



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.86

13 korrik

2010

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Udhëzim i MPPT nr.5, datë 3.6.2010	Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European (kuadri rregullator)	4465
Udhëzim i MPPT nr.6, datë 3.6.2010	Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm European (rregullore për dispozitat e shërbimit)	4471
Udhëzim i MPPT nr.7, datë 3.6.2010	Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm European (rregullore për hapësirën ajrore) ...	4481
Udhëzim i MPPT nr.8, datë 3.6.2010	Për ndërveprimin në rrjetin european të menaxhimit të trafikut ajror (rregullore për ndërveprimin)	4488

UDHËZIM
Nr.5, datë 3.6.2010

MBI KRIJIMIN E STRUKTURËS SË QIELLIT TË VETËM EUROPIAN
(KUADRI RREGULLATOR)

Hyrje

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:

Neni 1

1. Qëllimi

1. Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave të përbashkëta dhe unifikimi i kuadrit rregullator të harmonizuar për krijimin e Qiellit të Vetëm Europian.

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

3. Ky udhëzim është në përputhje me rregulloren e Komisionit të Komunitetit Europian, nr. 549/2004, datë 10 mars 2004 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian-kuadri rregullativ”.

2. Arsyet themelore

1. Implementimi i politikës së përbashkët të transportit kërkon një sistem efikas të transportit ajror, që lejon veprim të rregullt dhe të sigurt të shërbimeve të transportit ajror, që të lehtësojë në këtë mënyrë lëvizjen e lirë të mallrave, personave dhe shërbimeve.

2. Në procesin e krijimit të Qiellit të Vetëm Europian, AAC duhet që aty ku është e mundur të zhvillojë nivelin më të lartë të bashkëpunimit me EUROCONTROL në mënyrë që të sigurojë sinergji rregullatore dhe afrime konsistente.

3. Funkzioni normal i sistemit të transportit ajror kërkon një nivel të lartë e të qëndrueshëm të shërbimeve të lundrimit ajror, duke lejuar përdorim optimal e të qëndrueshëm të hapësirës ajrore shqiptare.

4. Ky udhëzim dhe procedurat që ai parashikon, garantojnë në vazhdimësi dhe në mënyrë efektive e të përshtatshme zbatimin korrekt të rregulloreve të sigurisë në shërbimet e ofruara në aerodromet dhe hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

3. Zbatueshmëria

Parashikimet e këtij udhëzimi janë të detyrueshme për Autoritetin e Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe për të gjithë personelin e shërbimit të MTA, përgjegjës për detyra të lidhura ngushtë me sigurinë.

Neni 2

Objektivat

1. Objektiva e nismës së Qiellit të Vetëm Europian, QVE, është që të rrisë standardet aktuale të sigurisë dhe mbi të gjitha efikasitetin për trafikun e përgjithshëm ajror në Republikën e Shqipërisë, për të optimizuar kapacitetin e plotësimit të kërkesave të të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore dhe për të minimizuar vonesat.

2. Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të parashikuara në nenin 3 të këtij udhëzimi do të jetë pa paragjykim për sovranitetin e hapësirës së Republikës së Shqipërisë dhe me kërkesat në lidhje me rendin publik, sigurinë publike dhe çështjeve të mbrojtjes siç përcaktohet në nenin 10 të këtij udhëzimi. Ky udhëzim dhe masat e sipërpërmendura nuk i shtrijnë efektet në trajnimet dhe operacionet ushtarake.

3. Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të parashikuara në nenin 3 të këtij udhëzimi nuk do të cenojnë të drejtat dhe detyrimet e Republikës së Shqipërisë sipas konventës së Çikagos mbi aviacionin civil ndërkombëtar të vitit 1944.

Neni 3

Kuadri rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European

1. Ky udhëzim vendos një kuadër rregullator të harmonizuar për krijimin e Qiellit të Vetëm European së bashku me:

- a) udhëzimin “Për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm European”;
- b) udhëzimin “Për dispozitën e shërbimit të lundrimit ajror në Qiellin e Vetëm European”;
- c) udhëzimin “Për ndërveprimin e rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror europian” dhe me çdo akt tjetër normativ që rregullon këtë çështje.

Neni 4

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës

1. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës, i cili do të përmbushë detyrat e caktuara nga kuadri rregullator sipas nenit 3 të këtij udhëzimi, është Autoriteti i Aviacionit Civil.

2. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës është i pavarur nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror.

3. AAC do ta njoftojë Komisionin European për emrin dhe adresën e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës si për masat e marra për të siguruar përputhshmërinë me paragrafin e mësipërm.

Neni 5

Organi konsulent i industrisë

AAC do të ngrejë një organ konsulent industrie, të cilit do t’i përkasin ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror, shoqatat e përdoruesve të hapësirës ajrore, aeroporteve, industrisë prodhuese dhe trupave përfaqësuese të stafit profesional. Ky organ duke u bazuar në udhëzimet dhe standardet europiane do të ketë funksionin e vetëm këshillimit dhe të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore mbi aspektet teknike të implementimit të Qiellit të Vetëm European.

Neni 6

Sanksionet

Neni 142 i Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë parashikon sanksionet për shkeljen e kësaj rregulloreje dhe AAC do të marrë të gjitha masat e nevojshme efektive dhe proporcionale të parashikuara në nenin e mësipërm në rastet e shkeljes së këtij udhëzimi nga përdoruesit e hapësirës ajrore dhe ofruesve të shërbimit.

Neni 7

Konsultimi me grupet e interesit

1. AAC, duke vepruar në përputhje me legjislacionin e saj kombëtar, dhe Komisioni do të vendosin mekanizmat e konsultimit për përfshirje të duhur të grupeve të interesit në implementimin e Qiellit të Vetëm European.

Këto grupe interesi mund të përfshijnë, por nuk kufizohen në:

- a) siguruesit/ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror;
- b) përdoruesit e hapësirës ajrore;
- c) aeroportet;
- d) industrinë prodhuese; dhe
- e) organin përfaqësues të stafit profesional.

2. Konsultimi i grupeve të interesit do të synojë, në veçanti, zhvillimin dhe futjen e koncepteve dhe teknologjive të reja në RREMTA.

Neni 8

Rishikimi i performancës

1. AAC do të sigurojë ekzaminimin dhe vlerësimin e performancës së lundrimit ajror, duke bashkëpunuar ngushtë dhe duke përfituar nga ekspertiza ekzistuese e EUROCONTROL.

2. Analiza e informacionit të mbledhur për qëllime të paragrafit 1 synon:

- a) Të lejojë krahasimin dhe përmirësimin e ofrimit të shërbimit të lundrimit ajror;
- b) Të asistojë ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror për të ofruar shërbimet e kërkuara;
- c) Të përmirësojë procesin e konsulencës mes përdoruesve të hapësirës ajrore, ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror dhe aeroporteve;
- d) Të lejojë identifikimin dhe promovimin e praktikës më të mirë, duke përfshirë rritjen e parrezikshmërisë, efikasitetin dhe kapacitetin.

Neni 9

Supervizimi, monitorimi dhe metodat e vlerësimit të ndikimit

1. Supervizimi, monitorimi dhe metodat e vlerësimit të ndikimit do të raportohen me anë të paraqitjes së raporteve vjetore pranë Komisionit Europian nga ana e AAC-së mbi zbatimin e veprimeve të marra në zbatim të kuadrit rregullator për krijimin e QVE-së.

2. Në mënyrë periodike Komisioni do të rishikojë aplikimin e kësaj rregulloreje dhe të masave të referuara në nenin 3 të këtij udhëzimi dhe do t'ia raportojë Parlamentit Europian çdo 3 vite më pas. Për këtë qëllim, AAC do të paraqesë pranë Komisionit Europian informacione shtesë që mund të kërkojë ky i fundit nga AAC përveç informacionit të dhënë me anë të raporteve të paraqitura nga AAC në përputhje me kërkesat e paragrafit 1.

3. Për qëllime të draftimit/përpilimit të raporteve referuar në paragrafin 2, Komisioni do të kërkojë opinionin e Komitetit.

4. Raportet do të përmbajnë një vlerësim të rezultateve të arritura nga veprimet e ndërmarra në vijim të kësaj rregulloreje duke përfshirë informacionin e saktë rreth zhvillimeve në sektor, në veçanti në lidhje me aspektet ekonomike, sociale, të punësimit dhe ato teknologjike, si dhe rreth cilësisë së shërbimit, duke marrë parasysh objektivat fillestarë dhe duke parë nevojat e ardhshme.

Neni 10

Mbrojtjet

Ky udhëzim nuk pengon zbatimin e masave nga Republika e Shqipërisë, të cilat nevojiten për të mbrojtur sigurinë thelbësore ose interesat e politikës së mbrojtjes, veçanërisht ato masa me karakter detyrues që lidhen me:

- Mbikëqyrjen e hapësirës ajrore që është nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë në përputhje me marrëveshjet e lundrimit ajror rajonal të ICAO, duke përfshirë aftësinë për të hetuar, identifikuar dhe vlerësuar të gjithë avionët duke përdorur këtë hapësirë ajrore, me synimin për të kërkuar mbrojtjen e sigurisë së fluturimeve dhe për të vepruar për të siguruar nevojat e sigurisë dhe të mbrojtjes.

- Shqetësimet serioze të brendshme që cenojnë ligjin dhe ruajtjen e rendit.

- Luftën apo tensionin serioz ndërkombëtar që përbën një kërcënim luftar.

- Përbushjen e detyrimeve ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë në lidhje me mbajtjen e paqes dhe sigurisë ndërkombëtare.
- Drejtimin e operacioneve ushtarake dhe trajnimeve, duke përfshirë mundësitë e nevojshme për ushtrim/praktike.

Neni 11

Termtat e përdorur

Termtat dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcën A1, bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA I PËRKUFIZIME

Për qëllime të këtij udhëzimi dhe të masave të parashikuara në nenin 3, do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Autoriteti i Aviacionit Civil, në vijim AAC” është ent publik, me vetëfinancim, në varësi të ministrit. AAC-ja ushtron funksionet e autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

2. “Shërbimet e lundrimit ajror (SHLA)” përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (në vazhdim MTA), komunikimin, lundrimin dhe mbikëqyrjen elektronike (në vazhdim KLME), shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMNA) dhe shërbimet e informimit aeronautik (në vazhdim SHIA).

3. “Ofruesit e SHLA” janë ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja. Nënkuptojnë çdo ent publik ose privat që jep shërbime të lundrimit ajror për trafikun ajror të përgjithshëm.

4. “Menaxhimi i hapësirës ajrore (MHA)” nënkupton një funksion planifikimi me objektiv kryesor maksimizimin e shfrytëzimit të hapësirës ajrore në dispozicion nëpërmjet ndarjes dinamike të kohës, dhe herë-herë ndarjen e hapësirës ajrore mes kategorive të ndryshme të përdoruesve të hapësirës ajrore mbi bazën e nevojave afatshkurtra.

5. “Menaxhimi i trafikut ajror (MTA)” përmbledh funksionet e bazuara në tokë dhe në ajër, të cilat janë shërbimi i trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i flukseve të trafikut ajror, të nevojshme për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe eficientë të avionëve, gjatë të gjitha fazave të operimit.

6. “Shërbimet e trafikut ajror (SHTA)” janë shërbimet e informimit të fluturimeve, të alarmit, ato këshilluese të trafikut ajror dhe shërbimet e SHKTA-së, që përfshijnë shërbimet e kontrollit të aerodromit, të afrimit dhe të zonës.

7. “Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror (KTA)” përfshijnë shërbimet e kontrollit të aerodromit, të afrimit dhe të zonës, me qëllim:

i) që të parandalohen përplasjet:

a) mes avionit, dhe

b) në zonën e manovrimit mes avionit dhe pengesave; dhe

ii) që të nisët/shtyhet përpara dhe mbahet një fluks i rregullt i trafikut ajror.

8. “Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike (KLME)” përfshijnë parandalimin e rreziqeve në operim dhe përsheptimin e lundrimit ajror.

9. “Shërbime të komunikimit” i referohet shërbimeve aeronautike në tokë, fikse dhe të lëvizshme, që mundësojnë komunikimin tokë-tokë dhe ajër-ajër, për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

10. “Shërbimet e lundrimit” janë mjete dhe shërbime, që i ofrojnë avionëve informacion për pozicionin dhe kohën.

11. “Rregulloret e sigurisë” kërkesat rregullative europiane të sigurisë të transpozuar në bazë të udhëzimeve të Ministrisë të Punëve Publike Transportit dhe Telekomunikacionit nr.19 deri nr.22, datë 16.10.2008 dhe udhëzimit të Ministrisë të Punëve Publike Transportit dhe Telekomunikacionit nr.3, datë 27.3.2009.

12. “Shërbime të mbikëqyrjes elektronike” janë mjete dhe shërbime, të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen e sigurt të tyre.

13. “Shërbimet meteorologjike” janë mjetet dhe shërbimet, që informojnë avionët me parashikime meteorologjike, instruksione përmbledhëse meteorologjike, vëzhgime, si dhe japin çdo informacion apo të dhëna meteorologjike, të nevojshme për përdorim aeronautik.

14. “Shërbimi i informacionit aeronautik (SHIA)” nënkupton një shërbim të vendosur brenda zonës së përcaktuar të mbulimit, përgjegjëse për pajisjen e informacionit aeronautik dhe të dhënave të nevojshme për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

15. “Publikimi i informacionit aeronautik (PIA)” është publikimi që përmban informacion të një natyre afatgjatë, thelbësor për lundrimin ajror, i nxjerrë nga/ose me autorizim të Republikës së Shqipërisë.

16. “Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror” nënkupton një funksion të vendosur me objektivin për të kontribuar për një fluks të sigurt, të rregullt dhe të shpejtë të trafikut ajror duke siguruar që kapaciteti i KTA shfrytëzohet deri në maksimumin e mundshëm, dhe se volumi i trafikut është i përshtatshëm me kapacitetet e deklaruara nga siguruesit e duhur të shërbimit të trafikut ajror.

17. EUROCONTROL është Organizata Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror e themeluar nga konventa ndërkombëtare, më datë 13.12.1960 në lidhje me bashkëveprimin për sigurinë e lundrimit ajror.

