

UDHËZIM
Nr.8, datë 3.6.2010

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

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish- Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët europiane të aviacionit”,

UDHËZIJ:

Hyrje

Ky udhëzim është bazuar në:

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

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

KAPITULLI I
TË PËRGJITHSHME

1. Qëllimi

1.1 Ndërveprimi në rrjetin europian të menaxhimit të trafikut ajror.

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

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

2. Organet zbatuese

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

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

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

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

2.4.1 Kërkesat do të zbatohen te:

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

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

3. Kërkesat e sigurisë

3.1 Kërkesa të përgjithshme

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

3.2 Zbatueshmëria

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

4. Përjashtime

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

KAPITULLI II

Neni 1

Objektivi

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

Neni 2

Dispozitat kryesore

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

Neni 3

Rregullat implementuese për ndërveprim

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

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

3. Rregullat implementuese për ndërveprim duhet veçanërisht:

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

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

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

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

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

4. Përgatitja, përshtatja dhe shqyrtimi i rregullave implementuese për ndërveprim duhet të marrin parasysh kostot e vlerësuara dhe përfitimet e zgjedhjeve teknike me anë të të cilave ato pajtohen, me një pikëpamje për të përcaktuar zgjidhjen më të përshtatshme duke pasur në konsideratë

mbajtjen e një niveli të lartë sigurie. Një vlerësim i kostove dhe përfitimeve të këtyre zgjedhjeve për të gjithë pjesëmarrësit e interesuar duhet që t'i bashkëngjitet çdo drafti që implementon rregullat për ndërveprim.

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

Neni 4

Specifikimet e komunitetit

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

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

ose

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

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

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

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

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

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

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

VERIFIKIMI I PAJTUESHMËRISË

Neni 5

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

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

2. Fabrikuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar, i përcaktuar në Komitetin , duhet të garantojë dhe të deklarojë me anë të deklaratës së KE për përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim,

që ai ka aplikuar kërkesat e dhëna në dispozitat kryesore dhe në rregullat implementuese kryesore për ndërveprim.

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

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

Neni 6

Deklarata e KE- së për verifikimin e sistemeve

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

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

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

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

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

Neni 7

Masat e sigurisë

1. Ku AKM siguron që :

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

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

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

a) dështimit për të përmbushur dispozitat kryesore;

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

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

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

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

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

informojë Komisionin dhe shtetet e tjera anëtare për këtë.

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

Neni 8 **Organizma të shpallur**

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

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

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

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

Dispozitat e fundit

Neni 9

Rishikim i anekseve

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

Neni 10

Marrëveshjet e përkohshme

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

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

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

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

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

Komisioni duhet të bëjë konsultime me palët e interesit, dhe pas kësaj do të marrë një vendim

në përputhje me procedurën që i referohet nenit 5(3) të udhëzimit të ministrit mbi kuadrin rregullativ.

Neni 11 **Termt e përdorur**

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

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKSI I

LISTA E SISTEMEVE PËR SHËRBIMIN E QARKULLIMIT AJROR

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

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

ANEKSI II

KËRKESAT KRYESORE

Pjesa A: Kërkesa të përgjithshme

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

1. Funksionimi i saktë (normal)

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

2. Mbështetje për ide të reja të funksionimit

RREMTA, sistemet e veta dhe përbërësit e tyre mbi baza të koordinuara duhet të mbështesin koncepte të pranuar dhe të vlerësuara për funksionimin e tyre në mënyrë që të përmirësojnë cilësinë

dhe rendimentin e shërbimeve të qarkullimit ajror, veçanërisht në terma të sigurisë dhe kapacitetit.

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

3. Siguria (parrezikshmëria)

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

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

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

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

4. Koordinimi civil-ushtarak

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

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

Duhet pasur parasysh dhe kërkesat kombëtare për sigurinë.

5. Detyrime ndaj ambientit

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

6. Parimet që udhëheqin arkitekturën logjike të sistemeve

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

7. Parimet që udhëheqin ngritjen e sistemit

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

Pjesa B: Kërkesa të veçanta

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

1. Sisteme dhe procedura për menaxhimin e hapësirës ajrore

1.1 Funksionimi pa probleme

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

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

2.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet dhe procedurat për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror duhet të mbështesin

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

3. Sisteme dhe procedura për shërbimet e trafikut ajror

3.1 Sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimeve

3.1.1 Funksionimi pa probleme

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

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

3.1.2 Mbështetje për koncepte të reja të operimit

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

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

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

3.2 Sistemet e përpunimit të të dhënave nga vëzhgimi

3.2.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e përpunimit të të dhënave nga vëzhgimi do të projektohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe të punojnë duke përdorur procedurat e vlefshme dhe përkatëse, në mënyrë që të ofrojnë efektshmërinë e kërkuar dhe cilësinë e shërbimit në një ambient të dhënë (tokë, TMA, korridore) me karakteristika të njohura të trafikut, veçanërisht për kujdesin, besueshmërinë e rezultateve të përlllogaritura, të saktësisë, integritetit, vlefshmërisë, vazhdimësisë, dhe afateve kohore të dhënies së informacionit në postet e kontrollit. Sistemet e përpunimit të të dhënave nga lehtësojnë shpërndarjen në kohë të informacioneve të rëndësishme, homogjen dhe koherent ndërmjet tyre për të garantuar operate të optimizuara në pjesë të ndryshme të RREMTA-s.

