

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 European dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët europiane të aviacionit”,

UDHËZOJ:

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 European.

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 European, nr. 549/2004, datë 10 mars 2004 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm European-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 European, AAC duhet që aty ku është e duhur të zhvillojë nivelin më të lartë të bashkëpunimit me EUROCONTROL në mënyrë që të sigurojë sinergji rregullatore dhe afrime konsistente.

3. Funksioni 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 European, 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 avionet 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 këshillimin e 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 përfutur 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 European 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 European çdo 3 vite më pas. Për këtë qëllim, AAC do të paraqesë pranë Komisionit European informacione shitesë 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 lufte.

- Përmbytjen 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

Termet e përdorur

Termet dhe shkurtimet e 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 efçente 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 përshpejtimin 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 Ministrit të Punëve Publike Transportit dhe Telekomunikacionit nr.19 deri nr.22, datë 16.10.2008 dhe udhëzimit të Ministrit 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 Ministrit 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 operationale, 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 operationale” nënkuptojnë informacionin në lidhje me të gjitha fazat e fluturimit që kërkohen për të marrë vendime operationale nga siguruesit 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 operational të sistemit, në kontekstin e koncepteve të funksionit të rëna dakord dhe të vlerësuara që kërkojnë zbatim uniform nëpërmjet RREMTA-s.

35. “Vënia në punë” nënkupton përdorimin e parë operational 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 veprojë 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 operationale 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.