



Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



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

Publikim Teknik – TP 08

Ndërtimet në aerodrom

Manual udhëzues

Parathënie

Qëllimi i këtij manuali është ofrimi i udhëzimit për ata të cilët janë të përfshirë në një ndërtim ose ndryshim fizik të aerodromit të certifikuar ose të aprovuar, me qëllim që këto ndërtime të mos çenojnë interesat kombëtare ose ndërkombëtare për siguri të operimeve ajrore.

Operatorët e aerodromeve duhet të informojnë dhe kërkojnë aprovimin paraprak nga AAC, për çdo ndërtim që përfshinë ndryshimet në karakteristikat fizike të aerodromit, duke përfshirë edhe ngritjen e ndërtesave të reja dhe ndryshimet në ndërtesat ekzistuese ose të ndihmësve vizual.

Njoftimi paraprak bëhet që të sigurohet se ndryshimet në ndërtimin e ndërtesave të aerodromit, pajisjet dhe nivelet e shërbimit, janë planifikuar si duhet dhe me kohë, dhe se aprovimimi nga AAC është marrë paraprakisht. Kjo do të sigurojë se kërkesat dhe rregulloret kombëtare të shtetit si dhe standardet e ICAO SARP janë përmbushur.

Për më tepër, ky manual ofron udhëzim për ata që janë përgjegjës për operimin e sigurtë të një aerodromi ose pajisjeve teknike dhe për ata që janë përgjegjës për ndërtim, që të vlerësojnë ndikimin që ndërtimi i propozuar mund të ketë në sigurinë e navigacionit ajror dhe në operime.

AAC kërkon, që të gjitha palët e përfshira të jenë të njoftuara me përmbajtjen dhe procedurat e shpjeguara këtu.

Dritan Gjonbalaj

Drejtor i përgjithshëm

Autoriteti i Aviacionit Civil

Lista e faqeve efektive

Kapitulli	Faqe	Revidimi Nr.	Data efektive
Parathënie	1 nga 26	Versioni 3	23.03.2016
Lista e faqeve efektive	2 nga 26		
	3 nga 26		
Tabela e miratimit	4 nga 26		
Lista e distribuimit	5 nga 26		
Tabela e rishikimit			
Bibliografia	6 nga 26		
Përmbajtja	7 nga 26		
	8 nga 26		
Termet dhe përkufizimet	9 nga 26		
	10 nga 26		
KAPITULLI 1: Udhëzues për procedurat e ndërtimit të aerodromit	11 nga 26		
1. Hyrje	12 nga 26		
2. Menaxhimi i procesit të ndërtimit			
3. Veprimet fillestare			
4. Plani i menaxhimit	13 nga 26		
	14 nga 26		
5. Vlerësimi i rrezikut për siguri	15 nga 26		
SHTOJCA A: Kërkesat operacionale dhe deklarata për sigurinë	16 nga 26		
1. Fushëveprimi	17 nga 26		
2. Orari i punës			
3. Procedurat e menaxhimit të sigurisë			
4. Skicat e planeve dhe vizatimet	18 nga 26		
5. Çështjet e hapësirës ajrore			
6. Kontrolli i trafikut ajror			
7. Procedurat e dukshmërisë së ulët	19 nga 26		
8. Rreziku nga dëmet e shpezëve dhe deklarata ambientale			
9. Masat tjera speciale të sigurisë			
10. Manuali			
11. Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut			
12. Procedurat e sigurisë	20 nga 26		
13. Përgjegjësitë			
14. Anekset			
SHTOJCA B: Metodologjia e vlerësimit të rrezikimit të sigurisë	21 nga 26		
1. Hyrje			
2. Procesi i menaxhimit të rrezikut			

3. Identifikimi i rrezikut			
4. Vlerësimi i pasojave 5. Probabiliteti i ndodhive 6. Toleranca e rrezikut 7. Rreziku i zvogëluar (Menaxhimi i rrezikut)	22 nga 26		
8. Procesi i menaxhimit të rrezikut	23 nga 26		
	24 nga 26		
	25 nga 26		
SHTOJCA C: Procesi ndërtimor - diagrami	26 nga 26		

Tabela e miratimit

	Emri dhe funksioni	Data	Nënshkrimi
Ndryshimet e përgatitura nga:	Emir Hiseni, Inspektor, Departamenti i Aerodromeve	11.03.2016	E nënshkruar në versionin e gjuhës angleze
Autorizuar nga:	Burim Dinarama, Drejtore, Departamenti i Aerodromeve	21.03.2016	
Kontrolli i cilësisë:	Lendita Kika-Berisha, Menaxher i Cilësisë dhe Sigurisë	22.03.2016	
Aprovuar nga:	Dritan Gjonbalaj, Drejtore i përgjithshëm	23.03.2016	

Lista e distribuimit

Nr. Kopje	Vendi	Media	Sasia
1	Libraria e AAC-së	Origjinal	1
2	Serveri i AAC-së	Digjital	1

Tabela e rishikimit

Nr. i rishikimit	Data	Përgatitur nga:	Autorizuar nga:

Bibliografia

- Ligji Nr. 03/L-051 për aviacionin civil
- Rregullore Nr. 1/2008 për aerodromet, e ndryshuar dhe plotësuar me Rregulloren Nr. 4/2012
- Rregullore Nr. 3/2012 për aerodromet e aprovuara
- Rregullore Nr. 2/2010 për shënjimin e pengesave, e ndryshuar dhe plotësuar me Rregulloren Nr. 2/2013
- Rregullore Nr. 5/2010 për Zonat mbrojtëse të aeroportit
- UK CAA CAP 729 – Udhëzues për procedurat e ndërtimit të aerodromit
- ICAO Aneksi 14 i Konventës
- ICAO Aneksi 10 i Konventës
- ICAO Doc 8168 – Operimi i mjeteve ajrore Vëllimi II
- ICAO Doc 9137 – Pjesa 3 Kontrollimi dhe reduktimi i shpezëve
- ICAO Doc 9157 – Pjesa 4 Ndhimesat vizuale
- ICAO Doc 9157 – Pjesa 5 Sistemet elektrike
- ICAO Doc 9774 – Manuali për certifikimin e aerodromeve

