenimin e parimit të paanshmërisë, së drejtës së mbrojtjes dhe parimit të barazisë së armëve, pasi nuk ka shteruar mjetet juridike, për shkak se nuk i ka ngritur më parë ato në rekursin e paraqitur në Gjykatën e Lartë. Po ashtu, këto pretendime bashkë me pretendimet e tjera se është njohur me vonesë me shkeljet procedurale, janë të pabazuara, pasi ai nuk ka arritur t'i ngrejë ato në nivel kushtetues.

11.2 Pavarësisht sa më lart, për sa i përket së drejtës së mbrojtjes, referuar akteve të dosjes gjyqësore, konstatohet se kërkuesi gjatë gjykimit në gjykatën e apelit, në seancën gjyqësore të datës 6.7.2017 (*shih procesverbalin e seancës*), është përfaqësuar nga avokati A.K., i caktuar me prokurë të posaçme, i cili ka paraqitur edhe rekursin në Gjykatën e Lartë. Për këtë arsye, ky pretendim i kërkuesit është haptazi i pabazuar. Kërkuesi i ka pasur të gjitha mundësitë të dëgjohet në të gjitha shkallët e gjykimit në gjykatat e juridiksionit të zakonshëm, ku ka parashtruar çështjen e tij, duke realizuar të drejtën e mbrojtjes dhe duke marrë përgjigje të arsyetuara prej gjykatave.

11.3 Pretendimi i kërkuesit për cenimin e së drejtës së aksesit substancial të lidhur me standardin e arsyetimit të vendimit gjyqësor nuk është ngritur në nivel kushtetues. Në rekurs kërkuesi ka ngritur vetëm shkaqe që lidhen me mënyrën e vlerësimit të provave dhe zgjidhjes së çështjes nga gjykatat e faktit. Kolegji Penal i Gjykatës së Lartë, pasi ka marrë në shqyrtim pretendimet e kërkuesit dhe vendimin e gjykatës së apelit, ka vlerësuar se vendimmarrja e kësaj të fundit në drejtim të arsyetimit dhe vlerësimit të provave është në përputhje me ligjin material e procedural.



Siç ka përcaktuar edhe jurisprudenca kushtetuese, vendimi i kufizuar i marrë në dhomën e këshillimit nuk cenon standardin e arsyetimit, përderisa shpreh në thelb shkaqet e mospranimit të rekursit gjatë shqyrtimit të tij në dhomën e këshillimit. Në këtë kuptim, vendimi i Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë plotëson kriteret e vendosura nga jurisprudenca kushtetuese për arsyetimin e tij dhe kërkuesit nuk i është cenuar as e drejta e aksesit substancial.

III

Vlerësimi i Gjykatës Kushtetuese

A. Për legjitimitimin e kërkuesit

12. Çështja e legjitimitimit (*locus standi*) është një ndër aspektet kryesore që lidhet me nisjen e një procesi kushtetues. Sipas neneve 131, pika 1, shkronja “P” dhe 134, pikat 1, shkronja “I” dhe 2, të Kushtetutës, si dhe nenit 71 të ligjit nr. 8577/2000, çdo individ, person fizik ose juridik, subjekt i së drejtës private dhe publike, mund të vërë në lëvizje Gjykatën për gjykimin përfundimtar të ankesave kundër çdo akti të pushtetit publik ose vendimi gjyqësor që cenon të drejtat dhe liritë themelore të garantuara në Kushtetutë. Ankimi kushtetues individual, në çdo rast, duhet të plotësojë kriteret kumulative të nenit 71/a të ligjit nr. 8577/2000, që lidhen me shterimin e mjeteve juridike, afatin e paraqitjes së kërkesës, pasojat negative të pësura në mënyrë të drejtpërdrejtë e reale dhe mundësinë për rivendosjen e së drejtës së shkelur.

