

UDHËZIM
Nr.5, datë 3.6.2010

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

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

(I përditësuar)

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

Objekti dhe qëllimi

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

Objekti i nismës së qiellit të vetëm evropian është përmirësimi i standardeve aktuale të sigurisë së trafikut ajror, për të kontribuar në zhvillimin e qëndrueshëm të sistemit të transportit ajror dhe për të përmirësuar performancën e përgjithshme të menaxhimit të trafikut ajror (MTA) dhe shërbimeve të lundrimit ajror (SHLA) për trafikun ajror në përgjithësi në Evropë, me qëllim plotësimin e kërkesave të të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore.

Ky qiell unik evropian do të përbëhet nga një rrjet koherent mbarevropian rrugësh, sistemesh të menaxhimit të rrjetit dhe të trafikut ajror, bazuar vetëm në sigurinë, efikasitetin dhe vlerësimet teknike, në favor të të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore. Në arritjen e këtij objekti, ky udhëzim përcakton një kuadër rregullator të harmonizuar me atë evropian, në funksion të krijimit të një qielli të vetëm evropian.

Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të përmendura në nenin 3 do të kryhet pa cenuar sovranitetin kombëtar mbi hapësirën përkatëse ajrore dhe rregullat kombëtare në lidhje me rendin publik, sigurinë publike dhe çështjet e mbrojtjes. Ky udhëzim dhe masat e përmendura në nenin 3, nuk mbulojnë operimet dhe trajnimet ushtarake.

Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të përmendura në nenin 3 do të kryhet pa cenuar të drejtat dhe detyrimet kombëtare sipas Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të vitit 1944. Në këtë kontekst, një tjetër objektiv shtesë i këtij udhëzimi është, që në fushat që ai mbulon, të asistojë Autoritetin e Aviacionit Civil, në përmbushjen e detyrimeve të tyre sipas Konventës së Çikagos, duke ofruar një bazë për interpretim të përbashkët dhe zbatim uniform të parashikimeve të saj, dhe duke siguruar që këto parashikime të merren parasysh sa duhet në këtë udhëzim dhe në rregullat e hartuara për zbatimin e tij.

Neni 2

Objektivat

(Shfuqizuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

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 european” dhe me çdo akt tjetër normativ që rregullon këtë çështje.

Neni 4

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kombëtar mbikëqyrës, i cili do të marrë përsipër detyrat që i janë caktuar një autoriteti të tillë sipas këtij udhëzimi dhe në bazë të masave të përmendura në nenin 3.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil është i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror. Kjo pavarësi është arritur nëpërmjet ndarjes adekuate, të paktën në nivelin funksional, midis autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes dhe ofruesit.

3. Autoriteti kombëtar i mbikëqyrjes ushtron kompetencat e tij në mënyrë të paanshme, të pavarur dhe transparente. Kjo arrihet nëpërmjet zbatimit të mekanizmave të duhur të menaxhimit dhe të kontrollit, përfshirë brenda administratës tij. Megjithatë, kjo nuk e pengon Autoritetin e Aviacionit Civil që të ushtrojë detyrat e tyre në kuadër të rregullave të brendshme të saj.

4. Buxheti i AAC-së duhet të sigurojë që autoriteti kombëtar i mbikëqyrjes të ketë aftësitë për të realizuar detyrat që i janë caktuar atyre sipas këtij udhëzimi në mënyrë efektive dhe në kohë.

5. AAC njofton Komitetin e Përbashkët siç përcaktohet në Marrëveshjen Shumëpalëshe, për emrin dhe adresën e autoritetit, si dhe ndryshimet në to, si dhe për masat e marra për të siguruar pajtueshmërinë me pikat 2, 3 dhe 4.

Neni 5

Organi konsulent i industrisë

(Shfuqizuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

Neni 5a

Marrëdhënia me vendet e tjera evropiane

(Shtuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

Komuniteti dhe shtetet e tij anëtare synojnë mbështetjen dhe zgjerimin e qiellit të vetëm

evropian për vendet të cilat nuk janë anëtarë të Bashkimit Evropian. Në këtë kontekst, edhe RSH-ja është pjesë e iniciativave, qoftë në kuadrin e marrëveshjeve të përfunduara me vendet e tjera fqinje apo në kontekstin e marrëveshjeve për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, me qëllim zbatimin e masave të përmendura në nenin 3.

Neni 6

Sanksionet

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

Sanksionet që AAC-ja zbaton për shkeljet e parashikimeve të këtij udhëzimi dhe masave të përmendura në nenin 3, në veçanti nga ana e përdoruesve të hapësirës ajrore dhe ofruesve të shërbimeve ajrore, janë përcaktuar në Kodin Ajror të RSH-së dhe do të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

Neni 7

Konsultimi i palëve të interesuara

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, duke vepruar në përputhje me legjislacionin kombëtar, do të vendosë dhe zbatojë mekanizmat e konsultimit për përfshirjen e duhur të palëve të interesuara, përfshirë organet përfaqësuese të stafit profesional, në zbatimin e Qiellit të Vetëm Evropian.