Përmbajtja

Parathënie.....	1
Lista e faqeve efektive	2
Tabela e miratimit	4
Lista e distribuimit.....	5
Tabela e rishikimit.....	5
Bibliografia	6
Përmbajtja.....	7
Termet dhe përkufizimet	9
KAPITULLI 1: Udhëzues për procedurat e ndërtimit të aerodromit.....	11
1. Hyrje.....	11
2. Menaxhimi i procesit të ndërtimit	11
3. Veprimet fillestare	11
4. Plani i menaxhimit	13
5. Vlerësimi i rrezikut për siguri	15
SHTOJCA A: Kërkesat operacionale dhe Deklarata e Sigurisë.....	16
1. Fushëveprimi	16
2. Orari i punës	16
3. Procedurat e menaxhimit të sigurisë.....	16
4. Planet e skicimit dhe vizatimet	18
5. Çështjet e hapësirës ajrore.....	18
6. Kontrolli i Trafikut Ajror.....	18
7. Procedurat për dukshmëri të ulët.....	19
8. Rreziku nga dëmet e shpezëve dhe deklarata ambientale	19
9. Masat tjera speciale të sigurisë	19
10. Manuali	19
11. Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut.....	19
12. Procedurat e sigurisë	20
13. Përgjegjësitë.....	20
14. Anekset	20
SHTOJCA B: Metodologjia e vlerësimit të rrezikut për sigurinë.....	21

1. Hyrje.....	21
2. Procesi i menaxhimit të rrezikut	21
3. Identifikimi i rrezikut	21
4. Vlerësimi i pasojave	22
5. Probabiliteti për ndodhi	22
6. Rreziku i toleruar.....	22
7. Zvogëlimi i rrezikut (Menaxhimi i rrezikut)	22
8. Procesi i menaxhimit të rrezikut	23
SHTOJCA C: Procesi ndërtimor- Diagrami.....	26

Termet dhe përkufizimet

Termi	Përkufizimi
Aerodrom	Nënkupton një zonë të definuar në tokë apo ujë (përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) me qëllim të përdorimit, qoftë plotësisht apo pjesërisht, për arritje, nisje dhe lëvizje sipërfaqësore të mjeteve ajrore.
Inspektor i Aerodromit	Inspektor i aerodromit, nënkupton çdo person të autorizuar nga autoriteti për të inspektuar një aerodrom.
Operatori i Aerodromit	Nënkupton poseduesin e Certifikatës së aerodromit apo Aprovimit të aerodromit.
Pikë referente e aerodromit	Nënkupton, lokacionin e caktuar gjeografik të një aerodromi.
Aerodrom i aprovuar	Nënkupton një aerodrom operator i të cilit posedon aprovimin e aerodromit.
Sulm shpezësh	Nënkupton, ndeshjen në mes të shpendit në fluturim dhe një mjeti ajror. Është një rrezik i zakonshëm për siguri të mjeteve ajrore dhe ka shkaktuar një numër të aksidenteve fatale.
AAC	Nënkupton, Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës.
Aerodrom i certifikuar	Nënkupton, një aerodrom, operatorit të të cilit i është dhënë një certifikatë aerodromi.
Ndërtim	Nënkupton ngritje, instalim, zhvendosje, riparim, zgjerim, ndryshim, shndërrim ose demolim i ndërtimeve, përfshirë ndërtesat, infrastrukturën e aerodromit, ndihmesat vizuale, ndihmesat navigacionale etj., përfshirë punët për mirëmbajtjen e ndërtimeve ekzistuese.
Ndihmuesit elektronik	Nënkupton, ndihmuesit jo-vizuel ose instrumental që përdoren për navigacion ajror në një aeroport.
ICAO	Nënkupton Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Rrugët e fluturimit instrumental	Apo fluturimet IFR nënkupton, një fluturim që kryhet në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental.
Pengesë	Nënkupton, të gjitha objektet statike dhe lëvizëse (qoftë të përkohshme apo të përhershme) dhe pjesët e tyre, të cilat janë të vendosura në një zonë të përcaktuar për lëvizje sipërfaqësore të mjeteve ajrore apo të cilat zgjaten përtej sipërfaqes së definuar të përcaktuar për mbrojtje të mjeteve ajrore në fluturim.
Sipërfaqet e limituara për pengesa	Nënkupton, sipërfaqet e definuara të hapësirës ajrore përreth aerodromeve të cilat duhet të mbahen të lira nga pengesat.
Pistë	Nënkupton, një zonë drejtkëndëshe në tokën e aerodromit e përgatitur për aterrim dhe ngritje të mjeteve ajrore.
Shenjë	<p>a) "Shenjë statike për mesazhe". Shenjë që paraqet vetëm një mesazh.</p> <p>b) "Shenjë variabile për mesazhe". Shenjë në gjendje të paraqes disa mesazhe të paracaktuara ose asnjë mesazh, nëse është e aplikueshme.</p>
Ndriçimi tokësor aeronautik (AGL)	Nënkupton, një shprehje të përgjithshme që përdoret për të shpjeguar sistemet e ndryshme të ndriçimit të cilat gjenden në një aerodrom për të udhëzuar pilotët që operojnë mjetet ajrore si gjatë natës ashtu edhe në kushte të shikueshmërisë së ulët.
Ndihmuesit vizuel	Nënkupton, ndihmuesit në një aeroport që ndihmojnë vizualisht navigacionin ajror në një aeroport.
Rrugët e fluturimit vizuel	Apo fluturimet VFR nënkupton, një fluturim që kryhet në përputhje me rregullat e fluturimit vizuel.

KAPITULLI 1: Udhëzues për procedurat e ndërtimit të aerodromit

1. Hyrje

1.1 Sipas Rregullores nr. 1/2008 për aerodromet, neni 27 njoftimi dhe raportimi, dhe neni 27 të Rregullores nr. 3/2012 për aerodromet e aprovuara, Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës (AAC) duhet të informohet paraprakisht për çdo propozim për ndërtim në aerodromet.

AAC duhet të njoftohet para çdo ndryshimi në karakteristikat fizike të aerodromit, përfshirë ngritjen e ndërtesave të reja dhe ndryshimeve në ndërtesat ekzistuese ose në ndihmuesit vizuel. Ndryshimet nuk duhet të bëhen pa pranimin paraprak të AAC-së.

Operatori i aerodromit, duhet në mënyrën më të shpejtë të mundshme, të informojë AAC-në për çdo ndryshim material në sipërfaqen e zonës për aterrim, apo për karakteristikat e pengesave gjatë afrimit, ngritjes ose harkimit përreth në lidhje me aerodromin.

