UDHËZIM
Nr.19, datë 5.10.2010

MBI KËRKESAT PËR SISTEMET E AUTOMATIZUARA TË SHKËMBIMIT TË TË DHËNAVE TË FLUTURIMIT ME QËLLIM NJOFTIMIN, KOORDINIMIN DHE TRANSFERIMIN E FLUTURIMEVE NDËRMJET NJËSIVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

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";
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe të Transportit nr.5, datë 3 qershor 2010 "Për krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian";
- udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe të Transportit nr.8, datë 3 qershor 2010 "Për ndërveprimin në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror";
- ky udhëzim është në përputhje me Vendimin e Komisionit të Komunitetit Evropian nr.1032/2006, datë 6 korrik 2006, për kërkesat e sistemeve të automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferim fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të procedurave përkatëse, Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë (AAC), si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Ajror, deklaron aftësinë e vet dhe synimin 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.

Neni 1

1. Qëllimi

1) Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave për sistemet e automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimi, koordinimi dhe transferim fluturimesh ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror.

2) Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurave për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore është AAC, Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

2. Arsyet themelore

Menaxhimi i trafikut ajror kërkon mekanizma të sigurta dhe eficente për njoftimin, koordinimin dhe transferimin e fluturimeve ndërmjet njësive të kontrollit të trafikut ajror. Pajisja me këto mekanizma brenda RREMTA (Rrjetit Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror) kërkon një shkëmbim të automatizuar të të dhënave të fluturimit ndërmjet sistemeve të procesimit të të dhënave të fluturimit.

3. Zbatueshmëria

Ky udhëzim do të aplikohet:

a) në sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimit që i shërbejnë njësive të kontrollit të trafikut ajror, të cilat ofrojnë shërbim të përgjithshëm të trafikut ajror;

b) në sistemet e shkëmbimit të të dhënave të fluturimit që ndihmojnë procedurat e koordinimit

ndërmjet njësive të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake të kontrollit.

Neni 2
Përkufizime

1. “Njoftim” do të thotë transmetim i të dhënave nga njësia transferuese për të rinovuar sistemin në njësinë marrëse për përgatitjen për koordinim.

2. “Koordinim” nënkupton koordinimin ndërmjet njësive të trafikut ajror të kalimit të fluturimeve të planifikuara në të gjithë kufirin e përbashkët, në mënyrë për të siguruar parrezikshmërinë e fluturimit.

3. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia e KTA) kupton qendrën e kontrollit të hapësirës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit.

4. Koordinimi civil - ushtarak” kupton koordinimin ndërmjet palëve civile dhe ushtarake të autorizuara për të marrë vendime dhe për të rënë dakord për radhën e veprimeve.

5. “Sistemet e procesimit të të dhënave të fluturimit” kupton një pjesë të sistemit të shërbimeve të trafikut ajror, i cili merr të dhënat e planit të fluturimit dhe mesazhet e shoqëruara, të procesuara automatikisht dhe i shpërndan në pozicionet e punës në njësitë e kontrollit të trafikut ajror.

6. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia e KTA) kupton qendrën e kontrollit të hapësirës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit.

7. “Njësia e kontrollit ushtarak” kupton një njësi fikse ose të lëvizshme ushtarake që merret me trafikun ajror ushtarak dhe/ose zhvillon aktivitete të tjera që, në lidhje me natyrën e tyre specifike, mund të kërkojnë rezervim të hapësirës ajrore ose kufizim të saj.

8. “Njësia transferuese” kupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror në procesin e transferimit të përgjegjësisë për t’i ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror një avioni në një njësi tjetër KTA përgjatë rrugës së fluturimit.

9. “Njësia marrëse” kupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror, e cila merr të dhënat.

10. “Kufi” do të thotë një plan anësor ose vertikal që përcakton hapësirën ajrore, në të cilën një njësi KTA ofron shërbime të trafikut ajror.

11. “Qendra e kontrollit të hapësirës” (QKH) kupton njësinë e stabilizuar për të ofruar shërbim të kontrollit të trafikut ajror për fluturime të kontrolluara në hapësira të kontrolluara nën përgjegjësinë e saj.

12. “Pozicioni i punës” kupton pajisjet teknike, me të cilat një pjesëtar i stafit të shërbimeve të trafikut ajror zhvillon punën në lidhje me profesionin e tij.

13. “Plani i fluturimit” nënkupton informacion i përcaktuar, i ofruar njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, në lidhje me një fluturim të përcaktuar ose me një pjesë fluturimi të një avioni.

14. “Paralajmërim” nënkupton një mesazh i shfaqur në një pozicion të punës, kur procesi i automatizuar i koordinimit ka dështuar.

15. “Të dhëna të parashikuara” kupton pikën e koordinimit, kohën e parashikuar të një avioni dhe nivelin e pritur të fluturimin të avionit në pikën e koordinimit.

16. “Radari dytësor i mbikëqyrjes” do të thotë një sistem radari survejimi, i cili përdor impiante transmetuese ose marrëse dhe mbartëse.

17. “Letërmarrëveshje” nënkupton një marrëveshje mes dy njësive KTA të afërta, marrëveshje e cila specifikon sesi përgjegjësitë e tyre përkatëse duhen koordinuar.

18. “Transferimi i pikës së kontrollit” do të thotë një pikë në rrugën e fluturimit të një aeroplani, në të cilën përgjegjësitë për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror të avionëve janë transferuar nga një njësi KTA të tjetra.

19. “Koordinimi i të dhënave” kupton të dhëna në lidhje me stafin operacional që kanë të bëjnë me procesin e njoftimit, koordinimit dhe transferimi të fluturimeve dhe me procesin e koordinimit civilo- ushtarak.

20. “Transferimi i nivelit të fluturimit” kupton nivelin e fluturimit të rënë dakord gjatë koordinimit në qoftë se është në nivel fluturimi ose niveli i pastruar fluturimi në të cilin fluturimi është duke vazhduar në ngjitje ose në zbritje në pikën e koordinuar.

21. “Njësi pranimi” do të thotë njësia tjetër e kontrollit të trafikut ajror për të marrë kontrollin e një aeroplani.

22. “Pikë koordinimi” do të thotë një pikë në/ose pranë kufirit e përdorur nga njësitë KTA dhe e referuar në proceset e koordinimit.

23. “Njësi e njoftuar” do të thotë njësi KTA që ka marrë informacionin e njoftimit.

24. “Korrelacion” nënkupton procesin që lidh të dhënat e planit të fluturimit dhe gjurmët e radarit të të njëjtit fluturim.

25. “Lëshim” do të thotë autorizimi nga kontrollori për një transferim të një avion te njësia e pranimit për të dhënë instruksione kontrolli për avionin para se ai të transferohet te pika e kontrollit.

26. “Disponueshmëri” nënkupton shkallën në të cilën një sistem apo komponent është operativ dhe i arritshëm, kur kërkohet për përdorim.

27. “Besueshmëri” kupton probabilitetin që instalimet në terren operojnë brenda tolerancës së përcaktuar.

Neni 3

Ndërveprimi dhe kërkesat e performancës

1. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) dhe që i shërbejnë QKH-së, të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe kërkesat e performancës të specifikuar në shtojcën I, pjesa A dhe B.

2. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror që kanë të përcaktuara në letërmarrëveshjen e tyre se ata do të implementojnë njoftimin, koordinimin fillestar, rishikimin e koordinimit, shfuqizimin e koordinimit, të dhënat bazë të fluturimit ose ndryshimet në proceset e të dhënave bazë të fluturimit ndërmjet njësive KTA ndryshe nga njësitë QKH-së, do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a), të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe kërkesat e performancës të specifikuara në shtojcën I, pjesa A dhe B.

3. Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror që kanë të përcaktuara në letërmarrëveshjen e tyre se ata do të implementojnë njoftimin dhe koordinimin e paranisjes, ndryshimin e frekuencave ose atyre të supozuara në manual të proceseve të komunikimit, do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe atyre të performancës të specifikuara në shtojcën I, pjesa A dhe C.

4. AAC do të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(b) të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të specifikuara në shtojcën I, pjesa A dhe B, duke respektuar proceset e të dhënave bazë të fluturimit dhe atyre të ndryshimeve të të dhënave bazë të fluturimit.

5. Kur njësitë e shërbimeve të trafikut ajror dhe njësive të kontrollit ushtarak kanë implementuar ndërmjet sistemeve të tyre, të referuara në nenin 1(3)(b), njoftimin e kalimit me qëllim, kërkesën e lejekalimit, procesin e kalimit të kundërpropozimit ose procesin e fshirjes së kalimit, AAC-ja do të sigurojë se këto sisteme të jenë në përputhje me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të specifikuara në shtojcën I, pjesa A dhe C.

Neni 4

Kërkesat e kualitetit të shërbimit

1. Ofruesit të Shërbimeve të Lundrimit Ajror do të sigurojnë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(a) të jenë në përputhje me kërkesat në lidhje me cilësinë e shërbimit, të specifikuara në shtojcën 2.

2. AAC-ja do të sigurojë që sistemet e referuara në nenin 1(3)(b) të jenë në përputhje me kërkesat në lidhje me cilësinë e shërbimit, të specifikuara në shtojcën 2.

Neni 5
Procedurat shoqëruese

1. Për një fluturim nën koordinimin fillestar, kushtet e transferimit të rëna dakord për një fluturim do të jenë operative të detyrueshme për të dyja njësitë e KTA-së nëse nuk shfuqizohet ose rishikohet koordinimi.

2. Për një fluturim nën rishikimin e koordinimit, kushtet e transferimit të rëna dakord për një fluturim do të jenë operative të detyrueshme për të dyja njësitë e KTA-së nëse nuk shfuqizohet ose bëhen rishikime të mëtejshme koordinimi.

3. Kur përfundimi i rishikimit ose shfuqizimit të procesit të koordinimit nuk është konfirmuar në përputhje me kërkesat e aplikueshme të kualitetit të shërbimit, njësia transmetuese do të fillojë koordinim verbal.

Neni 6
Kërkesat e sigurisë

AAC do të marrë masat e nevojshme për të siguruar që çdo ndryshim në sistemet ekzistuese automatike për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit të mbuluara nga ky udhëzim ose futja e sistemeve të reja, janë të paraprirë nga një vlerësim i sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe zbutjen, vlerësim ky i kryer nga palët e interesuara.

Në këtë vlerësim të sigurisë, kërkesat e sigurisë të specifikuara në shtojcën 3, do të merren në konsideratë minimalisht.

Neni 7
Pajtueshmëria ose përshtatshmëria për përdorim të pjesëve përbërëse

Para lëshimit të një deklarate KE-së të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, të referuara në nenin 5 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror", prodhuesit e pjesëve përbërëse të sistemeve të përmendura në nenin 1(3)(a) dhe 1(3)(b) do të vlerësojnë përputhshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorimin e këtyre pjesëve përbërëse në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa A.

Neni 8
Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror, të cilët mund të demonstrojnë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në shtojcën 5 duhet të bëjnë një verifikim të sistemeve të referuara në nenin 1(3)(a) në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa B.

2. Ofruesit e Shërbimit të Lundrimit Ajror, të cilët nuk mund të demonstrojnë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në shtojcën 5, do t'ia nënkontraktojnë një organizate të njohur verifikimin e sistemeve të referuara në nenin 1(3)(a). Ky verifikim do të kryhet në përputhje me kërkesat e përcaktuara në shtojcën 4, pjesa C.

