

UDHËZIM
Nr.20, datë 5.10.2010

**PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE MBI PROCEDURAT PËR PLANET E FLUTURIMIT
NË FAZËN E PARAFLUTURIMIT PËR QIELLIN E VETËM EUROPIAN**

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 European 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”;
- udhëzimeve nr.18, 20, 21 dhe 22, datë 16.10.2008 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit;

- udhëzimeve nr.5,6,7 dhe 8 datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit; dhe është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit European nr.1033/2006, datë 4 korrik 2006 “Për përcaktimin e kërkesave mbi procedurat për planet e fluturimit në fazën e parafluturimit për Qiellin e Vetëm European”.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregulloreve përkatëse, AAC-ja e Shqipërisë, 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.

Duke pasur parasysh udhëzimin nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (udhëzim mbi ndërveprimin)” dhe në veçanti nenin 3 të tij, si dhe duke pasur parasysh udhëzimin nr.5, datë 3.6.2010 të ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator) dhe në veçanti nenin 8 të tij:

1. Janë vërejtur mospërputhje të rëndësishme midis të dhënave të planit të fluturimit të mbajtur nga palët e interesuara për një kryerje sa më të parrezikshme të fluturimeve, veçanërisht nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, operatorëve dhe pilotëve, dhe që janë theksuar nga një sërë studimesh të ndërmarra nga Komisioni European dhe Organizata për Sigurinë e Lundrimit Ajror (Eurokontrolli) për këto mospërputhje.

Mospërputhje të tilla mund të kenë ndikim në parrezikshmërinë dhe në efikasitetin e sistemit të menaxhimit të trafikut ajror european. Për më tepër një përputhshmëri më e madhe në planin e të dhënave të fluturimit do të kontribuojë për një operim normal, për të mbështetur konceptet e reja të operimeve, sidomos në fushën e menaxhimit të trafikut ajror, si rrjedhim dhe rritjen e parrezikshmërisë. Masat e përshtatshme për këtë arsye duhet të merren për uljen e shfaqjes së mospërputhjeve në të dhënat e planeve të fluturimeve.

2. Eurokontroll i është mandatuar në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator), që të hartojë kërkesat për planet e fluturimit në fazat e parafluturimit për QVE.

3. Shtrirja territoriale e kësaj rregulloreje, duhet të përcaktohet qartë në zbatim të udhëzimit nr.7, datë 3.6.2010 të ministrit “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm European”.

4. Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (me poshtë ICAO), ka përcaktuar procedurat

për dorëzimin, pranimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit, të cilat duhet të hyjnë në fuqi në mënyrë që të zbatohen në mënyrë uniforme në kuadër të hapësirës ajrore të QVE. Këto procedura duhet të plotësohen me dispozita që detyrojnë operatorët, pilotët, njësitë ofruese të shërbimeve të trafikut ajror dhe gjeneruesve të ndryshëm të planeve të fluturimit për të siguruar që pikat kyçe të planeve të fluturimit të mbajtura nga ata të mbeten të qëndrueshme deri në fund të fazës së parafluturimit për fluturime që nisen prej hapësirës ajrore të mbuluar nga ky udhëzim. Këto objekte kryesore duhet të jenë të identifikuar në mënyrë të qartë.

5. Një shërbim i centralizuar i përpunimit të planeve të fluturimit dhe i shpërndarjes së tyre, ofrohet përmes Sistemit të Integruar Fillestar të Përpunimit të Planeve të Fluturimeve (më poshtë SIPF), është krijuar nën autoritetin e Eurokontrollit. AAC-së duhet t'i kërkohej që të marrë masat e nevojshme për të siguruar që SIPF jep informacion të mbështetur në përputhshmërinë e pikave kryesore të planeve të fluturimit.

6. Nëse SIPF nuk merr një planfluturimi për fluturime që hyjnë në hapësirën ajrore të mbuluar nga ky udhëzim nga hapësirat ajrore ngjitur, rrezeqe të ngjashme mund të shfaqen lidhur me ato që rrjedhin nga mospërputhjet midis të dhënave të planeve të fluturimit të mbajtur nga shërbimet e njësive të trafikut ajror, operatorët dhe pilotët për fluturime që nisen nga kjo hapësirë ajrore. Në raste të tilla, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë SIPF me të dhëna të përshtatshme fluturimi për të parandaluar këto rrezeqe.