18. ICAO është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil e themeluar në 1944 nga Konventa e Çikagos mbi Aviacionin Civil.

19. “Blloku i hapësirës ajrore” nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara në kohë dhe hapësirë, brenda së cilës jepen shërbimet e lundrimit ajror.

20. “Përdoruesit e hapësirës ajrore” nënkupton të gjithë avionët në funksion, si trafik ajror i përgjithshëm.

21. “Shërbimet e kontrollit të zonës” nënkuptojnë një shërbim KTA për fluturimet e kontrolluara në një bllok hapësire ajrore.

22. “Paketa e shërbimeve” nënkupton dy ose më shumë shërbime të lundrimit ajror.

23. “Certifikata” nënkupton një dokument të lëshuar nga një shtet anëtar në çdo formë që përputhet me ligjin kombëtar, që konfirmon se një sigurues i shërbimit të lundrimit ajror i plotëson kërkesat për sigurimin e një shërbimi specifik.

24. “Rrjeti evropian i menaxhimit të trafikut ajror (RREMTA)” nënkupton grupin e listuar të sistemeve në shtojcën 1 në udhëzimin e Ministrisë të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit “Ndërveprimin e rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror evropian”, që mundëson shërbimet e lundrimit ajror në komunitet që të sigurohen, duke përfshirë ndërfaqet në kufij me shtetet e treta.

25. “Koncepti i operacionit” nënkupton kriterin për përdorimin operacional të RREMTA ose të pjesëve të saj.

26. “Përbërësit” nënkuptojnë objektet e prekshme si *hardware* apo objektet e paprekshme, si *software* mbi të cilën varet interoperabiliteti i RREMTA.

27. “Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore” nënkupton një koncept të menaxhimit të hapësirës ajrore të aplikuar në zonën e konferencës europiane të aviacionit civil.

28. “Rajoni i informacionit të fluturimit” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara, brenda së cilës jepen shërbimet e informacionit të fluturimit dhe shërbimet e paralajmërimit/njoftimit.

29. “Niveli i fluturimit (NF)” nënkupton një sipërfaqe të presionit atmosferik konstant, i cili lidhet me karakteristikat e presionit specifik prej 1 013,2 hektopaskal dhe ndahet nga të tilla sipërfaqe të tjera me intervale presioni specifik.

30. “Bllokimi i hapësirës ajrore funksionale” nënkupton një bllokim të hapësirës ajrore bazuar në kërkesat operacionale, që reflekton nevojën për të siguruar menaxhim më të integruar të hapësirës ajrore, pavarësisht pengesave ekzistuese.

31. “Trafiku ajror i përgjithshëm” nënkupton të gjitha lëvizjet e avionëve civilë, si dhe të gjitha lëvizjet e avionëve shtetërorë (duke përfshirë avionët e policisë, e doganës), kur këto lëvizje bëhen në përputhje me rregullat dhe vendimet e ICAO.

32. “Ndërveprimi” nënkupton një bashkësi parimesh funksionale, teknike dhe vepruese të kërkuara të sistemit dhe përbërës të RREMTA dhe të procedurave për funksionimin e tij, në mënyrë që të mundësohet funksionimi i tij i sigurt, perfekt në mënyrë konsistente dhe efikase. Ndërveprimi arrihet duke i bërë sistemet dhe përbërësit në përputhje me kërkesat thelbësore.

33. “Të dhënat operacionale” nënkuptojnë informacionin në lidhje me të gjitha fazat e fluturimit që kërkohen për të marrë vendime operacionale nga siguresit e shërbimit të lundrimit ajror, përdoruesit e hapësirës ajrore, operatorët e aeroportit dhe veprues të tjerë të përfshirë.

34. “Procedura”, siç përdoret në kontekstin e udhëzimit të ndërveprimit, nënkupton një metodë standarde edhe për përdorimin teknik dhe për atë operacional të sistemit, në kontekstin e koncepteve të funksionit të rena dakord dhe të vlerësuara që kërkojnë zbatim uniform nëpërmjet RREMTA-s.

35. “Vënia në punë” nënkupton përdorimin e parë operacional pas instalimit fillestar ose ngritjes së një sistemi.

36. “Rrjeti i linjës/rrugës” nënkupton një rrjet linjash të specifikuar për kanalizimin e fluksit të trafikut ajror të përgjithshëm siç është e nevojshme për shërbimet e dispozitës/pajisjes së KTA-së.

37. “Itinerari/routing” nënkupton itinerarin e zgjedhur që do të ndiqet nga një avion gjatë veprimit/operacionit të tij.

38. “Operacioni/veprimi perfekt në mënyrë konsistente” nënkupton veprimin e RREMTA-s, në mënyrë të tillë që nga perspektiva e përdoruesit ai të veprjë sikur të ishte një organ i vetëm.

39. “Sektori” nënkupton një pjesë të një zone kontrolli dhe/ose të rajonit të sipërm apo të rajonit të funksionit të fluturimit.

40. “Shërbimet e mbikëqyrjes/survejimit” nënkuptojnë ato pajisje dhe shërbime të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit për të lejuar ndarjen e sigurt.

41. “Sistemi” nënkupton mbledhjen e përbërësve të transportit me rrugë ajrore dhe të atij me bazë tokësore, si dhe një pajisje me bazë hapësinore që jep mbështetje për shërbimet e lundrimit ajror për të gjitha fazat e fluturimit.

42. “Ngjitja/përmirësimi” nënkupton çdo modifikim që ndryshon karakteristikat operacionale të një sistemi.

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.6, datë 3.6.2010

MBI DISPOZITAT E SHËRBIMIT TË NAVIGIMIT AJROR NË QIELLIN E VETËM EUROPIAN (RREGULLORE PËR DISPOZITAT E SHËRBIMIT)

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”;
- dhe është në përputhje me Rregulloren e Komisionit Europian, No 550/2004 “Për dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm Europian”.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të procedurave përkatëse, AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit ajror, ngarkohet 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.

1. Qëllimi

1. Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave të përbashkëta për dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm Europian.

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

3. Ky udhëzim është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit Europian, nr.550/2004, datë 10 mars 2004 “Për dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm Europian”.

2. Arsyet themelore

1. Në mënyrë që të krijohet Qielli i Vetëm Europian, duhet të adoptohen masat për të siguruar furnizimin e sigurt dhe efikas të shërbimeve të navigacionit ajror në përputhje me organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore siç parashikohet në udhëzimin e ministrit “Për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm Europian”. Themelimi i një organizate të harmonizuar për sigurimin e shërbimeve të tilla është i rëndësishëm me qëllim që të përgjigjen në mënyrë të përshtatshme me kërkesat e përdoruesve të hapësirës ajrore dhe për rregullimin e trafikut ajror, të sigurt dhe efikas.

2. Ofrimi i shërbimeve të trafikut ajror, siç janë parashikuar nga kjo rregullore, është i lidhur me ushtrimin e kompetencave të një autoriteti publik, që nuk janë të një natyre ekonomike, duke justifikuar zbatimin e rregullave të Traktatit të konkurrencës.

3. Zbatueshmëria

Kërkesat e përgjithshme do të zbatohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit MTA, përgjegjës për detyrat, të cilat brenda dispozitës së shërbimit MTA, janë përcaktuar të lidhura ngushtë me sigurinë.

KAPITULLI I TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Qëllimi dhe objektivi

1. Brenda fushëveprimit të udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European”, kuadrin rregullativ, kjo rregullore ka të bëjë me sigurimin e shërbimeve të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm European (QVE). Objektivi i kësaj rregulloreje është të përcaktojë kërkesat e përbashkëta për furnizimin e sigurt dhe efikas të shërbimeve të navigimit ajror në Komunitet.

2. Kjo rregullore do të zbatohet për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror për trafikun ajror të përgjithshëm në përputhje me dhe brenda fushës së kuadrin rregullativ.

Neni 2

Detyrat e autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse

1. AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) i Republikës së Shqipërisë, referuar në nenin 4 të kuadrin rregullativ, do të sigurojnë mbikëqyrjen e duhur të zbatimit të kësaj rregulloreje, në veçanti në lidhje me operimin e sigurt dhe të efektshëm të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror që ofrojnë shërbime në lidhje me hapësirën ajrore që bie nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë, e cila propozoi autoritetin përkatës.

2. Për këtë qëllim, AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) do të organizojë inspektimet e duhura dhe vëzhgime për të verifikuar përputhshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje. Shërbimet përkatëse të navigimit ajror do të lehtësojnë punë të tilla.

3. Në lidhje me blloqet funksionale të hapësirës ajrore që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore duke u vënë nën përgjegjësinë e më shumë se një shteti, Republika e Shqipërisë do të përfundojë një marrëveshje për mbikëqyrjen e parashikuar në këtë nen në lidhje me ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, ofrimin e shërbimeve në lidhje me këto blloqe. Republika e Shqipërisë dhe shtetet anëtare mund të përfundojnë një marrëveshje për mbikëqyrjen e parashikuar në këtë nen në lidhje me ofruesin e shërbimit të navigimit ajror, i cili ofron shërbime në një shtet tjetër anëtar nga ai në të cilin ofruesi ka vendin e tij kryesor të operimit.

4. AAC do të bëjë marrëveshje të përshtatshme me AAC, Autoriteti i Aviacionit Civil, të tjera për bashkëpunim të ngushtë me njëri-tjetrin për të siguruar mbikëqyrjen e përshtatshme të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror të cilët mbajnë një certifikatë të vlefshme nga një shtet anëtar që gjithashtu ofron shërbime në lidhje me hapësirën ajrore që bie nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë. Një bashkëpunim i tillë do të përfshijë masat për trajtimin e rasteve që përfshijnë jopërputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të përbashkëta të përcaktuara në nenin 6 ose kushtet e përcaktuara në shtojcën II.

Neni 3

Organizata të njohura/të pranuar

1. AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) mund të vendosë të delegojë plotësisht ose pjesërisht inspektimet dhe studimet e referuara në nenin 2(2) tek organizata të njohura që përmbushin kërkesat e parashtruara në shtojcën I.

2. Një njohje e dhënë nga një autoritet kombëtar mbikëqyrës do të jetë e vlefshme brenda Komunitetit për një periudhë prej tri vitesh, të ripërtëritshme. AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) mund të udhëzojë ndonjë nga organizatat e njohura të vendosura në të Komunitetit për të ndërmarrë këto inspektime dhe studime.

Neni 4
Kërkesat e sigurisë

Në përputhje me procedurën e referuar në nenin 5(3) të udhëzimit të ministrit për “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European” (kuadrit rregullativ), kërkesat rregullatore të sigurisë EUROKONTROLL (ESARRs) dhe ndryshimet pasuese në këto kërkesa bëhen pjesë e sistemit të brendshëm ligjor të Republikës së Shqipërisë.

Neni 5
Licencimi i kontrollorëve

Republika e Shqipërisë, më datë 16/10/2008 ka në fuqi udhëzimin nr. 21 të Ministrit të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit për “Kërkesat për licencimin e personelit të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror”.

KAPITULLI II
RREGULLAT PËR SIGURIMIN E SHËRBIMEVE

Neni 6
Kërkesa të përbashkëta

Kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror do të përcaktohen në përputhje me procedurën e referuar në nenin 5(3) të udhëzimit të ministrit për “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European” (kuadrit rregullativ).

Kërkesave të përbashkëta do t’i përfshihen kërkesat si në vijim:

- kompetencë teknike dhe operacionale dhe qëndrueshmërinë;
- sistemet dhe proceset për sigurinë dhe menaxhimin e cilësisë;
- sistemet e raportimit;
- cilësinë e shërbimeve;
- fuqinë financiare;
- përgjegjësi dhe mbulimin e sigurimit;
- pronësi dhe strukturë organizative, duke përfshirë parandalimin e konfliktit të interesit;
- burimet njerëzore, duke përfshirë planet adekuate për personelin;
- sigurinë.

Neni 7
Certifikimi i ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror

1. Ofrimi i të gjitha shërbimeve të navigimit ajror brenda Republikës së Shqipërisë do të jetë subjekt i certifikimit nga AAC-ja (Autoriteti i Aviacionit Civil).

2. Aplikimet për certifikim do të dorëzohen në Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë, ku aplikanti ka vendin e tij kryesor të operacioneve dhe, nëse ka, zyrë të regjistruar.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë certifikatat për ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, kur ata janë në përputhje me kërkesat e përbashkëta të referuara në nenin 6. Certifikata mund të lëshohet individualisht për çdo lloj shërbimi të navigimit ajror siç përcaktohet në nenin 2 të udhëzimit të ministrit për “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European” (kuadrit rregullativ), ose për një paketë të shërbimeve të tilla, ndër të tjera, ku një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror, pavarësisht nga statusi i tij ligjor, vepron dhe mirëmban vetë komunikimin, navigimet dhe sistemet e mbikëqyrjes së saj. Certifikatat do të kontrollohen rregullisht.

4. Certifikatat duhet të specifikojnë të drejtat dhe detyrimet e ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror, duke përfshirë edhe qasjen jodiskriminuese të shërbimeve për shfrytëzuesit e hapësirës ajrore, në veçanti për sigurinë. Certifikimi mund t’u nënshtrohet vetëm kushteve të përcaktuara në shtojcën II. Kushte të tilla do të jenë objektivisht të justifikuara, jodiskriminuese, proporcionale dhe transparente.

5. Pavarësisht nga paragrafi 1, AAC mund të lejojë ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror në të gjithë ose një pjesë të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e tyre pa certifikim në rastet kur ofruesi i shërbimeve të tilla i ofron ato kryesisht në lëvizje të avionëve dhe jo në trafikun ajror të përgjithshëm. Në ato raste, AAC e Republikës së Shqipërisë duhet të informojë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për vendimin e tij dhe masat e marra për të siguruar pajtueshmërinë maksimale me kërkesat e përbashkëta.

6. Pa paragjykim të nenit 8 dhe subjekt i nenit 9, çështja e certifikatave do t'u akordojë ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror mundësinë për të ofruar shërbimet e tyre ofruesve të tjerë të shërbimeve të navigimit ajror, përdoruesve të hapësirës ajrore dhe aeroporteve brenda Komunitetit.

7. AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) do të monitorojë përputhjen me kërkesat e përbashkëta dhe me kushtet bashkëngjitur certifikatave. Detajet e monitorimit të tillë do të përfshihen në raportet vjetore të dorëzuar nga AAC në përputhje me nenin 12 (1) të kuadrit rregullativ. Nëse një autoritet kombëtar mbikëqyrës konstaton se poseduesi i një certifikatë nuk përmbush kërkesat e tilla apo kushtet, ai duhet të marrë masat e nevojshme duke siguruar vazhdimësinë e shërbimeve. Masa të tilla mund të përfshijnë edhe marrjen mbrapsht të certifikatës.

8. Republika e Shqipërisë do të njohë çdo certifikatë të lëshuar në një tjetër shtet anëtar në përputhje me këtë nen.

9. Në rrethana të jashtëzakonshme, Shtetet Anëtare mund të shtyjnë përputhjen me këtë nen përtej datës që rezulton nga neni 19 (2) me gjashtë muaj. Shtetet anëtare do të njoftojnë Komisionin për një shtyrje të tillë, pra duke i dhënë arsyet e tyre.

Neni 8

Caktimi i ofruesve të shërbimit të trafikut ajror

1. Republika e Shqipërisë do të sigurojnë dispozitën e shërbimeve të trafikut ajror mbi një bazë të veçantë brenda blloqeve hapësirën ajrore të veçanta në lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë tonë. Për këtë qëllim, Republika e Shqipërisë do të caktojë një ofrues të shërbimit të trafikut ajror të cilët mbajnë një certifikatë të vlefshme në Komunitet.

2. AAC do të përcaktojë të drejtat dhe detyrimet që duhet të plotësohen nga ofruesit e shërbimeve të caktuara. Detyrimet mund të përfshijnë kushte për furnizimin në kohë të informacionit përkatës duke bërë të mundur të gjitha lëvizjet e avionëve në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre për t'u identifikuar.

3. AAC ka kompetenca të pakufishme në zgjedhjen e një ofruesi shërbimi, me kusht që ky i fundit të përmbush kërkesat dhe kushtet e përmendura në nenet 6 dhe 7.

4. Në lidhje me blloqet e hapësirës ajrore funksionale, themeluar në përputhje me nenin 5 të udhëzimit të ministrit për "Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qieillin e Vetëm Europian" që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e më shumë se një shteti anëtar, Republika e Shqipërisë bashkërisht do të caktojë një ose më shumë ofrues të trafikut ajror të shërbimeve, të paktën një muaj para zbatimit të bllokut të hapësirës ajrore.

5. AAC do të informojnë Komisionin dhe shtetet anëtare të tjera pa vonesë për çdo vendim brenda kuadrit të këtij neni në lidhje me caktimin e ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror brenda blloqeve të veçanta të hapësirës ajrore në lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre.

Neni 9

Caktimi i ofruesve të shërbimeve meteorologjike

1. AAC mund të caktojë një ofrues të shërbimeve meteorologjike për të furnizuar të gjithë ose një pjesë të të dhënave meteorologjike ekskluzivisht në të gjithë ose një pjesë të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e tyre, duke marrë parasysh konsiderimet e sigurisë.

2. AAC do të informojnë Komisionin dhe shtetet anëtare të tjera pa vonesë për çdo vendim brenda kuadrit të këtij neni në lidhje me caktimin e një ofruesi për shërbimet meteorologjike.

Neni 10

Marrëdhëniet ndërmjet ofruesve të shërbimeve

1. Ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror mund të përfitojnë nga shërbimet e ofruesve të shërbimeve të tjera që janë certifikuar në Komunitet.

2. Ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror do të zyrtarizojnë marrëdhëniet e tyre të punës me anë të marrëveshjeve me shkrim ose me marrëveshjet ekuivalente ligjore, që përcaktojnë detyrat dhe funksionet specifike të marra nga çdo ofrues dhe duke i lejuar për shkëmbimin e të dhënave operative ndërmjet të gjithë ofruesve të shërbimeve për aq sa i takon trafikut të përgjithshëm ajror. Këto marrëveshje do të bëhen me dije të autoritetit kombëtar mbikëqyrës të Republikës së Shqipërisë ose autoriteteve mbikëqyrëse përkatëse.

3. Në rastet që përfshijnë ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, miratimi i AAC do të jetë i nevojshëm. Në raste që përfshijnë ofrimin e shërbimeve meteorologjike, miratimi i AAC do të jetë i nevojshëm.

Neni 11

Marrëdhëniet me autoritetet ushtarake

Republika e Shqipërisë duhet që, brenda kontekstit të politikave të transportit të përbashkëta, të marrë hapat e nevojshme për të siguruar që marrëveshjet me shkrim ndërmjet autoriteteve kompetente civile dhe ushtarake ose marrëveshjet ekuivalente ligjore të krijohen në lidhje me menaxhimin e blloqeve të veçanta të hapësirës ajrore.

Neni 12

Transparenca e llogarive

1. Ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, çfarëdo sistemi pronësie apo forme ligjore do të hartohet, ia paraqesin auditit dhe i publikojnë llogaritë e tyre financiare. Këto llogari do të pajtohen me standardet e llogarive ndërkombëtare të adaptuara nga Komuniteti. Aty ku, duke pasur statusin ligjor të ofruesit të shërbimit, nuk është i mundur pajtimi i plotë me standardet ndërkombëtare, ofruesi do të përpiqet të arrijë një pajtim të tillë sa më maksimalisht që të jetë e mundur.

2. Në të gjitha rastet, ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror do të publikojnë një raport vjetor dhe rregullisht do të bëjnë një audit të pavarur.

3. Kur ofrojnë disa shërbime, ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, në llogaritjet e tyre të brendshme, do të identifikojnë kostot dhe të ardhurat e përshtatshme për shërbimet e navigimit ajror, të ndara në përputhje me parimet e Eurokontollit për përcaktimin e bazës së kostos për pagesat e lehtësive të korridoreve dhe llogaritjen e kësteve, aty ku është e nevojshme, do të mbajnë llogaritjet të konsoliduara për shërbime të tjera që nuk janë të navigimit ajror, siç ata do të kërkoheshin të bënin nëse shërbimet në fjalë do të ishin të ofruara nga sipërmarrje të ndara.

4. Republika e Shqipërisë do të hartojë autoritetet kompetente që do të kenë të drejtën e hyrjes në llogaritë e ofruesve të shërbimeve që ofrojnë shërbime brenda hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e tyre.

5. Shtetet anëtare mund t'i aplikojnë kushtet e përkohshme të nenit 9 të rregullores (EC) nr 1606/2002 të Parlamentit Europian dhe Këshillit të datës 19 korrik 2002 mbi aplikimin e standardeve të llogaritjes ndërkombëtare për ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror që ndodhen në kufijtë e qëllimit të kësaj rregulloreje.

Neni 13

Hyrja dhe mbrojtja e të dhënave

1. Përsa i përket trafikut të përgjithshëm ajror, të dhënat operationale në lidhje me të do të këmbehen në kohë reale midis të gjithë ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror, përdoruesve të shërbimeve ajrore dhe aeroportëve, për të lehtësuar nevojat e tyre operationale. Të dhënat do të përdoren vetëm për qëllime operationale.

2. Aksesi në të dhëna operacionale do t'i jepet autoriteteve të përshtatshme, ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror të certifikuar, përdoruesve të hapësirës ajrore dhe aeroporteve në baza jodiskriminuese.

3. Ofruesit e certifikuar të shërbimeve, përdoruesit e hapësirës ajrore dhe aeroporteve, do të përcaktojnë kushte standarde aksesi në të dhënat e tyre operacionale ndryshe nga ato referuara në paragrafin 1. Autoritetet mbikëqyrëse ndërkombëtare do të aprovojnë kushtet për standarde të tilla. Rregulla të detajuara të lidhura me kushte të tilla do të përcaktohen, aty ku është e mundur, në përputhje me procedurën së cilës i referohemi në nenin 5(3) të udhëzimit të ministrit për "Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European" (kuadrit rregullativ).

KAPITULLI III SKEMAT E PAGESAVE

Neni 14 Të përgjithshme

Në përputhje me kërkesat e neneve 15 dhe 16 të kësaj rregulloreje, një skemë pagesash për shërbimet e navigimit ajror do të hartohet që t'i kontribuojë arritjes së transparencës më të madhe në përputhje me përcaktimin, tatimin dhe forcimin e pagesave për përdoruesit e hapësirës ajrore. Kjo skemë do të jetë gjithashtu në përputhje me nenin 15 të Konventës së Çikagos të vitit 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe me sistemin e pagesave të Eurokontollit për pagesat e mbikalimeve.

Neni 15 Parimet e llogaritjes së kostove

1. Skema e pagesave do të bazohet në llogaritjen e kostove për shërbimet e navigimit ajror të mbledhura nga ofruesit e shërbimeve për përfitimin e përdoruesve të shërbimit ajror. Skema do t'i alokojë këto kosto midis kategorive të përdoruesve.

2. Parimet e mëposhtme do të aplikohen kur të përcaktohet baza e kostos për pagesat:

a) kostoja që do të ndahet mes përdoruesve të hapësirës ajrore do të jetë kostoja e plotë e ofrimit të shërbimeve të navigimit ajror, duke përfshirë shumën të përshtatshme për interesin mbi kapitalin e investimit dhe zhvlerësimin e asetëve, gjithashtu edhe kostot e mirëmbajtjes, funksionimit, menaxhimit dhe administrimit;

b) kostot që duhet të merren në konsideratë në këtë kontekst do të jenë ato të vlerësuara në lidhje me facilitetet dhe shërbimet e ofruara dhe të implementuara nën planin e navigimit ajror rajonal të ICAO, Rajonit European. Ata gjithashtu mund të përfshijnë kostot e mbledhura nga AAC dhe/ose organizatat e njohura; gjithashtu edhe kosto të tjera të mbledhura nga shtetet përkatëse dhe ofruesit e shërbimeve në lidhje me ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror;

c) kostoja e shërbimeve të ndryshme të navigimit ajror do të identifikohet në mënyrë të ndarë, siç shpjegohet në nenin 12(3) të kësaj rregulloreje;

d) ndërsuvencionimi midis shërbimeve të ndryshme të navigimit ajror do të lejohet vetëm kur justifikohet për shkaqe të arsyeshme, dhe kur është subjekt i identifikimit të qartë:

e) transparenca e bazës së kostos për pagesat do të garantohet. Implementimi i rregullave për ofrimin e informacionit nga ofruesi i shërbimeve do të përshtatet me qëllim që të lejohen rishikime të parashikimeve të ofruesit, kostove dhe të ardhurave aktuale. Informacioni do të këmbehet rregullisht midis autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse, ofruesve të shërbimeve, përdoruesve të hapësirës ajrore, Komisionit dhe Eurokontrollit.

3. Pa paragjykime ndaj sistemit të pagesave të Eurokontrollit për pagesat e mbikalimeve, AAC do të jetë në përputhje me parimet e mëposhtme kur të vendosin pagesat në përputhje me paragrafin 2:

a) pagesat do të caktohen për vlefshmërinë e shërbimeve të navigimit ajror nën kushte jo-diskriminuese. Kur vendoset pagesa për përdorues të ndryshëm të hapësirës ajrore për përdorimin e të njëjtit shërbim, asnjë dallim nuk do të bëhet në lidhje me kombësinë apo kategorinë e përdoruesit;

b) përjashtimi i disa përdoruesve, veçanërisht i avionëve të lehtë dhe atyre shtetëror mund të lejohet, me kusht që kostoja e një përjashtimi të tillë nuk i kalon përdoruesve të tjerë;

c) shërbimet e navigimit ajror mund të prodhojnë të ardhura të mjaftueshme për t'i kaluar të gjitha kostot operative direkte dhe indirekte dhe të ofrojnë një kthim të arsyeshëm të aseteve për të kontribuar për përmirësime të nevojshme të kapitalit;

d) pagesat do të reflektojnë koston e shërbimeve dhe faciliteteve të navigimit ajror që i janë ofruar përdoruesve të hapësirës ajrore, duke marrë në konsideratë kapacitetet produktive relative të tipeve të ndryshme të avionëve;

e) pagesat duhet të inkurajojnë ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror të sigurta, efçente dhe efektive me një pamje në një nivel të lartë ndaj sigurisë dhe efçencës së kostos dhe që do të stimulojnë ofrimin e shërbimit të integruar. Me këtë efekt: pagesa të tilla mund të përdoren për të ofruar:

- mekanizma, duke përfshirë stimulus që përbëhen nga avantazhet dhe disavantazhet financiare, për të inkurajuar ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror dhe/ose përdoruesit e hapësirës ajrore për të mbështetur përmirësimet në menaxhimin e lëvizjes së trafikut ajror, të tilla si rritja e kapacitetit dhe ulja e vonesave, duke mbajtur një nivel optimal sigurie. Vendimi nëse duhet të implementohen mekanizma të tillë mbetet përgjegjësi e vetme e AAC;

- të ardhurat për të përfituar projekte të hartuara për të asistuar kategori specifike të përdoruesve të hapësirës ajrore dhe/ose ofrues të shërbimeve të navigimit ajror me qëllim që të përmirësohet infrastruktura e përbashkët e navigimit ajror, ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror dhe përdorimit të hapësirës ajrore.

4. Rregullat implementuese në fushat e mbuluara nga paragrafët 1, 2 dhe 3 do të përcaktohen në përputhje me procedurat e referuara në nenin 8 të udhëzimit të ministrit për “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian” (kuadrit rregullativ).

Neni 16

Rishikimi i pagesave

1. Komisioni do të ofrojë për rishikimin në vazhdimësi të pajtimit me parimet dhe rregullat e referuara në nenet 14 dhe 15 të kësaj rregulloreje, që veprojnë në bashkëpunim me AAC e Republikës së Shqipërisë. Komisioni do të përpiqet të vendosë mekanizmat e nevojshëm për përdorimin e ekspertizës së Eurokontrollit.