13. Në këtë këndvështrim, kërkuesi, si individ, legjitimohet *ratione personae*, në kuptim të shkronjës “P” të pikës 1 të nenit 131 dhe shkronjës “I” të pikës 1 të nenit 134 të Kushtetutës, pasi është palë në procesin gjyqësor objekt të ankimit kushtetues individual, për rrjedhojë ka interes të drejtpërdrejtë për vënien në lëvizje të këtij gjykimi.

14. Për sa i përket *shterimit të mjeteve juridike efektive*, subjekti i interesuar, Prokuroria e Përgjithshme, ka pretenduar se kërkuesi pretendimet për cenimin e parimit të paanshmërisë, së drejtës së mbrojtjes dhe parimit të barazisë së armëve nuk i ka ngritur në rekursin e paraqitur në Gjykatën e Lartë, prandaj nuk legjitimohet në lidhje me to, pasi nuk ka shteruar mjetet juridike.

15. Gjykata në jurisprudencën e saj ka theksuar se sipas nenit 131, pika 1, shkronja “P”, të Kushtetutës ajo vendos për gjykimin përfundimtar të ankesave të individëve, pasi të jenë shteruar të

gjitha mjetet juridike efektive për mbrojtjen e të drejtave kushtetuese, që individit pretendon se i janë cenuar nga akti i pushtetit publik. Duke qenë se mbrojtja kushtetuese ka një funksion *subsidiar*, ajo mund të kërkohej vetëm për një vendim përfundimtar, të çfarëdolloj forme, që përmbyll procesin gjyqësor (*shih vendimet nr. 5, datë 17.3.2022; nr. 14, datë 11.3.2022; nr. 29, datë 30.3.2017 të Gjykatës Kushtetuese*). Ky rregull nënkupton jo vetëm që individit t’u jetë drejtuar të gjitha instancave të zakonshme, por edhe që të gjitha pretendimet që ngrenë në këtë Gjykatë t’i ketë paraqitur më parë në këto instanca, të paktën në substancë, duke respektuar kërkesat formale dhe afatet e parashikuara në ligjin procedural (*shih vendimet nr. 14, datë 21.6.2022; nr. 08, datë 19.3.2018; nr. 31, datë 25.5.2015 të Gjykatës Kushtetuese*).

16. Në rastin konkret, Gjykata konstaton se kërkuesi pretendimet e tij për cenimin e parimit të paanshmërisë dhe së drejtës së mbrojtjes nuk i ka ngritur në rekursin e paraqitur në Gjykatë të Lartë. Për më tepër, Gjykata vëren se edhe pse kërkuesi ka pretenduar se për cenimin e parimit të paanshmërisë nga ana e prokurorit E.L. në çështjen e tij është njohur nëpërmjet vendimit nr. 465, datë 28.10.2021 të KPK-së ndaj këtij prokurori, procesi është zhvilluar në Gjykatën e Lartë në vitin 2023. Në këtë kuptim, Gjykata evidenton se kërkuesi i kishte të gjitha mundësitë dhe kohën e nevojshme për ta paraqitur këtë pretendim në Gjykatën të Lartë përpara shqyrtimit të çështjes së tij. Për këto arsye, Gjykata çmon se pretendimi i subjektit të interesuar se kërkuesi nuk ka shteruar mjetet juridike efektive për këto pretendime (parimin e paanshmërisë dhe së drejtës së mbrojtjes) është i bazuar, për rrjedhojë kërkuesi nuk legjitimohet për to.

17. Në lidhje me pretendimin për cenimin e parimit të barazisë së armëve, Gjykata vëren se kërkuesi e ka ngritur këtë pretendim në substancë në rekursin e paraqitur në Gjykatën e Lartë (*shih faqen e fundit të rekursit*), prandaj legjitimohet për këtë pretendim. Ndërsa, për sa i përket pretendimit tjetër të kërkuesit, për cenimin e së drejtës së aksesit të lidhur me standardin e arsyetimit të vendimit gjyqësor, Gjykata vëren se kërkuesi e ka ngritur atë për procesin gjyqësor të zhvilluar në Gjykatën e Lartë, për të cilin nuk ka mjet tjetër në dispozicion për mbrojtjen e të drejtave të tij kushtetuese përveç ankimit kushtetues individual.