7. Me synimin për të ruajtur nivelet ekzistuese apo rritjen e parrezikshmërisë së operimeve AAC-ja duhet të kërkojë garantimin nga ana e palëve të interesuara të kryerjes së një vlerësimi të parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, vlerësimin e riskut dhe procesin e zvogëlimit të tij.

8. Masat e parashikuara në këtë udhëzim janë në përputhje me mendimin e Komitetit të QVE-së, i përcaktuar sipas nenit 5 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit "Mbi përcaktimin e kuadrit rregullator për krijimin e një Qielli të Vetëm European".

Neni 1

Subjekti dhe fusha e veprimit

1. Ky udhëzim përcakton kërkesat për procedurat e planeve të fluturimit në fazën e parafluturimit për të siguruar përputhje të planeve të fluturimit, përsëritjen e planeve të fluturimit lidhur me përditësimin e mesazheve ndërmjet operatorëve, pilotëve dhe njësive të shërbimeve të trafikut ajror nëpërmjet Sistemit të Integruar Fillestar të Përpunimit të Planeve të Fluturimeve, ose në periudhën para dorëzimit të lejes së fluturimit (*clearance*) nga kontrolli i trafikut ajror për fluturime të nisura brenda kësaj hapësire ajrore të mbuluar nga ky udhëzim ose në periudhën e parahyrjes në këtë hapësirë ajrore për fluturime të tjera.

2. Ky udhëzim duhet të aplikohet për të gjitha fluturimet e mundshme ose operuese si trafik i përgjithshëm ajror në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental brenda kësaj hapësire ajrore të përcaktuar nga neni 1 i udhëzimit nr.7, datë 3.6.2010 të Ministrit "Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në Qiellin e Vetëm European".

3. Ky udhëzim duhet të aplikohet në secilën nga grupet që janë të përfshirë në paraqitjen, modifikimin, pranimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit:

- a) operatorët dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre;
- b) pilotët dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre;
- c) njësive të shërbimit të trafikut ajror që ofrojnë shërbime të trafikut ajror të përgjithshëm në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental.

Neni 2

Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje do të aplikohen përkufizimet e përcaktuara në udhëzimin nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit "Mbi përcaktimin e kuadrit rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European".

2. Përveç përcaktimeve të referuara në paragrafin 1 do të aplikohen përkufizimet e mëposhtme:

1) “Plani i fluturimit” nënkupton informacionet e përcaktuara që u përcillen njësive të shërbimit të trafikut ajror, lidhur me një, ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.

2) “Faza e parafluturimit” do të thotë periudha nga paraqitja e parë e një plani të fluturimit deri në shpërndarjen e parë të një leje të trafikut ajror (*clearance*).

3) “Planet e përsëritura të fluturimit” do të thotë një plan fluturimi që lidhet me shpeshhtësinë e kryerjes së fluturimeve individuale që kanë karakteristika të njëjta themelore, dorëzuar nga operatori për mbajtje dhe përdorim të përsëritur nga njësitë e shërbimit të trafikut ajror.

4) “Operator” do të thotë një person, organizatë ose ndërmarrje e angazhuar në ose ofron angazhim në operimin e një avioni.

5) “Njësiti e Shërbimeve të trafikut ajror” (në tekstin e mëtejshëm njësi SHTA) nënkupton një njësi civile ose ushtarake përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

6) “Sistemi i Integruar Fillestar i Përpunimit të Planeve të Fluturimeve (SIPF më tutje) do të thotë një sistem brenda RREMTA, nëpërmjet të cilit një përpunim i planifikimit të centralizuar të fluturimit dhe shërbimit të shpërndarjes në kuadër të hapësirës ajrore të mbuluar nga ky udhëzim, sistem i cili kryen marrjen, vlerësimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit.

7) “Leje (*clearance*) nga kontrolli i trafikut ajror” (më tej leje (*clearance*) KTA) nënkupton një autorizim për një avion që të procedojë, sipas kushteve të përcaktuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror.

8) “Rregullat e fluturimit instrumental” nënkupton rregulla të fluturimit instrumental të përcaktuara në aneksin 2 të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil të vitit 1944.

9) “Njësi e kontrollit të trafikut ajror” (më tutje njësi KTA) nënkupton qendër e kontroleve të ndryshme zonale, njësi e kontrollit të afrimit ose kulla e kontrollit të aeroportit.

