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 ne 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 Europian”, kuadrit rregullativ, kjo rregullore ka të bëjë me sigurimin e shërbimeve të navigimit ajror në Qiellin e Vetëm Europian (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 kuadrit rregullativ.

Neni 2
Detyrat e autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse

1. AAC (Autoriteti i Aviacionit Civil) i Republikës së Shqipërisë, referuar në nenin 4 të kuadrit 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 navigmit 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 pranuara

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 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 Europian" (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 Europian" (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 Europian" (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 lejojnë 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 caktojnë 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 udhëzimin e ministrit për "Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin 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 llogaritje 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 operacionale në lidhje me të do të këmbehen në kohë reale midis të gjithë ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror, përdoruesve të shërbimeve ajrore dhe aeroporteve, për të lehtësuar nevojat e tyre operacionale. Të dhënat do të përdoren vetëm për qëllime operacionale.

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 Europian" (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 shuma të përshtatshme për interesin mbi kapitalin e investimit dhe zhvlerësimin e aseteve, 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 Europian. 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) ndërsubvencionimi 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, efiçente dhe efektive me një pamje në një nivel të lartë ndaj sigurisë dhe efiçencës 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 sitmulues 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 udhëzimin 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 kërkese, 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 njëmujore.

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
Termat e përdorur

Termat dhe shkurtimet 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

Organizatat 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 cerfitikimit të sistemit të cilësisë (SKÇSC);

- të jenë subjekt i certifikimit të sistemit te tij 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 dhe survejimit
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 Ministrit të PPT0T autoriteti kompetent për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar të shërbimeve të navigimit ajror.
Qielli i Vetëm Europian	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 ambiental.
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.