2. Konsultimi i palëve të interesuara do të mbulojë, në veçanti, zhvillimin dhe futjen e koncepteve dhe teknologjive të reja në ATMN (Rrjeti i Menaxhimit të Trafikut Ajror).

Te palët e interesuara mund të përfshihen:

- Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror;
- Operatorët e aeroportit;
- Përdoruesit përkatës të hapësirës ajrore apo grupet që përfaqësojnë përdoruesit e hapësirës ajrore;
- Autoritetet ushtarake;
- Industria e prodhimit; dhe
- Organet përfaqësuese të stafit profesional.

Neni 8

Skema e performancës

(Ndryshuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

1. Për të përmirësuar performancën e shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit në Qiellin e Vetëm Evropian, duhet të hartohet një skemë e performancës për shërbimet e lundrimit ajror dhe funksioneve të rrjetit. Ajo do të përfshijë:

a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar dhe rajonal kur RSH të jetë pjesë e FABs në fushat kryesore të performancës të sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetit të kostove;

b) planet kombëtare ose planet për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, përfshirë objektivat e performancës, duke siguruar pajtueshmëri me objektivat e performancës së

Komunitetit; dhe

c) rishikimin, monitorimin dhe krahasimin periodik të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksioneve të rrjetit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar do të koordinojë me Komisionin, dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës për të përfutur ndihmë për zbatimin e skemës së performancës të përmendura në pikën 1.

3. a) Planet kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore të përmendura në shkronjën “b” të pikës 1 hartohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe miratohen ministri përgjegjës për transportin. Këto plane përfshijnë objektiva të detyrueshme kombëtare apo objektiva në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore dhe një skeme të përshtatshme nxitëse të miratuar në nivel shtetëror. Hartimi i planeve i nënshtrohet konsultimeve me ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror, përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore dhe kur është e përshtatshme, operatorët e aeroportit dhe koordinatorët e aeroportit.

b) përputhja e objektivave kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore me objektivat e performancës së Komunitetit vlerësohet nga Komisioni, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

Kur Komisioni konstaton se objektivat e rishikuara të performancës dhe masat e duhura nuk janë adekuate, ai, në zbatim të Marrëveshjes së Punës me AAC-në, mund të propozojë që Autoriteti i Aviacionit Civil të marrë masa korrigjuese.

c) Periudha e referencës për skemën e performancës do të mbulojë një minimum prej tre vjetësh dhe një maksimum prej pesë vjetësh.

d) Komisioni kryen vlerësime rregullisht për arritjen e objektivave të performancës dhe i paraqet rezultatet tek Komiteti i Qiellit të Vetëm Evropian

4. Procedurat e mëposhtme zbatohen për skemën e performancës të përmendur në pikën 1:

a) mbledhja, përcaktimi i vlefshmërisë, ekzaminimi, vlerësimi dhe shpërndarja e të dhënave relevante që lidhen me kryerjen e shërbimeve të navigimit ajror dhe funksionet e rrjetit nga të gjitha palët relevante, duke përfshirë ofruesit e shërbimit të navigimit ajror, përdoruesit e hapësirës ajrore, operatorët e aeroportit, autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes;

b) përzgjedhja e fushave kyç të përshtatshme të performancës në përputhje me ato të identifikuar në Kuadrin e Performancës së Master Planit të MTA përfshirë fushat e sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetin e kostos, të përshtatura kur është e nevojshme me nevojat e veçanta të qiellit të vetëm evropian dhe objektivat përkatëse për këto zona dhe përcaktimin e një grupi indikatorëve kyç të performancës për matjen e performancës;

c) përcaktimin e objektivave të performancës duke marrë në konsideratë imputet e identifikuar në nivel kombëtar ose në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore;

d) vlerësimin e objektivave të performancës kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore mbi bazën e planit kombëtar apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore; dhe

e) monitorimin e planeve të performancës kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore, përfshirë mekanizmat e përshtatshëm të paralajmërimit.

5. Krijimi i skemës së performancës merr parasysh faktin se shërbimet në udhëtim, shërbimet e terminalit dhe funksionet e rrjetit janë të ndryshme dhe duhet të trajtohet në përputhje me rrethanat, nëse është e nevojshme edhe për efekt të matjes së performancës.

6. Për funksionimin e hollësishëm të skemës së performancës, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për projektimin e rregullave zbatuese. Këto rregulla zbatuese do të mbulojë

aspektet e mëposhtme:

- a) përmbajtjen dhe planin kohor të procedurave kombëtare;
- b) periudhën e referencës dhe intervalet për vlerësimin e arritjes së objektivave të performancës dhe përcaktimin e objektivave të reja;
- c) kriteret për krijimin e autoriteteve kombëtare të mbikëqyrjes dhe të planit të performancës kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore, që përmban objektivat e performancës dhe skemën e nxitjes kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore.
Planet e performancës:
 - i) bazohen në planet e biznesit të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror;
 - ii) adresojnë të gjithë komponentët e bazës së kostos kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore;
 - iii) përfshijë objektivat e detyrueshme të performancës në përputhje me objektivat e performancës së planit kombëtar apo të Komunitetit;
- d) kriteret për të vlerësuar nëse objektivat kombëtarë apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore janë në përputhje me objektivat e performancës së Komunitetit dhe për të mbështetur mekanizmat e paralajmërimit;
- e) parimet e përgjithshme për krijimin e skemës së nxitjes;
- f) parimet për zbatimin e një mekanizmi tranzitor të nevojshëm për përshtatjen e funksionimit të skemës së performancës që nuk tejkalon periudhën 12-mujore pas miratimit të rregullave zbatuese.

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. AAC-ja mbikëqyr periodikisht zbatimin e këtij udhëzimi. Kur justifikohet për këtë qëllim, Komisioni mund t'i kërkojë AAC-ja informacion shtesë përveç informacionit të ndodhur në raportet e paraqitura nga ato në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

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 bazë të këtij udhëzimi përfshirë informacion të përshtatshëm rreth zhvillimeve në sektor, në veçanti lidhur me aspektet ekonomike, sociale, mjedisore, të punësimit dhe teknologjike, si dhe për cilësinë e shërbimit, nën dritën e objektivave fillestare dhe me këndvështrimin e nevojave në të ardhmen.

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.
- Përmbushjen 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 10a

Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (EASA)

(Shtuar me Udhëzimin nr. 8, datë 15.9.2015)

Gjatë zbatimit të këtij udhëzimi dhe udhëzimeve të Ministrit nr. 6, nr. 7 dhe nr. 8, datë 3.6.2010, Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me rolin e tij përkatës, siç parashikohet nga ky udhëzim, koordinohen sipas rastit me Agjencinë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit për të siguruar që të gjitha aspektet e sigurisë janë adresuar siç duhet.

Neni 11

Termet e përdorur

Termet 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)” do të thotë agregimi i funksioneve ajrore dhe tokësore (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror), i kërkuar për të siguruar lëvizjen e sigurt dhe të efektshme të mjetit fluturues 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 niset/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. *Përdorues të hapësirës ajrore” janë operatorët e mjeteve të fluturimit të operuar për trafik i përgjithshëm;*

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

21a. *“Master Plani i MTA” do të thotë plani i mbështetur në vendimin e Këshillit Evropian rregullat evropiane mbi përcaktimin e një sipërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar gjeneratën e re të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror për krijimin e një sipërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar një gjeneratë të re të sistemit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (SESAR);*

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

23. *“Certifikatë” nënkupton një dokument të lëshuar nga autoriteti kombëtar mbikëqyrës në çdo formë që përputhet me rregullat kombëtare, e cila konfirmon se një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror i plotëson kërkesat për ofrimin 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 *hardëare* apo objektet e paprekshme, si *softëare* mbi të cilën varet interoperabiliteti i RREMTA.

27. *“Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” do të thotë një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i zbatuar në hapësirën e RSH-së, dhe atë të ZPEA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mbi bazën e “Manualit të menaxhimit të hapësirës ajrore për zbatimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore” të nxjerrë nga Eurokontroll;”.*

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.

28a. *“Shërbimi i informacionit aeronautik” do të thotë një shërbim i ofruar me qëllim*

dhënie e këshillave dhe informacioneve të dobishme për zhvillimin e sigurt dhe efikas të fluturimeve;

28b. *“Shërbimi i paralajmërimit” do të thotë një shërbim i ofruar për të njoftuar organizatat përkatëse apo operatorët ajrorë lidhur me një mjet fluturimi në nevojë për ndihmë kërkimi dhe shpëtimi, dhe për të ndihmuar këto organizata sipas nevojës;*

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. *“Blloku funksional ajror” do të thotë një bllok i hapësirës ajrore i bazuar në kërkesat operacionale dhe i përcaktuar pavarësisht kufijve shtetërorë, ku ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e lidhura me to orientohen dhe optimizohen nga performanca, me synimin për të prezantuar në secilin bllok funksional të hapësirës ajrore, një bashkëpunim sa më të madh ndërmjet ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose, kur është e përshtatshme, një ofruesi të integruar;*

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 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 operacional 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 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 veprojë sikur të ishte një organ i vetëm.

39. *shfuqizuar;*

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.

43 “Shërbime ndërkufitare” do të thotë çdo rrethanë ku shërbimet e lundrimit ajror ofrohen në një Shtet Anëtar nga një ofrues shërbimi i certifikuar në një tjetër Shtet Anëtar, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

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.