Qëllimi i njoftimit paraprak është që të sigurohet se ndryshimet në ndërtimin e ndërtesave të një aerodromi, pajisjet dhe niveli i shërbimit, janë planifikuar në përputhje me rregulloret kombëtare dhe ICAO SARP-të.

1.2 Duhet të theksohet se proceset rreth planifikimit rural, ambiental dhe hapësinor janë jashtë përkrahjes të punëve të AAC-së. Prandaj, çështjet planifikuese duhet të kanalizohen nëpërmes ministrive dhe komunave përkatëse.

2. Menaxhimi i procesit të ndërtimit

Objektivi primar i AAC-së, është përmirësimi i sigurisë në partneritet me industrinë dhe të sigurojë që frekuenca e aksidenteve fatale të mos rritet raport me rritjen e parashikuar të trafikut. Ndërtimi i aerodromit duhet të përfshijë përmirësimin e standardeve ekzistuese të sigurisë, aty ku është e mundur, ose mirëmbajtjen e tyre, aty ku një përmirësim i tillë nuk mund të arrihet. Ky publikim, ka për qëllim të ndihmojë operatorët të aerodromeve në planifikimin efektiv dhe menaxhimin e sigurtë të ndërtimeve në aerodrom.

3. Veprimet fillestare

3.1 Aerodromi është një organizatë e komplekse me shumë diciplina dhe funksione të ndërlidhura. Prandaj, është e mundur që edhe ndërtimet më të thjeshta mund të kërkojnë koordinim në mes të departamenteve. Për të filluar procedurën për ndërtim, mbajtësi i certifikatës së aerodromit duhet të emërojë Koordinatorin e Projektit (K/P) për ndërlidhje me Inspektorin e AAC-së (AAC/I). Ky i fundit do

të fus përmbledhjen e ndërtimeve të propozuara në bazën e të dhënave të AAC-së. Informacioni i vendosur në bazën e të dhënave, duhet të theksoj çështjet themelore dhe shkallën e ndërtimit. Kjo do të lejojë AAC-në të identifikoj caktimin e duhur për mbikëqyrje të AAC-së dhe pranimin pasues të ndërtimit.

Pas kësaj, do të caktohet një numër rasti dhe të gjitha detajet relevante të projektit do të vendosen në bazën e të dhënave për projekte të AAC-së nga inspektori i AAC-së.

3.2 Për projekte madhore një Mbledhje Inicuese për Ndërtim (MIZH) do të mbahet për të informuar shkurtazi AAC-në për projektin. Menaxhmenti i aerodromit do të jetë përgjegjës për të ofruar një informatë me shkrim dhe procesverbalet (e kësaj dhe mbledhjeve pasuese). Është me rëndësi që të gjitha zonat e prekura nga ndërtimi të përfshihen në MIZH dhe që të gjitha departamentet e nevojshme brenda AAC-së të jenë ftuar për të marrë pjesë.

3.3 Ndërtimi madhor do të kërkojë planifikim të gjerë dhe duhet të konsiderohen zonat vijuese. Sidoqoftë, duhet theksuar që kjo listë, nuk është as e detyrueshme dhe as e tëra:

- Pika kyçe e kontaktit për projektin.
- Fusha e ndërtimit.
- Afati kohor i propozuar.
- Procedurat e menaxhimit të sigurisë së projektit.
- Procedurat e përkohshme për kontrollin e trafikut ajror (KTA) gjatë ndërtimit.
- Linja e KTA-së për kërkesat e fushëpamjes.
- Procedurat e trafikut ajror pas ndërtimit.
- Procedurat e përkohshme operative gjatë ndërtimit.
- Informacion për ndriçimin tokësor të aerodromit.
- Shenjzimi.
- Procedurat e dukshmërisë së ulët.
- Procedurat për afrim dhe nisje instrumentale dhe *minima*.
- Efekti i impiantit, pajisjeve dhe kraneve në elektronikë, ndihmuesit për afrim dhe sipërfaqet AGA.
- Implikimet e rrezikut nga shpezët.
- Ndikimi në ambient.
- Çdo masë speciale e sigurisë.
- Skicimi i planeve
- Amendamentet në manualet e shërbimeve dhe operimeve të aerodromit
- Çështjet e hapësirës ajrore.
- Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut.
- Masat e sigurisë që kërkohen sipas programit PIA AVSEC.

3.4 Mbledhjet për ndërtimet, do të aranzhohen në mes të AAC-së dhe koordinatorit të aerodromit kurdo të jetë e nevojshme nga secila palë. Në mbledhjet pasuese mund të mos përfshihen të gjithë pjesëmarrësit e MIZH, por pjesëmarrësit kryesor të aerodromit duhet të marrin pjesë. Kjo është esenciale në rast të një ndërtimi madhor në aerodrom.

3.5 AAC-së i nevojitet kohë paraprake për disa aspekte të ndërtimit. Këto në vijim, mund të shërbejnë si shembull në procesin e planifikimit.

Ndërtimi që ndikon në	Koha minimale
Ndihmuesit e Afrimit dhe Hapësirës Ajrore	6 muaj para kompletimit të projektit
Instalimin e ndërtesës së re të KTA-së	6 muaj para instalimit
Instalimin e ndriçimit të ri AGA	6 muaj para instalimit

4. Plani i menaxhimit

4.1 Operatori i aerodromit duhet të dorëzojë te AAC, në mbështetje të projektit ndërtimor, një plan menaxhimi i cili mund të përfshijë ndonjë apo të gjitha, siç vijon (Shtojca A):

Kërkesat operacionale dhe Deklarata e Sigurisë.

Kjo deklaratë duhet të përfshijë:

- Identifikimi i menaxherit me përgjegjësi të përgjithshme.
- Metodën e punës.
- Mbrojtjen e vendpulishtes dhe shenjëzimin.
- Planin për qasje në vendpulishte.
- Procedurat e operimit të fushës ajrore gjatë ndërtimit.
- Procedurat gjatë dukshmërisë së ulët.
- Procedurat emergjente.
- Procedurat për fillimin, kontrollimin dhe përfundimin e punëve gjatë ditës dhe natës.
- Pikat e kontaktit- menaxhmenti i aerodromit dhe kontraktori.
- Aranzhimet për ndërlidhje të mbledhjeve/informimeve në mes menaxhmentit të aerodromit dhe kontraktorit.
- Planet e vendpulishtes dhe diagramet e punëve.
- Programin e implementimit që do të përmbajë së paku, siç vijon:
 - a) rendin e propozuar nga kontraktori për realizimin e punëve
 - b) Vizatimet e aprovuara të ekzekutimit;

- c) Një shpjegim të përgjithshëm të metodave të propozuara nga kontraktori për miratim për realizimin e punëve; (metodologjia e punëve dhe ndërtimit)
- d) Planin e aprovuar për kontroll të cilësisë
- e) Mbledhjet mujore të përparimit
- f) Detaje dhe informata tjera që mund të konsiderohen me arsye të nevojshme.