3.2.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

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

3.3 Sistemet e ndërfaqjes njeri-makinieri

3.3.1 Funksionimi pa probleme

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

3.3.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

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

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

4.1 Funksionimi pa probleme

Sistemet e komunikimit janë projektuar, ndërtuar, mirëmbajtur dhe vënë në funksionim sipas

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

4.2. Mbështetje për konceptet e reja të operimit

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

5. Sisteme dhe procedura navigimi

5.1. Funksionimi pa probleme

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

6. Sisteme dhe procedura vëzhgimi

6.1 Funksionimi pa probleme

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

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

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

7. Sisteme dhe procedura për shërbimet e informacionit aeronautik

7.1 Funksionimi pa probleme

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

7.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

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

8. Sistemet dhe procedurat për përdorjen e informacionit meteorologjik

8.1 Funksionimi pa probleme

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

8.2 Mbështetje për konceptet e reja të operimit

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

ANEKSI III

PËRBËRJA

Deklarata e KE-së:

- Mbi përputhshmërinë,
- Mbi përshtatshmërinë në përdorim.

1. Përbërësit

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

2. Qëllimi

Deklarata e KE-së përfshin:

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

3. Përmbajtje e deklaratës së KE-së

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

- Referencat e këtij udhëzimi;
- Emrin dhe adresën e fabrikuesit ose përfaqësuesit të përcaktuar në Komunitet (tregohet emrin tregtar dhe adresa e plotë dhe në rast të një përfaqësuesi tregohet dhe emërtimi komercial i konstruktorit);
- Përshkrimi i përbërësve;
- Përshkrimi i procedurës së ndjekur për deklarimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë së përdorimit (neni 5 i këtij udhëzimi);
- Të gjitha dispozitat përkatëse që përmbushen nga përbërësi dhe në veçanti kushtet e përdorimit;
- Nëse kërkohet, emrin dhe adresën e organizmit ose organizmave të shpallur, përfshirë në procedurën e ndjekur për përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë në përdorim dhe datën e certifikatës së kontrollit nëse duhet, dhe kohëzgjatjen dhe kushtet e vlefshmërisë së certifikatës;
- Kur nevojitet, përcaktime të specifikimeve të Komunitetit që ndiqen;
- Identifikim të firmosësit, i përcaktuar që të angazhohet në emër të fabrikuesit apo të përfaqësuesit të fabrikuesit, i përcaktuar në Komunitet.

ANEKS IV SISTEMET

Deklaratë e KE-së për verifikimin e sistemeve

Procedura për verifikimin e sistemeve

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

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

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

2. Procedura e verifikimit të sistemeve

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

- Projektimi i përgjithshëm;
- Zhvillim dhe integrim i sistemit, përfshi këtu montimin e pjesëve përbërëse dhe rregullimet e përgjithshme;

- Integrimin e sistemit operativ;
- Dispozita specifike për mirëmbajtjen e sistemit, nëse aplikohen.

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

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

3. Dosja teknike

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

Minimalisht dokumentet e mëposhtme duhet të jenë të përfshira:

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

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

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

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

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

4. Paraqitje

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

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

ANEKS V

ORGANIZMA TË SHPALLUR

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

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

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

pajisje që nevojiten për kontrolle të paparashikuara.

4. Stafi përgjegjës për inspektime duhet të ketë:

- Një formim të mirë teknik dhe profesional;
- Një njohje të kënaqshme të kërkesave lidhur me kontrollet që kryen dhe praktikim të mjaftueshëm për kryerjen e këtyre veprimeve;
- Aftësinë për të formuluar deklaratën, të dhëna dhe raportime që të vërtetojnë që inspektimet janë kryer.

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

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

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

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

TERMA DHE PËRKUFIZIME

Në funksion të këtij udhëzimi, termat e mëposhtëm nënkuptojnë:

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM).	Është ajo pjesë e DPAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrit të PPT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në nivel kombëtar, dhe të shërbimeve të trafikut ajror.
AAC – Autoriteti i Aviacionit Civil	Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
Shërbimet e navigimit ajror (SHNA)	Shërbimet e trafikut ajror, komunikimi, shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajrosë dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
Ofruesit e SHNA –së	Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të grupit i mbikëqyrës të SHNA.
Menaxhimi i trafikut ajror (MTA))	Menaxhimi i trafikut ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
Shërbimi i menaxhimit të trafikut ajror	Një shërbim në funksion të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Ofruesi i shërbimeve MTA	Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të menaxhimit të trafikut ajror (MTA).
Shërbimi i trafikut ajror (SHTA)	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit).
Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (KTA)	Një shërbim i siguruar për qëllimin: a) e parandalimit të përplasjeve: 1. midis avionëve dhe 2. midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit; dhe b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të

Kërkesat e përbashkëta	trafikut ajror. 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 përgjegjesisë dhe kompetencës.
Rregullore	Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim i rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata të cilët aplikohet procesi rregullator.
Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)	Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet, me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.
Mbikëqyrja e sigurisë	Funksioni i ndërmarrë nga autoriteti i emëruar ARRK për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë arritur dhe kërkesat e saj janë përmbushur me efikasitet.
Kreu i AKM	Përfaqësuesi i përcaktuar i tij për një procedurë të posaçme.
Kërkesërregullorja e Sigurisë	Kushti zyrtar i caktuar nga rregullatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.

2. SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi European
KE	Komisioni European
KTA	Kontrolli i trafikut ajror
MHA	Menaxhimi i hapësirës ajrore
KNS	Kominikim, navigim, survejim
MLTA	Menaxhimi i lëvizjes së trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm European
RREMTA	Rrjeti european i menaxhimit të trafikut ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA.	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA.	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
EUROCAE	Organizata Europiane për Pajisjet në Aviacionin Civil