



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.168

15 dhjetor

2010

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Vendim i KM nr.948, datë 17.11.2010	Për një shtesë në vendimin nr.686, datë 19.10.2007 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e marrëveshjes hidrokarbure, ndërmjet Albpetrol sh.a. dhe Sherwood International, Petroleum, Ltd, për zhvillimin dhe prodhimin e hidrokarbureve, në vendburimin e Kuçovës”.....	8663
Udhëzim i MPPT nr.18, datë 5.10.2010	Mbi kërkesat për aplikimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit i përdorur për qëllime njoftimi, koordinimi dhe transferimi fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.....	8663
Udhëzim i MPPT nr.19, datë 5.10.2010	Mbi kërkesat për sistemet e automatizuara të shkëmbimit të të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimin, koordinimin dhe transferimin e fluturimeve ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.....	8669
Udhëzim i MPPT nr.20, datë 5.10.2010	Për përcaktimin e kërkesave mbi procedurat për planet e fluturimit në fazën e parafluturimit për Qiellin e Vetëm European.....	8684
Udhëzim i MPPT nr.21, datë 5.10.2010	Mbi kriteret për ndarjet në kanale të komunikimeve zanore për Qiellin e Vetëm European.....	8689

VENDIM
Nr.948, datë 17.11.2010

PËR NJË SHITESË NË VENDIMIN NR.686, DATË 19.10.2007 TË KËSHILLIT TË
MINISTRAVE “PËR MIRATIMIN E MARRËVESHJES HIDROKARBURE, NDËRMJET
ALBPETROL, SHA DHE SHERWOOD INTERNATIONAL, PETROLEUM, LTD, PËR
ZHVILLIMIN DHE PRODHIMIN E HIDROKARBUREVE, NË VENDBURIMIN E KUÇOVËS”

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 5 e 13 të ligjit nr.7746, datë 28.7.1993 “Për hidrokarburet (kërkimi dhe prodhimi)”, të ndryshuar, me propozimin e Zëvendëskryeministrit dhe Ministër i Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

Pas pikës 1 të vendimit nr.686, datë 19.10.2007 të Këshillit të Ministrave shtohet pika 2, me këtë përmbajtje:

“2. Miratimin e marrëveshjes së ndryshuar ndërmjet Albpetrol, sh.a. dhe Sherwood International Petroleum, Ltd, për marrëveshjen hidrokarbure, datë 4 shtator 2007, për zhvillimin dhe prodhimin e hidrokarbureve në vendburimin e Kuçovës, Shqipëri, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.”.

Ky vendim hyn fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

UDHËZIM
Nr.18, datë 5.10.2010

MBI KËRKESAT PËR APLIKIMIN E PROTOKOLLIT TË TRANSFERIMIT TË MESAZHEVE
TË FLUTURIMIT I PËRDORUR PËR QËLLIME NJOFTIMI, KOORDINIMI DHE
TRANSFERIMI FLUTURIMESH NDËRMJET NJËSIVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT
AJROR

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Europiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

HYRJE

Ky udhëzim është në zbatim të:

- ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr.5, datë 3 qershor 2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian”;
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr.8 datë 3 qershor 2010 “Për ndërveprimin në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”;
- dhe është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit Europian nr.633/2007, datë 7 qershor 2007, për kërkesat për aplikimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit i përdorur për qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferimi fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të procedurave përkatëse Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë (AAC), si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, deklararon aftësinë e vet dhe synimin për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

Neni 1

1. Qëllimi

1) Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave për aplikimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit i përdorur për qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferimi fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

2) Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurave për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore është AAC, Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

2. Arsyet themelore

Informacionet e shkëmbyera ndërmjet sistemeve të procesimit të të dhënave të fluturimit janë të vendosura ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror për qëllime njoftimi, koordinimi dhe transferimi fluturimesh dhe për qëllime koordinimi civil – ushtarak. Këto shkëmbime informacioni duhet të bazohen në protokolle komunikimi të duhura dhe të harmonizuara për të siguruar ndërveprimin e tyre.

3. Zbatueshmëria

Ky udhëzim do të aplikohet:

a) në sistemet e komunikimit që ndihmojnë procedurat e koordinimit ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror, të cilat përdorin mekanizma komunikimi me mundësi të njëjta për të ofruar shërbime të trafikut ajror të përgjithshëm;

b) në sistemet e komunikimit që ndihmojnë procedurat ndërmjet njësive të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake kontrolluese, duke përdorur mekanizma komunikimi me mundësi të njëjta.

Neni 2

Përkufizime

1. “Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC)”, enti rregullator kompetent përgjegjës për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror.

2. “Protokollit i transferimit të mesazheve të fluturimit” kupton një protokoll për komunikimin elektronik, duke përfshirë formate mesazhesh, kodifikimi i tyre për rregulla shkëmbimi dhe radhitjeje përdoret për shkëmbimin e informacionit ndërmjet sistemeve të procesimit të të dhënave.

3. “Sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimit” kupton një pjesë të sistemit të shërbimeve të trafikut ajror, i cili merr të dhënat e planit të fluturimit dhe mesazhet e shoqëruara, të procesuara automatikisht dhe shpërndahen në pozicionet e punës në njësitë e kontrollit të trafikut ajror.

4. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia e KTA) kupton qendrën e kontrollit të hapësirës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit.

5. “Pozicioni i punës” kupton pajisjet teknike, me të cilat një pjesëtar i stafit të shërbimeve të trafikut ajror zhvillon punë në lidhje me profesionin e tij.

6. “Qendra e kontrollit të hapësirës” (QKH) kupton njësinë e stabilizuar për të ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror për fluturime të kontrolluara në hapësira të kontrolluara nën përgjegjësinë e saj.

7. “Koordinimi civil-ushtarak” kupton koordinimin ndërmjet palëve civile dhe ushtarake të autorizuar për të marrë vendime dhe për të rënë dakord për rradhën e veprimeve.

8. “Njësia e shërbimit të trafikut ajror” (njësia SHTA) kupton një njësi civile ose ushtarake, me përgjegjësi për të ofruar shërbime të trafikut ajror.

9. “Njësia e kontrollit ushtarak” kupton një njësi fikse ose të lëvizshme ushtarake që merret me trafikun ajror ushtarak dhe/ose zhvillon aktivitete të tjera që, në lidhje me natyrën e tyre specifike, mund të kërkojnë rezervim të hapësirës ajrore ose kufizim të saj.

10. “Mekanizëm komunikimi *peer-to-peer*” kupton një mekanizëm komunikimi të stabilizuar ndërmjet dy njësive KTA, ose ndërmjet njësive SHTA dhe ndërmjet njësive kontrolluese ushtarake në të cilën çdo palë ka aftësi të njëjta komunikimi për shkëmbimin e informacionit ndërmjet sistemeve të procesimit të të dhënave të fluturimit dhe gjithashtu çdo palë mund të fillojë komunikimin.

Neni 3

Aplikimi i protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit

1. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror (OSHLA) duhet të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1 (3) (a) të aplikojnë protokollin e transferimit të mesazheve në përputhje me kërkesat e ndërveprimit të specifikuara në shtojcën 1.

2. AAC-ja duhet të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1 (3) (b) të aplikojnë protokollin e transferimit të mesazheve në përputhje me kërkesat e ndërveprimit të specifikuara në shtojcën 1.

Neni 4

Vlerësimi i përputhshmërisë së pjesëve përbërëse

Përpara lëshimit të deklaratës së KE-së mbi përputhshmëritë e referuara në nenin 5 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, prodhuesit e pjesëve përbërëse të sistemeve që përmenden në nenin 1 (3) të këtij udhëzimi në lidhje me protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të vlerësojnë pajtueshmërinë e pjesëve përbërëse në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën 2.

Neni 5

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror, i cili vërteton që përmbushen kushtet e vendosura në shtojcën 3 duhet të zhvillojë një verifikim të sistemeve të referuara në nenin 1 (3) (a) në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën 4 pjesa A.

2. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror, i cili nuk arrin të vërtetojë përmbushjen e kushteve të vendosura në shtojcën 3 duhet të nënkontrakttojë një organizatë të njohur për verifikimin e sistemeve të referuara në shtojcën 1(3) (a). Ky verifikim duhet të zhvillohet në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën 4, pjesa B.

3. AAC-ja duhet të sigurojë që verifikimi i sistemeve i referuar në nenin 1(3)(b) të vërtetojë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit të këtij udhëzimi.

Neni 6

Përputhshmëria

AAC-ja do të ndërmarrë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë në lidhje me këtë udhëzim.

Neni 7

Masat e përkohshme

Kërkesat kryesore të përcaktuara në shtojcën 2 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, duhet të aplikohen për të vendosur në shërbim sistemet e Rrjetit Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror (RREMTA) të referuara në nenin 1(3) të këtij udhëzimi nga data 1 janar 2011.

Neni 8

Termet e përdorura

Termet dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcat 1, 2, 3 dhe 4, bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Neni 9
Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA 1
KËRKESAT E NDËRVEPRIMIT NË LIDHJE ME NENIN 3

1. Çdo entitet që është palë e njëjtë në transferimin e mesazheve të fluturimit duhet të ketë një identifikues.
2. Një funksion identifikues duhet të sigurojë që komunikimet duhet të bëhen vetëm ndërmjet palëve të entiteteve të autorizuar të transferimit të mesazheve të fluturimit.
3. Një funksion i menaxhimit të lidhjes duhet të vendoset dhe të sigurojë lidhje ndërmjet palëve të entiteteve të transferimit të mesazheve të fluturimit, duke siguruar që transferimi i të dhënave të fluturimit të arrihet vetëm gjatë kohëzgjatjes së lidhjes.
4. Një funksion transferimi të dhënash duhet të dërgojë dhe të marrë mesazhe të dhënash fluturimi ndërmjet lidhjeve të palëve të entiteteve të transferimit të mesazheve të fluturimit.
5. Një funksion monitorimi duhet të verifikojë vazhdueshmërinë e shërbimit të një lidhje të palëve të entiteteve të transferimit të mesazheve të fluturimit.
6. Të gjitha funksionet e shkëmbyera ndërmjet entiteteve të transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të përdorin protokollin e kontrollit të transmetimit mbi protokollin e internetit, IP versioni 6.

SHTOJCA 2
KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E PAJTUESHMËRISË TË PJESËVE PËRBËRËSE E ZBATUAR NË NENIN 4

1. Aktivitetet e verifikimit duhet të demonstrojnë pajtueshmërinë e pjesëve përbërëse që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit në përputhshmëri me kërkesat e aplikuara të ndërveprimit të këtij udhëzimi, ndërsa këto pjesë përbërëse janë në operim në ambientin e testimit.
2. Prodhuesit duhet të menaxhojnë aktivitetet verifikuese dhe duhet në veçanti:
 - a) të përcaktojnë ambientin e duhur të testimit;
 - b) të verifikojnë që plani i testeve të përshkruajë pjesët përbërëse në ambientin e testimit;
 - c) të verifikojnë që plani i testeve të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të aplikueshme;
 - d) të sigurojnë përputhshmëri dhe cilësi të dokumenteve teknike dhe planit të testimit;
 - e) të planifikojë organizimin e testimit, të stafit, instalimin dhe konfigurimin e platformës së testimit;
 - f) të kryejë inspektimet dhe testimet siç janë specifikuar në planin e testimit;
 - g) të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimit dhe testimit.
3. Prodhuesi duhet të sigurojë që pjesët përbërëse që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit, të integruara në ambientin e testimit, të përmbushin kërkesat e aplikuara të ndërveprimit të këtij udhëzimi.
4. Pas përfundimit me sukses të verifikimit të pajtueshmërisë, prodhuesi, nën përgjegjësinë e tij, duhet të hartojë deklaratën e përputhshmërisë së KE-së, duke specifikuar veçanërisht kërkesat e përmbushura nga pjesët përbërëse të këtij udhëzimi dhe kushtet shoqëruese të përdorimit në përputhje me nenin 3 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

SHTOJCA 3
KUSHTET E PËRMENDURA NË NENIN 5

1. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të ketë metoda raportimi brenda organizatës së tij, të cilat sigurojnë dhe demonstrojnë paanësi dhe pavarësi gjykimi në lidhje me aktivitetet verifikuese.

2. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin verifikues të mbulojë kontrollet me integritet të madh profesional dhe me kompetencë të madhe teknike dhe të jenë pa asnjë presion dhe në veçanti pa stimuj financiarë, të cilët mund të ndikojnë në gjykimin e rezultateve të kontrolleve.

3. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit të ketë hyrje në pajisjet, të cilat bëjnë të mundur kryerjen e kontrollit siç duhet.

4. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit të ketë trajnime për teknikë zëri dhe trajnime profesionale, njohuri të kënaqshme të kërkesave për verifikimin që ato kryejnë, eksperiencë të përshtatshme të këtyre operimeve dhe aftësitë e kërkuara për të hartuar deklaratën, regjistrimet dhe raportimet për të demonstruar që verifikimi është kryer.

5. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit është në gjendje të kryejë kontrollet me paanësi. Paga e tij nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera ose nga rezultatet e këtyre kontrolleve.

SHTOJCA 4
PJESA A
KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMIT TË PËRMENDUR NË NENIN 5 (1)

1. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të demonstrojnë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit të këtij udhëzimi në një mjedis simulimi që reflekton përmbajtjen operacionale të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të kryhet në përputhje me praktikën testuese të duhura dhe të njohura.

3. Mjetet testuese të përdorura për verifikimin e sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të kenë funksionet e përshtatshme për të siguruar mbulimin e plotë të testeve.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të prodhojë elementet e dosjes teknike që kërkohen në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” dhe elementet e mëposhtme:

- a) përshkrimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit të implementuar;
- b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:

a) të përcaktojë ambientin operacional të simuluar dhe teknik duke reflektuar ambientin operacional;

b) të verifikojë që plani i testimit përshkruan integritimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

c) të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit të këtij udhëzimi;

d) të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

e) të planifikojë organizatën e testimit, stafin dhe konfigurimin e platformës së testimit;

f) të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuar në planin e testimit;

g) të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e testeve dhe inspektimeve.

6. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që implementimi i protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operacionale simuluese, të përmbushin kërkesat e ndërveprimit të këtij udhëzimi.

7. Mbas përfundimit me sukses të verifikimit të përputhshmërisë, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë te

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM) së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

PJESA B

KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE QË MBULOHEN NË NENIN 5(2)

1. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të vërtetojnë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit të këtij udhëzimi në një ambient simulues që reflekton përmbajtjen operacionale të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të kryhet në përputhje me praktikën testuese të njohura dhe të duhura.