Plani i shenjzimit

Plani i shenjzimit duhet të përfshijë vizatimet me ngjyrë për të gjitha shenjat e propozuara si dhe vendndodhjen e tyre - preferohet në një faqe të vetme që paraqet tërë fushën ajrore, me kusht që shkalla e vizatimit mos ta pengoj qartësinë. Nëse kjo ndodhë, atëherë plani i aerodromit në një faqe të vetme duhet të shoqërohet me faqe me shkallë më të mëdha. Shenjat e treguara duhet të paraqiten në plan ashtu siç do të instalohen, dhe të orientuara ashtu siç do të shihen nga kabina e mjetit ajror.

Plani i ndriçimit

Plani i ndriçimit, duke përfshirë edhe shenjzimin e ndriçuar duhet të jetë në përputhje me kërkesat e standardeve relevante të ICAO SARP (ndihmuesit vizuel, AGL) dhe Rregulloren 2/2010 për shenjzimin e pengesave.

Procedurat për Afrim dhe Nisje Instrumentale

Nëse ndërtimi i propozuar do të ketë ndonjë efekt në procedurat e afrimit instrumental, dështimit të afrimit, dhe manovrimit vizuel (harkimit përreth), është me rëndësi që detajet paraprakisht të jenë dorëzuar në MIZH në kohë të mjaftueshme, që të konsiderohet efekt i plotë nga departamentet përkatëse. Analiza e informatave për përputhshmëri me SARP duhet të jipet nëse procedurat do të duhet të ndryshohen.

Grafikonet në Shtojcën C tregojnë rendin e ngjarjeve për ndërtimin e aerodromit. Me qëllim të arritjes së afateve përkatëse për njoftim të AAC-së, MIZH duhet të mbahet në kohë të mjaftueshme para datës së planifikuar të fillimit të punëve. Kjo është shumë me rëndësi për shembull për projekte madhore ndërtimore të cilat përfshijnë vendosjen e ndërtesave të reja për KTA apo vendosjen e ndriçimit të ri për aerodrome.

5. Vlerësimi i rrezikut për siguri

- 5.1 Të gjitha ndërtimet pritet t'u përmbahen së paku kritereve të detajuara në Aneksin 14, që janë standardet minimale. Për më tepër, gjatë procesit të planifikimit, dallimet ekzistuese në aerodrome (nëse ekzistojnë) duhet të ekzaminohen për të përcaktuar, nëse mund të largohen ose përmirësohen si pjesë e ndërtimit.
- 5.2 Prandaj, është i nevojshëm një vlerësim i rrezikut që do të tregonte qartë se rreziku është në një nivel të pranueshëm, si për menaxhmentin e aerodromit ashtu edhe për AAC-në. Bërja dhe financimi i këtij vlerësimi është përgjegjësi e aerodromit.
- 5.3 Lloji i ndërmarrë i vlerësimit të rrezikut për siguri do të varet nga komplikimet e sigurisë prej ndërtimit. Nëse pasojat e mundshme do të jenë aksident serioz ndaj mjetit ajror (dëm madhor ose më keq) një analizë e plotë kualitative e specialistëve do të mund të nevojitet. Sidoqoftë, në shumë rrethana ku ashpërsia e rrezikut potencial nuk është e madhe, ose që mund të zbutet, vlerësimi i rrezikut për siguri mund të kryhet nga një grup i vogël i ekspertëve të aerodromit, duke përdorur përvojën e tyre dhe njohuritë specialistike. **Duhet të theksohet se dorëzimi i vlerësimit të rrezikut ose rrezikut për siguri nuk garanton automatikisht edhe pranimin e projektit.**
- 5.4 Çfarëdo komparatori për rrezik të jetë zgjedhur, menaxhmenti i aerodromit duhet të jetë i vetëdijshëm, se do të ishte shumë e pamatur të fillohet ndërtimi para se AAC të sigurojë që nuk ekzistojnë vërejtje për të.
- 5.5 Informata tjera lidhur me vlerësimin e rrezikut për siguri janë dhënë në Shtojcën B.

SHTOJCA A: Kërkesat operacionale dhe Deklarata e Sigurisë

Kjo shtojcë ka për qëllim të ofroj udhëzime për të përpiluar Kërkesat operacionale dhe Deklaratën e Sigurisë. Ajo përfshinë edhe sugjerimet se cilat çështje një aerodrom duhet t'i konsiderojë kur fillimisht planifikohet një ndërtim. Rrethanat të cilat janë të aplikueshme për një projekt të caktuar mund të shmangin nevojën për disa informata të listuara më poshtë. Njëjtë, mund të ekzistojë nevoja për ofrimin e informatave shtesë të cilat nuk janë të listuara më poshtë. Theksi qëndron në përgjegjësinë e operatorit të aerodromit për të siguruar se projekti do të menaxhohet sigurtë, dhe kjo t'i tregohet AAC-së.

Aty ky është e aplikueshme, shtojca referohet në një ndërtim të përzierë të imagjinuar, me qëllim të përfshijë sa më shumë çështje ndërtimore sa është praktike. Disa gjëra të sugjeruara, të cilat qartë nuk janë të lidhura me një projekt të caktuar, nuk duhet të nënvleftësohen në fazat fillestare të planifikimit. Për shembull, një ndërtim në njërin skaj të pistës mund të mos ndikojë në Procedurat e Afrimit Instrumental, por mund të ndikojë në ato nga skaji tjetër.

Kërkesat operacionale dhe Dokumenti i Deklaratës së Sigurisë

1. Fushëveprimi

Ky paragraf duhet të ofroj një skicim të shkurtër të fushëveprimit të punëve që përfshihen në këtë ndërtim, me qëllim të paraqitjes së një tabloje të përgjithshme të përmasave të propozimit. Nëse ndërtimi përbëhet nga disa faza, atëherë një përmbledhje e secilës fazë do të ishte e duhur.