18. Gjithashtu, Gjykata vlerëson se kërkuksi legjitimohet edhe *ratione temporis*, në kuptim të përmbajtjes së nenit 71/a, pika 1, shkronja “b”, të ligjit nr. 8577/2000, pasi vendimi më i fundit në kohë i kundërshtuar, ai i Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë, mban datën 16.2.2023, ndërsa kërkesa është paraqitur në këtë Gjykatë më datë 5.6.2023, pra brenda afatit 4-mujor.

19. Për sa i takon legjitimitetit *ratione materiae*, Gjykata vëren se në thelb pretendimet e kërkuksit lidhen me faktin se Gjykata e Apelit Shkodër ka analizuar vetëm provat që ishin në favor të organit të akuzës dhe ka lënë pa analizuar provat të cilat ishin në favor të tij, duke mos provuar tej çdo dyshimi të arsyeshëm përfundimin e arritur. Sipas kërkuksit, ky pretendim është ngritur edhe në rekursin e paraqitur në Gjykatën e Lartë, e cila nuk i ka dhënë përgjigje në vendimin e saj. Duke mbajtur në konsideratë këto argumente të kërkuksit, Gjykata vlerëson se pretendimet e tij lidhen me cenimin e parimit të prezumimit të pafajësisë, mosrespektimi i të cilit në kontekst të rrethanave konkrete të çështjes vë në dyshim edhe parimin e barazisë së armëve. Gjithsesi, Gjykata nuk do të ndalet në vlerësimin më vete të parimit të barazisë së armëve, ndaj në vijim çmon të shqyrtojë bazueshmërinë në thelbi të pretendimeve të kërkuksit në drejtim të parimit të prezumimit të pafajësisë të lidhur me standardin e arsytimit të vendimit gjyqësor.

B. Për thelbin e pretendimeve

B.1 Për cenimin e parimit të prezumimit të pafajësisë të lidhur me standardin e arsytimit të vendimit gjyqësor

20. Kërkuksi ka pretenduar se gjykata e apelit ka analizuar vetëm provat që ishin në favor të organit të akuzës dhe ka lënë pa analizuar prova të ndryshme shkresore të cilat ishin në favor të tij, duke mos provuar tej çdo dyshimi të arsyeshëm përfundimin e arritur. Sipas kërkuksit, ajo gjykatë ka arsyetuar se fleta e regjistrit themeltar të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër është e falsifikuar, përfundim që bie ndesh me provat e tjera dhe është në shkelje të ligjit për sa kohë nuk është administruar në gjykim ndonjë provë shkencore si ekspertim grafik që të provojë falsitetin e këtij dokumenti, ndërkohë që ndërhyrjet e bëra në të dhënat e katër rreshtave, ndërsa u është vënë vizë, janë ripërsëritur me përpikëri më poshtë, me ndryshimin e vetëm të llojit të punës, nga “minator” në “minator nëntoke”. Po ashtu, kërkuksi ka pretenduar se sipas shkresës nr. 8677/1/2016 rezulton se ai ka kryer shërbimin

ushtarak aktiv në Shkodër për periudhën 4.1.1980–3.1.1982 dhe se sipas aktit të verifikimit të DRSSH-së, Shkodër në regjistrin e ish-kooperativës për të janë shënuar 335 ditë pune për vitin 1980, ndërsa për vitin 1981 janë shënuar 51 ditë pune. Më tej, kërkuksi ka pretenduar se duke mos i çmuar në tërësi provat, gjykata e apelit ka dalë në përfundimin se fleta e regjistrit themeltar të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër, i cili në fakt administrohej nga DRSSH-ja, Shkodër, është e falsifikuar. Sipas kërkuksit, pretendimi me natyrë kushtetuese i cenimit të parimit të barazisë së armëve ishte ngritur edhe në rekursin e ushtruar në Gjykatën e Lartë, e cila në funksion të rolit të saj si gjykatë ligji, si dhe në atë të kontrollit të respektimit të standardeve kushtetuese nga gjykatat më të ulëta duhej t'i jepte përgjigje.