3. Mjetet e testimit për verifikimin e sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të kenë funksionet e duhura për të siguruar mbulim të arsyeshëm të testeve.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë protokollin e transferimit të mesazheve të fluturimit duhet të prodhojnë elementet e dosjes teknike të kërkuara në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” dhe elementet e mëposhtme:

a) përshkrimin e implementimit të protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit;

b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të përcaktojë ambientin teknik dhe operacional simulues duke reflektuar ambientin operacional dhe duhet të ketë aktivitete verifikuese që kryhen nga një organizatë e njohur.

6. Organizata e njohur duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:

a) duhet të verifikojë që plani i testimit përshkruan integrimin e protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

b) duhet të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit të këtij udhëzimi;

c) duhet të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

d) duhet të planifikojë organizatën e testimit, stafin dhe konfigurimin e platformës së testimit;

e) duhet të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuar në planin e testimit;

f) duhet të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e testeve dhe inspekteve.

7. Organizata e njohur duhet të sigurojë që implementimi i protokollit të transferimit të mesazheve të fluturimit, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operacionale simuluese, të përmbushin kërkesat e ndërveprimit të këtij udhëzimi.

8. Mbas përfundimit me sukses të detyrave verifikuese, organizata e njohur duhet të hartojë certifikatën e pajtueshmërisë në lidhje me detyrat që mbulon.

9. Më pas, ofruesi i shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM) së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi Europian
KE	Komisioni Europian
KTA	Kontrolli i Trafikut Ajror
MHA	Menaxhimi i Hapësirës Ajrore
KLS	Komunikim, lundrim, survejim

MLTA	Menaxhimi i Lëvizjes së Trafikut Ajror
MTA	Menaxhimi i Trafikut Ajror
NF	Niveli i fluturimit
OSHLA	Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror
OSHTA	Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm European
RREMTA	Rrjeti European i Menaxhimit të Trafikut Ajror
SMS	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
SHLA	Shërbimi i Lundrimit Ajror
SHTA	Shërbimi i Trafikut Ajror
SHKLS	Shërbimi i Komunikimit, Lundrimit dhe Survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Agjencia Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror
ZPEA	Zonë e Përbashkët Europiane e Aviacionit

UDHËZIM

Nr.19, datë 5.10.2010

MBI KËRKESAT PËR SISTEMET E AUTOMATIZUARA TË SHKËMBIMIT TË TË DHËNAVE TË FLUTURIMIT ME QËLLIM NJOFTIMIT, KOORDINIMIT DHE TRANSFERIMIT E FLUTURIMEVE NDËRMJET NJËSIVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit European dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Europiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

HYRJE

Ky udhëzim është në zbatim të:

- ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe të Transportit nr.5, datë 3 qershor 2010 “Për krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European”;
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe të Transportit nr.8, datë 3 qershor 2010 “Për ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror”;
- ky udhëzim është në përputhje me Vendimin e Komisionit të Komunitetit Evropian nr.1032/2006, datë 6 korrik 2006, për kërkesat e sistemeve të automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferim fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të procedurave përkatëse, Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë (AAC), si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, deklaroi aftësinë e vet dhe synimin për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

Neni 1

1. Qëllimi

1) Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave për sistemet e automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferim fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

2) Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurave për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore është AAC, Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

2. Arsyet themelore

Menaxhimi i trafikut ajror kërkon mekanizma të sigurt dhe eficientë për njoftimin, koordinimin dhe transferimin e fluturimeve ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror. Pajisja me këto mekanizma brenda RREMTA (Rrjetit Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror) kërkon një shkëmbim të automatizuar të të dhënave të fluturimit ndërmjet sistemeve të procesimit të të dhënave të fluturimit.

3. Zbatueshmëria

Ky udhëzim do të aplikohet:

a) në sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimit që i shërbejnë njësive të kontrollit të trafikut ajror, të cilat ofrojnë shërbim të përgjithshëm të trafikut ajror;

b) në sistemet e shkëmbimit të të dhënave të fluturimit që ndihmojnë procedurat e koordinimit ndërmjet njësive të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake të kontrollit.

Neni 2

Përkufizime

1. “Njoftim” do të thotë transmetim i të dhënave nga njësia transferuese për të rinovuar sistemin në njësinë marrëse për përgatitjen për koordinim.

2. “Koordinim” nënkupton koordinimin ndërmjet njësive të trafikut ajror të kalimit të fluturimeve të planifikuara në të gjithë kufirin e përbashkët, në mënyrë për të siguruar parrezikshmërinë e fluturimit.

3. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia e KTA) kupton qendrën e kontrollit të hapësirës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit.

4. “Koordinimi civil - ushtarak” kupton koordinimin ndërmjet palëve civile dhe ushtarake të autorizuar për të marrë vendime dhe për të rënë dakord për radhën e veprimeve.

5. “Sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimit” kupton një pjesë të sistemit të shërbimeve të trafikut ajror, i cili merr të dhënat e planit të fluturimit dhe mesazhet e shoqëruara, të procesuara automatikisht dhe i shpërndan në pozicionet e punës në njësitë e kontrollit të trafikut ajror.

6. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia e KTA) kupton qendrën e kontrollit të hapësirës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit.

7. “Njësia e kontrollit ushtarak” kupton një njësi fikse ose të lëvizshme ushtarake që merret me trafikun ajror ushtarak dhe/ose zhvillon aktivitete të tjera që, në lidhje me natyrën e tyre specifike, mund të kërkojnë rezervim të hapësirës ajrore ose kufizim të saj.

8. “Njësia transferuese” kupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror në procesin e transferimit të përgjegjësishë për t’i ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror një avioni në një njësi tjetër KTA përgjatë rrugës së fluturimit.

9. “Njësia marrëse” kupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror, e cila merr të dhënat.

10. “Kufi” do të thotë një plan anësor ose vertikal që përcakton hapësirën ajrore, në të cilën një njësi KTA ofron shërbime të trafikut ajror.

11. “Qendra e kontrollit të hapësirës” (QKH) kupton njësinë e stabilizuar për të ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror për fluturime të kontrolluara në hapësira të kontrolluara nën përgjegjësinë e saj.

12. “Pozicioni i punës” kupton pajisjet teknike, me të cilat një pjesëtar i stafit të shërbimeve të trafikut ajror zhvillon punën në lidhje me profesionin e tij.

13. “Plani i fluturimit” nënkupton informacion i përcaktuar, i ofruar njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, në lidhje me një fluturim të përcaktuar ose me një pjesë fluturimi të një avioni.

14. “Paralajmërim” nënkupton një mesazh i shfaqur në një pozicion të punës, kur procesi i automatizuar i koordinimit ka dështuar.

15. “Të dhëna të parashikuara” kupton pikën e koordinimit, kohën e parashikuar të një avioni dhe nivelin e prituri të fluturimit të avionit në pikën e koordinimit.

16. “Radari dytësor i mbikëqyrjes” do të thotë një sistem radari survejimi, i cili përdor impiante transmetuese ose marrëse dhe mbartëse.

17. "Letërmarrëveshje" nënkupton një marrëveshje mes dy njësive KTA të afërta, marrëveshje e cila specifikon sesi përgjegjësitë e tyre përkatëse duhen koordinuar.

18. "Transferimi i pikës së kontrollit" do të thotë një pikë në rrugën e fluturimit të një aeroplani, në të cilën përgjegjësitë për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror të avionëve janë transferuar nga një njësi KTA të tjetra.

19. "Koordinimi i të dhënave" kupton të dhëna në lidhje me stafin operacional që kanë të bëjnë me procesin e njoftimit, koordinimit dhe transferimi të fluturimeve dhe me procesin e koordinimit civilo-ushtarak.

20. "Transferimi i nivelit të fluturimit" kupton nivelin e fluturimit të rënë dakord gjatë koordinimit në qoftë se është në nivel fluturimi ose niveli i pastruar fluturimi në të cilin fluturimi është duke vazhduar në ngjitje ose në zbritje në pikën e koordinuar.

21. "Njësi pranimit" do të thotë njësi tjetër e kontrollit të trafikut ajror për të marrë kontrollin e një aeroplani.

22. "Pikë koordinimi" do të thotë një pikë në/ose pranë kufirit e përdorur nga njësitet KTA dhe e referuar në proceset e koordinimit.

23. "Njësi e njoftuar" do të thotë njësi KTA që ka marrë informacionin e njoftimit.

24. "Korrelacion" nënkupton procesin që lidh të dhënat e planit të fluturimit dhe gjurmët e radarit të të njëjtit fluturim.

25. "Lëshim" do të thotë autorizimi nga kontrollori për një transferim të një avion te njësi e pranimit për të dhënë instruksione kontrollit për avionin para se ai të transferohet te pika e kontrollit.

26. "Disponueshmëri" nënkupton shkallën në të cilën një sistem apo komponent është operativ dhe i arritshëm, kur kërkohet për përdorim.

27. "Besueshmëri" kupton probabilitetin që instalimet në terren operojnë brenda tolerancës së përcaktuar.

Neni 3

Ndërveprimi dhe kërkesat e performancës

1. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) dhe që i shërbejnë QKH-së, të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe kërkesat e performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe B.

2. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror që kanë të përcaktuara në letërmarrëveshjen e tyre se ata do të implementojnë njoftimin, koordinimin fillestar, rishikimin e koordinimit, shfuqizimin e koordinimit, të dhënat bazë të fluturimit ose ndryshimet në proceset e të dhënave bazë të fluturimit ndërmjet njësive KTA ndryshe nga njësitet QKH-së, do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a), të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe kërkesat e performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe B.

3. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror që kanë të përcaktuara në letërmarrëveshjen e tyre se ata do të implementojnë njoftimin dhe koordinimin e paransjes, ndryshimin e frekuencave ose atyre të supozuara në manual të proceseve të komunikimit, do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe atyre të performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe C.

4. AAC do të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(b) të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe B, duke respektuar proceset e të dhënave bazë të fluturimit dhe atyre të ndryshimeve të të dhënave bazë të fluturimit.

5. Kur njësitet e shërbimeve të trafikut ajror dhe njësive të kontrollit ushtarak kanë implementuar ndërmjet sistemeve të tyre, të referuara në nenin 1(3)(b), njoftimin e kalimit me qëllim, kërkesën e lejkalimit, procesin e kalimit të kundërpropozimit ose procesin e fshirjes së kalimit, AAC-ja do të sigurojë se këto sisteme të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe C.

Neni 4

Kërkesat e kualitetit të shërbimit

1. Ofruesit të Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) të jenë në përputhje me kërkesat në lidhje me cilësinë e shërbimit, të specifikuara në shtojcën 2.

2. AAC-ja do të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(b) të jenë në përputhje me kërkesat në lidhje me cilësinë e shërbimit, të specifikuara në shtojcën 2.

Neni 5

Procedurat shoqëruese

1. Për një fluturim nën koordinimin fillestar, kushtet e transferimit të rëna dakord për një fluturim do të jenë operative të detyrueshme për të dyja njësitë e KTA-së nëse nuk shfuqizohet ose rishikohet koordinimi.

2. Për një fluturim nën rishikimin e koordinimit, kushtet e transferimit të rëna dakord për një fluturim do të jenë operative të detyrueshme për të dyja njësitë e KTA-së nëse nuk shfuqizohet ose bëhen rishikime të mëtejshme koordinimi.

3. Kur përfundimi i rishikimit ose shfuqizimit të procesit të koordinimit nuk është konfirmuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të kualitetit të shërbimit, njësia transmetuese do të fillojë koordinim verbal.

Neni 6

Kërkesat e sigurisë

AAC do të marrë masat e nevojshme për të siguruar që çdo ndryshim në sistemet ekzistuese automatike për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit të mbuluara nga ky udhëzim ose futja e sistemeve të reja, janë të paraprirë nga një vlerësim i sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe zbutjen, vlerësim ky i kryer nga palët e interesuara.

Në këtë vlerësim të sigurisë, kërkesat e sigurisë të specifikuara në shtojcën 3, do të merren në konsideratë minimalisht.

Neni 7

Pajtueshmëria ose përshtatshmëria për përdorim të pjesëve përbërëse

Para lëshimit të një deklarate KE-së të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, të referuara në nenin 5 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, prodhuesit e pjesëve përbërëse të sistemeve të përmendura në nenin 1(3)(a) dhe 1(3)(b) do të vlerësojnë përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorimin e këtyre pjesëve përbërëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa A.

Neni 8

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror, të cilët mund të demonstrojnë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në shtojcën 5 duhet të bëjnë një verifikim të sistemeve të referuara në nenin 1(3)(a) në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa B.

2. Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror, të cilët nuk mund të demonstrojnë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në shtojcën 5, do t'ia nënkontraktojnë një organizate të njohur verifikimin e sistemeve të referuara në nenin 1(3)(a). Ky verifikim do të kryhet në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa C.

3. AAC do të sigurojë që verifikimi i sistemeve të referuara në nenin 1(3)(b) të vërtetojë konformitetin e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit dhe performancës, kërkesat e cilësisë e shërbimit dhe të sigurisë së këtij udhëzimi.

Neni 9
Përputhshmëria

AAC-ja do të marrë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me këtë udhëzim.

Neni 10
Masat e përkohshme

1. Masat e përcaktuara në nenin 10(1) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” do të zbatohen për sistemet e “Rrjetit Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” (RREMTA), të cilët janë referuar në nenin 1(3), pas hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi për sa u përket proceseve të njoftimit dhe koordinimit fillestar.

Ato do të aplikohen në sistemet RREMTA nga 1 janari 2011 për sa i përket rishikimit të koordinimit, shfuqizimit të koordinimit, të proceseve të të dhënave bazë të fluturimit, si dhe të procesit të ndryshimit të të dhënave bazë të fluturimit.

2. Masat e përcaktuara në nenin 10(1) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror” do të zbatohen për sistemet e referuara në nenin 1(3), nga 31 dhjetori 2012.

Neni 11
Termet e përdorura

Termet dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcat 1, 2, 3 ,4 dhe 5 bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Neni 12
Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA 1
KËRKESAT E NDËRVEPRIMIT DHE TË PERFORMANCËS REFERUAR NENIT 3

PJESA A
KËRKESAT E PËRGJITHSHME

1. Kërkesat e sistemit

1.1. Sistemi do të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm për monitorimin, përpunimin dhe hartimin e informacionit të sistemit të shkëmbimit në proceset e specifikuar.

1.2. Sistemi do të jetë në gjendje të marrë automatikisht, të ruajë, të procesojë, të nxjerrë dhe të shfaqë, dhe të transmetojë informacionin e fluturimit, në lidhje me proceset e njoftimit, proceset e koordinimit dhe transferimit civil-ushtarak.