2. Orari i punës

Nevojitet një listë që do të detajizonte datat e fillimit dhe mbarimit të planifikuar të secilës fazë, si dhe orët e planifikuara të operimit. Megjithatë, do të duhet bërë e qartë, nëse orët e listuara referohen kohës verore apo dimërore.

3. Procedurat e menaxhimit të sigurisë

3.1 Ky paragraf duhet të tregoj se përgjegjësitë për planifikim të ndërtimit, kanë marrë parasyshë ndikimin që do të ketë ndërtimi në operimet ditore të aerodromit. Do të mund të përfshinte detaje se:

- Kush e mban përgjegjësinë e përgjithshme për ndërtimin, dhe se kush i merr vendimet përfundimtare, nëse vjen deri te konflikti i interesave.

- Si do të kryhen punët p.sh. ndarja në faza ose prioritetizimi i procesit.
- Si do të bëhet ndarja e sigurtë e operimit ditor të aerodromit nga punët dhe veturat (mjetet) për ndërtim.
- Si do të mbrohen ndihmësit tokësorë, OLS sipërfaqet, dhe ato të navigacionit dhe pajisjet elektronike nga punët, veturat dhe zonat e magazinimit.
- Cilat procedura të përkohshme për operim, KTA dhe inxhinieri do të duhet të vendosen.
- Procedurat e fillimit, kontrollit dhe mbarimit të punës gjatë ditës/natës. Këto duhet të përfshijnë:
 - Referencë në inspektimin e punëve para kthimit të operimeve, nëse është e aplikueshme, dhe se kush është përgjegjës, në emër të operatorit të aerodromit, për të siguruar se kjo është bërë.
 - Metoda e zgjedhur e komunikimit në mes kullës së KTA-së dhe vendpunishtes.
 - Sa kohë, pas nisjes së fundit dhe para arritjes së parë, do të fillojë, gjegjësisht mbaroj puna.
- Cilat procedura do të zbatohen, nëse përkeqësohet moti, dhe cilat veprime duhet të konsiderohen para fillimit të PDU.
- Cilat veprime do të ndërmerren, nëse ndodh ndonjë emergjencë.
- Cilat aranzhime për takime ndërlidhëse dhe të informimit janë planifikuar.
- Ndonjë plan, skicë, diagram, lidhur me procesin e ndërtimit.
- Si dhe kur do të publikohen detajet e e punëve tek pilotët dhe industria.

3.2 Çdo ndërtim ka karakteristikat e veta unike, dhe AAC do të marrë parasyshë çdo aplikacion mbi meritat e tij. Komentet e mësipërme kanë për qëllim vetëm të ofrojnë udhëzim gjatë përgatitjes së planit për menaxhimin e sigurisë dhe menaxherët e projektit të aerodromit duhet t'i adoptojnë ato për t'iu përshtatur nevojave të tyre.

4. Planet e skicimit dhe vizatimet

- 4.1 Planet e skicimit duhet t'i ofrohen në disponim AAC-së para MIZH, në kohë të mjaftueshme për të lejuar sektorët e ndryshëm të marrin parasyshë ndikimin që ndërtimi mund të ketë në disiplinat e tyre përkatëse. Kjo do të ndihmojë që MIZH dhe takimet tjera pasuese të arrijnë dobi maksimale.
- 4.2 Planet duhet të përfshijnë mjetet për të përcaktuar përfilljen e kërkesave të Ligjit 03/L-51 për aviacionin civil, rregulloret relevante kombëtare dhe ICAO SARP të aplikueshme.
- 4.3 Nëse ndërtimi përfshinë ndryshimet në instalime, shenjëzim të aerodromit, atëherë duhet të përfshihet vizatimi me ngjyrë i të gjitha shenjave të propozuara dhe vendndodhja e tyre, preferohet në një faqe të vetme që tregon të gjithë fushën ajrore, duke paraqitur shenjat ashtu siç do të lexoheshin dhe të orientuara kah rruga për taksim/pista, ashtu siç do të vendoseshin.
- 4.4 Çdo plan ndriçimi, duke përfshirë edhe ndriçimin e shenjëzimit, duhet të jetë konform me kërkesat e Aneksit 14 për ndihmuesit vizuel dhe AGL, dhe duhet të përfshihet. Duhet dhënë informata të mjaftueshme për të mundësuar vlerësimin operacional.

5. Çështjet e hapësirës ajrore

Disa ndërtime do të kenë efekt, në procedurat për hapësirën ajrore, arritjet dhe nisjet, harkimet përreth dhe dështim të afrimit. Është esenciale që Departamenti i Shërbimeve të Navigacionit Ajror në AAC, të këshillohet lidhur me propozimet e tilla për ndërtim, sa më herët që të jetë e mundur. AAC do të dëshirojë të shoh se ekipi projektues ka marrë në konsideratë këto implikime, së bashku me secilin efekt që ndërtimi mund të ketë në pajisjet e aerodromit p.sh. Ndriçimin për Afrim, PAPI Ndihmuesit për Navigacion dhe Pozicionim etj.

6. Kontrolli i Trafikut Ajror

- 6.1 Duhet të merret parasyshë fakti se ndërtimet shpesh afektojnë mundësinë e ofruesve të KTA-së për të mirëmbajtur nivelet e kërkuara të sigurisë, si gjatë ashtu edhe pas procesit. Për më tepër, ekipet projektuese duhet të marrin parasysh:
 - Implikimet e vijës së dukshmërisë nga kulla e KTA-së në zonën e ndërtimit, në kushte të mira dhe të dukshmërisë së zvogëluar.
 - Çdo tendencë e sipërfaqeve reflektuese për të shpërqendruar apo hutuar kontrollorët.

- Çdo rritje potenciale e vëllimit të punës së KTA-së, qoftë përkohësisht ose në vazhdimësi.
- Çdo ndikim që ndërtimi mund të ketë në kontrollin e ndriçimeve dhe procedurat e KTA-së.

6.2 Plani i ndërtimit duhet të tregoj se janë bërë konsultime me KTA-në e aerodromit dhe një përfaqësues i KTA-së duhet të ftohet për të marrë pjesë në mbledhjet rreth ndërtimit, kur të jetë e përshtatshme.

7. Procedurat për dukshmëri të ulët

Duhet marrur parasyshë se çfarë efekti do të ketë ndërtimi, si gjatë ashtu dhe pas përfundimit, për kushtet e dukshmërisë së ulët. Përveç kësaj, mund të jetë e nevojshme përmirësimi i procedurave të shpëtimit dhe luftimit të zjarrit si dhe planin e emergjencave.