21. Subjekti i interesuar, Prokuroria e Përgjithshme, ka parashtruar se në rekurs kërkuksi ka ngritur vetëm shkaqe që lidhen me mënyrën e vlerësimit të provave dhe zgjidhjes së çështjes nga gjykatat e faktit. Në rastin konkret, sipas Prokurorisë së Përgjithshme, Kolegji Penal i Gjykatës së Lartë, pasi ka marrë në shqyrtim pretendimet e kërkuksit dhe vendimin e gjykatës së apelit, ka vlerësuar se vendimmarrja e kësaj të fundit në drejtim të arsytimit dhe vlerësimit të provave është në përputhje me ligjin material e procedural. Gjithashtu, Prokuroria e Përgjithshme ka parashtruar se sipas jurisprudencës kushtetuese vendimi i kufizuar i marrë në dhomën e këshillimit nuk cenon standardin e arsytimit, përderisa shpreh në thelb shkaqet e mospranimit të rekursit gjatë shqyrtimit të tij në dhomën e këshillimit.

22. Në jurisprudencën e saj Gjykata ka theksuar se parimi i prezumimit të pafajësisë kërkon që deklarimi i fajësisë së të pandehurit të bëhet nga gjykata vetëm pas një shqyrtimi të plotë të çështjes, në përputhje me parimin e kontradiktoritetit dhe të barazisë së armëve në gjykim. Sipas këtij parimi asnjë dënim apo masë që barazohet me të nuk mund të jepet ndaj një të pandehuri pa u provuar fajësia e tij përtej çdo dyshimi të arsyeshëm (*shih vendimet nr. 4, datë 21.2.2022; nr. 12, datë 24.8.2018; nr. 68, datë 14.11.2016 të Gjykatës Kushtetuese*).

23. Në lidhje me standardin e arsytimit të vendimit gjyqësor, Gjykata ka vlerësuar se vendimi duhet të mbështetet vetëm mbi faktet që janë paraqitur gjatë procesit gjyqësor dhe duhet të përmbajë bazën ligjore, analizën e provave dhe



mënyrën e zgjidhjes së mosmarrëveshjes. Arsytimi duhet domosdoshmërisht të plotësojë kriteret minimale ligjore të përcaktuara dhe të mos ketë të meta të tilla serioze që cenojnë standardin e vendimit gjyqësor të arsyetuar (*shih vendimet nr. 19, datë 7.7.2022; nr. 63, datë 23.9.2015; nr. 55, datë 18.12.2012 të Gjykatës Kushtetuese*). Gjithashtu, për sa i takon procesit në Gjykatën e Lartë, në kuadër të parimit të subsidiaritetit, ajo ka detyrimin t'u përgjigjet të gjitha pretendimeve me natyrë kushtetuese dhe në funksion të rolit të saj si gjykatë e ligjit dhe kontrolluese e respektimit të standardeve kushtetuese nga gjykatat më të ulëta. Në këtë drejtim, Gjykata ka theksuar se kontrolli i respektimit të standardeve kushtetuese për një proces të rregullt ligjor është funksion edhe i gjykatave të zakonshme, për më tepër i Gjykatës së Lartë. Kur në rekurs janë ngritur pretendime të natyrës kushtetuese, Gjykata e Lartë, bazuar në natyrën e gjykimit kushtetues të kërkesave individuale, si dhe në parimin e subsidiaritetit që udhëheq raportet ndërmjet juridiksionit kushtetues dhe juridiksionit të gjykatave të zakonshme, duhet të të mbajë një qëndrim të shprehur lidhur me to (*shih vendimet nr. 29, datë 1.11.2022; nr. 19, datë 7.7.2022 të Gjykatës Kushtetuese*).