1.3. Sistemi do të nxjerrë një paralajmërim kur pajisjet e shkëmbimit të informacionit dështojnë ose kur janë të pranishme anomali.

1.4. Sistemi do të jetë në gjendje të japë paralajmërim në lidhje me sistemin e shkëmbimit të informacionit në pozicionet përkatëse të punës.

1.5. Sistemi do t'i ofrojë stafit të KTA-së mjetet për të modifikuar informacionin e fluturimit, në lidhje me procesin.

1.6. Sistemi do të jetë i aftë për të siguruar stafin e KTA-së me informacion rreth statusit të proceseve të rëndësishme të sistemit të shkëmbimit të informacionit.

2. Regjistrimi i të dhënave të sistemit të shkëmbimit të informacionit
- 2.1. Të dhënat e sistemit të shkëmbimit të informacionit do të regjistrohen nga Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror në një mënyrë, e cila lejon gjetjen dhe shfaqjen e të dhënave të regjistruara.

PJESA B
KËRKESAT PËR PROCESAT E DETYRUESHME TË MBËSHTETURA NGA SISTEMI I SHKËMBIMIT TË INFORMACIONIT

1. Lajmërimi
 - 1.1. Informacioni i fluturimit
 - 1.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e njoftimit do të përmbajë minimalisht:
 - identifikimin e avionit;
 - formën RSS dhe kodin (nëse ka);
 - aerodromin e nisjes;
 - të dhënat e parashikuara;
 - aerodromin e destinacionit;
 - numrin dhe llojin e avionit;
 - llojin e fluturimit;
 - pajisjet e mundshme dhe statusin.
 - 1.1.2. Përmbajtja e informacionit të “pajisjeve të mundshme dhe statusi” do të përfshijë “ndarjen vertikale minimale të reduktuar” (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.
 - 1.1.3. Informacioni “pajisjet e mundshme dhe statusin” mund të përmbajë edhe njësi të tjera në përputhje me letërmarrëveshjet.
 - 1.2. Rregullat e aplikimit
 - 1.2.1. Procesi i njoftimit do të kryhet të paktën një herë për çdo fluturim të pranuar i planifikuar për të kaluar kufirin vetëm nëse fluturimi është subjekt i procesit të njoftimit të paronisjes dhe atij të koordinimit.
 - 1.2.2. Kriteret e pranueshmërisë për njoftimin e kalimit të kufirit të fluturimeve do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.
 - 1.2.3. Kur procesi i njoftimit nuk mund të kryhet për një kohë dypalëshe të rënë dakord para procesit fillestar të koordinimit, ai do të përfshihet nga procesi i koordinimit fillestar.
 - 1.2.4. Kur procesi i njoftimit kryhet, procesi i njoftimit do të paraprihet nga procesi fillestar i koordinimit.
 - 1.2.5. Procesi i njoftimit do të zhvillohet përsëri çdo herë, para procesit fillestar të koordinimit, që ka një ndryshim të ndonjë të dhënë të mëposhtme:
 - COP;
 - kodi i pritur SSR në transferimin e pikës së kontrollit;
 - aerodromi i destinacionit;
 - llojin e avionit;
 - pajisjet e mundshme dhe statusin.
 - 1.2.6. Nëse një mospërputhje është identifikuar në mes të të dhënave të transmetuara dhe të dhënave korresponduese në sistemin marrës, ose asnjë informacion i tillë nuk është në dispozicion, e cila do të rezultojë në nevojën për veprime korrigjuese në mjetin marrës të të dhënave ndjekëse të koordinimit fillestar, mospërputhja do t'i referohet një pozicioni pune të përshtatshëm për t'i dhënë një zgjidhje.
 - 1.3. Kriteret e kohës për fillimin e procesit të njoftimit
 - 1.3.1. Procesi i njoftimit do të nisë me një numër parametër minutash para kohës së parashikuar të COP.
 - 1.3.2. Parametri i njoftimit do të përfshihet në letërmarrëveshjet ndërmjet njësive të KTA-së në fjalë.
 - 1.3.3. Parametri i njoftimit mund të përcaktohet veçuar për secilën nga pikat e koordinimit.
2. Koordinimi fillestar
 - 2.1. Informacioni i fluturimit
 - 2.1.1. Informacioni në lidhje me procesin fillestar të koordinimit do të përmbajë si minimum:
 - identifikimin e avionit;

- formën RSS dhe kodin;
- aerodromin e nisjes;
- të dhënat e parashikuara;
- aerodromin e destinacionit;
- numrin dhe llojin e avionit;
- llojin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

2.1.2. Përmbajtja e informacionit të “pajisjeve të mundshme dhe statusi” do të përfshijë “ndarjen vertikale minimale të reduktuar” (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.

2.1.3. Informacioni “pajisjet e mundshme dhe statusin” mund të përmbajë edhe njësi të tjera në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2. Rregullat e aplikimit

2.2.1. Procesi fillestar i koordinimit do të kryhet për të gjitha fluturimet e pranuar të planifikuara për të kaluar kufirin.

2.2.2. Kriteret e pranueshmërisë për koordinimin fillestar të kalimit të kufirit të fluturimeve do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2.3. Vetëm në qoftë se nuk është filluar manualisht, procesi i koordinimit fillestar do të fillohet automatikisht në:

- një periudhë kohe të rënë dakord me një parametër përpara kohës së parashikuar në pikën koordinuese ose;

- në kohën në të cilën fluturimi është në një distancë të rënë dakord nga pika koordinuese, në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2.4. Procesi i koordinimit fillestar për një fluturim do të kryhet vetëm një herë derisa shfuqizimi i procesit të koordinimit të ketë filluar.

2.2.5. Duke ndjekur shfuqizimin e procesit të koordinimit, procesi fillestar i koordinimit mund të fillojë përsëri me të njëjtën njësi.

2.2.6. Përfundimi i procesit të koordinimit fillestar, duke përfshirë edhe konfirmimin nga njësi marrëse, do t'i ofrohet njësisë transferuese – fluturimi atëherë konsiderohet i “koordinuar”.

2.2.7. Dështimi i procesit të koordinimit fillestar për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit të aplikuar, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

2.2.8. Informacioni fillestar i koordinimit do të jetë në gjendje në pozicionet e dhura të punës në njësinë marrëse.

3. Rishikimi i informacionit

3.1. Informacioni i fluturimit

3.1.1. Rishikimi i procesit të koordinimit do të sigurojë lidhjen me fluturimin e koordinuar më përpara.

3.1.2 Rishikimi i koordinimit do të ofrojë informacionin e fluturimit ndjekës në qoftë se kanë ndryshuar:

- formën SSR dhe kodin;
- kohën e parashikuar dhe nivelin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

3.1.3. Në qoftë se është rënë dakord nga të dyja palët, rishikimi i të dhënave të koordinimit do të ofrojë informacionin ndjekës në qoftë se ato kanë ndryshuar:

- pikën koordinuese;
- rrugën.

3.2. Rregullat e aplikimit

3.2.1. Rishikimi i procesit të koordinimit mund të bëhet një ose disa herë me njësinë me të cilën një fluturim është aktualisht i koordinuar.

3.2.2. Rishikimi i procesit të koordinimit do të bëhet kur:

- koha e parashikuar gjatë pikës së koordinimit ndryshon nga ajo e mëparshme e ofruar nga një vlerë më e madhe sesa ajo e rënë dakord;

- niveli/et i/e transferimit, kodi SSR ose pajisjet e mundshme dhe statusi është i ndryshëm nga ai i ofruar më përpara.

3.2.3. Kur të jetë rënë dakord nga të dyja palët, rishikimi i të dhënave të koordinimit do të bëhet kur ka ndonjë nga ndryshimet e mëposhtme:

- pikën koordinuese;
- rrugën.

3.2.4. Përfundimi i rishikimit të procesit të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësi marrëse, do të ofrohet te njësi transferuese.

3.2.5. Dështimi i procesit të rishikimit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

3.2.6. Rishikimi i procesit të koordinimit do të bëhet menjëherë duke ndjekur informacionin e futur ose rinovimin.

3.2.7. Rishikimi i procesit të koordinimit do të ndalohej pasi fluturimi është në kohën/distancën e rënë dakord nga të dyja palët nga pika e kontrollit në përputhje me letërmarrëveshjet.

3.2.8. Rishikimi i procesit të koordinimit do të jetë në gjendje për përdorim në pozicionet e punës në njësinë marrëse.

4. Shfuqizimi i koordinimit

4.1. Informacioni i fluturimit

4.1.1. Shfuqizimi i procesit të koordinimit do të sigurojë shoqërimin me procesin e njoftimit ose të koordinimit që është fshirë.

4.2. Rregullat e aplikimit

4.2.1 Shfuqizimi i procesit të koordinimit do të bëhet me një njësi për një fluturim të koordinuar kur:

- njësi nuk është më njësi tjetër në radhitjen e koordinimit;
- plani i fluturimit është fshirë në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;
- shfuqizimi i informacionit të koordinimit është marrë nga njësi e mëparshme, në lidhje me fluturimin.

4.2.2. Shfuqizimi i procesit të koordinimit mund të bëhet me një njësi për një fluturim të njoftuar kur:

- njësi nuk është më njësi tjetër në radhitjen e koordinimit;
- plani i fluturimit është fshirë në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;
- shfuqizimi i koordinimit është marrë nga njësi e mëparshme në lidhje me fluturimin;
- fluturimi është i vonuar gjatë rrugës dhe një parashikim i korigjuar nuk mund të përcaktohet automatikisht.

4.2.3. Përfundimi i shfuqizimit të procesit të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësi marrëse, do të ofrohet te njësi transferuese.

4.2.4. Dështimi i shfuqizimit të procesit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikuar të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

4.2.5. Shfuqizimi i informacionit të koordinimit do të jetë i pranishëm në pozicionet e vendeve të punës të dhëna në njësinë e njoftuar ose në njësinë në të cilën koordinimi u fshi.

5. Të dhënat bazë të fluturimit

5.1. Informacioni i fluturimit

5.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e të dhënave të fluturimit do të sigurohet minimalisht me:

- identifikimin e avionit,
- formën SSR dhe kodin.

5.1.2. Çdo informacion shtesë i ofruar nga procesi i të dhënave të fluturimit do të jetë nën marrëveshjet bilaterale.

5.2. Rregullat e aplikimit

5.2.1. Procesi i të dhënave të fluturimit do të kryhet automatikisht për çdo fluturim të pranuar.

5.2.2. Kërkesat e pranueshmërisë për të dhënat bazë të fluturimit do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.

5.2.3. Përfundimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit, përfshirë konfirmimin nga njësi marrëse, do të ofrohet te njësi ofruese.

5.2.4. Dështimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim tek pozicionet e duhura të punës në brendësi të njësisë ofruese.

6. Ndryshimi tek të dhënat bazë të fluturimit

6.1. Informacioni i fluturimit

6.1.1. Ndryshimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit do të sigurojë lidhje me fluturimin e mëparshëm në lidhje me procesin e të dhënave bazë të fluturimit.

6.1.2. Çdo informacion tjetër në lidhje me ndryshimin e procesit të të dhënave bazë të fluturimit dhe kriteret shoqëruese për ofrimin e tij do të jetë subjekt i marrëveshjeve dypalëshe.

6.2. Rregullat e aplikimit

6.2.1. Një ndryshim në procesin e të dhënave bazë të fluturimit do të bëhet për një fluturim, i cili është njoftuar më përpara nga procesi bazë i të dhënave të fluturimit.

6.2.2. Një ndryshim në procesin bazë të të dhënave të fluturimit do të nisë automatikisht në përputhje me kriteret e rëna dakord nga të dyja palët.

6.2.3. Përfundimi i ndryshimit të procesit të të dhënave bazë të fluturimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do t'i ofrohet njësisë dhënëse.

6.2.4. Dështimi i ndryshimit të procesit të të dhënave bazë të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e duhura të punës brenda njësisë dhënëse.

6.2.5. Ndryshimi i informacionit të të dhënave bazë të fluturimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë marrëse.

PJESA C

KËRKESAT PËR PROCESAT OPSIONALE TË SUPORTUARA NGA SHKËMBIMI I SISTEMIT TË INFORMACIONIT

1. Lajmërimi i paranisjes dhe koordinimi

1.1. Informacioni i fluturimit

1.1.1. Informacioni në lidhje me lajmërimin e paranisjes dhe procesit të koordinimit do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën SSR dhe kodin (në qoftë se ka);
- aerodromin e nisjes;
- kohën e parashikuar të ngritjes ose të dhëna të parashikuara, të rëna dakord;
- aerodromin e destinacionit;
- numrin dhe llojin e avionit.

1.1.2. Informacioni në lidhje me lajmërimin e paranisjes dhe procesit të koordinimit nga një njësi kontrolli të një zone manovrimi fundor (ZMF) ose një QKH do të përmbajë si më poshtë:

- llojin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

1.1.3. Përmbajtja e informacionit të “pajisjet e mundshme dhe statusi” do të përfshijë (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.

1.1.4. Informacioni i “pajisjet e mundshme dhe statusi” mund të përmbajë njësi të tjera siç mund të bihen dakord nga letërmarrëveshjet.

1.2. Rregullat e aplikimit

1.2.1. Lajmërimi i paranisjes dhe i procesit të koordinimit do të bëhet një ose më shumë herë për çdo plan fluturimi të pranuar për të kaluar kufijtë, kur koha e fluturimit nga nisja në pikën e koordinimit nuk do të lejojë kohë të mjaftueshme për koordinim fillestar ose për procesin e lajmërimit të ekzekutohet.

1.2.2. Kërkesat e pranueshmërisë për lajmërimin e paranisjes të kalimit kufitar dhe të koordinimit të fluturimeve do të bëhet në përputhje me letërmarrëveshjet.

1.2.3. Procesi i koordinimit dhe i lajmërimit të paranisjes do të bëhet përsëri çdo herë që ka ndryshim në çdo njësi të të dhënave në lidhje me procesin e lajmërimit të paranisjes të mëparshëm dhe të koordinimit përpara nisjes.

1.2.4. Përfundimi i procesit të koordinimit dhe i lajmërimit të parasisjes, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia transferuese.

1.2.5. Dështimi i procesit të koordinimit dhe i lajmërimit të parasisjes për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e punës të përgjegjshme për lajmërimin/koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

1.2.6. Informacioni i koordinimit dhe i lajmërimit të parasisjes do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë e njoftuar.

2. Ndryshimi i frekuencës

2.1. Informacioni i fluturimit

2.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e ndryshimit të frekuencës do të përfshijë minimalisht:
- identifikimin e avionit.