8. Rreziku nga dëmet e shpezëve dhe deklarata ambientale

Ndërtimet të cilat përfshijnë skema të peizazhit natyror duhet të vlerësohen për ndikimin e tyre në rrezikun e dëmeve nga shpezët për aerodromin.

9. Masat tjera speciale të sigurisë

Çdo ndërtim është unik. Ekipi ndërtimor duhet të tregoj se projekti është vlerësuar, për të përcaktuar se cilat masa të veçanta të sigurisë nevojiten, dhe se cilat veprime janë planifikuar, e që konsiderohen të përshtatshme.

10. Manuali

Propozimi duhet të tregojë se ekipi ndërtimor ka marrë parasyshë se cilat ndryshime duhet të bëhen në Manualin e Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit dhe në dokumentet tjera relevante, në faza të ndryshme të, dhe pas përfundimit, të ndërtimit.

11. Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikut

Plani duhet të tregojë metodën e përdorur për të vlerësuar rreziqet që shoqërojnë ndërtimin. Përfundimet, duhet qartë të deklarohen dhe mundësisht të përmbliidhen, dhe kopjet e dokumenteve dhe deklaratave mbështetëse duhet të përfshihen.

12. Procedurat e sigurisë

Plani duhet të përfshijë procedurat e sigurimit, për të siguruar se ndërtimet dhe çdo modifikim në sistemet e kontrollit të sigurisë së aerodromit janë në linjë me programin e sigurimit të aerodromit

13. Përgjegjësitë

Plani duhet të listojë emrin, pozitën dhe numrin kontaktues të telefonit të personit që mban përgjegjësi të përgjithshme për projektin. Përveç kësaj, duhet të listohet si në vijim:

- Emri i personit brenda menaxhmentit të aerodromit i cili do të jetë pikë kyçe e kontaktit për projektin.
- Të gjithë ata të cilët mbajnë pozita me përgjegjësi brenda programit ndërtimor.
- Kontraktorët e përfshirë.

14. Anekset

Ky paragraf duhet të përfshijë listën e vizatimeve dhe shtojcave të bashkëngjitura.

SHTOJCA B: Metodologjia e vlerësimit të rrezikut për sigurinë

1. Hyrje

Një organizatë duhet të vlerësojë, të gjitha aspektet e operimeve të tij, ndryshimeve në to, me rëndësi për sigurinë. Vlerësimet e sigurisë duhet të kryhen dhe dokumentohen për të siguruar se i është kushtuar vëmendja e duhur sigurisë së të gjitha pjesëve të sistemit.

2. Procesi i menaxhimit të rrezikut

Procesi i përgjithshëm është siç vijon, dhe është ilustruar në grafikonin e mëposhtëm:

- Identifikimi sistematik i rreziqeve për mjetet ajrore.
- Vlerësimi i seriozitetit dhe pasojave të ndodhjes së rrezikut.
- Konsiderimi i mundësisë për të ndodhur.
- Përcaktimi, nëse rreziku pasues është i tolerueshëm.
- Ku është e përshtatshme, të ndërmerret veprim për të reduktuar ashpërsinë e rrezikut ose për ta reduktuar në nivel tolerues mundësinë e ndodhisë së tij.

3. Identifikimi i rrezikut

Fillimisht, duhet të bëhet një vlerësim i arsyeshëm i rreziqeve të parashikueshme. Teknikat e përshtatshme, mund të përfshijnë:

- **Listat kontrolluese**

Shqyrto përvojat dhe shënimet e disponueshme nga aksidentet, incidentet ose faktorët e ngjashëm dhe harto një listë për kontrollin e rreziqeve. Listat kontrolluese identifikojnë zonat potenciale të rrezikut, për të cilat do të nevojitet vlerësim i mëtejshëm i detajuar.

- **Shqyrtimi grupor**

Ky mund të jetë një sesion i vërtetë i ndërthurjeve të mendimeve apo mund të bazohet në shqyrtim të listës kontrolluese. Grupi duhet të

përbëhet kryesisht nga njerëz me përvojë të gjerë, të zgjedhur për shkak të përvojës së tyre relevante dhe kompetencës.

4. Vlerësimi i pasojave

- 4.1 Pasojat e çdo ndodhie të rrezikut të identifikuar duhet të vlerësohen për efektin e tyre në sigurinë e mjeteve ajrore. Figura 4.1 ofron një tabelë të një shembulli të ashpërsisë së rrezikut për siguri (ICAO Doc. 9859, Manuali për menaxhim të sigurisë).

5. Probabiliteti për ndodhi

- 5.1 Probabiliteti për ndodhi mund të definohet në terma cilësor dhe sasior.
- 5.2 Metodatat numerike (sasiore) mund të jenë të nevojshme për të mbështetur analizën e sistemeve të cilat kanë mundësi për të prodhuar rezultate katastrofale dhe të rrezikshme. **Sidoqoftë, duhet të theksohet se shënimet e caktuara për aksidente të mjeteve ajrore janë aq të pakta, sa që mund të jetë e vështirë arritja e vlerësimit domethënës sasior.** Për nivele të ulëta të klasifikimit të rrezikut, metodatat cilësore shpesh do të prodhojnë rezultate të vlefshme dhe të pranueshme.
- 5.3 Duhet të theksohet se shumë nga rreziqet e identifikuar janë zbutur në mënyrë të pranueshme me aplikimin e standardeve, rregulloreve, procedurave apo praktikave ekzistuese.
- 5.4 Figura 4.2 ilustron një shembull të tabelës së probabilitetit të rrezikut për siguri (ICAO Doc. 9859, Manuali për menaxhim të sigurisë).

6. Rreziku i toleruar

Posa të jetë vlerësuar ashpërsia e rrezikut dhe probabiliteti i tij për të ndodhur të jetë vlerësuar, një gjykim mund të bëhet lidhur me atë, nëse rreziku pasues është i pranueshëm. Një ngjarje e padëshiruar me një probabilitet të lartë për të ndodhur mund të jetë e papranueshme, por, një ngjarje e tillë me një reduktim apo probabilitet të ulët për të ndodhur mund të bëhet e tolerueshme. Procesi i gjykimit të tolerancës ndaj rreziqeve dhe rezultatet mund të paraqiten dhe ilustrohen në figurën 4.3 dhe 4.4 (ICAO Doc. 9859, Manuali për menaxhim të sigurisë)

7. Zvogëlimi i rrezikut (Menaxhimi i rrezikut)

Aty ku tabela paraqet se rreziku aktualisht është i papranueshëm, duhet të tregohet edhe veprimi i nevojshëm për të zvogëluar ashpërsinë e rrezikut, dhe/apo

probabilitetin e tij për të ndodhur. Nëse nuk është e mundur asnjëri veprim, atëherë qartë sistemi nuk i plotëson objektivat e sigurisë. Në çdo proces ku aplikohet gjykimi, do të ketë situatë ku toleranca nuk është qartë e definueshme. Një çështjeje që bien në këtë hapësirë të pasigurisë, mund t'i duhet para implementimit, një pranim nga individi me përgjegjësi fundore për siguri brenda organizatës.