24. Po kështu, Gjykata ka vlerësuar se gjatë shqyrtimit të pretendimeve për të drejtën për proces të rregullt nuk mjafton vetëm konstatimi i shkeljes procedurale, por duhet të analizohet karakteri i saj, pasojat që kanë ardhur për kërkuessin dhe për interesat që ai përfaqëson (*shih vendimin nr. 38, datë 2.12.2021 të Gjykatës Kushtetuese*).

25. Në rastin konkret referuar materialeve të dosjes gjyqësore të administruar për qëllime të këtij gjykimi kushtetues, Gjykata vëren se gjykata e shkallës së parë ka vendosur deklarimin si të pafajshëm të kërkuessit, pasi nuk provohet të ketë kryer veprën penale për të cilën akuzohet. Sipas gjykatës së shkallës së parë, nga provat e paraqitura nuk provohet tej çdo dyshimi të arsyeshëm se kërkuessi ka kryer veprën penale që akuzohej, pasi akuza është ngritur vetëm mbi dyshimin se në emër të të pandehurit rezultojnë të shënuara në regjistër ditë pune në ish-kooperativën bujqësore, duke mos hetuar për pretendimin e tij se ato janë ditë pune të kryera nga pjesëtarët e familjes së tij, ndërkohë që raste të kësaj natyre kanë qenë të shumta në praktikën gjyqësore, ndaj një fakt i tillë nuk mund të shërbejë si provë bindëse për të mbështetur një vendim fajësie, për më tepër kur të

dhënat që sjell prova e vetme (fleta e regjistrit të ish-kooperativës bujqësore), pra ditët e punës të shënuara për të pandehurin, janë fare të pakta, çka përforcon bindjen për vërtetësinë e pretendimit të të pandehurit; faktet e pretenduara nga i pandehuri përputhen me të dhënat e librezës së tij të punës, e cila megjithëse është dublikatë, përmban vulën origjinale të ndërmarrjes, sikundër po ashtu ato përputhen edhe me të dhënat e sjella nga prova me dëshmitarë, ndaj nisur nga kjo nuk mund t'i jepet vlerë e paracaktuar fletës së regjistrit të ish-kooperativës bujqësore.

26. Për të arritur në këtë përfundim gjykata e shkallës së parë ka analizuar, ndër të tjera, shkresën nr. 8677/1/2016 të Shtabit të Përgjithshëm të Forcave të Armatosura, sipas së cilës rezultoi se kërkuessi ka kryer shërbimin ushtarak aktiv në repartin ushtarak Shkodër nga data 4.1.1980 deri më datë 3.1.1982, në raport me aktin e DRSSH-së, Shkodër për verifikimin e vjetërsisë së kërkuessit para vitit 1994, sipas të cilit rezultoi se ai në vitet që ka kryer shërbimin ushtarak ka punuar njëkohësisht edhe në ish-kooperativën bujqësore, duke pasur për vitin 1980 të shënuara 335 ditë pune, ndërsa për vitin 1981 vetëm 51 ditë pune (*shih faqet 6-7 të gjykatës së shkallës së parë*).

27. Po ashtu, Gjykata konstaton se gjykata e apelit ka arritur në një përfundim të kundërt me atë të shkallës së parë. Sipas gjykatës së apelit, prokuroria ka paraqitur prova të plota që provojnë akuzën ndaj kërkuessit dhe që konsistojnë në paraqitjen e rrethanave të rreme si librezë e punës dhe periudhat përkatëse të punës të falsifikuara, veprim ky i kryer në mënyrë të vullnetshme nga kërkuessi, me qëllim përfitimin pa të drejtë të pensionit të pleqërisë të kategorisë së parë si punëtor nëntoke. Ajo gjykatë ka çmuar se për kërkuessin ekzistojnë periudha të dubluara pune në regjistrat përkatës themeltarë, çka do të thotë se ato nuk mund të konsiderohen si dyshime nga ana e gjykatës për t'u interpretuar në favor të tij. Gjykata e apelit arsyeton se nga analiza e provave rezultoi se regjistri nr. 4, faja 355 i ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër është tërësisht i falsifikuar, pasi paraqitet me korrigjime, duke u shtuar jo vetëm periudha pune, por edhe duke u ndryshuar lloji i punës nga "minator" në "minator nëntoke", kurse regjistri nr. 2, faja 26/7 i kësaj ndërmarrjeje ka fshirje të mbiemrit të punonjësit dhe shënim të mbiemrit të kërkuessit, ndërsa mungon data e largimit nga puna. Për rrjedhojë, periudha e punës e shënuar në regjistër nuk mund të merret e mirëqenë