2.1.2. Informacioni në lidhje me procesin e ndryshimit të frekuencës do të përfshijë, si më poshtë, në qoftë se është e mundur:

- lëshimin udhëzues;
- nivelin e fluturimit të lejuar;
- kokën/gjurmën e caktuar ose lejen direkte;
- shpejtësinë e caktuar;
- normën e caktuar të ngjitjes/zbritjes.

2.1.3. Nëse është rënë dakord, ndryshimi i të dhënave të frekuencës do të përmbajë si më poshtë:

- gjurmët e pozicionit aktual;
- frekuencën e udhëzuar.

2.2. Rregullat e aplikimit

2.2.1. Ndryshimi i procesit të frekuencës do të fillojë manualisht nga kontrollori transferues.

2.2.2. Përfundimi i procesit të ndryshimit të frekuencës, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia KTA transferuese.

2.2.3. Dështimi i procesit të ndryshimit të frekuencës për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë KTA.

2.2.4. Informacioni i ndryshimit të frekuencës do të jetë i vlefshëm te kontrollori pranues pa vonesë.

3. Udhëzimet e supozuara të komunikimeve

3.1. Informacioni i fluturimit

3.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e udhëzimeve të supozuara të komunikimeve do të përfshijë minimalisht identifikimin e avionit.

3.2. Rregullat e aplikimit

3.2.1. Procesi i udhëzimeve të supozuara të komunikimeve do të fillojë nga njësia pranuese kur komunikimi të stabilizohet.

3.2.2. Përfundimi i procesit të udhëzimit të supozuar të komunikimeve, duke përfshirë konfirmimin nga njësia transferuese, do të ofrohet te njësia KTA pranuese.

3.2.3. Dështimi i procesit të udhëzimit të supozuar të komunikimeve për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë KTA pranuese.

3.2.4. Informacioni i udhëzimit të supozuar të komunikimeve do të jetë prezent menjëherë te kontrollori në njësinë transferuese.

4. Lajmërimi me qëllim kalimi

4.1. Informacioni i fluturimit

4.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e lajmërimit me qëllim kalimin do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën SSR dhe kodin;
- numrin dhe llojin e avionit;
- identifikuesin e sektorit në ngarkim;

- rrugën e kalimit duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

4.2. Rregullat e aplikimit

4.2.1. Procesi i lajmërimit të qëllimit të kalimit do të fillojë manualisht nga kontrollori, ose automatikisht siç përshkruhet në letërmarrëveshjet.

4.2.2. Përfundimi i procesit të lajmërimit të qëllimit të kalimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia njoftuese, do të ofrohet te njësia njoftuese.

4.2.3. Dështimi i procesit të lajmërimit të qëllimit të kalimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë të shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim te njësia njoftuese.

4.2.4. Informacioni i lajmërimit të qëllimit të kalimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë e njoftuar.

5. Kërkesa e lejes kaluese

5.1. Informacioni i fluturimit

5.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e kërkesës së lejes kaluese do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;

- formën SSR dhe kodin;

- numrin dhe llojin e avionit;

- identifikuesin e sektorit në ngarkim;

- rrugën e kalimit duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

5.1.2. Nëse është rënë dakord, kërkesa e lejes kaluese do të përmbajë pajisjet e mundshme dhe statusin.

5.1.3. Përmbajtja e informacionit të “pajisjet e mundshme dhe statusi” do të përfshijë aftësinë NVMR si minimum.

5.1.4. Informacioni i “pajisjeve të mundshme dhe statusi” mund të përmbajë njësi të tjera siç është rënë dakord nga të dyja palët.

5.2. Rregullat e aplikimit

5.2.1. Kërkesa e lejes kaluese do të fillohet me maturinë e kontrollorit, në përputhje me kushtet e specifikuar në letërmarrëveshjet.

5.2.2. Përfundimi i procesit të kërkesës së lejes kaluese, duke përfshirë konfirmimin nga njësia që merr kërkesën, do të ofrohet te njësia e kërkuar.

5.2.3. Dështimi i procesit të kërkesës së lejes kaluese për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim tek pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë së kërkuar.

5.2.4. Informacioni i kërkesës së lejes kaluese do të jetë i vlefshëm në pozicionet e vendeve të punës në njësinë marrëse të kërkesës.

5.3. Përgjigje operationale

5.3.1. Procesi të kërkesës së lejes kaluese do t'i përgjigjet me:

- një pranim të detajeve të propozuara të rrugës/hapësirës kaluese; ose

- një kundërpropozim, duke përfshirë detaje të ndryshme të rrugës/hapësirës kaluese siç përcaktohet në paragrafin 6; ose

- me një refuzim të detajeve të propozuara të rrugës/hapësirës kaluese.

5.3.2. Nëse një përgjigje operationale nuk është marrë brenda një intervali kohe të rënë dakord, një paralajmërim duhet të lëshohet te pozicionet e duhura të punës brenda njësisë që bën kërkesën.

6. Kundërpropozimet e kalimit

6.1. Informacioni i fluturimit

6.1.1. Procesi i kundërpropozimit kalues do të sigurojë lidhje me fluturimin e mëparshëm në lidhje me koordinimin.

6.1.2. Informacioni në lidhje me procesin e kundërpropozimit kalues do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;

- rrugën e kalimit, duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

6.2. Rregullat e aplikimit

6.2.1. Kundërpropozimi do të përfshijë një nivel dhe/ose rrugë të reja të propozuara fluturimi.

6.2.2. Përfundimi i procesit të kundërpropozimit kalues, duke përfshirë konfirmimin nga njësi origjinale kërkuese do t'i ofrohet njësisë kundërpropozuese.

6.2.3. Dështimi i procesit të konfirmimit të kundërpropozimit kalues, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë kundërpropozuese.

6.2.4. Informacioni i kundërpropozimit të kalimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të vendeve të punës në njësinë origjinale që ka bërë kërkesën.

6.3. Përgjigjja operationale

6.3.1. Konfirmimi i procesimit me sukses të informacionit të kundërpropozimit të kalimit në njësinë origjinale që ka bërë kërkesën do të ndiqet nga një përgjigje operationale nga njësi që ka bërë kërkesën.

6.3.2. Përgjigjja operationale e kundërpropozimit të kalimit do të pranohet ose refuzohet në mënyrë të duhur.

6.3.3. Nëse përgjigjja operationale nuk është marrë brenda një intervali kohor të rënë dakord një paralajmërim do të lëshohet në pozicionin e duhur të vendit të punës brenda njësisë kundërpropozuese.

7. Fshirja e kalimit

7.1. Informacioni i fluturimit

7.1.1. Procesi i fshirjes së kalimit do të sigurojë lidhje me procesin e lajmërimit të mëparshëm ose me procesin e koordinimit që është fshirë.

7.2. Rregullat e aplikimit

7.2.1. Procesi i fshirjes së kalimit do të fillohet nga njësi përgjegjëse për fluturimin kur një nga të mëposhtmet ndodh:

- fluturimi i lajmëruar më përpara nga procesi i të dhënave të fluturimit tani nuk do të hyjë në hapësirën e njësisë lajmëruese ose nuk është më me interes për njësinë lajmëruese;

- kalimi nuk do të ekzekutohet në rrugën e paraqitur në informacionin e lajmërimit kalues;

- kalimi nuk do të ekzekutohet sipas kushteve nën negociim ose sipas kushteve të rëna dakord mbas një dialogu të kalimit të hapësirës.

7.2.2. Procesi i fshirjes së kalimit do të nisë automatikisht ose manualisht nga e dhëna e kontrollorit në përputhje me letërmarrëveshjet.

7.2.3. Përfundimi i procesit të fshirjes së kalimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësi lajmëruese/kërkuese do të ofrohet te njësi fshirëse.

7.2.4. Dështimi i procesit të fshirjes së kalimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të punës brenda njësisë fshirëse.

7.2.5. Informacioni i fshirjes së kalimit do të bëhet i vlefshëm në pozicionet e duhura të vendeve të punës në njësitë lajmëruese/kërkuese.

SHTOJCA 2

KËRKESAT NË LIDHJE ME CILËSINË E SHËRBIMIT REFERUAR NENIT 4

1. Disponueshmëri, përgjegjësi, siguri të dhënash dhe integritet të dhënash

1.1. Mjetet shkëmbimit të informacionit të sistemit do të jenë të vlefshme gjatë orëve operative të njësisë.

1.2. Çdo periudhë e skeduar joproduktive do të bihet dakord ndërmjet dy njësisve që kanë të bëjnë.

1.3. Përgjegjshmëria për lidhjet e shkëmbimit të informacionit të sistemit do të jetë të paktën 99,86%.

1.4. Integriteti dhe siguria e informacionit të shkëmbyer që përdorin mjetet e shkëmbimit të informacionit të sistemit do të sigurohet në një nivel të duhur në përputhje me praktikat e njohura.

2. Kohët e procesit

2.1. Kohët e procesit do të përfaqësojnë intervale ndërmjet procesit fillestar dhe kohës kur konfirmimi i kërkuar është i vlefshëm në njësinë iniciuese.

2.2. Kohët e procesit do të përfshijnë përgjigjet operationale kur këto janë të nevojshme.

2.3. Koha maksimale e procesit përpara se një paralajmërim të gjenerohet do të bihet dakord nga të dyja palët.

SHTOJCA 3 KËRKESAT E SIGURISË REFERUAR NENIT 6

1. Implementimi i lidhjeve të sistemit të shkëmbimit të informacionit dhe komunikimit me zë tokë-tokë duhet të përjashtojë për aq kohë sa është praktikisht e arsyeshme mundësinë e dështimeve të njëkohëshme.

2. Kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të përcaktuara në paragrafët 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 dhe 6.2.4 të shtojcës 1, pjesa B do të konsiderohen gjithashtu si kërkesat e sigurisë.

3. Kërkesat për rishikimin e koordinimit, shfuqizimin e koordinimit, proceset e të dhënave bazë të fluturimit dhe proceseve të ndryshimeve të të dhënave bazë të fluturimit, kërkesat e cilësisë së shërbimit të përcaktuara në shtojcën 2 do të konsiderohen gjithashtu si kërkesat e sigurisë.

SHTOJCA 4 PJESA A KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E KONFORMITETIT OSE TË PËRSHTATSHMËRISË PËR PËRDORIMIN E PJESËVE PËRBËRËSE TË REFERUARA NË NENIN 7

1. Aktivitetet verifikuese do të vërtetojnë konformitetin e pjesëve përbërëse me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës, kërkesat e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi ose përshtatshmërinë e tyre për përdorim, ndërsa këto pjesë përbërëse janë në operim në ambientin testues.

2. Prodhuesi do të menaxhojë aktivitetet e vlerësimit të konformitetit dhe në veçanti:

- do të përcaktojë ambientin testues të përshtatshëm,
- do të verifikojë që plani testues të përshkruajë pjesët përbërëse në ambientin testues,
- do të verifikojë që plani testues të bëjë mbulim të plotë të kërkesave të aplikueshme,
- do të sigurojë cilësi dhe konsistencë në dokumentacionin teknik dhe në planin testues,
- do të planifikojë organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës testuese,
- do të kryejë inspektime dhe testime siç janë përcaktuar në planin testues,
- do të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatin e inspektimeve dhe testimeve.

3. Prodhuesi do të sigurojë që pjesët përbërëse që implementojnë shkëmbimin e informacionit duke ndihmuar procesin e njoftimit, koordinimit dhe procesin e transferimit të fluturimeve dhe atyre të koordinimeve civile-ushtarake, të integruar në ambientin testues të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, e performancës, e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi.

4. Pas përfundimit me sukses të verifikimit të pajtueshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, prodhuesi duhet nën përgjegjësinë e tij të hartojë deklaratën e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim së KE-së, duke specifikuar veçanërisht kërkesat e përmbushura nga pjesët përbërëse të këtij udhëzimi dhe kushtet shoqëruese të përdorimit në përputhje me nenin 3 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

PJESA B KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA NË NENIN 8(1)

1. Verifikimi i sistemeve do të demonstrojë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës, kërkesat e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi në një ambient simulues që reflekton përmbajtjen operuese të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak do të kryhet në përputhje me praktikën e duhura dhe të njohura testuese.

3. Mjetet testuese të përdorura për verifikimin e sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak do të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak duhet të prodhojë elementet e dosjes teknike që kërkohen në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, dhe elementet e mëposhtëm:

a) përshkrimin e implementimit;

b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:

a) të përcaktojë ambientin operacional të simuluar dhe teknik, duke reflektuar ambientin operacional;

b) të verifikojë që plani i testimit përshkruan integrimin e shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak, në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

c) të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit, kërkesave të performancës, cilësisë së shërbimit dhe atyre të sigurisë të këtij udhëzimi;

d) të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

e) të planifikojë organizatën e testimit, stafin dhe konfigurimin e platformës së testimit;

f) të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuara në planin e testimit;

g) të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e testeve dhe inspektimeve.

6. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që implementimi i shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operationale simuluese të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi.

7. Mbas përfundimit me sukses të verifikimit të përputhshmërisë, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM), së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

PJESA C

KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA NË NENIN 8(2)

1. Verifikimi i sistemeve duhet të vërtetojë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe atyre të sigurisë të këtij udhëzimi në një ambient simulues që reflekton përmbajtjen operationale të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak duhet të kryhet në përputhje me praktikat testuese të njohura dhe të duhura.

3. Mjetet e testimit për verifikimin e sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak duhet të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak duhet të prodhojë elementet e dosjes teknike të kërkuara në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror”, dhe elementet e mëposhtëm:

a) përshkrimin e implementimit;

b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të përcaktojë ambientin teknik dhe operacional simulues duke reflektuar ambientin operacional dhe duhet të ketë aktivitete verifikuese që kryhen nga një organizatë e njohur.

6. Organizata e njohur duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe duhet në veçanti:

a) të verifikojë që plani i testimit përshkruan integrimin dhe shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

b) të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe sigurisë të këtij udhëzimi;

c) të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

d) të planifikojë organizatën e testimit, stafin, dhe konfigurimin e platformës së testimit;

e) të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuar në planin e testimit;

f) të shkruajë raportin, duke paraqitur rezultatet e testeve dhe inspektimeve.

7. Organizata e njohur duhet të sigurojë që implementimi i shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operationale simuluese, të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe sigurisë të këtij udhëzimi.

8. Mbas përfundimit me sukses të detyrave verifikuese, organizata e njohur duhet të hartojë certifikatën e pajtueshmërisë në lidhje me detyrat që mbulon.

9. Më pas, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM) së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit “Ndërveprimi në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror”.

SHTOJCA 5

KUSHTET E REFERUARA NENIT 8

1. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të ketë në vend metoda raportimi brenda organizatës, të cilat sigurojnë dhe demonstrojnë paanësinë dhe pavarësinë në gjykim në lidhje me aktivitetet e verifikimit.

2. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të kryejë kontrolle me integritet profesional sa më të madh dhe kompetencën e mundshme teknike sa më të madhe dhe të jenë të lirë nga çdo presion dhe nxitje, në veçanti atyre financiare, të cilat mund të ndikojnë gjykimin e tyre ose rezultatet e kontrollit të tyre, në mënyrë të veçantë nga persona ose grupe personash të prekur nga rezultatet e kontrolleve.

3. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë të drejtë hyrjeje në pajisjet që u mundëson atyre që duhet kryerjen e duhur të kontrolleve.

4. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit të ketë trajnime për teknikë zëri dhe trajnime profesionale, njohuri të kënaqshme të kërkesave për verifikimin që ato kryejnë, eksperiencë të përshtatshme të këtyre operimeve dhe aftësitë e kërkuara për të hartuar deklaratën, regjistrimet dhe raportimet për të demonstruar që verifikimi është kryer.

5. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit është në gjendje të kryejë kontrollet me paanësi. Paga e tij nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera ose nga rezultatet e këtyre kontrolleve.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi European
KE	Komisioni European
KTA	Kontrolli i Trafikut Ajror
MHA	Menaxhimi i Hapësirës Ajrore
KLS	Komunikim, lundrim, survejim
MLTA	Menaxhimi i Lëvizjes së Trafikut Ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
NF	Niveli i fluturimit
OSHLA	Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror
OSHTA	Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm European
RREMTA	Rrjeti European i Menaxhimit të Trafikut Ajror
SMS	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
SHLA	Shërbimi i Lundrimit Ajror
SHTA	Shërbimi i Trafikut Ajror
SHKLS	Shërbimi i Komunikimit, Lundrimit dhe Survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Agjencia Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror
ZPEA	Zonë e Përbashkët Europiane e Aviacionit

UDHËZIM

Nr.20, datë 5.10.2010

PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE MBI PROCEDURAT PËR PLANET E FLUTURIMIT NË FAZËN E PARAFLUTURIMIT PËR QIELLIN E VETËM EUROPIAN

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit European dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Europiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

HYRJE

Ky udhëzim është në zbatim të:

- ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;

- udhëzimeve nr.18, 20, 21 dhe 22, datë 16.10.2008 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit;

- udhëzimeve nr.5,6,7 dhe 8 datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit;

dhe është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit European nr.1033/2006, datë 4 korrik 2006 “Për përcaktimin e kërkesave mbi procedurat për planet e fluturimit në fazën e parafluturimit për Qiellin e Vetëm European”.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregulloreve përkatëse, AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, deklaroi aftësinë e vet dhe synimin për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

Duke pasur parasysh udhëzimin nr.8, datë 3.6.2010 e Ministrit “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (udhëzim mbi ndërveprimin)” dhe në veçanti nenin 3 të tij, si dhe duke pasur parasysh udhëzimin nr.5, datë 3.6.2010 të ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator) dhe në veçanti nenin 8 të tij:

1. Janë vërejtur mospërputhje të rëndësishme midis të dhënave të planit të fluturimit të mbajtur nga palët e interesuara për një kryerje sa më të parrezikshme të fluturimeve, veçanërisht nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, operatorëve dhe pilotëve, dhe që janë theksuar nga një sërë studimesh të ndërmarra nga Komisioni European dhe Organizata për Sigurinë e Lundrimit Ajror (Eurokontrolli) për këto mospërputhje.

Mospërputhje të tilla mund të kenë ndikim në parrezikshmërinë dhe në efikasitetin e sistemit të menaxhimit të trafikut ajror european. Për më tepër një përputhshmëri më e madhe në planin e të dhënave të fluturimit do të kontribuojë për një operim normal, për të mbështetur konceptet e reja të operimeve, sidomos në fushën e menaxhimit të trafikut ajror, si rrjedhim dhe rritjen e parrezikshmërisë. Masat e përshtatshme për këtë arsye duhet të merren për uljen e shfaqjes së mospërputhjeve në të dhënat e planeve të fluturimeve.

2. Eurokontrolli i është mandatuar në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator), që të hartojë kërkesat për planet e fluturimit në fazat e parafluturimit për QVE.

3. Shtrirja territoriale e kësaj rregulloreje, duhet të përcaktohet qartë në zbatim të udhëzimit nr.7, datë 3.6.2010 të ministrit “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm European”.

4. Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (me poshtë ICAO), ka përcaktuar procedurat për dorëzimin, pranimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit, të cilat duhet të hyjnë në fuqi në mënyrë që të zbatohen në mënyrë uniforme në kuadër të hapësirës ajrore të QVE. Këto procedura duhet të plotësohen me dispozita që detyrojnë operatorët, pilotët, njësitë ofruese të shërbimeve të trafikut ajror dhe gjeneruesve të ndryshëm të planeve të fluturimit për të siguruar që pikat kyçe të planeve të fluturimit të mbajtura nga ata të mbeten të qëndrueshme deri në fund të fazës së parafluturimit për fluturime që nisen prej hapësirës ajrore të mbuluar nga ky udhëzim. Këto objekte kryesore duhet të jenë të identifikuar në mënyrë të qartë.

5. Një shërbim i centralizuar i përpunimit të planeve të fluturimit dhe i shpërndarjes së tyre, ofrohet përmes Sistemit të Integruar Fillestar të Përpunimit të Planeve të Fluturimeve (më poshtë SIFP), është krijuar nën autoritetin e Eurokontrollit. AAC-së duhet t'i kërkohet që të marrë masat e nevojshme për të siguruar që SIFP jep informacion të mbështetur në përputhshmërinë e pikave kryesore të planeve të fluturimit.

6. Nëse SIFP nuk merr një planfluturimi për fluturime që hyjnë në hapësirën ajrore të mbuluar nga ky udhëzim nga hapësirat ajrore ngjitur, rreziqe të ngjashme mund të shfaqen lidhur me ato që rrjedhin nga mospërputhjet midis të dhënave të planeve e fluturimit të mbajtur nga shërbimet e njësitë të trafikut ajror, operatorët dhe pilotët për fluturime që nisen nga kjo hapësirë ajrore. Në raste të tilla, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë SIFP me të dhëna të përshtatshme fluturimi për të parandaluar këto rreziqe.

7. Me synimin për të ruajtur nivelet ekzistuese apo rritjen e parrezikshmërisë së operimeve AAC-ja duhet të kërkojë garantimin nga ana e palëve të interesuara të kryerjes së një vlerësimi të parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, vlerësimin e riskut dhe procesin e zvogëlimit të tij.

8. Masat e parashikuara në këtë udhëzim janë në përputhje me mendimin e Komitetit të QVE-së, i përcaktuar sipas nenit 5 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit rregullator për krijimin e një Qielli të Vetëm European”.

Neni 1

Subjekti dhe fusha e veprimit

1. Ky udhëzim përcakton kërkesat për procedurat e planeve të fluturimit në fazën e parafluturimit për të siguruar përputhje të planeve të fluturimit, përsëritjen e planeve të fluturimit lidhur me përditësimin e mesazheve ndërmjet operatorëve, pilotëve dhe njësitë të shërbimeve të trafikut ajror

nëpërmjet Sistemit të Integruar Fillestar të Përpunimit të Planeve të Fluturimeve, ose në periudhën para dorëzimit të lejes së fluturimit (*clearance*) nga kontrolli i trafikut ajror për fluturime të nisura brenda kësaj hapësire ajrore të mbuluara nga ky udhëzim ose në periudhën e parahyrjes në këtë hapësirë ajrore për fluturime të tjera.

2. Ky udhëzim duhet të aplikohet për të gjitha fluturimet e mundshme ose operuese si trafik i përgjithshëm ajror në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental brenda kësaj hapësire ajrore të përcaktuar nga neni 1 i udhëzimit nr.7, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm European”.

3. Ky udhëzim duhet të aplikohet në secilën nga grupet që janë të përfshirë në paraqitjen, modifikimin, pranimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit:

- a) operatorët dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre;
- b) pilotët dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre;
- c) njësitë të shërbimit të trafikut ajror që ofrojnë shërbime të trafikut ajror të përgjithshëm në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental.

Neni 2 Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje do të aplikohen përkufizimet e përcaktuara në udhëzimin nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European”.

2. Përveç përcaktimeve të referuara në paragrafin 1 do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

1) “Plani i fluturimit” nënkupton informacionet e përcaktuara që u përcillen njësitë të shërbimit të trafikut ajror, lidhur me një, ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.

2) “Faza e parafluturimit” do të thotë periudha nga paraqitja e parë e një plani të fluturimit deri në shpërndarjen e parë të një leje të trafikut ajror (*clearance*).

3) “Planet e përsëritura të fluturimit” do të thotë një plan fluturimi që lidhet me shpeshësinë e kryerjes së fluturimeve individuale që kanë karakteristika të njëjta themelore, dorëzuar nga operatori për mbajtje dhe përdorim të përsëritur nga njësitë e shërbimit të trafikut ajror.

4) “Operator” do të thotë një person, organizatë ose ndërmarrje e angazhuar në ose ofron angazhim në operimin e një avioni.

5) “Njësitë e Shërbimeve të trafikut ajror” (në tekstin e mëtejshëm njësi SHTA) nënkupton një njësi civile ose ushtarake përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

6) “Sistemi i Integruar Fillestar i Përpunimit të Planeve të Fluturimeve (SIPF më tutje) do të thotë një sistem brenda RREMTA, nëpërmjet të cilit një përpunim i planifikimit të centralizuar të fluturimit dhe shërbimit të shpërndarjes në kuadër të hapësirës ajrore të mbuluar nga ky udhëzim, sistem i cili kryen marrjen, vlerësimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit.

7) “Leje (*clearance*) nga kontrolli i trafikut ajror” (më tej leje (*clearance*) KTA) nënkupton një autorizim për një avion që të procedojë, sipas kushteve të përcaktuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror.

8) “Rregullat e fluturimit instrumental” nënkupton rregulla të fluturimit instrumental të përcaktuara në aneksin 2 të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil të vitit 1944.

9) “Njësi e kontrollit të trafikut ajror” (më tutje njësi KTA) nënkupton qendër e kontrolleve të ndryshme zonale, njësi e kontrollit të afrimit ose kulla e kontrollit të aeroportit.

10) “Pikat kyçe të një plani të fluturimit” nënkupton pikat e mëposhtme të një plani të fluturimit:

- identifikimi i avionit;
- aeroporti i nisjes;
- data e parashikuar e nisjes;
- ora e parashikuar e nisjes;
- aeroporti i mbërritjes;
- rrugët ajrore duke përjashtuar procedurat në zonën fundore;
- shpejtësi(të) e lëvizjes së mjetit fluturues në nivel(e) të përcaktuara fluturimi;
- tipi i mjetit fluturues dhe kategoria e turbulencës së fillimit;
- rregullat e fluturimit dhe tipi i fluturimit;

- pajisjet teknike të mjetit fluturues dhe aftësive operuese të tyre.

11) “Iniciator” nënkupton një person ose organizatë që paraqet plane fluturimi dhe çdo përditësim mesazhesh që lidhen me këto plane drejt SIPF, ku përfshihen pilotët, operatorët dhe agjentë që veprojnë për llogari të tyre, si dhe njësitë SHTA.

12) “Plani fillestar i fluturimit” nënkupton planin e fluturimit, fillimisht i paraqitur nga iniciatori që përfshin dhe ndryshime, nëse ka, të ndërmarra dhe të pranuar nga pilotët, operatorët, nga një njësi SHTA ose një shërbim i centralizuar për planifikimin e përpunimit të fluturimit dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit gjatë fazës së parafluturimit.

13) “Identifikimi i mjetit fluturues” nënkupton një grup germash, figurash ose një kombinim i tyre, i cili është ose identik me to, sikurse dhe kodifikimi i shenjës së thirrjes (*call sign*) të vet mjetit fluturues që përdoret për t’u identifikuar në komunikimet tokë-tokë të shërbimeve të trafikut ajror.

14) “Data e parashikuar e nisjes” nënkupton datën e parashikuar kur një mjet fluturues do të fillojë lëvizjet që lidhen me nisjen e tij.

15) “Ora e parashikuar e nisjes” nënkupton orën e parashikuar kur një mjet fluturues do të fillojë lëvizjet që lidhen me nisjen e tij.

16) “Procedurat në zonën fundore” nënkupton procedurat instrumentale standarde të rrugëve ajrore për nisjet dhe mbërritjet siç janë të përcaktuara në procedurat për Shërbimet e Operimit të ICAO (PANS-OPS, Dok 8168 — Volumi 1 — Edicioni i katërt — 1993, përfshirë këtu dhe amendimin nr.13).

17) “AAC- Autoriteti i Aviacionit Civil”, enti rregullator kompetent përgjegjës për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror.

Neni 3

Ndërveprimi dhe kërkesat e përmbushjes

1. Kushtet e përcaktuara nga ICAO në aneksin e përmendur më sipër duhet të aplikohen për paraqitjen, pranimin dhe shpërndarjen e planeve për çdo fluturim që i nënshtrohet këtij udhëzimi, si dhe për të gjitha ndryshimet e pikave kyçe të një planifluturimi në fazën e parafluturimit në përputhje me këtë udhëzim.

2. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të garantuar që kur SIPF merr një plan fluturimi, ose ndryshime në të, ai:

a) kontrollon përputhjen me formatin dhe të dhënat e konventave;

b) kontrollon plotësimin dhe më tej masën e mundshme për saktësinë e tij;

c) ndërmerr veprime, nëse nevojiten, për ta bërë të pranueshëm për shërbimet e trafikut ajror; dhe

d) përcakton pranimin e planit të fluturimit ose ndryshimet nga plani fillestar.

3. AAC-ja duhet të marrë të gjithë masat e nevojshme që SIPF ia përcjell të gjitha njësitë SHTA të prekura në planin e miratuar të fluturimit dhe çdo ndryshim, të pranuar në fazën e parafluturimit, të pikave kyçe të planit të fluturimit dhe mesazhet e përditësuar lidhur me të.

4. Iniciuesi, kur nuk është operatori ose piloti, duhet të garantojë që kushtet e pranimi të planit të fluturimit dhe çdo ndryshim të nevojshëm të këtyre kushteve, siç njoftohen nga SIPF, i vihen në dispozicion për operatorin ose pilotin i cili ka paraqitur planin e fluturimit.

5. Operatori duhet të sigurojë që kushtet e pranimi të një plani fluturimi dhe çdo ndryshimi të domosdoshëm në to, siç përcaktohet nga SIPF për iniciuesin e këtij plani, janë të përfshira në operimin e fluturimit të planifikuar që komunikohet dhe pilotit.