8. Procesi i menaxhimit të rrezikut

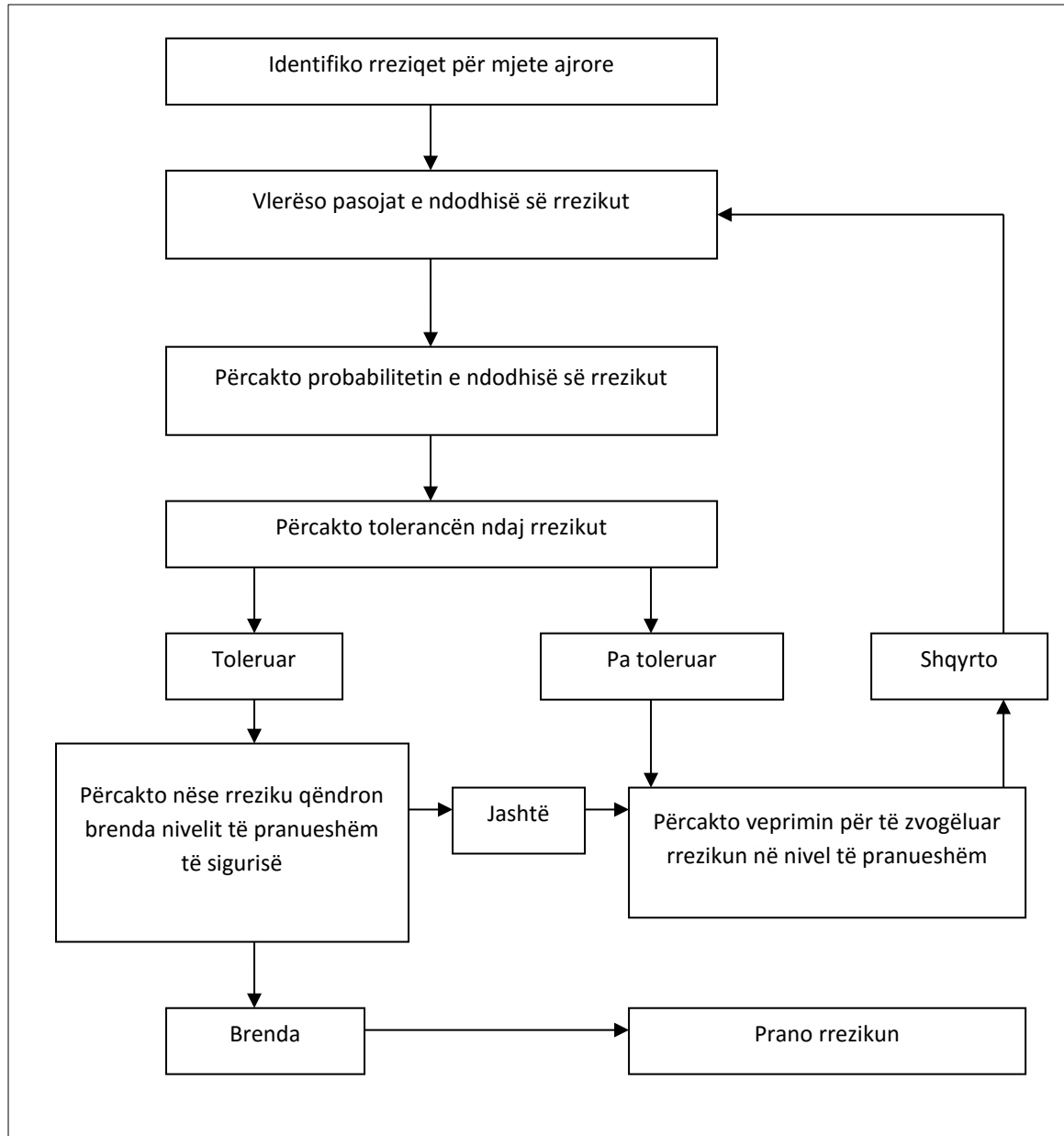


Figura 4.1 Tabela e ashpërsisë së rrezikut për siguri

Ashpërsia e ndodhisë	Kuptimi	Vlera
Katastrofale	<ul style="list-style-type: none"> - Pajisjet e shkatërruara - Vdekje të shumëfishta 	A
Rrezikshme	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktim i madh i kufijve të sigurisë, shqetësim fizik apo një vëllim pune, ashtu që operatorët nuk mund të besohen se do të mund të ushtrojnë detyrat e tyre saktësisht dhe në mënyrë të plotë - Dëmtim serioz - Dëmtim madh i pajisjeve 	B
Madhe	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktim i madh i kufijve të sigurisë, një reduktim i mundësisë së operatorëve për t'u marrë me kushte të pafavorshme operative si rezultat i rritjes së vëllimit të punës, apo si rezultat i kushteve që pamundësojnë efikasitetin e tyre - Incident serioz - Dëmtim të personave 	C
Vogël	<ul style="list-style-type: none"> - Zhurma - Kufizime në operime - Përdorimi i procedurave emergjente - Incident i vogël 	D
Pa rëndësishme	<ul style="list-style-type: none"> - Disa pasoja 	E