për sa kohë ai është i paplotë, me gjeneralitete të ndryshuara dhe për më tepër me korrigjime, çka provon se periudhat e punës janë të falsifikuara dhe se kërkuesi pa të drejtë ka pretenduar se janë kryer prej tij.

28. Gjykata e apelit ka analizuar edhe regjistrin e ish-kooperativës bujqësore, i cili, sipas saj, paraqitet i plotë dhe pa korrigjime dhe me të gjitha elementet e vërtetësisë së tij, duke përbërë provë të plotë e të pakundërshtueshme për periudhën përkatëse të punës së kërkuesit, duke e bërë të pabazuar përfundimin e gjykatës së shkallës së parë se referuar numrit të pakët, ditët e punës të shënuara për të në këtë regjistër janë realizuar nga familjarë të tij. Po sipas asaj gjykate, provë thelbësore që provon fajësinë e kërkuesit është shkresa e qendrës së personelit të rekrutimit Tiranë dhe fleta e evidencës e degës ushtarake Shkodër, ku në tërësinë e të dhënave për të, në rubrikën “Origjina dhe gjendja shoqërore” shënohet: “Anëtar i kooperativës bujqësore”, çka provon se ai është shkëputur nga puna në kooperativë për të kryer shërbimin ushtarak *(shih faqet 5-7 të vendimit të gjykatës së apelit)*. Ndërkohë gjykata e apelit nuk ka analizuar/vlerësuar provën tjetër të pretenduar nga kërkuesi, aktin e DRSSH-së për verifikimin e vjetërsisë së kërkuesit, ku rezultonte se edhe në vitet e shërbimit ushtarak kërkuesi figuronte të kishte punuar edhe në kooperativë. Kjo shkresë përmendet vetëm në pjesën hyrëse të vendimit ku u referohet fakteve të konstatuara nga gjykata e shkallës së parë *(shih faqe 4 të vendimit të gjykatës së apelit)*.

29. Ndërsa, sipas Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë, vendimarrja e gjykatës së apelit në drejtim të arsyetimit dhe vlerësimit të provave është në përputhje me ligjin penal material dhe nuk ka shkaqe për cenimin e tij, ndërsa ajo gjykatë, në ndryshim nga vlerësimi i gjykatës së shkallës së parë, ka argumentuar se provohet fajësia e kërkuesit për shkak se plotësohen elementet e veprës penale të mashtrimit në sigurime në rrethanat kur është vërtetuar se dokumentet e përdorura nga i gjykuari pasqyrojnë fakte të rreme dhe janë përdorur për të mashtruar organet e sigurimeve shoqërore me qëllim përfitimin e padrejtë të pensionit (në kategorinë shtet dhe jo si anëtar i kooperativës bujqësore). Ndërkohë, sa u përket shkaqeve në rekurs ku ngrihen çështje të vlerësimit të provave, Kolegji Penal ka theksuar se ato janë jashtë juridiksionit rishikues ekskluzivisht ligjor të Gjykatës së Lartë *(shih paragrafët 14-16 të vendimit të Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë)*.