3. AAC do të sigurojë që verifikimi i sistemeve të referuara në nenin 1(3)(b) të vërtetojë konformitetin e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit dhe performancës, kërkesat e cilësisë e shërbimit dhe të sigurisë së këtij udhëzimi.

Neni 9
Përputhshmëria

AAC-ja do të marrë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me këtë udhëzim.

Neni 10
Masat e përkohshme

1. Masat e përcaktuara në nenin 10(1) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror" do të zbatohen për sistemet e "Rrjetit Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror" (RREMTA), të cilët janë referuar në nenin 1(3), pas hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi për sa u përket proceseve të njoftimit dhe koordinimit fillestar.

Ato do të aplikohen në sistemet RREMTA nga 1 janari 2011 për sa i përket rishikimit të koordinimit, shfuqizimit të koordinimit, të proceseve të të dhënave bazë të fluturimit, si dhe të procesit të ndryshimit të të dhënave bazë të fluturimit.

2. Masat e përcaktuara në nenin 10(1) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror" do të zbatohen për sistemet e referuara në nenin 1(3), nga 31 dhjetori 2012.

Neni 11
Termat e përdorura

Termat dhe shkurtimet e përdorura në këtë udhëzim sqarohen në shtojcat 1, 2, 3 ,4 dhe 5 bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Neni 12
Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA 1
KËRKESAT E NDËRVEPRIMIT DHE TË PERFORMANCËS REFERUAR NENIT 3

PJESA A
KËRKESAT E PËRGJITHSHME

1. Kërkesat e sistemit

1.1. Sistemi do të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm për monitorimin, përpunimin dhe hartimin e informacionit të sistemit të shkëmbimit në proceset e specifikuara.

1.2. Sistemi do të jetë në gjendje të marrë automatikisht, të ruajë, të procesojë, të nxjerrë dhe të shfaqë, dhe të transmetojë informacionin e fluturimit, në lidhje me proceset e njoftimit, proceset e koordinimit dhe transferimit civil-ushtarak.

1.3. Sistemi do të nxjerrë një paralajmërim kur pajisjet e shkëmbimit të informacionit dështojnë ose kur janë të pranishme anomali.

1.4. Sistemi do të jetë në gjendje të japë paralajmërim në lidhje me sistemin e shkëmbimit të informacionit në pozicionet përkatëse të punës.

1.5. Sistemi do t'i ofrojë stafit të KTA-së mjetet për të modifikuar informacionin e fluturimit, në lidhje me procesin.

1.6. Sistemi do të jetë i aftë për të siguruar stafin e KTA-së me informacion rreth statusit të proceseve të rëndësishme të sistemit të shkëmbimit të informacionit.

2. Regjistrimi i të dhënave të sistemit të shkëmbimit të informacionit

2.1. Të dhënat e sistemit të shkëmbimit të informacionit do të regjistrohen nga Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror në një mënyrë, e cila lejon gjetjen dhe shfaqjen e të dhënave të regjistruara.

PJESA B

KËRKESAT PËR PROCESET E DETYRUESHME TË MBËSHTETURA NGA SISTEMI I SHKËMBIMIT TË INFORMACIONIT

1. Lajmërimi

1.1. Informacioni i fluturimit

1.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e njoftimit do të përmbajë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën RSS dhe kodin (nëse ka);
- aerodromin e nisjes;
- të dhënat e parashikuara;
- aerodromin e destinacionit;
- numrin dhe llojin e avionit;
- llojin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

1.1.2. Përmbajtja e informacionit të “pajisjeve të mundshme dhe statusi” do të përfshijë “ndarjen vertikale minimale të reduktuar” (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.

1.1.3. Informacioni “pajisjet e mundshme dhe statusin” mund të përmbajë edhe njësi të tjera në përputhje me letërmarrëveshjet.

1.2. Rregullat e aplikimit

1.2.1. Procesi i njoftimit do të kryhet të paktën një herë për çdo fluturim të pranuar i planifikuar për të kaluar kufirin vetëm nëse fluturimi është subjekt i procesit të njoftimit të paranisjes dhe atij të koordinimit.

1.2.2. Kriteret e pranueshmërisë për njoftimin e kalimit të kufirit të fluturimeve do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.

1.2.3. Kur procesi i njoftimit nuk mund të kryhet për një kohë dypalëshe të rënë dakord para procesit fillestar të koordinimit, ai do të përfshihet nga procesi i koordinimit fillestar.

1.2.4. Kur procesi i njoftimit kryhet, procesi i njoftimit do të paraprihet nga procesi fillestar i koordinimit.

1.2.5. Procesi i njoftimit do të zhvillohet përsëri çdo herë, para procesit fillestar të koordinimit, që ka një ndryshim të ndonjë të dhënë të mëposhtme:

- COP;
- kodi i pritur SSR në transferimin e pikës së kontrollit;
- aerodromi i destinacionit;
- llojin e avionit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

1.2.6. Nëse një mospërputhje është identifikuar në mes të të dhënave të transmetuara dhe të dhënave korresponduese në sistemin marrës, ose asnjë informacion i tillë nuk është në dispozicion, e cila do të rezultojë në nevojën për veprime korrigjuese në mjetin marrës të të dhënave ndjekëse të koordinimit fillestar, mospërputhja do t’i referohet një pozicioni pune të përshtatshëm për t’i dhënë një zgjidhje.

1.3. Kriteret e kohës për fillimin e procesit të njoftimit

1.3.1. Procesi i njoftimit do të nisë me një numër parametër minutash para kohës së parashikuar të COP.

1.3.2. Parametri i njoftimit do të përfshihet në letërmarrëveshjet ndërmjet njësive të KTA-së në fjalë.

1.3.3. Parametri i njoftimit mund të përcaktohet veçuar për secilën nga pikat e koordinimit.

2. Koordinimi fillestar

2.1. Informacioni i fluturimit

2.1.1. Informacioni në lidhje me procesin fillestar të koordinimit do të përmbajë si minimum:

- identifikimin e avionit;
- formën RSS dhe kodin;

- aerodromin e nisjes;
- të dhënat e parashikuara;
- aerodromin e destinacionit;
- numrin dhe llojin e avionit;
- llojin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

2.1.2. Përmbajtja e informacionit të “pajisjeve të mundshme dhe statusi” do të përfshijë “ndarjen vertikale minimale të reduktuar” (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.