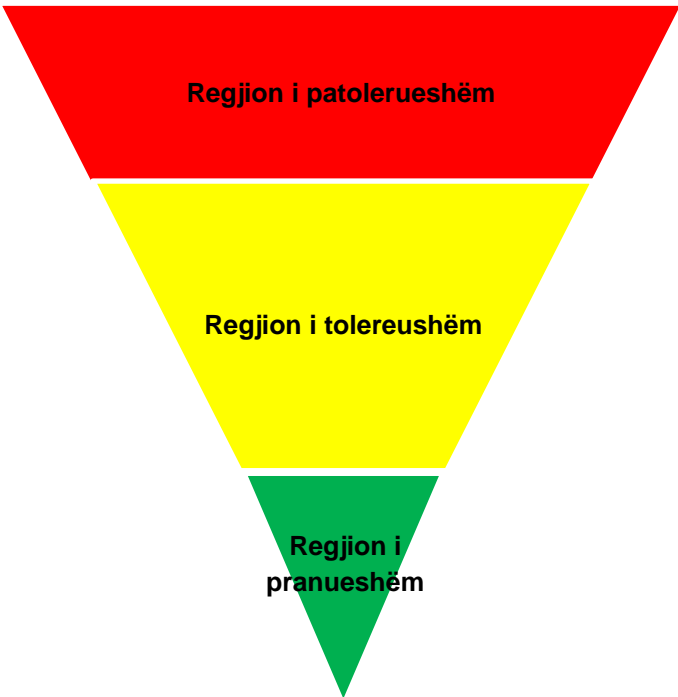
Figura 4.2 Tabela e probabilitetit të rrezikut për siguri

Probabiliteti	Kuptimi	Vlera
Shpesh	Mund të ndodh shumë herë (ka ndodhur shpesh)	5
Rastësisht	Mund të ndodhë nganjëherë (ka ndodhur jo shpesh)	4
Largët	Nuk pritët të ndodh, por mundet (ka ndodhur rrallë)	3
Pamundur	Shumë e pamundur të ndodh (nuk dihet nëse ka ndodhur)	2
Jashtëzakonisht i pamundur	Pothuajse e papërceptueshme se ngjarja mund të ndodhë.	1

Figura 4.3 Matricat e vlerësimit të rrezikut për siguri

Probabiliteti i rrezikut		Ashpërsia e rrezikut				
		Katastrofik	Rrezikshëm	Madh	Vogël	Pa rëndësi.
		A	B	C	D	E
Shpesh	5	5A	5B	5C	5D	5E
Rastësisht	4	4A	4B	4C	4D	4E
Largët	3	3A	3B	3C	3D	3E
Pamundur	2	2A	2B	2C	2D	2E
Jashtëzak. pamundur	1	1A	1B	1C	1D	1E

4.4 Matrica e tolerancës së rrezikut për siguri

Kriteret sugjестive	Indeksi i vlerësimit të rrezikut	Kriteret sugjестive
	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Papranueshëm në rrethana ekzistuese
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Pranueshëm bazuar në zbutje rreziku. Mund të kërkojë vendim menaxhmenti
	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Pranueshëm

SHTOJCA C: Procesi ndërtimor- Diagrami

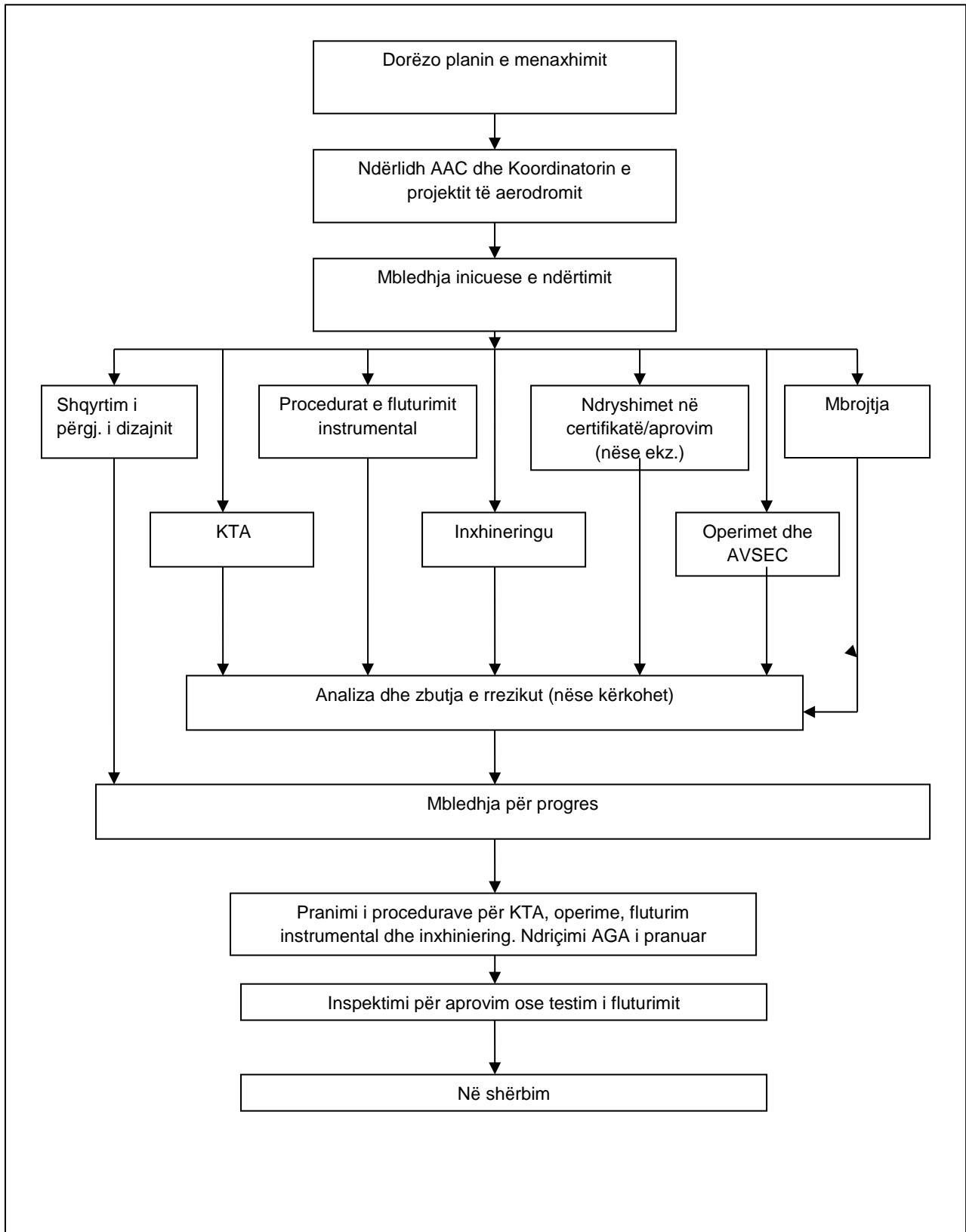


Figura 1. Procesi ndërtimor- Diagrami