30. Nisur nga sa më lart, në kontekstin e rrethanave të çështjes konkrete, Gjykata vëren se gjykata e apelit, ndonëse e ngarkuar me ligj për të shqyrtuar çështjen në mënyrë të plotë nga pikëpamja e fakteve dhe e ligjit, nuk është ndalur në shqyrtimin dhe analizimin/vlerësimin e provave thelbësore të kërkuesit, sipas të cilit provohej pafajësia e tij. Në këtë këndvështrim, Gjykata rithekson se vlerësimi i provave është atribut i gjykatave të zakonshme, ndërsa juridiksionit kushtetues i përket vetëm të shqyrtojë nëse parimi i prezumimit të pafajësisë është respektuar gjatë procesit gjyqësor. Në rastin në shqyrtim, Gjykata konstaton se pavarësisht se gjykata e apelit ka arsyetuar se regjistri i ish-Ndërmarrjes Gjeologjike Shkodër në pjesën që i takon kërkuesit, është tërësisht i falsifikuar, ajo nuk ka argumentuar se nga kush është falsifikuar dokumenti dhe se si ka arritur në këtë përfundim në lidhje me një dokument që është administruar nga vetë DRSSH-ja, Shkodër. Gjithashtu, gjykata e apelit është mjaftuar të konsiderojë si të falsifikuar këtë dokument për shkak të fshirjeve apo ndërhyrjeve, si dhe duke u bazuar në krahasimin me të dhënat e një dokumenti tjetër, regjistri i ish-kooperativës bujqësore, që është edhe ai i prejardhur (i administruar nga DRSSH-ja). Për më tepër, gjykata e apelit ka shmangur krahasimin e këtij të fundit me të dhënat e dokumenteve të tjera që nuk janë në harmoni me të *(akti i DRSSH-së, Shkodër për verifikimin e vjetërsisë, ku rezulton se kërkuesi ka punuar në kooperativë ndërkohë që kryente shërbimin ushtarak)* apo edhe me të dhënat e dokumenteve të tjera që nuk duket se janë në kontradiktë me regjistrin e ish-Ndërmarrjes Gjeologjike (libreza e punës dhe vërtetimet e asistencës).

31. Për këto arsye, Gjykata vlerëson se mënyra se si ka vepruar gjykata e apelit në raport me pasojat e ardhura për kërkuesin (deklarim fajtor të tij), qoftë edhe duke mos arsyetuar se pse nuk duhet të merren në konsideratë rrethanat dhe provat e lartpërmendura (që ishin në favor të kërkuesit), vë në dyshim respektimin e së drejtës për proces të rregullt të parashikuar në nenin 42 të Kushtetutës, në drejtim të garantimit të parimit të prezumimit të pafajësisë. Në këtë mënyrë, në vlerësimin e Gjykatës, vendimi i gjykatës së apelit nuk është në përputhje dhe me parimin e barazisë së armëve, i cili, sipas jurisprudencës së Gjykatës, kërkon që, çdo palë në proces duhet të ketë mundësi të barabarta që të paraqesë çështjen e tij, pasi përndryshe argumentet e



njëres palë do të prevalonin mbi argumentet e palës tjetër, për rrjedhojë e drejta për të marrë pjesë në gjykim do të zhvishej nga funksioni i saj kushtetues për të garantuar procesin e rregullt ligjor (*shih vendimet nr. 4, datë 21.2.2022; nr. 8, datë 23.2.2021; nr. 34, datë 29.5.2015 të Gjykatës Kushtetuese*).