6. Operatori duhet të sigurojë përpara operimit të këtij fluturimi që përmbajtja e planit fillestar të fluturimit pasqyron saktë qëllimet operuese.

7. Njësitë KTA, gjatë fazës së parafluturimit, duhet të kenë në dispozicion nëpërmjet SIPF çdo ndryshim që prek rrugën ajrore ose nivelin e fluturimit pika kyçe në një planifluturimi që mund të ndikojë në parrezikshmërinë e kryerjes së këtij fluturimi, për plane fluturimi dhe mesazhet e përditësuar bashkëlidhur që janë marrë më herët nga SIPF.

Asnjë ndryshim tjetër ose pezullim i një plani fluturimi nuk mund të bëhet një njësi KTA në fazën e parafluturimit pa një koordinim me operatorin.

8. AAC-ja duhet të ndërmarrë masat e duhura për të garantuar që SIPF përcjell për iniciuesin e planit të fluturimit çdo ndryshim të domosdoshëm në fazën e parafluturimit që i referohet nënparagrafit të paragrafit 7.

9. Kur një njësi nuk ka pasur një plan fluturimi të marrë më parë nga SIPF për një fluturim që hyn në hapësirën ajrore në përgjegjësinë e tyre, për të tilla fluturime njësia e interesuar duhet të bëjë të mundshëm nëpërmjet SIPF të paktën identifikimin e mjetit fluturues, tipin e mjetit, pikën e hyrjes në zonën e përgjegjësisë së tyre, kohën dhe nivelin e fluturimit në këtë pikë, rrugën ajrore dhe aeroportin e mbërritjes.

Neni 4

Kërkesa për parrezikshmërinë

AAC-ja duhet të marrë masat paraprake për të garantuar që çdo ndryshim në procedurat ekzistuese për planet e fluturimeve në fazën e parafluturimit të përmbledhur në këtë udhëzim ose futja e procedurave të reja paraprihen nga një vlerësim parrezikshmërie, që përfshin identifikimin e çdo rastësie të rrezikshme, vlerësimin e riskut dhe procesin e zbutjes së tij, kryhen nga grupet e interesuar.

Neni 5

Kërkesa shtesë

1. Njësitë SHTA duhet të garantojnë që personelit të përfshirë në planifikime të fluturimeve u është bërë me dije dispozita përkatëse në këtë rregullore dhe se ata janë të trajnuar në mënyrë adekuate për funksionet e tyre të punës.

2. AAC-ja duhet të marrë masat paraprake për të garantuar që personelit që operon për SIPF përfshirë në planifikime të fluturimeve u janë bërë me dije dispozitat përkatëse në këtë rregullore dhe se ata janë të trajnuar në mënyrë adekuate për funksionet e tyre të punës.

3. Njësitë SHTA:

a) duhet të përpilojnë dhe mbajnë manuale operimi që përmbajnë udhëzimet e nevojshme dhe informacion për të mundësuar operimet e personelin e tyre për të aplikuar dispozitat e kësaj rregulloreje;

b) duhet të sigurojnë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimet dhe shpërndarja e tyre është subjekt i menaxhimit të duhur i cilësisë dhe konfigurimit të dokumentacionit.

c) duhet të sigurojnë që metodat e punës dhe procedurat operative përputhen me dispozitat përkatëse të përcaktuara në këtë udhëzim.

4. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar përpunim dhe shërbim shpërndarës të centralizuar të planifikimit të fluturimeve:

a) të zhvillojë dhe mirëmbajë manuale operimi që përmban udhëzimet e nevojshme dhe informacione për të mundësuar personelin e tyre operativ për të aplikuar dispozitat e këtij udhëzimi;

b) të sigurojë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara, dhe që përditësimet dhe shpërndarja e tyre është subjekt i menaxhimit të duhur i cilësisë dhe konfigurimit të dokumentacionit;

c) të sigurojë që metodat e punës dhe procedurat operative përputhen me dispozitat përkatëse të përcaktuara në këtë rregullore.

5. AAC-ja duhet të marrë të gjithë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmëri me këtë udhëzim.

Neni 6

Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

UDHËZIM
Nr.21, datë 5.10.2010

**MBI KRITERET PËR NDARJET NË KANALE TË KOMUNIKIMEVE ZANORE PËR QIELLIN
E VETËM EUROPIAN**

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit European dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Europiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

HYRJE

Ky udhëzim është në zbatim të:

- ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;

- udhëzimeve nr.18, 20, 21 dhe 22, datë 16.10.2008 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit;

dhe është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit European, nr.1265/2007 “Për përcaktimin e kërkesave për ndarjet në kanale të komunikimeve zanore ajër-tokë për Qiellin e Vetëm European”.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregulloreve përkatëse, Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, deklaron aftësinë e vet dhe synimin për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

Në përputhje me nenin 8(2) të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Kudri rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European, nenin 15(4) të udhëzimit nr.6, datë 3.6.2010 “Mbi dispozitën e shërbimeve të lundrimit ajror nën Një Qiell të Vetëm European” dhe udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (udhëzim mbi Ndërveprimin)”, si dhe duke u nisur nga kërkesat dhe arsyet e mëposhtme është hartuar ky udhëzim.

Arsyet themelore:

1. Rritja e niveleve të trafikut ajror në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (me poshtë RREMTA) kërkon rritjen e kapaciteteve menaxhuese të trafikut ajror, si rrjedhojë paraqitet kërkesa për përmirësimet operative, të tilla si risedukim i hapësirës ajrore, e cila nga ana tjetër, shtron kërkesën për funksione shtesë VHF.

2. Për shkak të vështirësive në përmbushjen e kërkesave për funksione VHF në bandën e shërbimit 117.975-137 MHz të radio-komunikimit mobil aeronautik dhe duke marrë parasysh kufizimet për rritjen e spektrit të caktuar dhe/ose ripërdorimin e frekuencave, Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (me poshtë ICAO), vendosi të reduktojë ndarjet në kanal nga 25 në 8,33 KHz.

3. Pas vendimeve të marra nga ICAO në 1994 dhe 1995, ndarja në kanal me 8,33 kHz u paraqit mbi nivelin e fluturimit (me poshtë FL) 245 në rajonin ICAO EUR në tetor të vitit 1999. Fillimisht, 7 (shtatë) shtete zbatuan futjen e detyrueshme të këtyre pajisjeve radio me mundësi komunikimi në frekuencë 8,33 KHz në mjetet fluturuese dhe më tej 23 (njëzetë e tre) shtete të tjerë zbatuan futjen e detyrueshme të saj që nga tetori 2002.

4. Në përputhje me rritjen e parashikuar në kërkesën për funksione VHF, ICAO vendosi në 2002 për të proceduar me përdorimin e ndarjes së frekuencës në kanale me 8,33 kHz poshtë FL 245 dhe kërkoi nga Organizata Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror (Eurokontrolli) për të menaxhuar zbatimin e saj. Më pas, Komisioni i Përhershëm i Eurokontrollit rekomandoi për të vazhduar me zbatimin e kanalit frekuencën 8,33 kHz sipër FL 195 në rajonin ICAO EUR nga 15 marsi 2007.

5. Rritja e trafikut pritet të vazhdojë edhe gjatë viteve që vijojnë, e cila nënkupton rritjen e mëtejshme të kërkesës për funksione shtesë VHF, zbatimi i kanalit të frekuencës 8,33 kHz sipër FL 195,

duhet të konsiderohet vetëm si një hap i parë, i cili do të duhet të vlerësohet për zgjerimin e mundshëm në kohën e duhur, mbi bazat e duhura operationale, sigurisë dhe të ndikimit ekonomik.

6. Në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Kudri rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European Eurokontrolli” është organizata përgjegjëse për zhvillimin e kërkesave për paraqitjen e koordinuar të komunikimit zanor ajër-tokë bazuar në ndarjen e reduktuar të kanalit të frekuencës 8,33 kHz.

7. Në mënyrë që të sigurohet ndërveprimi, në tokë dhe në ajër në sistemet zanore të komunikimit në frekuencën 8,33 KHz duhet të përmbushen kërkesat e përbashkëta minimale të performancës.

8. Është thelbësor aplikimi i njësisë së procedurave të veçanta të përcaktuara brenda hapësirës ajrore të QVE për arritjen e ndërveprimit dhe operimeve të pandërprera.

9. Informacion i përpunuar në lidhje me aftësitë e mjeteve fluturuese për përdorimin e komunikimit me ndarje frekuence në kanale me 8,33 kHz, duhet të përfshihet në planin e fluturimit dhe të transmetohet nga njësitë e trafikut ajror.

10. Ky udhëzim nuk përfshin operimet ushtarake dhe trajnimin, siç përcaktohet nga neni 1 i udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kudrit rregullator për krijimin e një Qielli të Vetëm European”.

11. Republika e Shqipërisë lidhur me çështjet ushtarake që kanë të bëjnë me QVE, do të bashkëpunojë me shtetet anëtare, duke marrë parasysh kërkesat kombëtare ushtarake, në mënyrë që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është plotësisht dhe njëloj i zbatueshëm në të gjitha vendet e ZPAE-së dhe nga të gjithë shfrytëzuesit e hapësirës ajrore. Për këtë qëllim, komunikimi zanor tokë-ajër në kanal in e frekuencën 8,33 kHz duhet të zbatohet nga të gjithë shfrytëzuesit e hapësirës ajrore.

12. Trajtimi i mjeteve fluturuese shtetërore që fluturojnë si pjesë e trafikut ajror të përgjithshëm, të cilët nuk kanë kanal komunikimi 8,33 kHz, mund të çojë në një rritje të trafikut ajror dhe ngarkesës së punës dhe të ketë një ndikim të dëmshëm mbi kapacitetin dhe nivelin e sigurisë së RREMTA. Në mënyrë që të minimizohet një ndikim i tillë, pjesa më e madhe e mundshme e mjeteve fluturuese shtetërore duhet të jenë të pajisur me mundësi komunikimi në radio për kanal in 8,33 kHz.

13. Mjetet fluturuese shtetërore, që shërbejnë si transportues, përbëjnë pjesën më të madhe të mjeteve fluturuese shtetërore që fluturojnë si pjesë e trafikut të përgjithshëm ajror në hapësirën ajrore, për të cilën gjen zbatim kjo rregullore. Për këtë është primare që këto mjete fluturuese shtetërore të pajisen me ndarje në kanal radio-komunikimi në frekuencën 8,33 kHz.

14. Mangësi të natyrës teknike apo financiare mund të pengojnë shtetin shqiptar për mundësinë e pajisjes së kategorive të caktuara të mjeteve fluturuese shtetërore me ndarje në kanal radio-komunikimi 8,33 kHz. Komisioni duhet të informohet për raste të tilla.

15. Ofruesit e shërbimeve ajrore lundruese me qëllim që të mbajnë nivelin e parrezikshmërisë duhet të përcaktojnë planet për adresimin e trajtimit të mjeteve fluturuese shtetërore që këto të mund të kenë pajisjen që kryen ndarje kanal radio-komunikimi në frekuencë 8,33 kHz.

16. Me qëllim për të mbajtur apo rritur nivelet ekzistuese të parrezikshmërisë së operationeve, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kërkojë që palët e interesuara të kryejnë një vlerësim të parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e riskut, vlerësimin dhe procesin e zbutjes së tij. Zbatimi i harmonizuar i këtyre proceseve të sistemeve të përcaktuara nga kjo rregullore kërkon identifikimin e kërkesave të parrezikshmërisë të veçanta për sa lidhet me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës.

17. Në përputhje me nenin 3 (d) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (Udhëzim mbi ndërveprimin)”, rregullat e implementimit për ndërveprimin duhet të përshkruajnë procedurat që do të përdoren për të përcaktuar vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë së përdorimit të përbërësve, si dhe të verifikimit të vetë sistemit në tërësi.

18. Shkalla e maturimit të tregut të përbërësve, për të cilët ky udhëzim zbatohet është e tillë që përputhshmëria ose përshtatshmëria në përdorim mund të vlerësohet e kënaqshme nëpërmjet kontrollit të prodhimit të brendshëm, duke përdorur procedurat e bazuara në modulin A të aneksit të vendimit të Këshillit nr.93/465/EEC e 22 korrik 1993 lidhur me modulet për fazat e ndryshme të procedurave të vlerësimit të përputhshmërisë dhe rregullat për përcaktimin dhe përdorimin e markës së përputhshmërisë CE, të cilat janë menduar të përdoren në direktivat teknike të harmonizimit.

19. Masat e parashikuara në këtë udhëzim janë në përputhje me mendimin e Komitetit QVE të përcaktuara me nenin 5 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator).

Neni 1

Subjekti dhe fushëveprimi

1. Ky udhëzim përcakton kriteret për përdorimin e koordinuar të komunikimit zanor ajër-tokë e të bazuar në ndarjen, në frekuencën 8,33 kHz të kanalit të komunikimit.

2. Ky udhëzim do të zbatohet për sistemet e komunikimit zanor ajër-tokë të bazuar në ndarjen, në frekuencën 8,33 kHz të kanalit të komunikimit brenda brezit të shërbimit të radio-komunikimit mobil aeronautik 117,975-137 mhz, përbërësit e tyre dhe procedurat që lidhen me to sikurse dhe sistemeve të përpunimit të të dhënave të fluturimit në shërbim të njërive të trafikut ajror që ofrojnë shërbime të përgjithshme të trafikut ajror, përbërësit e tyre dhe procedurat që lidhen me to.

3. Ky udhëzim do të zbatohet për të gjitha fluturimet operative të trafikut të përgjithshëm ajror mbi FL 195, në hapësirën ajrore të rajonit ICAO EUR, ku Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në përputhje me udhëzimin e ministrit nr.6 “Mbi dispozitën e shërbimeve të lundrimit ajror nën një Qiell të Vetëm European”, përveç nenit 4 i cili do të vlejë edhe poshtë FL 195.

4. Në kuadër të rregullores së Komisionit (EC) nr.730/2006, paragrafit të parë të nenit 4 të shteteve anëtare mund të nxjerrin shmangie nga detyrimet për transportit ajror të përcaktuar në këtë udhëzim për fluturime që operojnë nën rregullat e fluturimit vizual.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllim të këtij udhëzimi do të aplikohen përcaktimet e nenit 2 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European”, si dhe përcaktimet e mëposhtme:

1. “Ndarje në kanal me 8,33 kHz” do të thotë një ndarje me 8,33 kHz midis kanaleve ngjitur.

2. “Kanal” do të thotë një emërtim numerik i caktuar i përdorur në lidhje me rregullimet në komunikimet zanore, që lejon identifikimin unik të frekuencës dhe ndarjes së kanaleve të radio-komunikimeve të përdorura.