2. Me kërkesën e një ose më shumë shteteve anëtare që konsiderojnë se parimet dhe rregullat e përmendura më sipër nuk janë vënë në zbatim siç duhet ose me iniciativën e vet, Komisioni do të bëjë një hetim, për çdo deklaratë për mospërputhshmëri ose moszbatim të parimeve dhe/ose rregullave. Brenda dy muajve nga marrja e një kërkesë, pasi të ketë dëgjuar shtetin anëtar përkatës, dhe pasi të jetë konsultuar me Komitetin e Qiellit të Vetëm në përputhje me procedurën e referuar në nenin 5(2) të udhëzimit të ministrit për “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian”, kuadrit rregullativ, Komisioni do të marrë një vendim mbi zbatimin e neneve 14 dhe 15 të kësaj rregulloreje dhe nëse praktika mund të vazhdohet apo jo.

3. Komisioni do t'ia adresojë vendimin e tij shteteve anëtare dhe të informojë ofruesin e shërbimit, përsa i përket anës ligjore. Çdo shtet Anëtar mund t'i referohet vendimit të Komisionit brenda një muaji. Këshilli, që vepron me një mazhorancë të kualifikuar, mund të marrë një vendim të ndryshëm brenda një periudhe njëmuajore.

KAPITULLI IV KUSHTET PËRFUNDIMTARE

Neni 17

Rregullimi ndaj progresit teknik

1. Me qëllim që të bëhen përshtatje ndaj zhvillimeve teknike, shtojcave mund t'u bëhen rregullime në përputhje me procedurat e referuara në nenin 5(3) të udhëzimit të ministrit për "Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian", kuadrit rregullativ.

Neni 18

Konfidencialiteti

1. As AAC, që vepron në përputhje me legjislacionin kombëtar, as Komisioni nuk do të nxjerrin informacion të natyrës konfidenciale, në veçanti informacion për ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, lidhjet e tyre të biznesit apo komponentët e tyre të kostos.

2. Paragrafi 1 do të jetë pa paragjykim e drejta e nxjerrjes së informacionit nga AAC aty ku është e nevojshme për qëllimet e përmbushjes së detyrave të tyre, në secilin rast nxjerrje e tillë do të jetë në proporcion dhe do të ketë konsideratë ndaj interesave legjitime të ofruesve të shërbimit të navigimit ajror në mbrojtjen e sekreteve të bizneseve të tyre.

3. Më tej, paragrafi 1 nuk do të pengojë nxjerrjen e informacionit, vetëm informacionin me natyrë konfidenciale, mbi kushtet dhe performancën e ofrimit të shërbimit.

Neni 19

Termet e përdorur

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

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA I KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E NJOHURA

Organizatrat e njohura duhet:

- të jenë të afta të dokumentojnë eksperiencë të gjatë në vlerësimin e publikut dhe ndërmarrjeve private në sektorët e transportit ajror, veçanërisht në ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror, dhe në sektorë të tjerë të ngjashëm në një ose më shumë fusha të mbuluara nga kjo rregullore;

- të ketë rregulla dhe rregullore të kuptueshme për vëzhgimin periodik të entiteteve të sipër përmendura, të publikuara dhe vazhdimisht të përditësuara përmes programeve të kërkimit dhe zhvillimit;

- të mos kontrollohen nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror, nga autoritetet e menaxhimit të aeroportit ose nga të tjerë të angazhuar komercialisht në ofrimin e shërbimit të navigimit ajro ose në shërbimet e transportit ajror.

- të jetë e pajisur me staf menaxherial, teknik dhe kërkimor në konformitet me detyrat që do të kryhen;

- të menaxhohen dhe të administrohen në mënyrë të tillë që të sigurojnë konfidencialitetin e informacionit të kërkuar nga administrata;

- të jenë të përgatitur për t'i ofruar informacione AAC;

- të kenë përcaktuar dhe dokumentuar politikën dhe objektivat e saj për dhe angazhimin e cilësisë dhe të sigurojnë që kjo politikë të kuptohet, implementohet dhe të mbahet në të gjitha nivelet e organizatës;

- të kenë zhvilluar, implementuar dhe mbajtur një sistem të brendshëm cilësie, efektiv të bazuar në pjesë të përshtatshme të standardeve të cilësisë të njohura ndërkombëtarisht në përputhje me EN 45004 (trupat e kontrollit) dhe me EN 29001, siç interpretohen nga skema e kërkesave të certifikimit të sistemit të cilësisë (SKÇSC);

- të jenë subjekt i certifikimit të sistemit të cilësisë nga një trup i pavarur auditesh të njohur nga autoritetet e shtetit anëtar në të cilin ai ndodhet.

SHTOJCA II KUSHTET QË DO T'I BASHKËNGJITEN CERTIFIKATAVE

1. Certifikatat do të specifikojnë:
 - a) autoritetin mbikëqyrës kombëtar, që e lëshon certifikatën;
 - b) aplikantin (emri dhe adresa);
 - c) shërbimet që certifikohen;
 - d) një deklaratë të pajtimit të aplikantit me kërkesat e përbashkëta sië përcaktohen në nenin 6 të kësaj rregulloreje;
 - e) datën e marrjes dhe periudhën e vlefshmërisë së certifikatës.
2. Kushte shtesë të bashkëngjitura certifikatave mund, në mënyrë të përshtatshme, të jenë në lidhje me:
 - a) akses jodiskriminues për shërbimet e hapësirës ajrore dhe nivelin e performancës së kërkuar për shërbime të tilla, duke përfshirë sigurinë dhe nivelet e interoperability;
 - b) specifikimet operative për shërbimet e veçanta;
 - c) koha më anë të së cilës shërbimet duhet të ofrohen;
 - d) pajisjet e ndryshme operative që do të përdoren brenda shërbimeve të veçanta;
 - e) limitimin ose kufizimin e operacioneve të shërbimeve ndryshe nga ato të lidhura me ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror;
 - f) kontratat, marrëveshjet ose marrëveshje të tjera ndërmjet ofruesit të shërbimit dhe një pale të tretë dhe të cilët merren me shërbimet;
 - g) ofrimi i informacionit që kërkohet në mënyrë të arsyeshme për verifikimin e përputhshmërisë së shërbimeve me kërkesat e përbashkëta, duke përfshirë planet, të dhënat financiare dhe operacionale, dhe ndryshime madhore në tipin dhe/ose qëllimin e shërbimeve të ofruara të navigimit ajror;
 - h) ndonjë kusht tjetër ligjor që nuk është specifik për shërbimet e navigimit ajror, të tilla si kushtet e lidhura me pezullimin ose anulimin e certifikatës.

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
KNS	Komunikim, navigim, survejim
MLTA	Menaxhimi i lëvizjes së trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
NF	Niveli i fluturimit
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm Europian
RREMTA	Rrjeti europian i menaxhimit të trafikut ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA	Shërbimi i trafikut ajror

SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dheurvejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Agjencia Europiane për Sigurinë e Navigimit Ajror
ZPEA	Zonë e përbashkët europiane e aviacionit
SKÇSC	Skema e kërkesave të certifikimit të sistemit të cilësisë.
PËRKUFIZIME:	
Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC)	Enti rregullator kompetent përgjegjës për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror.
Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes (AKM)	Është ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrisë të PPTOT autoriteti kompetent për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar të shërbimeve të navigimit ajror.
Qielli i Vetëm European	Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore Europiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore, duke iu përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik, ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjegjësisë dhe kompetencës.
Menaxhimi i trafikut ajror (MTA)	Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe asaj në ajër, të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror (OSHLA)	Person, organizatë ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të AAC për shërbimin e lundrimit ajror.
Zonë e përbashkët e aviacionit europian (ZEPA)	Një zonë e përbashkët e aviacionit europian, bazuar në hyrjen reciproke në tregun e transportit ajror të vendeve firmëtare të marrëveshjes, si dhe liria e krijimit të këtij tregu, në kushte të barabarta të konkurrencës dhe respektimi i rregullave të njëjta, duke përfshirë fushat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe ambiential.
Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)	Një sistem i dokumentuar për menaxhimin e rreziqeve që integron sistemet operacionale dhe teknike me menaxhimin e burimeve financiare dhe njerëzore për të garantuar sigurinë e aviacionit dhe sigurinë e publikut.
Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore	Është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore, sipas të cilit hapësira ajrore hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si, ose krejtësisht civile, ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.

UDHËZIM
Nr.7, datë 3.6.2010

MBI ORGANIZIMIN DHE PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE BRENDA QIELLIT TË VETËM EUROPIAN (RREGULLORE PËR HAPËSIRËN AJRORE)

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 bazuar në:

- ligjin nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- rregulloren (EC) Nr 551/2004 te PE dhe KE, datë 10 mars 2004.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregullores përkatëse AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, ngarkohet të sigurojë në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

KAPITULLI I
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi

1.1 Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Europian

1.2 Brenda qëllimit të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ, ky udhëzim ka të bëjë me organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore si pjesë e Qiellit të Vetëm Europian.

1.3 Përdorimi i hapësirës ajrore duhet të mbështesë operimin e SHNA si një tërësi bashkëkohore dhe e vazhdueshme në përputhje me udhëzimin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”.

2. Organet zbatuese

2.1 Ngarkohet AAC, me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës (AKM), të garantojë zbatimin e këtij udhëzimi.

2.2 AAC do të mbikëqyrë dhe do të garantojë zbatimin me përpikmëri të rregullave të vendosura në këtë udhëzim, nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror.

2.3 Kërkesat e përgjithshme të këtij udhëzimi do të zbatohen nga departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit të menaxhimit të trafikut ajror (MTA), përgjegjës për detyrat, të cilat brenda janë përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.

2.4 Zbatimi i kërkesave nga personeli që ndërmerr detyra lidhur me sigurinë operacionale

2.4.1 Kërkesat do të zbatohen te:

- departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operativë dhe individët e personelit, të cilët nëpërmjet pajisjeve të MTA, të aprovuara për përdorim operacional, garantojnë shërbime;

- autoritetet ushtarake dhe personeli i tyre që garantojnë shërbime për pajisjet MTA të aprovuara për përdorim operacional në një mjedis të përzier civilo-ushtarak, përveç kur ekziston një strukturë rregulluese inxhinierike ushtarake ekuivalente dhe e deleguar tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

3. Kërkesat e sigurisë

3.1 Kërkesa të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të garantojë, përmes aplikimit të auditimeve dhe proceseve rregullatore përkatëse, që organizmat dhe personeli përgjegjës për detyrat në lidhje me shërbimin e trafikut ajror apo që mbulon fushën e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat siç janë të përcaktuara në këtë udhëzim.

3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga AAC

AAC është përgjegjëse që:

- a) të garantojë mbikëqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave të përcaktuara
- b) të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e këtij udhëzimi dhe me dispozitat e OSHNA.

3.2.2 Kërkesa të zbatueshme nga OSHNA

OSHNA:

a) do të garantojë implementimin e detyrave që i lindin asaj në bazë të përcaktimeve të këtij udhëzimi;

b) do të garantojë që, në lidhje me procedurat e përcaktuara nga rregullorja e mëposhtme, të dhënat që ekzistojnë, janë dokumentuar nga OSHNA, dhe vihen në dispozicion, me kërkesë të AAC-së;

c) do të garantojë që, nga një pikëpamje sigurie, metodat përkatëse të zgjedhura janë ato që duhen, për të garantuar plotësimin e dispozitave të zbatueshme të këtij udhëzimi.

4. Përjashtime

Në rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Europian, AAC do të bëjë vlerësimin e tyre dhe më pas do të publikojë zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

KAPITULLI II

Neni 1

Objektivi

1.1 Objektivi i kësaj rregulloreje është të mbështesë konceptin e një hapësire ajrore operuese më të integruar brenda kontekstit të politikës së transportit dhe për të vendosur procedura të përbashkëta për projektimin dhe menaxhimin, duke siguruar kështu performancë të sigurt dhe efikase në menaxhimin e trafikut ajror.

1.2 Pa cenuar nenin 10, kjo rregullore duhet të aplikohet në hapësirën ajrore brenda rajoneve të ICAO EUR dhe AFI ,ku Shqipëria është përgjegjëse për ofrimin e SHNA-së në përputhje me rregulloren e ofrimit të SHNA-së. Shqipëria gjithashtu mund të zbatojë këtë rregullore për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e vet edhe brenda rajoneve të tjera të ICAO-së, me kushtin që të informohet Komisioni dhe shtetet e tjera anëtare të saj.

1.3 Informacioni për fluturimet e një hapësirë ajrore, ku aplikohet kjo rregullore, duhet të publikohet në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Europian.

ARKITEKTURA E HAPËSIRËS AJRORE

Neni 2

Niveli i ndarjes

Niveli i ndarjes ndërmjet hapësirës ajrore të sipërme dhe të poshtme duhet të caktohet në nivelin e fluturimit 285 (28500 feet) .

Devijimet nga niveli i ndarjes në fluturime që përjashtohen nga dispozitat operuese mund të përcaktohen pasi të jetë rënë dakord me shtetet anëtare, të përfshira sipas procedurës, që i referohet nenit 5(3) të udhëzimit të ministrit të MPPT mbi kuadrin rregullativ.

Neni 3

Informacioni zonal i hapësirës ajrore të sipërme europiane (EUIR)

3.1 Komuniteti dhe Shqipëria si anëtare e tij duhet të synojnë vendosjen dhe pranimin nga ICAO të një EUIR-i të vetëm. Për këtë arsye, për çështjet që do të kalojnë në kompetencën e Komunitetit, Komisioni do t'i paraqesë një rekomandim Këshillit në përputhje me nenin 300 të traktatit brenda një afati dyvjeçar, pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

3.2 EUIR-i duhet projektuar në mënyrë të tillë që të përfshijë hapësirën ajrore që është nën përgjegjësinë e Shqipërisë në përputhje me nenin 1(3) të këtij udhëzimi dhe mund të përfshijë gjithashtu edhe hapësirën ajrore të vendeve-shteteve të treta europiane.

3.3 Vendosja e EUIR-it pa diskutim do të jetë përgjegjësi e shteteve anëtare për përcaktimin e ofrimit të SHTA nën përgjegjësinë e tyre në përputhje me nenin 8(1) të udhëzimit të Ministrit të MPPT për ofrimin e SHNA.

3.4 Shqipëria duhet të mbajë përgjegjësitë e veta kundrejt ICAO, brenda kufijve të vetë gjeografikë, përsa i përket informacionit mbi rajonet e sipërme të fluturimit dhe informacionit mbi zonat e fluturimeve që i janë përcaktuar nga ICAO në ditën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

3.5 Pa cenuar publikimin e informacionit aeronautik nga shteti shqiptar dhe në përputhje me këto publikime, Komisioni në bashkëpunim të ngushtë me Eurocontrol, duhet të koordinojë përgatitjen e publikimit të një informacioni të vetëm aeronautik lidhur me EUIR-in, duke marrë parasysh kërkesat/dispozitat përkatëse të ICAO.

Neni 4

Klasifikimi i hapësirës ajrore

Komisioni dhe shtetet anëtare duhet të përgatisin EUIR në përputhje me harmonizimin e klasifikimit të hapësirës ajrore, si dhe të hartohet për të siguruar ofrimin e duhur të shërbimeve ajrore në kuadrin e një Qielli të Vetëm Europian. Ky model i përbashkët duhet të bazohet në një përcaktim të thjeshtëzuar të klasifikimit të hapësirës ajrore, ashtu siç përcaktohet nga strategjia e hapësirës ajrore të Eurocontrol për shtetet europiane të Konferencës së Aviacionit Civil në përputhje me standardet e ICAO-s.

Rregullat e nevojshme plotësuese në këtë fushë duhen vendosur në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 5

Rikonfigurimi i hapësirës ajrore të sipërme

5.1 Duke synuar arritjen e maksimumit të kapacitetit dhe efikasitetit të rrjetit të MTA brenda QVE, dhe me qëllim ruajtjen e një niveli të lartë sigurie, hapësira ajrore e sipërme duhet të përcaktohet në blloqe funksionuese të kësaj hapësire ajrore.

5.2 Blloqet funksionale ajrore duhet që ndër të tjera :

- a) Të mbështeten nga një studim mbi sigurinë;
- b) Të aktivizojnë përdorimin optimal të hapësirës ajrore, duke marrë parasysh fluksin e trafikut ajror;
- c) Të përcaktohen sipas vlerës së shtuar të përgjithshme në bazë të analizave mbi kosto-përfitim ku përfshihet përdorimi optimal dhe burimet njerëzore që nevojiten;
- d) Të sigurojë një rrjedhshmëri dhe ndarje elastike përgjegjësish për OSHNA;
- e) Të sigurojë përputhshmëri ndërmjet konfigurimeve të hapësirës ajrore të sipërme dhe të poshtme;
- f) Të jenë në përputhje me kushtet që rrjedhin nga marrëveshjet rajonale të lidhura brenda ICAO; dhe
- g) Të respektojë marrëveshjet rajonale ekzistuese kur kjo rregullore hyn në fuqi, veçanërisht ato që lidhen me vende të treta europiane.

5.3 Parimet e përgjithshme të përbashkëta për vendosjen dhe ndryshimin e blloqeve të hapësirës ajrore duhen zhvilluar në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

5.4 Një bllok hapësire ajrore funksionale duhet të përcaktohet vetëm me anë të një marrëveshjeje reciproke ndërmjet të gjitha shteteve anëtarë që kanë përgjegjësi për çdo pjesë të hapësirës ajrore të përfshirë në bllok, ose me anë të një deklarate të njërit prej shteteve anëtare, nëse hapësira ajrore e përfshirë në bllok është nën përgjegjësinë e tij.

Shteti ose shtetet anëtare në fjalë duhet të veprojnë pasi të jenë konsultuar me palët e interesit, përfshi Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare.

5.5 Në rastin kur një bllok hapësire ajrore përbëhet nga një hapësirë ajrore që është tërësisht ose pjesërisht nën përgjegjësinë e dy ose më shumë shtetesh anëtare, marrëveshja me të cilën funksionon blloku duhet të përmbajë dispozitat e nevojshme lidhur me mënyrat se si mund të modifikohet blloku dhe për mënyrat se si Shqipëria, si një shtet anëtar, mund të tërhiqet nga blloku, përfshi këtu edhe marrëveshjet e përkohshme / kalimtare.

5.6 Ku dalin pengesa ndërmjet Shqipërisë dhe shteteve të tjera anëtare të lidhura në një bllok funksional hapësire ajrore ndërkufitare që lidhet me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre, shtetet anëtare në fjalë mund ta dërgojnë së bashku çështjen në Komitetin e Qiellit të Vetëm European, për dhënie opinionit. Opinioni duhet t'u dërgohet shteteve që kanë lidhje me këtë çështje. Pa anashkaluar nenin 4, shtetet anëtare duhet ta marrin parasysh këtë opinion me qëllim gjetjen e një zgjidhjeje të këtij problemi.

5.7 Vendimet që lidhen me paragrafët 4 dhe 5 duhet t'i njoftohen Komisionit për publikimin në Fletoren Zyrtare të Bashkimit European. Një publikim i tillë duhet të përcaktojë datën e hyrjes në fuqi të këtij vendimi.

Neni 6

Përmirësimi i korridoreve ajrore dhe sektorëve në hapësirën ajrore të sipërme

6.1 Parimet e përbashkëta dhe kriteret për projektimin e korridoreve ajrore dhe sektorëve duhet të bëhen në mënyrë që të jenë të sigurta, ekonomikisht efikase, dhe për një përdorim të kësaj hapësire ajrore duke u kujdesur dhe për ambientin. Projektimi i sektorit duhet të jetë bashkëkohor ndër të tjera dhe me projektimin e korridorit.

6.2 Rregullat e implementimit në fushat e veprimtarisë, të mbuluara prej paragrafit 1 duhen zbatuar në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

6.3 Vendimet, lidhur me vendosjen apo modifikimin e korridoreve dhe sektorëve duhet të kenë miratimin e Republikës së Shqipërisë, e cila është përgjegjëse për hapësirën ajrore për të cilën merren vendimet.

PËRDORIMI FLEKSIBËL NË QIELLIN E VETËM EUROPIAN

Neni 7

Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore

7.1 Duke marrë në konsideratë organizimin e aspekteve ushtarake në Republikën e Shqipërisë nën përgjegjësinë e vet Shqipëria duhet të sigurojë aplikimin e njëtrajtshëm brenda Qiellit të Vetëm European të konceptit për një përdorim elastik të hapësirës ajrore, ashtu siç përshkruhet nga Eurokontrol, me qëllim që të lehtësohet menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i trafikut ajror në kontekstin e një politike të përbashkët transporti.

7.2 Shqipëria do të raportojë çdo vit para Komisionit për zbatimin në kontekst të politikës së përbashkët, lidhur me përdorimin e hapësirës ajrore që është nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë .

7.3 Aty ku bëhet e nevojshme përforsimi dhe harmonizimi i zbatimit të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm European, sidomos në vijim të raporteve që paraqiten nga Republika e Shqipërisë, futja e rregullave nën kontekstin e politikës së

përbashkët të transportit duhet të bëhen në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 8

Pezullimi i përkohshëm

8.1 Në rastet kur zbatimi i nenit 7 nxjerr në pah vështirësi operuese thelbësore, Republika e Shqipërisë mund të pezullojë përkohësisht një aplikim të tillë, me kushtin që të informojë pa asnjë vonesë Komisionin dhe shtetet anëtare të tjera.

8.2 Në vijim të paraqitjes së pezullimit të përkohshëm, rishikimi i rregullave të zbatueshme sipas nenit 7 (3) mund të rishikohen për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 9

Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror

9.1 Implementimi i rregullave për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror do të vendoset në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të udhëzimit të ministrit të MPPT mbi kuadrin rregullativ, me synimin për të optimizuar kapacitetin e disponueshëm të përdorshëm të hapësirës ajrore dhe në shtimin e fluksit të trafikut ajror. Këto rregulla duhen të bazohen në transparencë dhe në efikasitet, duke siguruar në këtë mënyrë që kapaciteti të arrihet në mënyrë fleksibël dhe në kohën e duhur, në përputhje me rekomandimet në planin rajonal të ICAO për navigimin ajror, rajoni evropian.

9.2 Rregullat për implementimin duhet të mbështesin vendimet operacionale nga OSHNA, operatorët e aeroportëve dhe përdoruesit, si dhe duhet të mbulojë zonat në vijim:

- a) Planifikimin e fluturimit;
- b) Përdorimin e kapacitetit të hapësirës ajrore në dispozicion gjatë të gjitha fazave të fluturimit, përfshi dhe caktimin e korsisë; dhe
- c) Përdorim të rrugëtimeve (*en-route*) nga trafiku i përgjithshëm ajror, përfshi:
 - krijimin e një publikimi të vetëm orientimi të rrugëtimeve dhe trafikut;
 - mundësi për shmangie nga trafiku ajror i përgjithshëm në zonat e tejmbushura; dhe
 - rregulla të përcaktuara për hyrjen në hapësirat ajrore të trafikut të përgjithshëm ajror, veçanërisht gjatë periudhave të dyndjeve dhe krizave.

Neni 10

Rishikim

Në kontekstin e rishikimit periodik, referuar nenit 12(2) të udhëzimit të ministrit të MPPT mbi kuadrin rregullativ, Komisioni do të finalizojë një studim të mundshëm mbi kushtet për zbatimin, në të ardhmen, të koncepteve të referuara në nenet 3, 5 dhe 6 për hapësirat ajrore të poshtme (më të ulëta).

Në bazë të konkluzioneve të studimit të arritur, Komisioni do të paraqesë në fund të 31 dhjetorit 2006 një raport para Parlamentit dhe Këshillit Evropian, nëse është e nevojshme, një propozim për të marrë në konsideratë një zgjerim të tillë, vendimet përkatëse duhet të merren mundësisht përpara datës 31 dhjetor 2009.

Neni 11

Termet e përdorur

Termet dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcën 1, bashkëlidhur këtë udhëzim dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA A1

1. TERMA DHE PËRKUFIZIME

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM).	Eshtë ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrisë të PPTT, si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në nivel kombëtar, dhe të shërbimeve të trafikut ajror.
AAC – Autoriteti i Aviacionit Civil	Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
Shërbimet e navigimit ajror (SHNA)	Shërbimet e trafikut ajror, komunikimi, shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajror dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
Ofruesit e SHNA	Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të grupit të mbikëqyrjes së SHNA.
Manaxhimi i trafikut ajror (MTA))	Menaxhimi i trafikut ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
Shërbimi i menaxhimit të trafikut ajror	Një shërbim në funksion të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Ofruesi i shërbimeve MTA	Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Shërbimi i trafikut ajror (SHTA)	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimin konsultativ të trafikut ajror, shërbimin e kontrollit të trafikut ajror (të kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit).
Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (KTA)	Një shërbim i siguruar për qëllimin e: a) parandalimit të përplasjeve: 1. midis avionëve dhe 2. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit dhe b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror.
Kërkesat e përbashkëta	Kërkesa të rregullores së KE, që duhet të përmbushë një ofrues SHNA që të certifikohet në ofrimin e shërbimit.
Një Qiell i Vetëm European (QVE)	Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore europiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore, duke iu përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjigjësive dhe kompetencës.
Rregullore	Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim e rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata të cilët aplikohet procesi rregullator.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)	Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.
Mbikëqyrja e sigurisë	Funksioni i ndërmarrë nga autoriteti i emëruar ARRK për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë arritur dhe kërkesat e saj janë përmbushur me efikasitet.
Kreu i AKM	Përfaqësuesi i përcaktuar i tij për një procedurë të posaçme.
Kërkesërregullorja e sigurisë	Kushti zyrtar i caktuar nga rregullatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili, nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.

2. 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
KNS	Komunikim, navigim, survejim
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm European
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA	Shërbimi i trafikut ajror
EUIR	Informacioni rajonal european i niveleve të larta fluturimi
EUR	Rajoni european
AFI	Rajoni (afrikan, Oqeani Indian)
ICAO	Organizata ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

UDHËZIM
Nr.8, datë 3.6.2010

PËR NDËRVEPRIMIN NË RRJETIN EUROPIAN TË MENAXHIMIT TË
TRAFIKUT AJROR (RREGULLORE PËR NDËRVEPRIMIN)

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 bazuar në:

- ligjin nr.10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- rregulloren (EC) nr 552/2004 të PE dhe KE, datë 10 mars 2004 .

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregullores përkatëse AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të “Kodit Ajror”, ngarkohet për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme zbatimin e normave përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

KAPITULLI I
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi

1.1 Ndërveprimi në rrjetin europian të menaxhimit të trafikut ajror.

1.2 Si pjesë e qëllimit të udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit mbi kuadrin rregullativ, ky udhëzim i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit trajton bashkëveprimin në RREMTA.

1.3 Ky udhëzim i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit duhet të aplikohet në sisteme, në përbërësit e tyre dhe procedurat e lidhura të identifikuar në aneksin I.

2. Organet zbatuese

2.1 Ngarkohet AAC-ja, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës (AKM), të garantojë zbatimin e këtij udhëzimi.

2.2 AAC-ja do të mbikëqyrë dhe do të garantojë zbatimin me përpikmëri të rregullave të vendosura në këtë udhëzim, nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror.

2.3 Kërkesat e përgjithshme të këtij udhëzimi do të zbatohen nga departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit të menaxhimit të trafikut ajror (MTA), përgjegjës për detyrat, të cilat brenda janë përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.

2.4 Zbatimi i kërkesave nga personeli që ndërmerr detyra lidhur me sigurinë operacionale

2.4.1 Kërkesat do të zbatohen te:

- Departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operativ dhe individët e personelit, të cilët nëpërmjet pajisjeve të MTA ,të aprovuara për përdorim operacional, garantojnë shërbime.

- Autoritetet ushtarake dhe personeli i tyre që garantojnë shërbime për pajisjet MTA ,të aprovuara për përdorim operacional në një mjedis të përzier civilo-ushtarak, përveç kur ekziston një strukturë rregulluese inxhinierike ushtarake ekuivalente dhe e deleguar tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

3. Kërkesat e sigurisë

3.1 Kërkesa të përgjithshme

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të garantojë, përmes aplikimit të auditimeve dhe proceseve rregullatore përkatëse, që organizmat dhe personeli përgjegjës për detyrat në lidhje me shërbimin e trafikut ajror apo që mbulon fushën e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat siç janë të përcaktuara në këtë udhëzim.

3.2 Zbatueshmëria

Kërkesat e përgjithshme do të zbatohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit MTA, përgjegjës për detyrat, të cilat brenda dispozitës së shërbimit MTA, janë përcaktuar të lidhura ngushtë me sigurinë.

4. Përjashtime

Në rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm europian, AAC-ja do të bëjë vlerësimin e tyre dhe më pas do të publikojë zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

KAPITULLI II

Neni 1

Objektivi

Objektivi i këtij udhëzimi të Ministrisë të MPPT është për të arritur bashkëveprim ndërmjet sistemeve të ndryshme, përbërësve dhe procedurave që kanë të bëjnë me RREMTA, duke marrë në konsideratë të plotë rregullat ndërkombëtare kryesore. Ky udhëzim synon gjithashtu të sigurojë prezantimin e koordinuar dhe të shpejtë të koncepteve të reja të rena dakord dhe të vlerësuara të operacioneve ose teknologjive në menaxhimin e trafikut ajror.

Neni 2

Dispozitat kryesore

RREMTA, sistemet e saj dhe përbërësit e tyre, si dhe procedurat e bashkëlidhura duhet të pajtohen me dispozitat kryesore. Dispozitat kryesore janë të paraqitura në aneksin II.

Neni 3

Rregullat implementuese për ndërveprim

1. Rregullat implementuese për ndërveprim duhet të hartohen kurdo që të jetë e nevojshme në mënyrë që të arrihen në mënyrë koherente objektivat e këtij udhëzimi të Ministrisë të MPPT

2. Sistemet, përbërësit dhe procedurat e lidhura me to duhet të përputhen me rregullat kryesore implementuese për ndërveprim përgjatë të gjithë ciklit të jetës.

3. Rregullat implementuese për ndërveprim duhet veçanërisht:

a) Të përcaktojnë çdo dispozitë specifike që plotëson ose përmirëson dispozitat kryesore, veçanërisht në kushtet e sigurisë, veprimet e padobishme dhe performancën; dhe/ose

b) Të përshkruajë, ku është e nevojshme çdo dispozitë specifike që plotëson ose përmirëson dispozitat kryesore, veçanërisht në lidhje me prezantimin e koordinuar të koncepteve të reja, të rena dakord dhe të vlerësuara të operimit apo teknologjive; dhe/ose

c) Të përcaktojë përbërësit kur trajtohen sistemet; dhe/ose

d) Të përshkruajë procedurat e vlerësimit të përputhshmërisë specifike që përfshijnë, kur është e nevojshme, organizmat e njoftuar, ashtu si janë të referuara në nenin 8, të bazuara në modulet e përcaktuara në vendimin 93/465/EEC për t'u përdorur në vlerësimin si të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim të përbërësve, gjithashtu edhe të sistemeve të verifikimit; dhe/ose

e) Të përcaktojë kushtet e implementimit që përfshijnë ,kur është e nevojshme, datën kur të gjithë pjesëmarrësit kërkojnë të bien dakord me to.

4. Përgatitja, përshtatja dhe shqyrtimi i rregullave implementuese për ndërveprim duhet të marrin parasysh kostot e vlerësuara dhe përfitimet e zgjedhjeve teknike me anë të të cilave ato pajtohen, me një pikëpamje për të përcaktuar zgjidhjen më të përshtatshme duke pasur në konsideratë mbajtjen e një niveli të lartë sigurie. Një vlerësim i kostove dhe përfitimeve të këtyre zgjedhjeve për të gjithë pjesëmarrësit e interesuar duhet që t'i bashkëngjitet çdo drafti që implementon rregullat për ndërveprim.

5. Rregullat e implementimit për ndërveprim duhet të përcaktohen në përputhje me procedurën në bazë të nenit 8 të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 4

Specifikimet e komunitetit

1. Në vijim të objektivit të këtij udhëzimi, specifikimet e komunitetit mund të përcaktohen. Specifikime të tilla mund të jenë:

a) Standardet europiane për sistemet ose përbërësit e tyre, së bashku me procedurat përkatëse, të projektuara nga organet e standardizimit europian në bashkëpunim me EUROCAE, sipas një mandati nga Komisioni në përputhje me nenin 6(4) të direktives 98/34/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit më 22 korrik 1998, që shtjellojnë një procedurë për masat e informacionit në fushën e standardeve teknike dhe rregulloreve dhe duke u bazuar në direktivat e përgjithshme në bashkëpunim me Komisionin dhe organet e standardizimit e firmosur me 13 nëntor 1984;

ose

b) Specifikimet e projektuara nga Eurocontrol mbi çështjet e koordinimit operativ ndërmjet ofruesve të shërbimit të qarkullimit ajror, në përgjigje të kërkesës nga Komisioni në përputhje me procedurën referuar në nenin 5(2) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

2. Përputhshmëri me dispozitat e veçanta dhe/ose rregullat implementuese për ndërveprim duhet të supozohen të pranuar për sistemet ose përbërësit e tyre që përmbushin specifikimet e rëndësishme të komunitetit, së bashku me procedurat që lidhen me to, si dhe numrat e referencës të të cilëve janë publikuar në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Europian.

3. Komisioni duhet të publikojë referenca të standardeve Europiane të referuara paragrafit 1(a) në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Europian.

4. Referencat ndaj specifikimeve të Eurocontrol të paraqitura në paragrafin 1(b), duhet të publikohen nga Komisioni në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Europian në përputhje me procedurën e paraqitur në nenin 5(2) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

5. Kur Shqipëria ose një shtet anëtar i Komisionit konsideron që përputhshmëria me një specifikim të publikuar të komunitetit nuk siguron pajtueshmëri me dispozitat themelore dhe/ ose rregullat implementuese për ndërveprim, të cilat specifikimi i komunitetit në fjalë ka si qëllim të mbulojë, duhet të aplikohet procedura e referuar në nenin 5(2) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

6. Në rastin e mungesave të standardeve të publikuara europiane, lënie mënjanë e pjeshme ose e plotë e këtyre standardeve të trajtuara në publikimet që i përmbanin ato, ose amendimet e kryera në këto, mund të përcaktohet sipas procedurës referuar nenit 5(2) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ pas konsultimit me Komitetin e ngritur në bazë të nenit 5 të direktivës 98/34/KE.

7. Në rastin e mungesave të standardeve të publikuara europiane, lënie mënjanë të pjeshme ose të plotë e standardeve të trajtuara nga publikimet që i përmbanin ato, ose amendimet e kryera në këto, mund të përcaktohen në bazë të procedurës referuar nenit 5(2) të UM mbi Kuadrin Rregullativ.

VERIFIKIMI I PAJTUESHMËRISË

Neni 5

Deklarata e KE-së mbi përputhshmërinë ose përshtatjen në përdorimin e pjesëve përbërëse

1. Pjesët përbërëse duhet të shoqërohen nga një deklaratë e KE për përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë për përdorim. Elementet e kësaj deklarate janë të paraqitura në shtojcën III.

2. Fabrikuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar, i përcaktuar në Komunitet , duhet të garantojë dhe të deklarojë me anë të deklaratës së KE për përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim, që ai ka aplikuar kërkesat e dhëna në dispozitat kryesore dhe në rregullat implementuese kryesore për ndërveprim.

3. Përputhshmëria me dispozitat kryesore dhe me rregullat kryesore implementuese për ndërveprim duhet të merren të mirëqëna në lidhje me ato pjesë përbërëse që janë të shoqëruara me deklaratë të KE për përputhshmëri dhe përshtatshmëri në përdorim.

4. Rregullat e rëndësishme implementuese për ndërveprim duhet të përcaktojnë sipas nevojës detyrimet përsa i përket vlerësimit të përputhshmërisë dhe përshtatshmërisë për përdorimin e pjesëve përbërësve për t'u përmbushur nga organizmat e shpallur, referuar nenit 8.

Neni 6

Deklarata e KE- së për verifikimin e sistemeve

1. Sistemet duhet të jenë subjekt ndaj një verifikimi sipas KE nga OSHNA në përputhje me rregullat e përcaktuara implementuese për ndërveprim, në mënyrë të tillë që të sigurohet që ato plotësojnë dispozitat kryesore të këtij udhëzimi dhe rregullat implementuese për ndërveprim, kur integrohen në RREMTA.

2. Përpara se një sistem të vihet në shërbim, OSHNA duhet të përcaktojë një deklaratë të KE për verifikimin, pranim të përputhshmërisë, dhe duhet ta paraqesë atë ndaj AKM së bashku me dosjen teknike përkatëse.

Elementet e kësaj deklarate dhe dosja teknike janë të pasqyruara në shtojcën IV. AKM mund të kërkojë çdo informacion shtesë të nevojshëm për të mbikëqyrur një sipërmarrje të tillë.

3. Rregullat kryesore të implementimit për ndërveprim duhet ta identifikojnë, kur është e nevojshme, çështjen që i përket verifikimit të sistemeve për t'u zbatuar ose përmbushur nga organizmat e shpallur të shpjeguara në nenin 8.

4. Deklarata e KE-së për verifikimin duhet të jetë pa paragjykim ndaj çdo vlerësimi që AKM mund të ketë nevojë të zbulojë në fusha të tjera nga ndërveprimi.

Neni 7

Masat e sigurisë

1. Ku AKM siguron që :

a) një pjesë përbërëse e shoqëruar nga deklarata e KE-së e përputhshmërisë dhe përshtatshmërisë për përdorim; ose

b) nëse një sistem i shoqëruar nga deklarata e KE-së e verifikimit, nuk përputhet me dispozitat kryesore dhe/ ose rregullat kryesore implementuese për ndërveprim duhet që me konsideratë të plotë ndaj nevojës për të garantuar siguri dhe vazhdimësi të operacioneve, AKM të marrë të gjitha masat e nevojshme për të ngushtuar zonën e aplikimit të përbërësit ose sistemit në fjalë ose të pengojë përdorimin e saj nga entitetet nën përgjegjësinë e autoritetit.

2. Shteti anëtar duhet ta njoftojë menjëherë Komisionin për çdo masë të tillë, duke përfshirë arsyetimin, dhe veçanërisht nëse sipas opinionit të tyre mospajtueshmëria me dispozitat kryesore vjen si rrjedhojë e:

a) dështimit për të përmbushur dispozitat kryesore;

b) aplikimit jokorrekt të rregullave implementuese për ndërveprim dhe/ose specifikimet e Komunitetit;

c) mangësive në rregullat implementuese për ndërveprim dhe/ose specififikimet e Komunitetit.

3. Sa më shpejt që të jetë e mundur, Komisioni duhet të konsultohet me palët e interesuara. Pas një konsultimi të tillë Komisioni duhet ta informojë shtetin shqiptar për konkluzionet e tij dhe mbi opinionin e tij se nëse masat e marra nga AKM janë të justifikuara.

4. Aty ku Komisioni përcakton që masat e marra nga AKM nuk janë të justifikuara, atëherë ai (Komisioni) duhet t'i kërkojë shtetit shqiptar që të garantojë që ato të tërhiqen pa vonesë. Pra si rrjedhojë duhet të informohet fabrikuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i përcaktuar në Komunitet.

5. Nëse Komisioni përcakton që mospërputhshmëria me dispozitat kryesore vjen si rrjedhojë e zbatimeve jokorrekte të rregullave implementuese për ndërveprim dhe/ose specifikimeve të Komunitetit, shteti shqiptar duhet të marrë masat e nevojshme ndaj autorit të deklaratës së përputhshmërisë ose pajtshmërisë së përdorimit ose deklaratës së KE-së për verifikimin dhe duhet ta informojë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për këtë.

6. Aty ku Komisioni përcakton që papërputhshmëria me dispozitat kryesore vjen si rrjedhojë e mangësive në specififikimet e Komunitetit, procedurat që duhet të aplikohen i referohen nenit 4(6) ose (7)

Neni 8

Organizma të shpallur

1. Shteti shqiptar duhet të njoftojë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për organizmat që ato kanë ngarkuar për të përmbushur qëllimet që i përkasin vlerësimit të përputhshmërisë dhe përshtatshmërisë për përdorimin paraqitur në nenin 5, dhe/ose verifikimin paraqitur në nenin 6, që tregojnë zonën e përgjegjësisë të çdo organizmi dhe numrin e tij të identifikimit të marrë nga Komisioni. Komisioni duhet të publikojë në Fletoren Zyrtare të Bashkimit European listën e organizmave, numrat e tyre të identifikimit dhe zonat e përgjegjësisë, dhe duhet ta mbajnë këtë listë të rifreskuar.

2. Shteti shqiptar duhet të përdorë kriteret e përcaktuar nga shtojca V për vlerësimin e organizmave që duhen të njihen. Organizmat që përmbushin kriterin e vlerësimit, të përcaktuar në standardet kryesore europiane ,duhet të jenë të gatshme të përmbushin këto kriteret.

3. Shteti shqiptar duhet të nxjerrë një njoftim për një organizëm të shpallur që nuk plotëson më kriteret e përcaktuara në shtojcën V. Pra si rrjedhojë duhet të informojë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për këtë.

4. Pa paragjykim ndaj dispozitave të paraqitura në paragrafët 1, 2 dhe 3, shteti shqiptar mund të vendosë të caktojë organizata të njohura si organizma të shpallur në përputhje me nenin 3 të udhëzimit të ministrit “ Mbi ofrimin e SHNA-së.

Dispozitat e fundit

Neni 9

Rishikim i anekseve

Në rast të ndonjë përmirësimi teknik ose operativ, mund të bëhen rregullime në anekset I dhe II në përputhje me procedurën që i është e referuar nenit 5(3) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 10

Marrëveshjet e përkohshme

1. Duke filluar nga data 20 tetor 2005, kërkesat thelbësore do të zbatohen për vënien në shërbim të sistemeve dhe përbërësve të RREMTA, nëse nuk përcaktohen nga rregullat implementuese përkatëse për ndërveprimin.

2. Përputhshmëria me kërkesat thelbësore duhet kërkuar për të gjitha sistemet dhe përbërësit tashmë të zbatueshëm të RREMTA-s, që nga 21 prill 2011, nëse nuk specifikohet ndryshe nga rregullat përkatëse për ndërveprimin.

3. Aty ku sistemet e RREMTA-s janë të porositur ose ka një kontratë të lidhur me të njëjtin efekt porosie që është e firmosur:

- përpara datës së hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi ose ku është e nevojshme;
- përpara hyrjes në fuqi të një ose më shumë rregullave përkatës implementuese për ndërveprimin.

Në këtë mënyrë përputhshmëria me kërkesat thelbësore dhe/ose rregullat përkatëse implementuese për ndërveprimin nuk mund të garantohen brenda afatit kohor limit, të përmendur në paragrafin 1, shteti shqiptar në fjalë duhet t'i komunikojë Komisionit një informacion të detajuar për kërkesat thelbësore dhe/ose rregullat për ndërveprimin nëse hasin në paqartësi përsa i përket përputhshmërisë.

Komisioni duhet të bëjë konsultime me palët e interesit, dhe pas kësaj do të marrë një vendim në përputhje me procedurën që i referohet nenit 5(3) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 11 Termt e përdorur

Termt dhe shkurtimet e përdorura në këtë udhëzim jepen në anekset bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKSI I

LISTA E SISTEMEVE PËR SHËRBIMIN E QARKULLIMIT AJROR

RREMTA është ndarë në tetë sisteme si përshtatje për këtë udhëzim të ministrit të MPPT.

1. Sisteme dhe procedura për menaxhimin e hapësirës ajrore.
2. Sisteme dhe procedura për menaxhimin, fluksin e trafikut ajror.
3. Sisteme dhe procedura për shërbimet e trafikut ajror, në veçanti për sistemet e përpunimit të të dhënave të fluturimeve, përpunimi i të dhënave të vëzhgimit dhe sistemet e ndërfaqjes njeri-makineri.
4. Sistemet e komunikimit dhe procedurat tokë-tokë, ajër-tokë dhe ajër-ajër të komunikimeve.
5. Sistemet dhe procedurat e navigimit.
6. Sistemet dhe procedurat e vëzhgimit.
7. Sistemet dhe procedurat për shërbimet e informacionit aeronautik.
8. Sistemet dhe procedurat për përdorjen e informacionit meteorologjik.

ANEKSI II

KËRKESAT KRYESORE

Pjesa A: Kërkesa të përgjithshme

Këto janë kërkesa për rrjete të gjera që aplikohen përgjithësisht në secilin nga sistemet e aneksit 1.

1. Funksionimi i saktë (normal)

Sistemet e menaxhimit të trafikut ajror dhe përbërësit e tyre duhet të planifikohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe të funksionojnë duke përdorur procedurat e vlefshme përkatëse, në mënyrë që të garantojnë funksionim të saktë të RREMTA gjatë të gjithë kohës dhe në të gjitha fazat e fluturimit . Funksionimi i saktë mund të shprehet, veçanërisht, përsa i përket shpërndarjes së informacionit , duke përfshirë informacionin e rëndësishëm për statusin e funksionimit, mirëkuptim i njësishtëm i informacionit, efektshmëri krahasimisht të përpunueshme dhe të procedurave bashkëlidhur me to në futjen e efektshmërisë funksionale të njësishtme pranuar për të gjitha pjesët e RREMTA.

2. Mbështetje për ide të reja të funksionimit

RREMTA, sistemet e veta dhe përbërësit e tyre mbi baza të koordinuara duhet të mbështesin koncepte të pranura dhe të vlerësuara për funksionimin e tyre në mënyrë që të përmirësojnë cilësinë dhe rendimentin e shërbimeve të qarkullimit ajror, veçanërisht në terma të sigurisë dhe kapacitetit.

Mundësia e koncepteve të reja, si marrja e vendimeve bashkërisht, rritja e automatizimit dhe metoda të delegimit të përgjegjësive së ndarjes, duhet të shqyrtohet duke llogaritur zhvillimet teknologjike dhe implementimin e sigurt të tyre, në pritje të miratimit.

3. Siguria (parrezikshmëria)

Sistemet dhe funksionimi i RREMTA duhet të arrijë nivele të larta të pranura të sigurisë. Metodologji të pranura të menaxhimit të sigurisë dhe të raportimit duhet të përcaktohen për të arritur këtë. Për të pasur një sistem të saktë tokësor, ose pjesë të tij, këto nivele të larta sigurie duhet të rriten nëpërmjet rrjeteve të sigurisë të cilët duhet të jenë subjekt për pranimin e karakteristikave për efektshmëri të njehsuar.

Një grup i harmonizuar i kërkesave të sigurisë për përcaktimin, implementimin, mirëmbajtjen dhe funksionimin e sistemeve dhe përbërësve të tyre, si për mënyrën e funksionimit normal dhe për atë të përkeqësuar, duhet të përcaktohet me vështrim ndaj arritjes së niveleve të pranuar të sigurisë, për të gjitha fazat e fluturimit dhe për të gjithë RREMTA .

Sistemet duhet të hartohen, ndërtohen, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim, duke përdorur procedurat përkatëse të vlefshme, në mënyrë të tillë që detyrat e caktuara të stafit të kontrollit janë harmonizuar me kapacitetet njerëzore, si në funksionim normal dhe atë të përkeqësuar, dhe janë në përputhje me nivelet e kërkuar të sigurisë.

Sistemet duhet të hartohen, ndërtohen, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim, duke përdorur procedurat përkatëse të vlefshme, në mënyrë të tillë që mos të ketë ndërhyrje në ambientin normal të funksionimit.

4. Koordinimi civil-ushtarak

RREMTA, sistemet e vetë dhe përbërësit e tyre duhet të mbështesin implementim të përshkallëzuar të koordinimit civil/ushtarak, drejt domosdoshmërisë për menaxhim efektiv të hapësirës ajrore dhe fluksit të trafikut ajror, nëpërmjet aplikimit të konceptit për përdorim fleksibël të hapësirës ajrore.

Për të arritur këto objektiva, RREMTA, sistemet e tij dhe përbërësit e tyre duhet të mbështesin shpërndarjen kohore të informacionit korrekt dhe të qëndrueshëm të të gjitha fazave të fluturimit, midis palëve, si civil dhe ushtarak.

Duhet pasur parasysh dhe kërkesat kombëtare për sigurinë.

5. Detyrime ndaj ambientit

Sistemet dhe operimi në RREMTA duhet të përcaktojnë dhe nevojën për të ulur impaktin ndaj ambientit në bashkërendim me legjislacionin e Komunitetit.

6. Parimet që udhëheqin arkitekturën logjike të sistemeve

Sistemet duhet të hartohen dhe në mënyrë të përshkallëzuar të integrohen me objektivin për të mundësuar ngritjen brenda RREMTA-s një strukturë që të jetë koherente dhe gjithnjë e më shumë e harmonizuar, evolutive dhe logjikisht e vlerësuar.

7. Parimet që udhëheqin ngritjen e sistemit

Sistemet duhet të ravijëzohen, ndërtohen dhe mirëmbajtur në bazat e parimeve themelore inxhinierike, në veçanti ato të lidhura me ndërveprimin, duke mundësuar ripërdorimin e përbërësve të vetë, disponueshmëri të lartë, mjaftueshmëri dhe tolerancë gabimi për përbërësit kritike të tyre.

Pjesa B: Kërkesa të veçanta

Këto janë kërkesa që janë të veçanta për secilën nga sistemet dhe që plotëson dhe përmirëson më tepër kërkesat e përgjithshme.

1. Sisteme dhe procedura për menaxhimin e hapësirës ajrore

1.1 Funksionimi pa probleme

Informacion lidhur me pikëpamjet taktike dhe pretaktike të vlefshëmërisë së hapësirës ajrore duhet t'u jepet të gjitha grupeve të interesit në mënyrë korrekte dhe brenda afateve kohore për të garantuar përcaktim efikas dhe përdorim të hapësirës ajrore nga të gjithë përdoruesit e kësaj të fundit. Duhet pasur parasysh dhe kërkesat e sigurisë kombëtare.

2. Sisteme dhe procedura për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror

2.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet dhe procedurat për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror duhet të mbështesin shpërndarjen e informacionit të fluturimeve në mënyrë korrekte, brenda afatit dhe strategjikisht të përshtatshëm, pretaktik dhe taktik, siç aplikohet, kjo duke përfshirë të gjitha fazat e fluturimit dhe duke ofruar kapacitete të pranuar duke kërkuar të arrihet një përdorim i favorshëm i hapësirës ajrore.

3. Sisteme dhe procedura për shërbimet e trafikut ajror

3.1 Sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimeve

3.1.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e procesimit të të dhënave duhet të jenë ndërvepruese në terma të shpërndarjes brenda afateve të një informacioni korrekt dhe të qëndrueshëm, si dhe një mirëkuptim operues përkatës të këtij informacioni, në mënyrë që të garantojë një proces planifikimi koherent dhe të përshtatshëm dhe një koordinim efikas taktikisht të burimeve nëpërmjet RREMTA-s në të gjitha fazat e fluturimit.

Në mënyrë që të garantojë një përpunim të qetë dhe të shpejtë nëpërmjet RREMTA-s, efektshmëria e procesimit të të dhënave në fluturim duhet të jetë ekuivalent dhe i përshtatshëm për një ambient të caktuar (tokë, zonë manovrimi hyrëse TMA, korridore), me karakteristika të njohura të trafikut dhe përcaktuar sipas një koncepti përpunimi të pranuar, në veçanti në terma saktësie dhe tolerance gabimesh të rezultateve të përpunuara.

3.1.2 Mbështetje për koncepte të reja të operimit

3.2 Sistemet e procesimit të të dhënave në fluturim duhet të përmbushin implementimin progresiv të konceptit të përparuar, të pranuar dhe të provuar të operimit për të gjitha fazat e fluturimit.

Karakteristikat e përpunimit intensiv të automatizuar duhet të jenë të tilla që të mundësojnë aktivizim koherent dhe efikas për përpunimin pretaktik dhe taktik të informatave të fluturimit ndër pjesë të RREMTA-s.

Sistemet ajrore dhe tokësore dhe përbërësit e tyre mbështesin koncepte operimi të reja, të pranuar dhe të vlerësuar që do të projektohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe të operojnë, duke përdorur procedurat përkatëse dhe të validuara, në mënyrë që të jenë ndërvepruese, përsa i përket afateve të shpërndarjes së një informacioni korrekt dhe të qëndrueshëm dhe një mirëkuptimi të situatës operative aktuale dhe asaj të parashikuar.

3.2 Sistemet e përpunimit të të dhënave nga vëzhgimi

3.2.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e përpunimit të të dhënave nga vëzhgimi do të projektohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe të punojnë duke përdorur procedurat e vlefshme dhe përkatëse, në mënyrë që të ofrojnë

efektshmërinë e kërkuar dhe cilësinë e shërbimit në një ambient të dhënë (tokë, TMA, korridore) me karakteristika të njohura të trafikut, veçanërisht për kujdesin, besueshmërinë e rezultateve të përlllogaritura, të saktësisë, integritetit, vlefshmërisë, vazhdimësisë, dhe afateve kohore të dhënies së informacionit në postet e kontrollit. Sistemet e përpunimit të të dhënave nga lehtësojnë shpërndarjen në kohë të informacioneve të rëndësishme, homogjen dhe koherent ndërmjet tyre për të garantuar operime të optimizuara në pjesë të ndryshme të RREMTA-s.

3.2.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

Sistemet e trajtimit të të dhënave të vëzhgimit lehtësojnë vlefshmërinë në rritje të burimeve të reja të informacionit nga vëzhgimi në mënyrë që të përmirësojnë cilësinë në përgjithësi të shërbimit.

3.3 Sistemet e ndërfaqjes njeri-makineri

3.3.1 Funksionimi pa probleme

Ndërfaqja njeri-makineri të sistemeve tokësore të menaxhimit të trafikut ajror duhet të projektohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe funksionojnë duke përdorur procedura përkatëse të pranuar, në mënyrë të tillë që të ofrojnë për të gjithë personelin e kontrollit një ambient pune progresivisht të harmonizuar, përfshirë këtu dhe funksionet dhe ergonominë, për t'u përputhur me funksionimin e kërkuar për një ambient të dhënë (tokë, TMA, korridore), me karakteristika të njohura të trafikut.

3.3.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

Ndërfaqja njeri-makineri lehtëson paraqitjen e përshkallëzuar të mënyrave të komunikimit të reja, të pranuar dhe vlerësuara dhe një rritje në automatizimin e tyre, në mënyrë që të garantojnë që detyrat e ngarkuara ndaj personelit të kontrollit të mbeten të përputhshme me kapacitetet njerëzore, si në funksionim normal, dhe atë të degraduar.

4. Sistemet dhe procedurat e komunikimit tokë-tokë, ajër-tokë dhe ajër-ajër

4.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e komunikimit janë projektuar, ndërtuar, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim sipas procedurave të vlerësuara përkatëse, në mënyrë të tillë që të arrijë përmbushjen përkatëse brenda një volumi hapësire ajrore ose për një përdorim specifik, në veçanti brenda termave të kohës së përpunimit të informacionit, tërësinë, vlefshmërinë dhe vazhdueshmërinë e funksionimit. Rrjeti i komunikimit në kuadër të RREMTA-s duhet të jetë i tillë që të përmbushë kërkesat për cilësi të shërbimit, mbulimi dhe joshpërdorimit.

4.2. Mbështetje për konceptet e reja të operimit

Sistemet e komunikimit mbështesin implementimin e përparuar të koncepteve të operimit të pranuar dhe të vlerësuar për të gjitha fazat e fluturimit

5. Sisteme dhe procedura navigimi

5.1. Funksionimi pa probleme

Sistemet e navigimit janë projektuar, ndërtuar, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim bazuar në procedura përkatësisht të vlerësuara, në mënyrë të tillë që të arrihet efektshmëria e nevojshme, si horizontale dhe vertikale në navigim, veçanërisht në terma saktësie dhe kapaciteti funksionues, për një ambient të dhënë (tokë, TMA, korridore) me karakteristika trafiku të njohura dhe përdoren sipas një koncepti të pranuar dhe të vlerësuar operimi.