32. Gjithashtu, Gjykata konstaton se pretendimi për cenimin e parimit të prezumimit të pafajësisë ishte ngritur në shkaqet e rekursit të paraqitur nga kërkuesi. Ky i fundit ka pretenduar, ndër të tjera, se gjykata e apelit ka analizuar vetëm provat që janë në favor të prokurorisë, ndërsa ka lënë pa analizuar ato të cilat ishin në favorin e tij, si dhe nuk ka provuar tej çdo dyshimi të arsyeshëm se fleta e regjistrit të ish-Ndërmarrjes Gjeologjike është e falsifikuar. Po në rekurs kërkuesi ka argumentuar se mosanalizimi i të gjitha provave ka sjellë si pasojë përfundimin e gabuar të gjykatës së apelit, se ai ka paraqitur dokumente të rreme. Ndërkohë, në vendimin e tij Kolegji Penal i Gjykatës së Lartë, në dhomën e këshillimit, ka vendosur mospranimin e rekursit të paraqitur nga kërkuesi, me argumentin se vendimi i gjykatës së apelit është marrë në interpretim të drejtë të ligjit penal dhe nuk ka shkaqe për cenimin e tij. Sipas Kolegjit Penal, pretendimet që ngrenë çështje të vlerësimit të provave janë jashtë kontrollit rishikues ekskluzivisht ligjor të Gjykatës së Lartë.

33. Në këtë kuptim, Gjykata vlerëson se edhe pse pretendimi i kërkuesit për cenimin e parimit të prezumimit të pafajësisë është ngritur në rekurs, si dhe ka gjetur pasqyrim në vendimin e Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë, ky i fundit nuk ka mbajtur një qëndrim konkret në lidhje me të, pavarësisht se ai ka natyrë kushtetuese dhe duket që nuk është haptazi i pabazuar. Përkundrazi, Kolegji Penal i Gjykatës së Lartë, duke arsyetuar në mënyrë të përgjithshme mbi pretendimet e kërkuesit, i ka konsideruar ato si çështje të vlerësimit të provave.

34. Për sa më sipër, në rastin konkret, Gjykata vlerëson se Gjykata e Lartë, duke mos mbajtur një qëndrim të shprehur për pretendimet e kërkuesit me natyrë kushtetuese të ngritura në rekurs dhe duke mos u dhënë përgjigje atyre në thelb, ka cenuar edhe

standardin e arsyetimit të vendimit. Në vlerësim të Gjykatës, është detyrë e Gjykatës së Lartë që për shkak të natyrës subsidiare që ka gjykimi kushtetues, të arsyetojë qoftë në mënyrë të kufizuar vendimin e saj, në rastet kur pretendimet e ngritura në rekurs kanë të bëjnë me cenimin e parimeve kushtetuese, të cilat gjejnë pasqyrim në materialet e çështjes, pra për ato pretendime kushtetuese që nuk duken se janë haptazi të pabazuara.

35. Në përfundim, Gjykata vlerëson se pretendimet e kërkuesit për cenimin e parimit të prezumimit të pafajësisë të lidhur me standardin e arsyetimit të vendimit gjyqësor janë të bazuara, sipas arsyetimit të mësipërm të këtij vendimi, ndaj kërkesa duhet të pranohet.

PËR KËTO ARSYE,

Gjykata Kushtetuese, në mbështetje të neneve 131, pika 1, shkronja “P” dhe 134, pika 1, shkronja “I”, të Kushtetutës, si dhe neneve 72 e vijues të ligjit nr. 8577, datë 10.2.2000, “Për organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, njehzëri.

VENDOSI:

1. Pranimin e kërkesës.
2. Shfuqizimin e vendimit nr. 00-2023-269, datë 16.2.2023 të Kolegjit Penal të Gjykatës së Lartë, si të papajtueshëm me Kushtetutën.
3. Dërgimin e çështjes për shqyrtim në Gjykatën e Lartë.

Ky vendim është përfundimtar dhe hyn në fuqi ditën e botimit në Fletoren Zyrtare.

Marrë, më 20.2.2024.

Shpallur, më 21.3.2024.

Kryetare: Holta Zaçaj

Anëtarë: Elsa Toska, Marsida Xhaferllari, Ilir Toska, Sandër Beci, Sonila Bejtja, Fiona Papajorgji, Marjana Semini, Genti Ibrahim

Formati 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2024

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006



Vulosur elektronikisht nga Qendra e
Botimeve Zyrtare
Date: 2024/04/03 15:55:10 +02'00'
5918442024040315545579031

Çmimi 1296 lekë