

**UDHËZIM**  
**Nr.7, datë 3.6.2010**

**MBI ORGANIZIMIN DHE PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE BRENDË 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”,

**UDHËZIJ:**

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 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 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 Qieilit 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 Qieilit 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 të:

- 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. Përfundime

Në rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave për organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qieellit 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 opinion. Opinioni duhet t'u dërgohet shteteve që kanë lidhje me këtë çështje. Pa anashkalluar 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 european.

9.2 Rregullat për implementimin duhet të mbështesin vendimet operationale nga OSHNA, operatorët e aeroporteve 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 Paralamentit dhe Këshillit European, 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

### **Termat e përdorur**

Termat dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcën 1, 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 A1

#### **1. TERMA DHE PËRKUFIZIME**

|                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM).         | Eshtë ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrit 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.                                                                                                                                           |
| 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, 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:<br>a) parandalimit të përplasjeve:<br>1. midis avionëve dhe<br>2. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e                                                                                                                               |

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                        | manovrimin 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 përgjigjësisë 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.                |