2.1.3. Informacioni “pajisjet e mundshme dhe statusin” mund të përmbajë edhe njësi të tjera në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2. Rregullat e aplikimit

2.2.1. Procesi fillestar i koordinimit do të kryhet për të gjitha fluturimet e pranuara të planifikuara për të kaluar kufirin.

2.2.2. Kriteret e pranueshmërisë për koordinimin fillestar të kalimit të kufirit të fluturimeve do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2.3. Vetëm në qoftë se nuk është filluar manualisht, procesi i koordinimit fillestar do të fillohet automatikisht në:

- një periudhë kohe të rënë dakord me një parametër përpara kohës së parashikuar në pikën koordinuese ose;
- në kohën në të cilën fluturimi është në një distancë të rënë dakord nga pika koordinuese, në përputhje me letërmarrëveshjet.

2.2.4. Procesi i koordinimit fillestar për një fluturim do të kryhet vetëm një herë derisa shfuqizimi i procesit të koordinimit të ketë filluar.

2.2.5. Duke ndjekur shfuqizimin e procesit të koordinimit, procesi fillestar i koordinimit mund të fillojë përsëri me të njëjtën njësi.

2.2.6. Përfundimi i procesit të koordinimit fillestar, duke përfshirë edhe konfirmimin nga njësia marrëse, do t’i ofrohet njësisë transferuese – fluturimi atëherë konsiderohet i “koordinuar”.

2.2.7. Dështimi i procesit të koordinimit fillestar për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit të aplikuar, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

2.2.8. Informacioni fillestar i koordinimit do të jetë në gjendje në pozicionet e duhura të punës në njësinë marrëse.

3. Rishikimi i informacionit

3.1. Informacioni i fluturimit

3.1.1. Rishikimi i procesit të koordinimit do të sigurojë lidhjen me fluturimin e koordinuar më përpara.

3.1.2 Rishikimi i koordinimit do të ofrojë informacionin e fluturimit ndjekës në qoftë se kanë ndryshuar:

- formën SSR dhe kodin;
- kohën e parashikuar dhe nivelin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

3.1.3. Në qoftë se është rënë dakord nga të dyja palët, rishikimi i të dhënave të koordinimit do të ofrojë informacionin ndjekës në qoftë se ato kanë ndryshuar:

- pikën koordinuese;
- rrugën.

3.2. Rregullat e aplikimit

3.2.1. Rishikimi i procesit të koordinimit mund të bëhet një ose disa herë me njësinë me të cilën një fluturim është aktualisht i koordinuar.

3.2.2. Rishikimi i procesit të koordinimit do të bëhet kur:

- koha e parashikuar gjatë pikës së koordinimit ndryshon nga ajo e mëparshme e ofruar nga një vlerë më e madhe sesa ajo e rënë dakord;
- niveli/et i/e transferimit, kodi SSR ose pajisjet e mundshme dhe statusi është i ndryshëm nga ai i ofruar më përpara.

3.2.3. Kur të jetë rënë dakord nga të dyja palët, rishikimi i të dhënave të koordinimit do të bëhet kur ka ndonjë nga ndryshimet e mëposhtme:

- pikën koordinuese;
- rrugën.

3.2.4. Përfundimi i rishikimit të procesit të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia transferuese.

3.2.5. Dështimi i procesit të rishikimit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

3.2.6. Rishikimi i procesit të koordinimit do të bëhet menjëherë duke ndjekur informacionin e futur ose rinovimin.

3.2.7. Rishikimi i procesit të koordinimit do të ndalohet pasi fluturimi është në kohën/distancën e rënë dakord nga të dyja palët nga pika e kontrollit në përputhje me letërmarrëveshjet.

3.2.8. Rishikimi i procesit të koordinimit do të jetë në gjendje për përdorim në pozicionet e punës në njësinë marrëse.

4. Shfuqizimi i koordinimit

4.1. Informacioni i fluturimit

4.1.1. Shfuqizimi i procesit të koordinimit do të sigurojë shoqërimin me procesin e njoftimit ose të koordinimit që është fshirë.

4.2. Rregullat e aplikimit

4.2.1 Shfuqizimi i procesit të koordinimit do të bëhet me një njësi për një fluturim të koordinuar kur:

- njësia nuk është më njësia tjetër në radhitjen e koordinimit;
- plani i fluturimit është fshirë në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;
- shfuqizimi i informacionit të koordinimit është marrë nga njësia e mëparshme, në lidhje me fluturimin.

4.2.2. Shfuqizimi i procesit të koordinimit mund të bëhet me një njësi për një fluturim të njoftuar kur:

- njësia nuk është më njësia tjetër në radhitjen e koordinimit;
- plani i fluturimit është fshirë në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;
- shfuqizimi i koordinimit është marrë nga njësia e mëparshme në lidhje me fluturimin;
- fluturimi është i vonuar gjatë rrugës dhe një parashikim i korrigjuar nuk mund të përcaktohet automatikisht.

4.2.3. Përfundimi i shfuqizimit të procesit të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia transferuese.

4.2.4. Dështimi i shfuqizimit të procesit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikuara të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e vendeve të punës përgjegjëse për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

4.2.5. Shfuqizimi i informacionit të koordinimit do të jetë i pranishëm në pozicionet e vendeve të punës të duhura në njësinë e njoftuar ose në njësinë në të cilën koordinimi u fshi.

5. Të dhënat bazë të fluturimit

5.1. Informacioni i fluturimit

5.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e të dhënave të fluturimit do të sigurohet minimalisht me:

- identifikimin e avionit,
- formën SSR dhe kodin.

5.1.2. Çdo informacion shtesë i ofruar nga procesi i të dhënave të fluturimit do të jetë nën marrëveshjet bilaterale.

5.2. Rregullat e aplikimit

5.2.1. Procesi i të dhënave të fluturimit do të kryhet automatikisht për çdo fluturim të pranuar.

5.2.2. Kërkesat e pranueshmërisë për të dhënat bazë të fluturimit do të jenë në përputhje me letërmarrëveshjet.

5.2.3. Përfundimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit, përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia ofruese.

5.2.4. Dështimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim tek pozicionet e duhura të punës në brendësi të njësisë ofruese.

6. Ndryshimi tek të dhënat bazë të fluturimit

6.1. Informacioni i fluturimit

6.1.1. Ndryshimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit do të sigurojë lidhje me fluturimin e mëparshëm në lidhje me procesin e të dhënave bazë të fluturimit.

6.1.2. Çdo informacion tjetër në lidhje me ndryshimin e procesit të të dhënave bazë të fluturimit dhe kriteret shoqëruese për ofrimin e tij do të jetë subjekt i marrëveshjeve dypalëshe.

6.2. Rregullat e aplikimit

6.2.1. Një ndryshim në procesin e të dhënave bazë të fluturimit do të bëhet për një fluturim, i cili është njoftuar më përpara nga procesi bazë i të dhënave të fluturimit.

6.2.2. Një ndryshim në procesin bazë të të dhënave të fluturimit do të nisë automatikisht në përputhje me kriteret e rëna dakord nga të dyja palët.

6.2.3. Përfundimi i ndryshimit të procesit të të dhënave bazë të fluturimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do t’i ofrohet njësisë dhënëse.

6.2.4. Dështimi i ndryshimit i procesit të të dhënave bazë të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të aplikueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e duhura të punës brenda njësisë dhënëse.

6.2.5. Ndryshimi i informacionit të të dhënave bazë të fluturimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë marrëse.

PJESA C
KËRKESAT PËR PROCESET OPSIONALE TË SUPORTUARA NGA SHKËMBIMI I SISTEMIT TË INFORMACIONIT

1. Lajmërimi i paranisjes dhe koordinimi

1.1. Informacioni i fluturimit

1.1.1. Informacioni në lidhje me lajmërimin e paranisjes dhe procesit të koordinimit do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën SSR dhe kodin (në qoftë se ka);
- aerodromin e nisjes;
- kohën e parashikuar të ngritjes ose të dhëna të parashikuara, të rëna dakord;
- aerodromin e destinacionit;
- numrin dhe llojin e avionit.

1.1.2. Informacioni në lidhje me lajmërimin e paranisjes dhe procesit të koordinimit nga një njësi kontrolli të një zone manovrimi fundor (ZMF) ose një QKH do të përmbajë si më poshtë:

- llojin e fluturimit;
- pajisjet e mundshme dhe statusin.

1.1.3. Përmbajtja e informacionit të “pajisjet e mundshme dhe statusi” do të përfshijë (NVMR) dhe aftësinë 8,33 kHz si minimum.

1.1.4. Informacioni i “pajisjet e mundshme dhe statusi” mund të përmbajë njësi të tjera siç mund të bihen dakord nga letërmarrëveshjet.

1.2. Rregullat e aplikimit

1.2.1. Lajmërimi i paranisjes dhe i procesit të koordinimit do të bëhet një ose më shumë herë për çdo plan fluturimi të pranuar për të kaluar kufijtë, kur koha e fluturimit nga nisja në pikën e koordinimit nuk do të lejojë kohë të mjaftueshme për koordinim fillestar ose për procesin e lajmërimit të ekzekutohet.

1.2.2. Kërkesat e pranueshmërisë për lajmërimin e paranisjes të kalimit kufitar dhe të koordinimit të fluturimeve do të bëhet në përputhje me letërmarrëveshjet.

1.2.3. Procesi i koordinimit dhe i lajmërimit të paranisjes do të bëhet përsëri çdo herë që ka ndryshim në çdo njësi të të dhënave në lidhje me procesin e lajmërimit të paranisjes të mëparshëm dhe të koordinimit përpara nisjes.

1.2.4. Përfundimi i procesit të koordinimit dhe i lajmërimit të paranisjes, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia transferuese.

1.2.5. Dështimi i procesit të koordinimit dhe i lajmërimit të paranisjes për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e punës të përgjegjshme për lajmërimin/koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

1.2.6. Informacioni i koordinimit dhe i lajmërimit të paranisjes do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë e njoftuar.

2. Ndryshimi i frekuencës

2.1. Informacioni i fluturimit

2.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e ndryshimit të frekuencës do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit.

2.1.2. Informacioni në lidhje me procesin e ndryshimit të frekuencës do të përfshijë, si më poshtë, në qoftë se është e mundur:

- lëshimin udhëzues;
- nivelin e fluturimit të lejuar;
- kokën/gjurmën e caktuar ose lejen direkte;
- shpejtësinë e caktuar;
- normën e caktuar të ngjitjes/zbritjes.

2.1.3. Nëse është rënë dakord, ndryshimi i të dhënave të frekuencës do të përmbajë si më poshtë:

- gjurmët e pozicionit aktual;
- frekuencën e udhëzuar.

2.2. Rregullat e aplikimit

2.2.1. Ndryshimi i procesit të frekuencës do të fillojë manualisht nga kontrollori transferues.

2.2.2. Përfundimi i procesit të ndryshimit të frekuencës, duke përfshirë konfirmimin nga njësia marrëse, do të ofrohet te njësia KTA transferuese.

2.2.3. Dështimi i procesit të ndryshimit të frekuencës për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë KTA.

2.2.4. Informacioni i ndryshimit të frekuencës do të jetë i vlefshëm te kontrollori pranues pa vonesë.

3. Udhëzimet e supozuara të komunikimeve

3.1. Informacioni i fluturimit

3.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e udhëzimeve të supozuara të komunikimeve do të përfshijë minimalisht identifikimin e avionit.

3.2. Rregullat e aplikimit

3.2.1. Procesi i udhëzimeve të supozuara të komunikimeve do të fillojë nga njësia pranuese kur komunikimi të stabilizohet.

3.2.2. Përfundimi i procesit të udhëzimit të supozuar të komunikimeve, duke përfshirë konfirmimin nga njësia transferuese, do të ofrohet te njësia KTA pranuese.

3.2.3. Dështimi i procesit të udhëzimit të supozuar të komunikimeve për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë KTA pranuese.

3.2.4. Informacioni i udhëzimit të supozuar të komunikimeve do të jetë prezent menjëherë te kontrollori në njësinë transferuese.

4. Lajmërimi me qëllim kalimi

4.1. Informacioni i fluturimit

4.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e lajmërimit me qëllim kalimin do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën SSR dhe kodin;
- numrin dhe llojin e avionit;
- identifikuesin e sektorit në ngarkim;

- rrugën e kalimit duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

4.2. Rregullat e aplikimit

4.2.1. Procesi i lajmërimit të qëllimit të kalimit do të fillojë manualisht nga kontrollori, ose automatikisht siç përshkruhet në letërmarrëveshjet.

4.2.2. Përfundimi i procesit të lajmërimit të qëllimit të kalimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia njoftuese, do të ofrohet te njësia njoftuese.

4.2.3. Dështimi i procesit të lajmërimit të qëllimit të kalimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë të shërbimit, do të rezultojë në një lajmërim te njësia njoftuese.

4.2.4. Informacioni i lajmërimit të qëllimit të kalimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të punës në njësinë e njoftuar.

5. Kërkesa e lejes kaluese

5.1. Informacioni i fluturimit

5.1.1. Informacioni në lidhje me procesin e kërkesës së lejes kaluese do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;
- formën SSR dhe kodin;
- numrin dhe llojin e avionit;
- identifikuesin e sektorit në ngarkim;
- rrugën e kalimit duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

5.1.2. Nëse është rënë dakord, kërkesa e lejes kaluese do të përmbajë pajisjet e mundshme dhe statusin.

5.1.3. Përmbajtja e informacionit të “pajisjet e mundshme dhe statusi” do të përfshijë aftësinë NVMR si minimum.

5.1.4. Informacioni i “pajisjeve të mundshme dhe statusi” mund të përmbajë njësi të tjera siç është rënë dakord nga të dyja palët.

5.2. Rregullat e aplikimit

5.2.1. Kërkesa e lejes kaluese do të fillohet me maturinë e kontrollorit, në përputhje me kushtet e specifikuara në letërmarrëveshjet.

5.2.2. Përfundimi i procesit të kërkesës së lejes kaluese, duke përfshirë konfirmimin nga njësia që merr kërkesën, do të ofrohet te njësia e kërkuar.

5.2.3. Dështimi i procesit të kërkesës së lejes kaluese për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim tek pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë së kërkuar.

5.2.4. Informacioni i kërkesës së lejes kaluese do të jetë i vlefshëm në pozicionet e vendeve të punës në njësinë marrëse të kërkesës.

5.3. Përgjigje operacionale

5.3.1. Procesit të kërkesës së lejes kaluese do t’i përgjigjet me:

- një pranim të detajeve të propozuara të rrugës/hapësirës kaluese; ose
- një kundërpropozim, duke përfshirë detaje të ndryshme të rrugës/hapësirës kaluese siç përcaktohet në paragrafin 6; ose
- me një refuzim të detajeve të propozuara të rrugës/hapësirës kaluese.

5.3.2. Nëse një përgjigje operacionale nuk është marrë brenda një intervali kohe të rënë dakord, një paralajmërim duhet të lëshohet te pozicionet e duhura të punës brenda njësisë që bën

kërkesën.

6. Kundërpropozimet e kalimit

6.1. Informacioni i fluturimit

6.1.1. Procesi i kundërpropozimit kalues do të sigurojë lidhje me fluturimin e mëparshëm në lidhje me koordinimin.

6.1.2. Informacioni në lidhje me procesin e kundërpropozimit kalues do të përfshijë minimalisht:

- identifikimin e avionit;

- rrugën e kalimit, duke përfshirë kohët e parashikuara dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në rrugë.

6.2. Rregullat e aplikimit

6.2.1. Kundërpropozimi do të përfshijë një nivel dhe/ose rrugë të reja të propozuara fluturimi.

6.2.2. Përfundimi i procesit të kundërpropozimit kalues, duke përfshirë konfirmimin nga njësia origjinale kërkuese do t'i ofrohet njësisë kundërpropozuese.

6.2.3. Dështimi i procesit të konfirmimit të kundërpropozimit kalues, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të vendeve të punës brenda njësisë kundërpropozuese.

6.2.4. Informacioni i kundërpropozimit të kalimit do të jetë i vlefshëm në pozicionet e duhura të vendeve të punës në njësinë origjinale që ka bërë kërkesën.

6.3. Përgjigjja operacionale

6.3.1. Konfirmimi i procesimit me sukses të informacionit të kundërpropozimit të kalimit në njësinë origjinale që ka bërë kërkesën do të ndiqet nga një përgjigje operacionale nga njësia që ka bërë kërkesën.

6.3.2. Përgjigjja operacionale e kundërpropozimit të kalimit do të pranohet ose refuzohet në mënyrë të duhur.

6.3.3. Nëse përgjigjja operacionale nuk është marrë brenda një intervali kohor të rënë dakord një paralajmërim do të lëshohet në pozicionin e duhur të vendit të punës brenda njësisë kundërpropozuese.

7. Fshirja e kalimit

7.1. Informacioni i fluturimit

7.1.1. Procesi i fshirjes së kalimit do të sigurojë lidhje me procesin e lajmërimit të mëparshëm ose me procesin e koordinimit që është fshirë.

7.2. Rregullat e aplikimit

7.2.1. Procesi i fshirjes së kalimit do të fillohet nga njësia përgjegjëse për fluturimin kur një nga të mëposhtmet ndodh:

- fluturimi i lajmëruar më përpara nga procesi i të dhënave të fluturimit tani nuk do të hyjë në hapësirën e njësisë lajmëruese ose nuk është më me interes për njësinë lajmëruese;

- kalimi nuk do të ekzekutohet në rrugën e paraqitur në informacionin e lajmërimit kalues;

- kalimi nuk do të ekzekutohet sipas kushteve nën negocim ose sipas kushteve të rëna dakord mbas një dialogu të kalimit të hapësirës.

7.2.2. Procesi i fshirjes së kalimit do të nisë automatikisht ose manualisht nga e dhëna e kontrollorit në përputhje me letërmarrëveshjet.

7.2.3. Përfundimi i procesit të fshirjes së kalimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia lajmëruese/kërkuese do të ofrohet te njësia fshirëse.

7.2.4. Dështimi i procesit të fshirjes së kalimit për të konfirmuar përfundimin, brenda kërkesave të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionet e duhura të punës brenda njësisë fshirëse.

7.2.5. Informacioni i fshirjes së kalimit do të bëhet i vlefshëm në pozicionet e duhura të vendeve të punës në njësitë lajmëruese/kërkuese.

SHTOJCA 2
KËRKESAT NË LIDHJE ME CILËSINË E SHËRBIMIT REFERUAR NENIT 4

1. Disponueshmëri, përgjegjësi, siguri të dhënash dhe integritet të dhënash

1.1. Mjetet shkëmbimit të informacionit të sistemit do të jenë të vlefshme gjatë orëve operative të njësisë.

1.2. Çdo periudhë e skeduluar joproduktive do të bihet dakord ndërmjet dy njësive që kanë të bëjnë.

1.3. Përgjegjshmëria për lidhjet e shkëmbimit të informacionit të sistemit do të jetë të paktën 99,86%.

1.4. Integriteti dhe siguria e informacionit të shkëmbyer që përdorin mjetet e shkëmbimit të informacionit të sistemit do të sigurohet në një nivel të duhur në përputhje me praktikat e njohura.

2. Kohët e procesit

2.1. Kohët e procesit do të përfaqësojnë intervale ndërmjet procesit fillestar dhe kohës kur konfirmimi i kërkuar është i vlefshëm në njësinë iniciuese.

2.2. Kohët e procesit do të përfshijnë përgjigjet operacionale kur këto janë të nevojshme.

2.3. Koha maksimale e procesit përpara se një paralajmërim të gjenerohet do të bihet dakord nga të dyja palët.

SHTOJCA 3
KËRKESAT E SIGURISË REFERUAR NENIT 6

1. Implementimi i lidhjeve të sistemit të shkëmbimit të informacionit dhe komunikimit me zë tokë-tokë duhet të përjashtojë për aq kohë sa është praktikisht e arsyeshme mundësinë e dështimeve të njëkohëshme.

2. Kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës të përcaktuara në paragrafët 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 dhe 6.2.4 të shtojcës 1, pjesa B do të konsiderohen gjithashtu si kërkesat e sigurisë.

3. Kërkesat për rishikimin e koordinimit, shfuqizimin e koordinimit, proceset e të dhënave bazë të fluturimit dhe proceseve të ndryshimeve të të dhënave bazë të fluturimit, kërkesat e cilësisë së shërbimit të përcaktuara në shtojcën 2 do të konsiderohen gjithashtu si kërkesat e sigurisë.

SHTOJCA 4
PJESA A
KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E KONFORMITETIT OSE TË PËRSHTATSHMËRISË PËR PËRDORIMIN E PJESËVE PËRBËRËSE TË REFERUARA NË NENIN 7

1. Aktivitetet verifikuese do të vërtetojnë konformitetin e pjesëve përbërëse me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës, kërkesat e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi ose përshtatshmërinë e tyre për përdorim, ndërsa këto pjesë përbërëse janë në operim në ambientin testues.

2. Prodhuesi do të menaxhojë aktivitetet e vlerësimit të konformitetit dhe në veçanti:

- do të përcaktojë ambientin testues të përshtatshëm,
- do të verifikojë që plani testues të përshkruajë pjesët përbërëse në ambientin testues,
- do të verifikojë që plani testues të bëjë mbulim të plotë të kërkesave të aplikueshme,
- do të sigurojë cilësi dhe konsistencë në dokumentacionin teknik dhe në planin testues,
- do të planifikojë organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës testuese,
- do të kryejë inspektime dhe testime siç janë përcaktuar në planin testues,
- do të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatin e inspektimeve dhe testimeve.

3. Prodhuesi do të sigurojë që pjesët përbërëse që implementojnë shkëmbimin e informacionit duke ndihmuar procesin e njoftimit, koordinimit dhe procesin e transferimit të fluturimeve dhe atyre të koordinimeve civile-ushtarake, të integruar në ambientin testues të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, e performancës, e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi.

4. Pas përfundimit me sukses të verifikimit të pajtueshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim, prodhuesi duhet nën përgjegjësinë e tij të hartojë deklaratën e përputhshmërisë ose

përshtatshmërisë për përdorim së KE-së, duke specifikuar veçanërisht kërkesat e përmbushura nga pjesët përbërëse të këtij udhëzimi dhe kushtet shoqëruese të përdorimit në përputhje me nenin 3 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror".