6. Sisteme dhe procedura vëzhgimi

6.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e navigimit janë projektuar, ndërtuar, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim bazuar në procedura përkatësisht të vlerësuara, në mënyrë të tillë që të arrihet efektshmëria e nevojshme e aplikueshme në një ambient të dhënë (tokë, TMA, korridore) me karakteristika trafiku të njohura dhe përdoren sipas një koncepti të pranuar dhe të vlerësuar operimi, në veçanti në terma saktësie, mbulimi, rreze dhe cilësi shërbimi.

Rrjeti i vëzhgimit në kuadër të RREMTA-s duhet të jetë i tillë që të përmbushë kërkesat për saktësi, gatishmëri, shërbim mbulimi dhe jo shpërdorimi.

Rrjeti i vëzhgimit duhet të lejojë që të dhënat nga vëzhgimi duhet të shpërndahen për të forcuar operimet në të gjithë RREMTA-n.

7. Sisteme dhe procedura për shërbimet e informacionit aeronautik

7.1 Funksionimi pa probleme

Informacione aeronautike të sakta, përkatëse dhe në afatet kohore të përcaktuara duhet të dërgohen vazhdimisht në formë elektronike, bazuar mbi një set të standardizuar të dhënash, i pranuar nga të gjithë. Informacione aeronautike të sakta, përkatëse, në veçanti përsa i përket sistemeve dhe përbërësve të tyre tokësorë dhe ajrorë, duhet të bëhen të disponueshëm në mënyrë të menjëhershme.

7.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

Gjithnjë e më shumë, të sakta dhe të përditësuara informacionet aeronautike duhet të bëhen të vlefshme për t'u përdorur në mënyrë të menjëhershme për të mbështetur përmirësimin e vazhdueshëm të rendimentit të përdorimit të hapësirës ajrore dhe aeroporteve.

8. Sistemet dhe procedurat për përdorjen e informacionit meteorologjik

8.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet dhe procedurat për përdorjen e informacionit meteorologjik duhet të përmirësojnë koherencën dhe gatishmërinë e ofrimit dhe cilësinë e paraqitjes së tyre, duke përdorur një sistem të dhënash për të cilin është rënë dakord.

8.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

Sistemet dhe procedurat për përdorjen e informacionit meteorologjik duhet të përmirësojnë aftësinë e vënies në gatishmëri dhe shpejtësinë me të cilën mund të vihen në përdorim, në mënyrë që të mbështesin përmirësimin e vazhdueshëm të rendimentit, të përdorimit të hapësirës ajrore dhe aeroporteve.

ANEKSI III

PËRBËRJA

Deklarata e KE-së:

- Mbi përputhshmërinë,
- Mbi përshtatshmërinë në përdorim.

1. Përbërësit

Përbërësit do të përshkruhen në rregullat e implementimit për ndërveprim në përputhje me dispozitat e nenit 3 të këtij udhëzimi.

2. Qëllimi

Deklarata e KE-së përfshin:

- Vlerësimin e përputhshmërisë së brendshme të një përbërësi, duke e marrë në veçanti, me përcaktimet e Komunitetit që duhet të përmbushë; ose
- Vlerësimin/gjykimin për përshtatshmërinë në përdorim të një përbërësi duke e parë brenda ambientit të menaxhimit të trafikut ajror.
- Procedurat e vlerësimit që aplikohen nga organizmat e shpallur në faza të projektimit dhe prodhimit do të përcaktojnë sipas moduleve të vendimit 93/465/CEE, në përputhje me kushtet e përcaktuara në rregullat përkatëse për implementim, përsa i përket ndërveprimit.

3. Përmbajtje e deklaratës së KE-së

Deklarata e KE-së për përputhshmërinë ose për përshtatshmërinë për përdorimin dhe dokumentacioni shoqërues duhet të datohen dhe firmosen. Kjo deklaratë duhet të redaktohet në të njëjtën gjuhë me instruksionet dhe duhet të përmbajë elementet e mëposhtme:

- Referencat e këtij udhëzimi;
- Emrin dhe adresën e fabrikuesit ose përfaqësuesit të përcaktuar në Komunitet (tregohet emrin tregtar dhe adresa e plotë dhe në rast të një përfaqësuesi tregohet dhe emërtimi komercial i konstruktorit);
- Përshkrimi i përbërësve;
- Përshkrimi i procedurës së ndjekur për deklarimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë së përdorimit (neni 5 i këtij udhëzimi);
- Të gjitha dispozitat përkatëse që përmbushen nga përbërësi dhe në veçanti kushtet e përdorimit;

- Nëse kërkohet, emrin dhe adresën e organizmit ose organizmave të shpallur, përfshirë në procedurën e ndjekur për përputhshmërinë dhe përshtatmërinë në përdorim dhe datën e certifikatës së kontrollit nëse duhet, dhe kohëzgjatjen dhe kushtet e vlefshmërisë së certifikatës;
- Kur nevojitet, përcaktime të specifikimeve të Komunitetit që ndiqen;
- Identifikim të firmosësit, i përcaktuar që të angazhohet në emër të fabrikuesit apo të përfaqësuesit të fabrikuesit, i përcaktuar në Komunitet.

ANEKS IV SISTEMET

Deklaratë e KE-së për verifikimin e sistemeve

Procedura për verifikimin e sistemeve

1. Përmbajtja e deklaratës së KE-së për verifikimin e sistemeve

Përmbajtja e deklaratës së KE-së për verifikimin e dokumenteve të shoqërimit duhet të jenë të datuara dhe firmosura. Kjo deklaratë duhet të redaktohet në të njëjtën gjuhë me instruksionet dhe duhet të përmbajë elementet e mëposhtme:

- Përcaktimet e këtij udhëzimi;
- Emri dhe adresa e ofruesit të shërbimit të navigimit ajror (emri tregtar dhe adresa e plotë);
- Përshkrim i shkurtër i sistemit;
- Përshkrimi i procedurës së ndjekur për deklarimin e përputhshmërisë së përdorimit (neni 5 i këtij udhëzimi);
- Emër dhe adresë të organizmit të shpallur që do të përmbushë detyrimet lidhur me procedurën e verifikimit, nëse duhet;
- Referencat e dokumenteve përbërëse të dosjes teknike;
- Nëse nevojitet, referimet për specifikimet e Komunitetit;
- Të gjitha dispozitat e lidhura të përkohshme ose përfundimtare, që duhet të përmbushen nga sistemet dhe në veçanti;
- nëse ka ndalesa dhe kushte;
- nëse është e përkohshme, kohëzgjatjen e vlefshmërisë së deklaratës së KE-së;
- Identifikimin e firmosësit.

2. Procedura e verifikimit të sistemeve

Verifikimi i sistemeve është procedura, sipas së cilës ofruesi i shërbimit të navigimit ajror vërteton që një sistem përputhet me këtë udhëzim dhe mund të futet në operim bazuar në këtë udhëzim të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit. Sistemi është i kontrolluar për secilin nga aspektet e mëposhtme:

- Projektimi i përgjithshëm;
- Zhvillim dhe integrim i sistemit, përfshi këtu montimin e pjesëve përbërëse dhe rregullimet e përgjithshme;
- Integrimin e sistemit operativ;
- Dispozita specifike për mirëmbajtjen e sistemit, nëse aplikohen.

Nëse përfshirja e një organizmi të shpallur, kërkohet nga rregulli i lidhur i implementimit për ndërveprim, organizmi i shpallur, pasi të ketë kryer detyrimet e pritshme në përputhje me këtë udhëzim, harton një certifikatë përputhshmërie në lidhje me përmbushjen e detyrimeve.

Kjo certifikatë është për OSHNA. Pas marrjes së kësaj certifikate, OSHNA harton një deklaratë verifikimi KE për AKM.

3. Dosja teknike

Dokumentacioni teknik që shoqëron deklaratën verifikuese KE duhet të përmbajë të gjitha dokumentet e nevojshme për karakteristikat e sistemit, përfshi këtu dhe kushtet dhe kufizimet në operim, për më tepër dhe dokumentet që certifikojnë përputhshmërinë e përbërësve.

Minimalisht dokumentet e mëposhtme duhet të jenë të përfshira:

- Tregues i pjesëve kryesore të specifikimeve teknike të përdorura për të siguruar dhe garantuar përputhjen me aplikimin e rregullit të implementimit dhe kur nevojitet specifikimet e Komunitetit;

- Listë e përbërësve sipas nenit 3 të këtij udhëzimi të ministrit;

- Kopje të deklaratës së KE-së për përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë për t'u përdorur për përbërësit e mësipërm duhet të ofrohet si thuhet dhe në nenin 5 të këtij udhëzimi të ministrit, shoqëruar, kur kërkohet, nga një kopje e të dhënave të testeve dhe kontrolleve të kryera nga organizmat e shpallur;

- Ku një organizëm i shpallur përfshihet në verifikimin e sistemit(ve), një certifikatë firmoset dhe nga ai, ku është thënë që sistemi përmbush kërkesat e këtij udhëzimi të ministrit, dhe paraqitjen e çfarëdo vërejtjeje të regjistruar gjatë kryerjes së veprimtarisë dhe që nuk është përmbushur.

- Nëse nuk ka pasur ndërhyrje nga një organizëm i shpallur, një dokumentim i testeve dhe të konfigurimit të instalimeve që janë kryer që të garantojë përputhshmërinë me kërkesat kryesore dhe kërkesa të veçanta të mundshme që mund të ketë në rregullat përkatëse për implementimin, përta i përket ndërveprimit.

4. Paraqitje

Dosja teknike duhet t'i bashkëngjitet deklaratës së KE-së për verifikimin që ofruesi i shërbimit të navigimit ajror i paraqet autoritetit kombëtar.

Një kopje e dokumentacionit teknik duhet të mbahet nga ofruesi për të gjithë kohën që sistemi është në punë. Kjo duhet të dërgohet dhe në shtete të tjera anëtare që bëjnë një kërkesë për të.

ANEKS V

ORGANIZMA TË SHPALLUR

1. Organizmi, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për kryerjen e kontrolleve mund dhe të mos përfshihen, qoftë drejtpërdrejt ose si përfaqësues i autorizuar, në projektim, prodhim, organizimin e shitjes ose mirëmbajtjen e përbërësve të sistemit ose në përdorimin e tyre. Një gjë e tillë nuk i përjashton mundësitë për një shkëmbim informacioni teknik ndërmjet prodhuesit, ndërtuesit dhe organizmit të shpallur.

2. Organizmi dhe stafi përgjegjës për kryerjen e kontrolleve duhet t'i kryejë ato me përkushtimin maksimal profesional të mundshëm dhe nuk duhet të ndikohet presionet dhe nxitjet, në veçanti ato të tipit financiar, të cilat mund të ndikojnë në gjykimin ose rezultatet e inspektimit, në veçanti nga persona ose grupe personash që preken nga rezultati i kontrolleve.

3. Organizmi duhet të punësojë staf dhe të ketë mjetet që kërkohen për të kryer detyra përkatëse teknike dhe administrative në lidhje me kontrollet, gjithashtu duhet leje hyrje (përdorimi) në pajisje që nevojiten për kontrolle të paparashikuara.

4. Stafi përgjegjës për inspektime duhet të ketë:

- Një formim të mirë teknik dhe profesional;

- Një njohje të kënaqshme të kërkesave lidhur me kontrollet që kryen dhe praktikim të mjaftueshëm për kryerjen e këtyre veprimeve;

- Aftësinë për të formuluar deklaratën, të dhëna dhe raportime që të vërtetojnë që inspektimet janë kryer.

5. Paanshmëria e personelit të ngarkuar për të kontrolluar duhet të garantohet.

6. Paga nuk duhet të varet nga numri i inspektimeve të kryera as nga rezultatet e këtyre kontrolleve.

7. Organizmi duhet të përcaktojë një garanci për përgjegjësinë, përveç kur kjo merret nga shteti anëtar në përputhje me ligjin kombëtar ose shteti anëtar merr këtë përgjegjësi përta i përket inspektimeve.

8. Personeli i organizmit duhet t'i përmbahet sekretit profesional për sa i përket informacioneve të marra në kryerjen e detyrave të tyre sipas këtij udhëzimi të ministrit.

TERMA DHE PËRKUFIZIME

Në funksion të këtij udhëzimi, termat e mëposhtëm nënkuptojnë:

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM).	Është ajo pjesë e DPAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrisë të PPT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në nivel kombëtar, dhe të shërbimeve të trafikut ajror.
AAC – Autoriteti i Aviacionit Civil	Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
Shërbimet e navigimit ajror (SHNA)	Shërbimet e trafikut ajror, komunikimi, shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajrosë dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
Ofruesit e SHNA –së	Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të grupit i mbikëqyrës të SHNA.
Menaxhimi i trafikut ajror (MTA))	Menaxhimi i trafikut ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
Shërbimi i menaxhimit të trafikut ajror	Një shërbim në funksion të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Ofruesi i shërbimeve MTA	Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Shërbimi i trafikut ajror (SHTA)	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit).
Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (KTA)	Një shërbim i siguruar për qëllimin: a) e parandalimit të përplasjeve: 1. midis avionëve dhe 2. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit; dhe b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror.
Kërkesat e përbashkëta	Kërkesa të rregullores së KE që duhet të përmbushë një ofrues SHNA që të certifikohet në ofrimin e shërbimit.
Nje Qiell i Vetëm European (QVE)	Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore europiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore, duke iu përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjegjesisë dhe kompetencës.
Rregullore	Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim i rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata të cilët aplikohet procesi rregullator.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)	Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet, me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.
Mbikëqyrja e sigurisë	Funksioni i ndërmarrë nga autoriteti i emëruar ARRK për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë arritur dhe kërkesat e saj janë përmbushur me efikasitet.
Kreu i AKM	Përfaqësuesi i përcaktuar i tij për një procedurë të posaçme.
Kërkesërregullorja e Sigurisë	Kushti zyrtar i caktuar nga rregullatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.

2. 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
KNS	Kominikim, navigim, survejim
MLTA	Menaxhimi i lëvizjes së trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit 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
SHNA.	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA.	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
EUROCAE	Organizata Europiane për Pajisjet në Aviacionin Civil

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 27 003.

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 PENAL	226 lekë
KODI I PROCEDURËS PENALE.....	330 lekë
KUSHTETUTA	95 lekë
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë

Hyri në shtyp më 12.7.2010
Doli nga shtypi më 13.7.2010

Tirazhi: 2300 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2010

Çmimi 40 lekë