10) “Pikat kyçe të një plani të fluturimit” nënkupton pikat e mëposhtme të një plani të fluturimit:

- identifikimi i avionit;
- aeroporti i nisjes;
- data e parashikuar e nisjes;
- ora e parashikuar e nisjes;
- aeroporti i mbërritjes;
- rrugët ajrore duke përjashtuar procedurat në zonën fundore;
- shpejtësi(të) e lëvizjes së mjetit fluturues në nivel(e) të përcaktuara fluturimi;
- tipi i mjetit fluturues dhe kategoria e turbulencës së fillimit;
- rregullat e fluturimit dhe tipi i fluturimit;
- pajisjet teknike të mjetit fluturues dhe aftësive operuese të tyre.

11) “Iniciator” nënkupton një person ose organizatë që paraqet plane fluturimi dhe çdo përditësim mesazhesh që lidhen me këto plane drejt SIPF, ku përfshihen pilotët, operatorët dhe agjentë që veprojnë për llogari të tyre, si dhe njësitë SHTA.

12) “Plani fillestar i fluturimit” nënkupton planin e fluturimit, fillimisht i paraqitur nga iniciatori që përfshin dhe ndryshime, nëse ka, të ndërmarra dhe të pranuar nga pilotët, operatorët, nga një njësi SHTA ose një shërbim i centralizuar për planifikimin e përpunimit të fluturimit dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit gjatë fazës së parafluturimit.

13) “Identifikimi i mjetit fluturues” nënkupton një grup germash, figurash ose një kombinim i tyre, i cili është ose identik me to, sikurse dhe kodifikimi i shenjës së thirrjes (*call sign*) të vet mjetit fluturues që përdoret për t’u identifikuar në komunikimet tokë-tokë të shërbimeve të trafikut ajror.

14) “Data e parashikuar e nisjes” nënkupton datën e parashikuar kur një mjet fluturues do të fillojë lëvizjet që lidhen me nisjen e tij.

15) “Ora e parashikuar e nisjes” nënkupton orën e parashikuar kur një mjet fluturues do të fillojë lëvizjet që lidhen me nisjen e tij.

16) “Procedurat në zonën fundore” nënkupton procedurat instrumentale standarde të rrugëve ajrore për nisjet dhe mbërritjet siç janë të përcaktuara në procedurat për Shërbimet e Operimit të ICAO (PANS-OPS, Dok 8168 — Volumi 1 — Edicioni i katërt — 1993, përfshirë këtu dhe

amendimin nr.13).

17) “AAC- Autoriteti i Aviacionit Civil”, enti rregullator kompetent përgjegjës për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajrore.

Neni 3

Ndërveprimi dhe kërkesat e përbushjes

1. Kushtet e përcaktuara nga ICAO në aneksin e përmendur më sipër duhet të aplikohen për paraqitjen, pranimin dhe shpërndarjen e planeve për çdo fluturim që i nënshtrohet këtij udhëzimi, si dhe për të gjitha ndryshimet e pikave kyçe të një planifluturimi në fazën e parafluturimit në përputhje me këtë udhëzim.

2. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të garantuar që kur SIPF merr një plan fluturimi, ose ndryshime në të, ai:

- a) kontrollon përputhjen me formatin dhe të dhënat e konventave;
- b) kontrollon plotësimin dhe më tej masën e mundshme për saktësinë e tij;
- c) ndërmerr veprime, nëse nevojiten, për ta bërë të pranueshëm për shërbimet e trafikut ajror;

dhe

- d) përcakton pranimin e planit të fluturimit ose ndryshimet nga plani fillestar.

3. AAC-ja duhet të marrë të gjithë masat e nevojshme që SIPF ia përcjell të gjitha njësitë SHTA të prekura në planin e miratuar të fluturimit dhe çdo ndryshim, të pranuar në fazën e parafluturimit, të pikave kyçe të planit të fluturimit dhe mesazhet e përditësuara lidhur me të.

4. Iniciuesi, kur nuk është operatori ose piloti, duhet të garantojë që kushtet e pranimin të planit të fluturimit dhe çdo ndryshim të nevojshëm të këtyre kushteve, siç njoftohen nga SIPF, i vihen në dispozicion për operatorin ose pilotin i cili ka paraqitur planin e fluturimit.