PJESA B
KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA NË NENIN 8(1)

1. Verifikimi i sistemeve do të demonstrojë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës, kërkesat e cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi në një ambient simulues që reflekton përmbajtjen operuese të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak do të kryhet në përputhje me praktikat e duhura dhe të njohura testuese.

3. Mjetet testuese të përdorura për verifikimin e sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak do të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit cilvil-ushtarak duhet të prodhojë elementet e dosjes teknike që kërkohen në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror", dhe elementet e mëposhtëm:

a) përshkrimin e implementimit;

b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:

a) të përcaktojë ambientin operacional të simuluar dhe teknik, duke reflektuar ambientin operacional;

b) të verifikojë që plani i testimit përshkruan integrimin e shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civil-ushtarak, në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

c) të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit, kërkesave të performancës, cilësisë së shërbimit dhe atyre të sigurisë të këtij udhëzimi;

d) të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

e) të planifikojë organizatën e testimit, stafin dhe konfigurimin e platformës së testimit;

f) të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuara në planin e testimit;

g) të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e testimeve dhe inspektimeve.

6. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që implementimi i shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operacionale simuluese të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit të këtij udhëzimi.

7. Mbas përfundimit me sukses të verifikimit të përputhshmërisë, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM), së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror".

PJESA C
KËRKESAT PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA NË NENIN 8(2)

1. Verifikimi i sistemeve duhet të vërtetojë pajtueshmërinë e këtyre sistemeve me kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe atyre të sigurisë të këtij udhëzimi në një ambient simulues që reflekton përmbajtjen operacionale të këtyre sistemeve.

2. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak duhet të kryhet në përputhje me praktikat testuese të njohura dhe të duhura.

3. Mjetet e testimit për verifikimin e sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak duhet të kenë funksionet e duhura.

4. Verifikimi i sistemeve që implementojnë shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak duhet të prodhojë elementet e dosjes teknike të kërkuara në shtojcën 4(3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror", dhe elementet e mëposhtëm:

a) përshkrimin e implementimit;

b) raportin mbi inspektimet dhe testimet e kryera përpara futjes së sistemit në shërbim.

5. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të përcaktojë ambientin teknik dhe operacional simulues duke reflektuar ambientin operacional dhe duhet të ketë aktivitete verifikuese që kryhen nga një organizatë e njohur.

6. Organizata e njohur duhet të menaxhojë aktivitetet e verifikimit dhe duhet në veçanti:

a) të verifikojë që plani i testimit përshkruan integrimin dhe shkëmbimin e informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit cilvilo-ushtarak në sistemin e testimit në një ambient operacional të simuluar dhe teknik;

b) të verifikojë që plani i testimit të ofrojë mbulim të plotë të kërkesave të ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe sigurisë të këtij udhëzimi;

c) të sigurojë kualitetin dhe qëndrueshmërinë e dokumentacionit teknik dhe të planit të testimit;

d) të planifikojë organizatën e testimit, stafin, dhe konfigurimin e platformës së testimit;

e) të kryejë inspektimet dhe testimet e specifikuara në planin e testimit;

f) të shkruajë raportin, duke paraqitur rezultatet e testimeve dhe inspektimeve.

7. Organizata e njohur duhet të sigurojë që implementimi i shkëmbimit të informacionit për të ndihmuar procesin e lajmërimit, procesin e koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe koordinimit civilo-ushtarak, i integruar në sisteme që operojnë në ambientet operacionale simuluese, të përmbushin kërkesat e ndërveprimit, performancës, cilësisë së shërbimit dhe sigurisë të këtij udhëzimi.

8. Mbas përfundimit me sukses të detyrave verifikuese, organizata e njohur duhet të hartojë certifikatën e pajtueshmërisë në lidhje me detyrat që mbulon.

9. Më pas, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të hartojë deklaratën e KE-së të verifikimit të sistemeve dhe ta paraqesë atë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës (AKM) së bashku me dosjen teknike, siç kërkohet në nenin 6 të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit "Ndërveprimi në Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror".

SHTOJCA 5
KUSHTET E REFERUARA NENIT 8

1. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të ketë në vend metoda raportimi brenda organizatës, të cilat sigurojnë dhe demonstrojnë paanësinë dhe pavarësinë në gjykim në lidhje me aktivitetet e verifikimit.

2. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të kryejë kontrolle me integritet profesional sa më të madh dhe kompetencën e mundshme teknike sa më të madhe dhe të jenë të lirë nga çdo presion dhe nxitje, në veçanti atyre financiare, të cilat mund të ndikojnë gjykimin e tyre ose rezultatet e kontrollit të tyre, në mënyrë të veçantë nga persona ose grupe personash të prekur nga rezultatet e kontrolleve.

3. Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror duhet të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë të drejtë hyrjeje në pajisjet që u mundëson atyre që duhet kryerjen e duhur të kontrolleve.

4. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit të ketë trajnime për teknikë zëri dhe trajnime profesionale, njohuri të kënaqshme të kërkesave për verifikimin që ato kryejnë, eksperiencë të përshtatshme të këtyre operimeve dhe aftësitë e kërkuara për të hartuar deklaratën, regjistrimet dhe raportimet për të demonstruar që verifikimi është kryer.

5. Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror do të sigurojë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit është në gjendje të kryejë kontrollet me paanësi. Paga e tij nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera ose nga rezultatet e këtyre kontrolleve.

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
KLS	Komunikim, lundrim, survejim
MLTA	Menaxhimi i Lëvizjes së Trafikut Ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
NF	Niveli i fluturimit
OSHLA	Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror
OSHTA	Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm Europian
RREMTA	Rrjeti Europian i Menaxhimit të Trafikut Ajror
SMS	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
SHLA	Shërbimi i Lundrimit Ajror
SHTA	Shërbimi i Trafikut Ajror
SHKLS	Shërbimi i Komunikimit, Lundrimit dhe Survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Agjencia Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror
ZPEA	Zonë e Përbashkët Europiane e Aviacionit