3. “Njësi e Trafikut Ajror” (më poshtë NJTA) do të thotë qendër kontrolli për zona të ndryshme, të kontrollit të afrimit ose kullë e kontrollit të aerodromit.

4. “Qendër e kontrollit të zonës” (më poshtë QKZ) do të thotë një njësi e themeluar për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit nën përgjegjësinë e tij.

5. “Fluturime të operuara nën rregullat e fluturimit vizual” (fluturime RFZ) nënkupton çdo fluturim i operuar nën rregullat e fluturimit vizual, siç është përcaktuar në aneksin 2 të Konventës Ndërkombëtare të Çikagos mbi Aviacionin Civil të vitit 1944.

6. “Funksione VHF” nënkupton caktimin e një frekuence VHF për një shërbim aeronautik që mundëson komunikimin për pajisjet zanore që operojnë në to.

7. “Sistemi i kompensimit të bartëses” do të thotë një sistem që përdoret në situata ku mbulimi radio nuk mund të sigurohet nga një kombinim transmetues dhe marrës i vetëm dhe ku sinjalet janë kompensuar ndaj frekuencës bartëse kryesore në mënyrë që të minimizohen problemet përsa i përket ndërhyrjeve.

8. “Mbulimi i caktuar operacional” nënkupton vëllimin e hapësirës ajrore, në të cilën një shërbim i caktuar ofrohet dhe që shërbimi lejon dhe mbrojtje të frekuencave.

9. “Operator” do të thotë një person, organizatë ose ndërmarrje e angazhuar ose që ofron angazhim për të kryer operimin e një mjete fluturues.

10. “Pozicion pune” nënkupton pajisje teknike ose jo, ku një anëtar i stafit të shërbimeve të trafikut ajror ndërmerr detyra që lidhen me punën e tij.

11. “Radio-telefonja” nënkupton një formë të komunikimit radio paracaktuar kryesisht për shkëmbimin e informacionit në formën e të folurit.

12. "Letra e marrëveshjes" nënkupton një marrëveshje në mes të dy njësive ngjitur KTA që përcakton se si do të koordinohen përgjegjësitë respektive KTA të tyre.

13. "Sistemi i integruar fillestar i përpunimit të planeve të fluturimeve" (më poshtë SIPF) nënkupton një sistem brenda RREMTA, nëpërmjet të cilit është siguruar brenda hapësirës ajrore të mbuluar nga kjo rregullore një planifikim i centralizuar i përpunimit të fluturimeve dhe i shërbimit të shpërndarjes, që ka të bëjë me marrjen, vlerësimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit.

14. "Mjet fluturues shtetëror" nënkupton çdo mjet fluturues të përdorur nga ushtria, doganat dhe policia.

15. "Mjet fluturues shtetëror për transport" do të thotë mjet fluturues shtetëror me krahë fikse që është projektuar për qëllimin e transportit të personave dhe/ose të ngarkesave.

Neni 3

Kërkesat për ndërveprimin dhe mirëfunksionimin

1. Pa përjashtuar nenin 5, operatorët duhet të sigurojnë që brenda afatit përfundimtar që është, deri më 15 mars 2008 aeroplanët e tyre janë të pajisura me mundësi të komunikimit në radio me ndarje kanali 8,33 kHz.

2. Përveç aftësi ndarjeje në kanale me 8,33 kHz, pajisjet e referuara në paragrafin 1 do të jenë në gjendje për të akorduar edhe aftësi ndarjeje në kanale me të 25 kHz dhe të veprojnë në një mjedis, i cili përdor sistem të kompensimit të bartëses së frekuencës.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurojnë që, nga data 3 korrik 2008 afati i fundit, të gjitha komunikimet zanore në sistemet VHF janë të konvertuara në kanale me ndarje nga 8,33 KHz për sektorët me nivel fluturimi më ulët ose më lart se FL 195.

4. Paragrafi 3 nuk do të zbatohet në lidhje me sektorët ku përdoret një sistem i kompensimit të bartëses së frekuencës për ndarjet në kanal me 25 kHz.

5. AAC-ja do të ndërmarrë të gjitha masat nevojshme, për të siguruar që përcaktimet e përshtatshme VHF u janë njoftuar të gjithë ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror.

6. Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të zbatojnë përcaktimet në transmetimet VHF të referuara në paragrafin 5. Nëse nën rrethana të jashtëzakonshme nuk është e mundur një përputhje me paragrafin 3, AAC-ja i komunikon për këtë mospërputhje Komisionit.

7. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që performanca e sistemeve të tyre të komunikimit zanor në 8,33 kHz të jetë në përputhje me standardet e ICAO e specifikuar në shtojcën I.

8. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që sistemeve të tyre të komunikimit zanor në 8,33 kHz të mundësojnë një komunikim zanor operativ të pranueshëm ndërmjet kontrollorëve dhe pilotëve brenda zonave të caktuara të mbulimit ku ata operojnë.

9. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që funksionimi i përbërësit të instaluar në tokë i transmetues/marrësit i sistemit të komunikimit zanor me ndarje 8,33 kHz të jetë në përputhje me standardet e ICAO të specifikuar në shtojcën I në lidhje me stabilitetin e frekuencave, modulimin, ndjeshmëri, pranimit në gjerësinë efektive të brezit dhe refuzimit të komunikimit me kanalet përbri.

10. Operatorët duhet të garantojnë që performanca e sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz të instaluar në bord të mjeteve fluturues të tyre në zbatimin dhe të paragrafit 1 të jetë në përputhje me standardet e ICAO të specifikuar në shtojcën I.

11. Dokumenti i Organizatës Europiane për Pajisjet e Aviacionit Civil (Eurocae) i specifikuar në aneksin I do të konsiderohet si mënyrë e mjaftueshme përputhshmërie në lidhje me stabilitetin e frekuencave, modulimin, ndjeshmërinë, pranimit në gjerësinë efektive të brezit dhe refuzimit të komunikimit me kanalet përbri të identifikuar në standardet e ICAO-s të specifikuar në shtojcën I.

12. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të zbatojnë proceset e njoftimit dhe koordinimit fillestar në sistemet e tyre të përpunimit të të dhënave të fluturimeve në përputhje me udhëzimin e ministrit të MPPT, mbi kërkesat për sistemet e automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimin, koordinimin dhe transferimin e fluturimeve ndërmjet njësive KTA si vijon:

- a) informacion në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi do të transmetohet në mes të njëjësive të KTA-ve;
- b) informacion në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi do të vihet në dispozicion në vendin përkatës të punës;
- c) kontrollorët do të kenë mjetet për të ndryshuar të dhënat në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi.

Neni 4 **Procedurat shoqëruese**

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe operatorët duhet të garantojnë që të gjitha gjashtë shifrat e përcaktimit numerik janë përdorur për të identifikuar kanalën e transmetimit në telefoninë e radio-komunikimit VHF, përveç dy rasteve kur shifra e pestë dhe e gjashtë të jetë zero, në secilin prej rasteve vetëm katër shifrat e para do të përdoren.
2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe operatorët duhet të garantojnë që procedurat tyre të komunikimit zanor ajër-tokë janë në pajtim me dispozitat e ICAO të specifikuara në aneksin I.
3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që procedurat e aplikueshme për mjetet fluturuese të pajisura me mundësi komunikimi radio me ndarje kanali 8,33 kHz dhe mjetet fluturuese të cilët nuk janë të pajisura me pajisje të tilla të jenë të specifikuara në letrat e marrëveshjeve ndërmjet QKZ-ve (Qendër e Kontrollit Zonal).
4. Operatorët që operojnë fluturime më lart se FL 195 të referuar në nenin 1 dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre do të sigurojnë që, përveç germës S dhe/ose ndonjë germe tjetër, sipas rastit, letra Y është futur në pozicionin 10 të planit të fluturimit për mjetet fluturuese avionët të pajisur me radio me mundësi ndarje kanali 8,33 kHz, ose treguesi STS/EXM833, treguesi është përfshirë në pozicionin 18 për mjetet fluturuese, që nuk janë të pajisur, por që u është dhënë përjashtim nga pajisjet e detyrueshme të ekuipazhit. Mjetet fluturuese të aftë për të vepruar mbi FL 195 pajisur me radio me ndarje kanali 8,33 kHz, por të planifikuara që të fluturojnë nën këtë nivel do të përfshijnë germën Y në pozicionin 10 të planit të fluturimit.
5. Në rastin e një ndryshimi në status për aftësinë në komunikim radio me ndarje kanali 8,33 kHz për një fluturim, operatorët ose agjentët që veprojnë në emër të tyre do të dërgojnë një mesazh të modifikimit për SIPF me tregues të përshtatshëm futur në pozicionin përkatës.
6. Shtetet anëtare duhet të marrin masat e nevojshme për të garantuar që SIPF përpunon dhe shpërndan informacion mbi aftësinë 8,33 kHz të marrë nga planet e fluturimit.

Neni 5 **Mjetet fluturuese shtetërore**

1. AAC-ja duhet të garantojë që mjetet fluturuese shtetërore të transportit të jenë të pajisura me pajisje që të ofrojnë komunikim në radio me ndarje kanali 8,33 kHz brenda afateve të përcaktuara prej saj.
2. Pa paragjykuar procedurat kombëtare për përcjelljen e informacionit të mjeteve fluturuese shtetërore AAC-ja i përcjell Komisionit listën e mjeteve fluturuese shtetërore të llojit transport, që nuk do të jenë të pajisur me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz në përputhje me paragrafin 1, për shkak të:
 - a) tërheqjes nga funksionimi në shërbim deri në 31 dhjetor 2010;
 - b) kufizimeve të prokurimit.Kur kufizimet prokurimit nuk të lejojnë përputhje me paragrafin 1, AAC-ja gjithashtu duhet ta përcjellë në komision listën e mjeteve fluturuese shtetërore të tipit transport që do të pajisen me radio me mundësi komunikimi me ndarje në kanal me 8,33 kHz sipas afateve të përcaktuara prej saj. Kjo datë nuk do të jetë më vonë se 31 dhjetor 2012.
3. AAC-ja duhet të garantojë që mjetet fluturuese shtetërore të tipit jotransport të kenë aftësinë e komunikimit me radio me ndarje në kanale me 8,33 kHz brenda afateve të përcaktuara prej saj.
4. Pa paragjykuar procedurat kombëtare për përcjelljen e informacionit të mjeteve fluturuese shtetërore, AAC-ja i përcjell Komisionit listën e mjeteve fluturuese shtetërore të tipit jotransport që nuk

do të jenë të pajisur me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz në përputhje me paragrafin 3, për shkak të:

- a) kufizimeve të detyrueshme teknike ose buxhetore;
- b) tërheqjes nga funksionimi në shërbim deri në 31 dhjetor 2010;
- c) kufizimeve të prokurimit.

Kur kufizimet prokurimit të shkaktojnë mospërputhje me paragrafin 3, AAC-ja gjithashtu duhet t'i komunikojë Komisionit afatin se kur mjetet fluturuese shtetërore do të jenë të pajisura me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz. Kjo datë nuk do të jetë më vonë se 31 dhjetor 2015.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që mjetet fluturuese shtetërore të papajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz mund të akomodohen, me kusht që ato të mund të trajtohen në mënyrë të sigurt brenda kufijve të kapaciteteve të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror në funksionet e komunikimit UHF ose 25 kHz VHF.

6. AAC-ja do të publikojë procedurat për trajtimin e mjeteve fluturuese shtetërore të cilët janë të papajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz në publikimet e informacioneve aeronautike kombëtare.

7. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të komunikojnë në baza vjetore me AAC-në, që ka përcaktuar ata, planet e tyre të përcaktuara për trajtimin e mjeteve fluturuese shtetërore të cilat nuk janë të pajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz duke marrë parasysh kufizimet e kapaciteteve lidhur me procedurat e referuara në paragrafin 6.

Neni 6

Kërkesat e sigurisë

AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar që çdo ndryshim me sistemet ekzistuese të referuara në nenin 1 apo futja e sistemeve të reja janë paraprirë nga një vlerësim i parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e riskut, vlerësimin e tij dhe zbutjen e pasojave, i kryer nga palët në fjalë. Në këtë vlerësim të sigurisë, kërkesat e sigurisë të specifikuar në aneksin II, do të merren në konsideratë si minimum i kërkuar.

Neni 7

Përputhshmëria ose përshtatshmëria për përdorimin e përbërësve

1. Para lëshimit të deklaratës së KE-së për përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë për përdorim të referuara në nenin 1(2) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, prodhuesit e përbërësve të sistemeve të përmendura në nenin 1 do të kryejnë vlerësimin e përputhshmërisë ose të përshtatshmërisë për përdorim të këtyre përbërësve në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa A, të këtij udhëzimi, pa paragjykuar paragrafin 2.

2. Procesi i certifikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me rregulloren (EC) nr.1592/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, kur zbatohet me përbërësit ajrorë të sistemeve të përmendura në nenin 1(2), do të konsiderohet si procedurë e pranueshme për vlerësimin e përputhshmërisë së këtyre përbërësve në qoftë se ata përfshijnë demonstrim të pajtueshmërisë për ndërveprim, mirëfunksionim dhe kërkesat e parrezikshmërisë së këtij udhëzimi.

Neni 8

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, të cilët mund të vërtetojnë ose kanë vërtetuar se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në aneksin IV duhet të bëjnë një verifikim të sistemeve të referuara në nenin 1(2) në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa C.

2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror të cilët nuk mund të demonstronjë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në aneksin IV duhet të ngarkojnë një organizëm të njohur për verifikimin e sistemeve të referuara në nenin 1(2). Ky verifikim do të kryhet në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa D.

Neni 9
Kërkesa të tjera shtesë

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që i gjithë personeli lidhur me ta janë bërë sa duhet të vetëdijshëm për kërkesat e përcaktuara në këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për funksionet e tyre të punës.

2. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të garantuar që personeli që operon në SIPF të përfshirë në planifikimin e fluturimeve janë bërë sa duhet të vetëdijshëm për kërkesat e përcaktuara në këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për funksionet e tyre të punës.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të:

a) përpilojnë dhe mirëmbajnë manuale operacionale që përmbajnë procedurat e nevojshme dhe informacionet për të mundësuar që i gjithë personeli i përfshirë të aplikojë këtë udhëzim;

b) garantojnë që manualët e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimi dhe shpërndarja është subjekt i përcaktimit të menaxhimit të duhur të cilësisë dhe dokumentimit;

c) garantojnë që metodat e punës dhe procedurat operative të përputhen me këtë udhëzim.

4. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar që shërbimi i centralizuar i përpunimit të planeve të fluturimit dhe i shpërndarjes së tyre:

a) zhvillon dhe mirëmban manuale operative që përmbajnë procedurat e nevojshme dhe informacionet për të mundësuar që i gjithë personeli i lidhur me këtë shërbim të aplikojë këtë udhëzim;

b) të garantojë që manualët e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimi dhe shpërndarja është subjekt i përcaktimit të menaxhimit të duhur të cilësisë dhe dokumentimit;

c) të garantojë që metodat e punës dhe procedurat operative të përputhen me këtë udhëzim.

5. Operatorët e identifikuar në nenin 3 do të marrin masat e nevojshme për të garantuar që personeli operativ që operon me pajisjet radio janë bërë siç duhet me dije për këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për të përdorur këto pajisje, dhe se udhëzimet janë vendosur në kabinë (cockpit) në një vend të përshatshëm.

AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me këtë udhëzim, duke përfshirë publikimin e informatave të rëndësishme në publikimet e informacioneve aeronautike kombëtare.

Neni 10
Termet e përdorur

Termet e përdorur në nene të veçanta të këtij udhëzimi sqarohen në anekset I, II, III dhe IV, bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Neni 11
Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKSI I
STANDARDET DHE DISPOZITAT REFERUAR NË NENIN 3 DHE 4

1. Kapitulli 2 i “Shërbimeve Mobile Aeronautike”, pjesa 2,1 “Karakteristikat e sistemeve të komunikimit VHF ajër-tokë” dhe pjesa 2,2 “Karakteristikat e sistemit të instalimeve në tokë” të aneksit 10, vëllimi III, pjesa 2 (Edicioni i parë - korrik 1995 përfshirë Amendimin nr.80) i ICAO-s.

2. Kapitulli 2 i “Shërbimeve Mobile Aeronautike”, pjesa 2,1 “Karakteristikat e sistemeve të komunikimit VHF ajër-tokë” dhe pjesa 2.3.1 “Funksionet e transmetimit” dhe pjesa 2.3.2 “Funksionet e

marrjes” përjashtuar nënpjesën 2.3.2.8 “PMN - Paprekshmëria e mirëfunksionimit nga ndërhyrjet” të aneksit 10, vëllimi III, pjesa 2 (Edicioni i parë - korrik 1995 përfshirë amendimin nr.80) i ICAO-s.

3. Specifikimet minimale të mirëfunksionimit operativ të Eurocae për marrës-transmetues ajror VHF që veprojnë në diapazonin e frekuencave 117,975-137,000 MHz, dokumenti DE-23B, amendamenti 3, i dhjetorit 1997.

4. Neni 12.3.1.4, PANS-ATM Doc. 4444 i ICAO-s (edicioni i 14 - 2001 përfshirë e amendimin nr.4) për “Ndarjeve në kanale me 8,33 kHz”.

ANEKSI II

KËRKESAT PËR PARREZIKSHMËRINË REFERUAR NENIT 6

1. Kërkesat për ndërveprim dhe mirëfunksionim të përcaktuara në nenin 3 (1) dhe (12) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

2. Procedurat bashkëlidhur me kërkesat e specifikuar në nenin 4 (1) dhe (2) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

3. Kërkesat për mjetet fluturuese shtetërore të specifikuar në nenin 5 (1), (3), (5) dhe (7) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

4. Kërkesat për mbështetjen e përputhshmërisë të specifikuar në nenin 9 (1), (3), (5) dhe (6) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që ndërfaqja njeri-makineri e kontrollorëve për shfaqjen e kanaleve VHF është në përputhje me procedurat e radio-telefonisë VHF.

6. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të vlerësojnë ndikimin e zbritjes së mjeteve fluturuese të cilët nuk janë të pajisur me radio me mundësi ndarje kanali 8,33 kHz poshtë FL 195, duke marrë parasysh faktorë të tillë, si lartësia minimale e kalimit të sigurt dhe të përcaktojnë nëse kërkohen modifikime lidhur me kapacitetin e sektorit ose skicimet/strukturat e hapësirës ajrore.

7. AAC-ja duhet të garantojë që kalimi nga 25 në 8,33 kHz është kryer për një periudhë prove minimale prej katër javësh, gjatë së cilës është verifikuar kryerja e operimeve pa rrezik, para koordinimit në Tabelën COM2 të Doc 7754 të ICAO-s.

8. AAC-ja duhet të garantojë që kalimi nga 25 në 8,33 kHz është kryer duke respektuar kriteret e planifikimit të frekuencave të ICAO-s të përshkruara në pjesën II “Kriteret e planifikimit për caktimin e frekuencave të komunikimeve ajër-tokë në brezin “VHF” të Manualit të Menaxhimit të Frekuencave EUR -ICAO EUR Doc 011 (2005).

ANEKSI III

PJESA A

KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E PËRPUTHSHMËRISË DHE PAJTUESHMËRISË PËR PËRDORIMIN E PËRBËRËSVE TË REFERUAR SIPAS NENIT 7

1. Aktivitetet e verifikimit duhet të dëshmojnë përputhshmërinë e përbërësve me kërkesat funksionale të këtij udhëzimi ose përshtatshmërinë e përdorimit të tyre, ndërkohë që përbërësit operojnë në një mjedis prove.

2. Zbatimi nga prodhuesi i modulit të përshkruar në pjesën B, do të konsiderohet si një procedurë e përshtatshme e vlerësimit të përputhshmërisë për të garantuar dhe deklaruar përshtatshmërinë e përbërësve. Procedura të njëjshme ose më kërkuese janë gjithashtu të autorizueshme.

PJESA B

MODULI I KONTROLLIT TË BRENDSHËM TË PRODHIMIT

1. Ky modul përshkruan procedurën me të cilën prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit, i cili kryen detyrimet e përcaktuara në paragrafin 2, siguron dhe deklaron që përbërësit përkatës përmbushin kërkesat e këtij udhëzimi. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit duhet të hartojë një deklaratë me shkrim të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim në pajtim me aneksin III (3) të udhëzimit të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit nr.8, datë 3.6.2010.

2. Prodhuesi duhet të krijojë dokumentacionin teknik të përshkruar në paragrafin 4 dhe ai ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit duhet të mbajë në dispozicion të autoriteteve përkatëse kombëtare mbikëqyrëse këtë dosje teknike për një periudhë të paktën 10-vjeçare pas prodhimit të përbërësit të fundit për qëllime inspektimi, si dhe në dispozicion të ofruesve të shërbimit të navigacionit ajror, që integrojnë këta përbërës në sistemet e tyre. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit do të informojë CAA se ku dhe si dokumentacioni teknik i mësipërm mund të vihet në dispozicion.

3. Kur prodhuesi nuk është brenda Komunitetit, ai duhet të caktojë person/a që fut/in këta përbërës në tregun e Komunitetit. Personi/at do të informojë CAA se ku dhe si dokumentacionin teknik mund të vihet në dispozicion.

4. Dokumentacioni teknik duhet të bëjë të mundur vlerësimin e përputhshmërisë së përbërësve me kërkesat e këtij udhëzimi. Duhet që, sipas kërkesave, një vlerësim i tillë të kryhet gjatë projektimit, prodhimit dhe funksionimit të përbërësve.

5. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar duhet të mbajë një kopje të deklaratës së përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim me dokumentacionin teknik.

PJESA C

KËRKESA PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUAR SIPAS NENIT 8(1)

1. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) duhet të dëshmojë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me ndërveprimin, funksionimin dhe kërkesat e parrezikshmërisë të këtij udhëzimi në një mjedis vlerësimi që reflekton kontekstin operativ të këtyre sistemeve.

Në veçanti:

- Verifikimin e sistemeve për komunikimet ajër-tokë duhet të dëshmojë se ndarja në kanal me 8,33 kHz është në përdorim për komunikimet zanore VHF ajër-tokë në përputhje me nenin 3 (3) dhe që funksionimi i sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz është në përputhje me nenin 3 (7).

- Verifikimin e sistemeve të përpunimit të të dhënave fluturim duhet të dëshmojë se kryerja e funksioneve e përshkruar në nenin 3 (12) është zbatuar siç duhet.

2. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të kryhet në përputhje me praktikat e përshtatshme të pranuar të testimit.

3. Mjetet e testimit të përdorura për verifikimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të ketë funksionet e kërkuara.

4. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të prodhojë elementet e dosjes teknike të kërkuara nga shtojca IV (3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, duke përfshirë elementet e mëposhtme:

- Përshkrimin e zbatimit.

- Raportin e inspektimeve dhe testeve arritur para vënies në shërbim të sistemit.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të menaxhojnë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:

- duhet të përcaktojë mjedis të përshtatshëm për vlerësimin operativ dhe teknik që pasqyron mjedisin operativ;

- duhet të verifikojnë se plani i testeve përshkruan integrimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) në një mjedis të vlerësimi operativit dhe teknik;

- duhet të verifikojnë se plani i testeve ofron mbulim të plotë të ndërveprimit në fuqi, funksionimit dhe kërkesave të parrezikshmërisë të këtij udhëzimi;

- duhet të garantojë konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimit;

- duhet planifikon organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës të testimit;

- duhet të kryejë inspektime dhe teste të përcaktuara në planin e testimit;

- duhet të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

6. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që sistemet e identifikuar në nenin 1 (2) që veprojnë në një mjedis vlerësimi operativ përmbushin kërkesat në këtë udhëzim për ndërveprimin, funksionimin, si dhe kërkesat e sigurisë së tij.

7. Pas plotësimit të kënaqshëm të verifikimit të përputhshmërisë ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të përpilojnë deklaratën CE të verifikimit të sistemit dhe ta dërgojë atë pranë autoritetit kombëtar mbikëqyrës, së bashku me dosjen teknike siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit.

PJESA D

KËRKESA PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA SIPAS NENIT 8(2)

1. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) duhet të dëshmojë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me ndërveprimin, funksionimin dhe kërkesat e parrezikshmërisë të këtij udhëzimi në një mjedis vlerësimi që reflekton kontekstin operativ të këtyre sistemeve. Në veçanti:

- verifikimin e sistemeve për komunikimet ajër-tokë duhet të dëshmojë se ndarja në kanal me 8,33 kHz është në përdorim për komunikimet zanore VHF ajër-tokë në përputhje me nenin 3 (3) dhe që funksionimi i sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz është në përputhje me nenin 3 (7);

- verifikimin e sistemeve të përpunimit të të dhënave fluturim duhet të dëshmojë se kryerja e funksioneve e përshkruar në nenin 3 (12) është zbatuar siç duhet.

2. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të kryhet në përputhje me praktikën e përshtatshme të pranuar të testimit.

3. Mjetet e testimit të përdorura për verifikimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të ketë funksionet e kërkuara.

4. Verifikimit të sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të prodhohet elementet e dosjes teknike të kërkuara nga shtojca IV (3) të udhëzimit nr.8 datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit, duke përfshirë elementet e mëposhtme:

- Përshkrimin e zbatimit;

- Raportin e inspektimeve dhe testeve arritur para vënies në shërbim të sistemit.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të përcaktojnë mjedis të përshtatshëm të vlerësimit operativ dhe teknik që pasqyron ambientin operativ dhe duhet të ketë kryer aktivitete të verifikimit nga një.

6. Organizmi i njohur do të menaxhojë veprimtarinë e verifikimit dhe në veçanti:

- do të verifikojë se plani i testimit e përshkruan integrimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) në një mjedis të vlerësimit operativ dhe teknik;

- do të verifikojë se plani i testeve ofron mbulim të plotë të ndërveprimit në fuqi, funksionimit dhe kërkesave të parrezikshmërisë të këtij udhëzimi;

- do të garantojë konsistencë dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testeve;

- do të zgjedhë organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës së testimit;

- do të kryejë inspektime dhe teste të përcaktuara në planin e testeve;

- do të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

7. Organizmi i njohur duhet të garantojë që sistemet e identifikuar në nenin 1 (2) veprojnë në një mjedis vlerësimi operativ dhe përmbushin kërkesat në këtë udhëzim për ndërveprimin, funksionimin, si dhe kërkesat e sigurisë së tij.

8. Pas përfundimit të kënaqshëm të detyrave të verifikimit, organizmi i njohur duhet të përpilojë një certifikatë të përputhshmërisë në lidhje me detyrat që kryen.

9. Pastaj, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të përpilojnë deklaratën CE të verifikimit të sistemit dhe ta dërgojnë atë pranë autoritetit kombëtar mbikëqyrës së bashku me dosjen teknike siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit.

ANEKS IV

KUSHTET E REFERUARA NË NENIN 8

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të kenë të përcaktuar metodat e raportimit brenda organizatës që të sigurojnë dhe të demonstrojnë paañësinë dhe pavarësinë e gjykimit në lidhje me veprimtarinë e verifikimit.

2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të kryejë kontrolle me integritet profesional dhe kompetencën më të madhe të

mundshme teknike dhe janë të lirë nga çdo ndërhyrje dhe nxitje, në veçanti të tipit financiar, si dhe nga persona ose grupe personash të prekur nga rezultatet e kontrollit, të cilat mund të ndikojnë gjykimin e tyre ose në rezultatet e kontrollit të tyre.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë qasje me pajisje gjë që u mundëson atyre kryerjen e duhur të kontrolleve të nevojshme.

4. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë (trajtime) njohuri të shëndosha teknike dhe profesionale, njohuri të kënaqshme mbi kërkesat për verifikime që duhet të kryejnë, përvojën e duhur në veprimtari të tilla, dhe aftësinë e nevojshme për të hartuar deklaratat, shënimet dhe raportet për të demonstruar se verifikimet janë kryer.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit, është në gjendje për të kryer kontrollet e tyre me paanshmëri. Shpërblimi i tyre nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera, ose mbi rezultatet e këtyre kontrolleve.

Njoftojmë se kanë filluar abonimet për vitin 2011 për Fletoren Zyrtare.

Afati i abonimit mbaron më 31.1.2011.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Gjergj Fishta”, mbrapa ish-ekspozitës “Shqipëria Sot”, tel: 04 24 27 007.

Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2010 është 16 000 lekë.

Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI CIVIL	360 lekë
KODI I FAMILJES	310 lekë
KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	90 lekë
KODI PENAL USHTARAK	55 lekë
KODI I PUNËS	140 lekë
KANONI I ZHURISË	40 lekë
PËRMBLEDHJE E VENDIMEVE TË GJYKATËS EUROPIANE	328 lekë
PËR TË DREJTAT E NJERIUT KUNDËR SHQIPËRISË	
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë
PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË	512 lekë

Hyri në shtyp më 13.12.2010

Doli nga shtypi më 15.12.2010

Tirazhi: 2300 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja ADEL PRINT
Tiranë, 2010

Çmimi 40 lekë