5. Operatori duhet të sigurojë që kushtet e pranimin të një plani fluturimi dhe çdo ndryshimi të domosdoshëm në to, siç përcaktohet nga SIPF për iniciuesin e këtij plani, janë të përfshira në operimin e fluturimit të planifikuar që komunikohet dhe pilotit.

6. Operatori duhet të sigurojë përpara operimit të këtij fluturimi që përmbajtja e planit fillestar të fluturimit pasqyron saktë qëllimet operuese.

7. Njësitë KTA, gjatë fazës së parafluturimit, duhet të kenë në dispozicion nëpërmjet SIPF çdo ndryshim që prek rrugën ajrore ose nivelin e fluturimit pika kyçe në një planfluturimi që mund të ndikojë në parrezikshmërinë e kryerjes së këtij fluturimi, për plane fluturimi dhe mesazhet e përditësuara bashkëlidhur që janë marrë më herët nga SIPF.

Asnjë ndryshim tjetër ose pezullim i një plani fluturimi nuk mund të bëhet njëjti KTA në fazën e parafluturimit pa një koordinim me operatorin.

8. AAC-ja duhet të ndërmarrë masat e duhura për të garantuar që SIPF përcjell për iniciuesin e planit të fluturimit çdo ndryshim të domosdoshëm në fazën e parafluturimit që i referohet nënparagrafit të paragrafit 7.

9. Kur një njësi nuk ka pasur një plan fluturimi të marrë më parë nga SIPF për një fluturim që hyn në hapësirën ajrore në përgjegjësinë e tyre, për të tilla fluturime njësi e interesuar duhet të bëjë të mundshëm nëpërmjet SIPF të paktën identifikimin e mjetit fluturues, tipin e mjetit, pikën e hyrjes në zonën e përgjegjësisë së tyre, kohën dhe nivelin e fluturimit në këtë pikë, rrugën ajrore dhe aeroportin e mbërritjes.

Neni 4

Kërkesa për parrezikshmërinë

AAC-ja duhet të marrë masat paraprake për të garantuar që çdo ndryshim në procedurat ekzistuese për planet e fluturimeve në fazën e parafluturimit të përmbledhur në këtë udhëzim ose futja e procedurave të reja paraprihen nga një vlerësim parrezikshmërie, që përfshin identifikimin e çdo rastësie të rrezikshme, vlerësimin e riskut dhe procesin e zbutjes së tij, kryhen nga grupet e interesuar.

Neni 5
Kërkesa shtesë

1. Njësitë SHTA duhet të garantojnë që personelit të përfshirë në planifikime të fluturimeve u është bërë me dije dispozita përkatëse në këtë rregullore dhe se ata janë të trajnuar në mënyrë adekuate për funksionet e tyre të punës.

2. AAC-ja duhet të marrë masat paraprake për të garantuar që personelit që operon për SIPF përfshirë në planifikime të fluturimeve u janë bërë me dije dispozitat përkatëse në këtë rregullore dhe se ata janë të trajnuar në mënyrë adekuate për funksionet e tyre të punës.

3. Njësitë SHTA:

a) duhet të përpilojnë dhe mbajnë manuale operimi që përmbajnë udhëzimet e nevojshme dhe informacion për të mundësuar operimet e personelin e tyre për të aplikuar dispozitat e kësaj rregulloreje;

b) duhet të sigurojnë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimet dhe shpërndarja e tyre është subjekt i menaxhimit të duhur i cilësisë dhe konfigurimit të dokumentacionit.

c) duhet të sigurojnë që metodat e punës dhe procedurat operative përputhen me dispozitat përkatëse të përcaktuara në këtë udhëzim.

4. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar përpunim dhe shërbim shpërndarës të centralizuar të planifikimit të fluturimeve:

a) të zhvillojë dhe mirëmbajë manuale operimi që përmban udhëzimet e nevojshme dhe informacione për të mundësuar personelin e tyre operativ për të aplikuar dispozitat e këtij udhëzimi;

b) të sigurojë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara, dhe që përditësimet dhe shpërndarja e tyre është subjekt i menaxhimit të duhur i cilësisë dhe konfigurimit të dokumentacionit;

c) të sigurojë që metodat e punës dhe procedurat operative përputhen me dispozitat përkatëse të përcaktuara në këtë rregullore.

5. AAC-ja duhet të marrë të gjithë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmëri me këtë udhëzim.

Neni 6
Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi