

UDHËZIM
Nr.21, datë 5.10.2010

MBI KRITERET PËR NDARJET NË KANALE TË KOMUNIKIMEVE ZANORE 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;

dhe është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit European, nr.1265/2007 “Për përcaktimin e kërkesave për ndarjet në kanale të komunikimeve zanore ajër-tokë për Qiellin e Vetëm European”.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregulloreve përkatëse, Autoriteti i Aviacionit Civil, 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.

Në përputhje me nenin 8(2) të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Kudri rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European, nenin 15(4) të udhëzimit nr.6, datë 3.6.2010 “Mbi dispozitën e shërbimeve të lundrimit ajror nën Një Qiell të Vetëm European” dhe udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (udhëzim mbi Ndërveprimin)”, si dhe duke u nisur nga kërkesat dhe arsyet e mëposhtme është hartuar ky udhëzim.

Arsyet themelore:

1. Rritja e niveleve të trafikut ajror në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (me poshtë RREMTA) kërkon rritjen e kapaciteteve menaxhuese të trafikut ajror, si rrjedhojë paraqitet kërkesa për përmirësimet operative, të tilla si risektorizim i hapësirës ajrore, e cila nga ana tjetër, shtron kërkesën për funksione shtesë VHF.

2. Për shkak të vështirësive në përmbushjen e kërkesave për funksione VHF në bandën e shërbimit 117.975-137 MHz të radio-komunikimit mobil aeronautik dhe duke marrë parasysh kufizimet për rritjen e spektrit të caktuar dhe/ose ripërdorimin e frekuencave, Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (me poshtë ICAO), vendosi të reduktojë ndarjet në kanal nga 25 në 8,33 KHz.

3. Pas vendimeve të marra nga ICAO në 1994 dhe 1995, ndarja në kanal me 8,33 kHz u paraqit mbi nivelin e fluturimit (me poshtë FL) 245 në rajonin ICAO EUR në tetor të vitit 1999. Fillimisht, 7 (shtatë) shtete zbatuan futjen e detyrueshme të këtyre pajisjeve radio me mundësi komunikimi në frekuencë 8,33 KHz në mjetet fluturuese dhe më tej 23 (njëzetë e tre) shtete të tjerë zbatuan futjen e detyrueshme të saj që nga tetori 2002.

4. Në përputhje me rritjen e parashikuar në kërkesën për funksione VHF, ICAO vendosi në 2002 për të proceduar me përdorimin e ndarjes së frekuencës në kanale me 8,33 kHz poshtë FL 245 dhe kërkoi nga Organizata Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror (Eurokontrolli) për të menaxhuar zbatimin e saj. Më pas, Komisioni i Përhershëm i Eurokontrollit rekomandoi për të vazhduar me

zbatimin e kanalit frekuencën 8,33 kHz sipër FL 195 në rajonin ICAO EUR nga 15 marsi 2007.

5. Rritja e trafikut pritet të vazhdojë edhe gjatë viteve që vijojnë, e cila nënkupton rritjen e mëtejshme të kërkesës për funksione shtesë VHF, zbatimi i kanalit të frekuencës 8,33 kHz sipër FL 195, duhet të konsiderohet vetëm si një hap i parë, i cili do të duhet të vlerësohet për zgjerimin e mundshëm në kohën e duhur, mbi bazat e duhura operationale, sigurisë dhe të ndikimit ekonomik.

6. Në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Kuari rregullator për krijimin e Qiellit të Vetëm European Eurokontrolli” është organizata përgjegjëse për zhvillimin e kërkesave për paraqitjen e koordinuar të komunikimit zanor ajër-tokë bazuar në ndarjen e reduktuar të kanalit të frekuencës 8,33 kHz.

7. Në mënyrë që të sigurohet ndërveprimi, në tokë dhe në ajër në sistemet zanore të komunikimit në frekuencën 8,33 KHz duhet të përmbushen kërkesat e përbashkëta minimale të performancës.

8. Është thelbësor aplikimi i njësishtëm i procedurave të veçanta të përcaktuara brenda hapësirës ajrore të QVE për arritjen e ndërveprimit dhe operimeve të pandërprera.

9. Informacion i përpunuar në lidhje me aftësitë e mjeteve fluturuese për përdorimin e komunikimit me ndarje frekuence në kanale me 8,33 kHz, duhet të përfshihet në planin e fluturimit dhe të transmetohet nga njësitë e trafikut ajror.

10. Ky udhëzim nuk përfshin operimet ushtarake dhe trajnimin, siç përcaktohet nga neni 1 i udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kuadrit rregullator për krijimin e një Qielli të Vetëm European”.

11. Republika e Shqipërisë lidhur me çështjet ushtarake që kanë të bëjnë me QVE, do të bashkëpunojë me shtetet anëtare, duke marrë parasysh kërkesat kombëtare ushtarake, në mënyrë që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është plotësisht dhe njëloj i zbatueshëm në të gjitha vendet e ZPAE-së dhe nga të gjithë shfrytëzuesit e hapësirës ajrore. Për këtë qëllim, komunikimi zanor tokë-ajër në kanalën e frekuencës 8,33 kHz duhet të zbatohet nga të gjithë shfrytëzuesit e hapësirës ajrore.

12. Trajtimi i mjeteve fluturuese shtetërore që fluturojnë si pjesë e trafikut ajror të përgjithshëm, të cilët nuk kanë kanal komunikimi 8,33 kHz, mund të çojë në një rritje të trafikut ajror dhe ngarkesës së punës dhe të ketë një ndikim të dëmshëm mbi kapacitetin dhe nivelin e sigurisë së RREMTA. Në mënyrë që të minimizohet një ndikim i tillë, pjesa më e madhe e mundshme e mjeteve fluturuese shtetërore duhet të jenë të pajisur me mundësi komunikimi në radio për kanalën 8,33 kHz.

13. Mjetet fluturuese shtetërore, që shërbejnë si transportues, përbëjnë pjesën më të madhe të mjeteve fluturuese shtetërore që fluturojnë si pjesë e trafikut të përgjithshëm ajror në hapësirën ajrore, për të cilën gjen zbatim kjo rregullore. Për këtë është primare që këto mjete fluturuese shtetërore të pajisen me ndarje në kanal radio-komunikimi në frekuencën 8,33 kHz.

14. Mangësi të natyrës teknike apo financiare mund të pengojnë shtetin shqiptar për mundësinë e pajisjes së kategorive të caktuara të mjeteve fluturuese shtetërore me ndarje në kanal radio-komunikimi 8,33 kHz. Komisioni duhet të informohet për raste të tilla.

15. Ofruesit e shërbimeve ajrore lundruese me qëllim që të mbajë nivelin e parrezikshmërisë duhet të përcaktojnë planet për adresimin e trajtimit të mjeteve fluturuese shtetërore që këto të mund të kenë pajisjen që kryen ndarje kanal radio-komunikimi në frekuencë 8,33 kHz.

16. Me qëllim për të mbajtur apo rritur nivelet ekzistuese të parrezikshmërisë së operationeve, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kërkojë që palët e interesuara të kryejnë një vlerësim të pa-rrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e riskut, vlerësimin dhe procesin e zbatjes së tij. Zbatimi i harmonizuar i këtyre proceseve të sistemeve të përcaktuara nga kjo rregullore kërkon identifikimin e kërkesave të parrezikshmërisë të veçanta për sa lidhet me kërkesat e ndërveprimit dhe të performancës.

17. Në përputhje me nenin 3 (d) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi ndërveprimin në Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (Udhëzim mbi ndërveprimin)”, rregullat e implementimit për ndërveprimin duhet të përshkruajnë procedurat që do të përdoren për të përcaktuar vlerësimin e përputhshmërisë ose përshtatshmërisë së përdorimit të përbërësve, si dhe të verifikimit të vetë sistemit në tërësi.

18. Shkalla e maturimit të tregut të përbërësve, për të cilët ky udhëzim zbatohet është e tillë

që përputhshmëria ose përshtatshmëria në përdorim mund të vlerësohet e kënaqshme nëpërmjet kontrollit të prodhimit të brendshëm, duke përdorur procedurat e bazuara në modulën A të aneksit të vendimit të Këshillit nr.93/465/EEC e 22 korrik 1993 lidhur me modulet për fazat e ndryshme të procedurave të vlerësimit të përputhshmërisë dhe rregullat për përcaktimin dhe përdorimin e markës së përputhshmërisë CE, të cilat janë menduar të përdoren në direktivat teknike të harmonizimit.

19. Masat e parashikuara në këtë udhëzim janë në përputhje me mendimin e Komitetit QVE të përcaktuara me nenin 5 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European” (udhëzimi mbi kuadrin rregullator).

Neni 1

Subjekti dhe fushëveprimi

1. Ky udhëzim përcakton kriteret për përdorimin e koordinuar të komunikimit zanor ajër-tokë e të bazuar në ndarjen, në frekuencën 8,33 kHz të kanalit të komunikimit.

2. Ky udhëzim do të zbatohet për sistemet e komunikimit zanor ajër-tokë të bazuar në ndarjen, në frekuencën 8,33 kHz të kanalit të komunikimit brenda brezit të shërbimit të radio-komunikimit mobil aeronautik 117,975-137 mhz, përbërësit e tyre dhe procedurat që lidhen me to sikurse dhe sistemeve të përpunimit të të dhënave të fluturimit në shërbim të njërive të trafikut ajror që ofrojnë shërbime të përgjithshme të trafikut ajror, përbërësit e tyre dhe procedurat që lidhen me to.

3. Ky udhëzim do të zbatohet për të gjitha fluturimet operative të trafikut të përgjithshëm ajror mbi FL 195, në hapësirën ajrore të rajonit ICAO EUR, ku Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në përputhje me udhëzimin e ministrit nr.6 “Mbi dispozitën e shërbimeve të lundrimit ajror nën një Qiell të Vetëm European”, përveç nenit 4 i cili do të vlejë edhe poshtë FL 195.

4. Në kuadër të rregullores së Komisionit (EC) nr.730/2006, paragrafit të parë të nenit 4 të shteteve anëtare mund të nxjerrin shmangie nga detyrimet për transportit ajror të përcaktuar në këtë udhëzim për fluturime që operojnë nën rregullat e fluturimit vizual.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllim të këtij udhëzimi do të aplikohen përcaktimet e nenit 2 të udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit “Mbi përcaktimin e kuadrit për krijimin e një Qielli të Vetëm European”, si dhe përcaktimet e mëposhtme:

1. “Ndarje në kanal me 8,33 kHz” do të thotë një ndarje me 8,33 kHz midis kanaleve ngjitur.

2. “Kanal” do të thotë një emërtim numerik i caktuar i përdorur në lidhje me rregullimet në komunikimet zanore, që lejon identifikimin unik të frekuencës dhe ndarjes së kanaleve të radio-komunikimeve të përdorura.

3. “Njësi e Trafikut Ajror” (më poshtë NJTA) do të thotë qendër kontrolli për zonë të ndryshme, të kontrollit të afrimit ose kullë e kontrollit të aerodromit.

4. “Qendër e kontrollit të zonës” (më poshtë QKZ) do të thotë një njësi e themeluar për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit nën përgjegjësinë e tij.

5. “Fluturime të operuara nën rregullat e fluturimit vizual” (fluturime RFZ) nënkupton çdo fluturim i operuar nën rregullat e fluturimit vizual, siç është përcaktuar në aneksin 2 të Konventës Ndërkombëtare të Çikagos mbi Aviacionin Civil të vitit 1944.

6. “Funksione VHF” nënkupton caktimin e një frekuence VHF për një shërbim aeronautik që mundëson komunikimin për pajisjet zanore që operojnë në to.

7. “Sistemi i kompensimit të bartësës” do të thotë një sistem që përdoret në situata ku mbulimi radio nuk mund të sigurohet nga një kombinim transmetues dhe marrës i vetëm dhe ku sinjalet janë kompensuar ndaj frekuencës bartëse kryesore në mënyrë që të minimizohen problemet përsa i përket ndërhyrjeve.

8. “Mbulimi i caktuar operacional” nënkupton vëllimin e hapësirës ajrore, në të cilën një

shërbim i caktuar ofrohet dhe që shërbimi lejon dhe mbrojtje të frekuencave.

9. “Operator” do të thotë një person, organizatë ose ndërmarrje e angazhuar ose që ofron angazhim për të kryer operimin e një mjeti fluturues.

10. “Pozicion pune” nënkupton pajisje teknike ose jo, ku një anëtar i stafit të shërbimeve të trafikut ajror ndërmerr detyra që lidhen me punën e tij.

11. “Radio-telefonja” nënkupton një formë të komunikimit radio paracaktuar kryesisht për shkëmbimin e informacionit në formën e të folurit.

12. “Letra e marrëveshjes” nënkupton një marrëveshje në mes të dy njësive ngjitur KTA që përcakton se si do të koordinohen përgjegjësitë respektive KTA të tyre.

13. “Sistemi i integruar fillestar i përpunimit të planeve të fluturimeve” (më poshtë SIPF) nënkupton një sistem brenda RREMTA, nëpërmjet të cilit është siguruar brenda hapësirës ajrore të mbuluar nga kjo rregullore një planifikim i centralizuar i përpunimit të fluturimeve dhe i shërbimit të shpërndarjes, që ka të bëjë me marrjen, vlerësimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit.

14. “Mjet fluturues shtetëror” nënkupton çdo mjet fluturues të përdorur nga ushtria, doganat dhe policia.

15. “Mjet fluturues shtetëror për transport” do të thotë mjet fluturues shtetëror me krahë fikse që është projektuar për qëllimin e transportit të personave dhe/ose të ngarkesave.

Neni 3

Kërkesat për ndërveprimin dhe mirëfunksionimin

1. Pa përjashtuar nenin 5, operatorët duhet të sigurojnë që brenda afatit përfundimtar që është, deri më 15 mars 2008 aeroplanët e tyre janë të pajisura me mundësi të komunikimit në radio me ndarje kanali 8,33 kHz.

2. Përveç aftësi ndarjeje në kanale me 8,33 kHz, pajisjet e referuara në paragrafin 1 do të jenë në gjendje për të akorduar edhe aftësi ndarjeje në kanale me të 25 kHz dhe të veprojnë në një mjedis, i cili përdor sistem të kompensimit të bartëses së frekuencës.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të sigurojnë që, nga data 3 korrik 2008 afati i fundit, të gjitha komunikimet zanore në sistemet VHF janë të konvertuara në kanale me ndarje nga 8,33 KHz për sektorët me nivel fluturimi më ulët ose më lart se FL 195.

4. Paragrafi 3 nuk do të zbatohet në lidhje me sektorët ku përdoret një sistem i kompensimit të bartëses së frekuencës për ndarjet në kanal me 25 kHz.

5. AAC-ja do të ndërmarrë të gjitha masat nevojshme, për të siguruar që përcaktimet e përshtatshme VHF u janë njoftuar të gjithë ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror.

6. Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të zbatojnë përcaktimet në transmetimet VHF të referuara në paragrafin 5. Nëse nën rrethana të jashtëzakonshme nuk është e mundur një përputhje me paragrafin 3, AAC-ja i komunikon për këtë mospërputhje Komisionit.

7. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që performanca e sistemeve të tyre të komunikimit zanor në 8,33 kHz të jetë në përputhje me standardet e ICAO e specifikuar në shtojcën I.

8. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që sistemeve të tyre të komunikimit zanor në 8,33 kHz të mundësojnë një komunikim zanor operativ të pranueshëm ndërmjet kontrollorëve dhe pilotëve brenda zonave të caktuara të mbulimit ku ata operojnë.

9. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që funksionimi i përbërësit të instaluar në tokë i transmetues/marrësit i sistemit të komunikimit zanor me ndarje 8,33 kHz të jetë në përputhje me standardet e ICAO të specifikuar në shtojcën I në lidhje me stabilitetin e frekuencave, modulimin, ndjeshmëri, pranimit në gjerësinë efektive të brezit dhe refuzimit të komunikimit me kanalet përbri.

10. Operatorët duhet të garantojnë që performanca e sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz të instaluar në bord të mjeteve fluturues të tyre në zbatimin dhe të paragrafit 1 të jetë në përputhje me standardet e ICAO të specifikuar në shtojcën I.

11. Dokumenti i Organizatës Europiane për Pajisjet e Aviacionit Civil (Eurocae) i specifikuar në aneksin I do të konsiderohet si mënyrë e mjaftueshme përputhshmërie në lidhje me stabilitetin e

frekuencave, modulimin, ndjeshmërinë, pranimit në gjerësinë efektive të brezit dhe refuzimit të komunikimit me kanalet përbri të identifikuar në standardet e ICAO-s të specifikuar në shtojcën I.

12. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të zbatojnë proceset e njoftimit dhe koordinimit fillestar në sistemet e tyre të përpunimit të të dhënave të fluturimeve në përputhje me udhëzimin e ministrit të MPPT, mbi kërkesat për sistemet e automatizuara për shkëmbimin e të dhënave të fluturimit me qëllim njoftimin, koordinimin dhe transferimin e fluturimeve ndërmjet njësive KTA si vijon:

a) informacion në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi do të transmetohet në mes të njësive të KTA-ve;

b) informacion në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi do të vihet në dispozicion në vendin përkatës të punës;

c) kontrollorët do të kenë mjetet për të ndryshuar të dhënat në lidhje me aftësinë e komunikimit me 8,33 kHz të një fluturimi.

Neni 4

Procedurat shoqëruese

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe operatorët duhet të garantojnë që të gjitha gjashtë shifrat e përcaktimit numerik janë përdorur për të identifikuar kanalin e transmetimit në telefoninë e radio-komunikimit VHF, përveç dy rasteve kur shifra e pestë dhe e gjashtë të jetë zero, në secilin prej rasteve vetëm katër shifrat e para do të përdoren.

2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe operatorët duhet të garantojnë që procedurat e tyre të komunikimit zanor ajër-tokë janë në pajtim me dispozitat e ICAO të specifikuar në aneksin I.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që procedurat e aplikueshme për mjetet fluturuese të pajisura me mundësi komunikimi radio me ndarje kanali 8,33 kHz dhe mjetet fluturuese të cilët nuk janë të pajisura me pajisje të tilla të jenë të specifikuar në letrat e marrëveshjeve ndërmjet QKZ-ve (Qendër e Kontrollit Zonal).

4. Operatorët që operojnë fluturime më lart se FL 195 të referuar në nenin 1 dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre do të sigurojnë që, përveç germës S dhe/ose ndonjë germe tjetër, sipas rastit, letra Y është futur në pozicionin 10 të planit të fluturimit për mjetet fluturuese avionët të pajisur me radio me mundësi ndarje kanali 8,33 kHz, ose treguesi STS/EXM833, treguesi është përfshirë në pozicionin 18 për mjetet fluturuese, që nuk janë të pajisur, por që u është dhënë përjashtim nga pajisjet e detyrueshme të ekuipazhit. Mjetet fluturues të aftë për të vepruar mbi FL 195 pajisur me radio me ndarje kanali 8,33 kHz, por të planifikuara që të fluturojnë nën këtë nivel do të përfshijnë germën Y në pozicionin 10 të planit të fluturimit.

5. Në rastin e një ndryshimi në status për aftësinë në komunikim radio me ndarje kanali 8,33 kHz për një fluturim, operatorët ose agjentët që veprojnë në emër të tyre do të dërgojnë një mesazh të modifikimit për SIPF me tregues të përshtatshëm futur në pozicionin përkatës.

6. Shtetet anëtare duhet të marrin masat e nevojshme për të garantuar që SIPF përpunon dhe shpërndan informacion mbi aftësinë 8,33 kHz të marrë nga planet e fluturimit.

Neni 5

Mjetet fluturuese shtetërore

1. AAC-ja duhet të garantojë që mjetet fluturuese shtetërore të transportit të jenë të pajisura me pajisje që të ofrojnë komunikim në radio me ndarje kanali 8,33 kHz brenda afateve të përcaktuara prej saj.

2. Pa paragjykuar procedurat kombëtare për përcjelljen e informacionit të mjeteve fluturuese shtetërore AAC-ja i përcjell Komisionit listën e mjeteve fluturuese shtetërore të llojit transport, që nuk do të jenë të pajisur me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz në përputhje me paragrafin 1, për shkak të:

a) tërheqjes nga funksionimi në shërbim deri në 31 dhjetor 2010;

b) kufizimeve të prokurimit.

Kur kufizimet prokurimit nuk të lejojnë përputhje me paragrafin 1, AAC-ja gjithashtu duhet ta përcjellë në komision listën e mjeteve fluturuese shtetërore të tipit transport që do të pajisen me radio me mundësi komunikimi me ndarje në kanal me 8,33 kHz sipas afateve të përcaktuara prej saj. Kjo datë nuk do të jetë më vonë se 31 dhjetor 2012.

3. AAC-ja duhet të garantojë që mjetet fluturuese shtetërore të tipit jotransport të kenë aftësinë e komunikimit me radio me ndarje në kanale me 8,33 kHz brenda afateve të përcaktuara prej saj.

4. Pa paragjykuar procedurat kombëtare për përcjelljen e informacionit të mjeteve fluturuese shtetërore, AAC-ja i përcjell Komisionit listën e mjeteve fluturuese shtetërore të tipit jotransport që nuk do të jenë të pajisur me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz në përputhje me paragrafin 3, për shkak të:

- a) kufizimeve të detyrueshme teknike ose buxhetore;
- b) tërheqjes nga funksionimi në shërbim deri në 31 dhjetor 2010;
- c) kufizimeve të prokurimit.

Kur kufizimet prokurimit të shkaktojnë mospërputhje me paragrafin 3, AAC-ja gjithashtu duhet t'i komunikojë Komisionit afatin se kur mjetet fluturuese shtetërore do të jenë të pajisura me radio me mundësi komunikimi me ndarje kanali 8,33 kHz. Kjo datë nuk do të jetë më vonë se 31 dhjetor 2015.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që mjetet fluturuese shtetërore të papajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz mund të akomodohen, me kusht që ato të mund të trajtohen në mënyrë të sigurt brenda kufijve të kapaciteteve të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror në funksionet e komunikimit UHF ose 25 kHz VHF.

6. AAC-ja do të publikojë procedurat për trajtimin e mjeteve fluturuese shtetërore të cilët janë të papajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz në publikimet e informacioneve aeronautike kombëtare.

7. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të komunikojnë në baza vjetore me AAC-në, që ka përcaktuar ata, planet e tyre të përcaktuara për trajtimin e mjeteve fluturuese shtetërore të cilat nuk janë të pajisura me radio me ndarje kanali 8,33 kHz duke marrë parasysh kufizimet e kapaciteteve lidhur me procedurat e referuara në paragrafin 6.

Neni 6

Kërkesat e sigurisë

AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar që çdo ndryshim me sistemet ekzistuese të referuara në nenin 1 apo futja e sistemeve të reja janë paraprirë nga një vlerësim i parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e riskut, vlerësimin e tij dhe zbutjen e pasojave, i kryer nga palët në fjalë. Në këtë vlerësim të sigurisë, kërkesat e sigurisë të specifikuara në aneksin II, do të merren në konsideratë si minimum i kërkuar.

Neni 7

Përputhshmëria ose përshtatshmëria për përdorimin e përbërësve

1. Para lëshimit të deklaratës së KE-së për përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë për përdorim të referuara në nenin 1(2) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, prodhuesit e përbërësve të sistemeve të përmendura në nenin 1 do të kryejnë vlerësimin e përputhshmërisë ose të përshtatshmërisë për përdorim të këtyre përbërësve në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa A, të këtij udhëzimi, pa paragjykuar paragrafin 2.

2. Procesi i certifikimit të vlefshmërisë ajrore në përputhje me rregulloren (EC) nr.1592/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, kur zbatohet me përbërësit ajrorë të sistemeve të përmendura në nenin 1(2), do të konsiderohet si procedurë e pranueshme për vlerësimin e përputhshmërisë së këtyre përbërësve në qoftë se ata përfshijnë demonstrim të pajtueshmërisë për ndërveprim, mirëfunksionim dhe kërkesat e parrezikshmërisë së këtij udhëzimi.

Neni 8

Verifikimi i sistemeve

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, të cilët mund të vërtetojnë ose kanë vërtetuar se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në aneksin IV duhet të bëjnë një verifikim të sistemeve të referuara në nenin 1(2) në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa C.

2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror të cilët nuk mund të demonstrojnë se ata i plotësojnë kushtet e përcaktuara në aneksin IV duhet të ngarkojnë një organizëm të njohur për verifikimin e sistemeve të referuara në nenin 1(2). Ky verifikim do të kryhet në përputhje me kërkesat e përcaktuara në aneksin III, pjesa D.

Neni 9

Kërkesa të tjera shtesë

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që i gjithë personeli lidhur me ta janë bërë sa duhet të vetëdijshëm për kërkesat e përcaktuara në këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për funksionet e tyre të punës.

2. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të garantuar që personeli që operon në SIPF të përfshirë në planifikimin e fluturimeve janë bërë sa duhet të vetëdijshëm për kërkesat e përcaktuara në këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për funksionet e tyre të punës.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të:

a) përpilojnë dhe mirëmbajnë manuale operacionale që përmbajnë procedurat e nevojshme dhe informacionet për të mundësuar që i gjithë personeli i përfshirë të aplikojë këtë udhëzim;

b) garantojnë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimi dhe shpërndarja është subjekt i përcaktimit të menaxhimit të duhur të cilësisë dhe dokumentimit;

c) garantojnë që metodat e punës dhe procedurat operative të përputhen me këtë udhëzim.

4. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar që shërbimi i centralizuar i përpunimit të planeve të fluturimit dhe i shpërndarjes së tyre:

a) zhvillon dhe mirëmban manuale operative që përmbajnë procedurat e nevojshme dhe informacionet për të mundësuar që i gjithë personeli i lidhur me këtë shërbim të aplikojë këtë udhëzim;

b) të garantojë që manualet e referuara në pikën (a) janë të arritshme dhe të përditësuara dhe që përditësimi dhe shpërndarja është subjekt i përcaktimit të menaxhimit të duhur të cilësisë dhe dokumentimit;

c) të garantojë që metodat e punës dhe procedurat operative të përputhen me këtë udhëzim.

5. Operatorët e identifikuar në nenin 3 do të marrin masat e nevojshme për të garantuar që personeli operativ që operon me pajisjet radio janë bërë siç duhet me dije për këtë udhëzim dhe se ata janë të trajnuar në mënyrën e duhur për të përdorur këto pajisje, dhe se udhëzimet janë vendosur në kabinë (cockpit) në një vend të përshatshëm.

AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me këtë udhëzim, duke përfshirë publikimin e informatave të rëndësishme në publikimet e informacioneve aeronautike kombëtare.

Neni 10

Termet e përdorur

Termet e përdorur në nene të veçanta të këtij udhëzimi sqarohen në anekset I, II, III dhe IV, bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Neni 11

Hyrja në fuqi

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKSI I
STANDEDET DHE DISPOZITAT REFERUAR NË NENIN 3 DHE 4

1. Kapitulli 2 i “Shërbimeve Mobile Aeronautike”, pjesa 2,1 “Karakteristikat e sistemeve të komunikimit VHF ajër-tokë” dhe pjesa 2,2 “Karakteristikat e sistemit të instalimeve në tokë” të aneksit 10, vëllimi III, pjesa 2 (Edicioni i parë - korrik 1995 përfshirë Amendimin nr.80) i ICAO-s.

2. Kapitulli 2 i “Shërbimeve Mobile Aeronautike”, pjesa 2,1 “Karakteristikat e sistemeve të komunikimit VHF ajër-tokë” dhe pjesa 2.3.1 “Funksionet e transmetimit” dhe pjesa 2.3.2 “Funksionet e marrjes” përjashtuar nënpjesën 2.3.2.8 “PMN - Paprekshmëria e mirëfunksionimit nga ndërhyrjet” të aneksit 10, vëllimi III, pjesa 2 (Edicioni i parë - korrik 1995 përfshirë amendimin nr.80) i ICAO-s.

3. Specifikimet minimale të mirëfunksionimit operativ të Eurocae për marrës-transmetues ajror VHF që veprojnë në diapazonin e frekuencave 117,975-137,000 MHz, dokumenti DE-23B, amendamenti 3, i dhjetorit 1997.

4. Neni 12.3.1.4, PANS-ATM Doc. 4444 i ICAO-s (edicioni i 14 - 2001 përfshirë e amendimin nr.4) për “Ndarjeve në kanale me 8,33 kHz”.

ANEKSI II
KËRKESAT PËR PARREZIKSHMËRINË REFERUAR NENIT 6

1. Kërkesat për ndërveprim dhe mirëfunksionim të përcaktuara në nenin 3 (1) dhe (12) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

2. Procedurat bashkëlidhur me kërkesat e specifikuara në nenin 4 (1) dhe (2) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

3. Kërkesat për mjetet fluturuese shtetërore të specifikuara në nenin 5 (1), (3), (5) dhe (7) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

4. Kërkesat për mbështetjen e përputhshmërisë të specifikuara në nenin 9 (1), (3), (5) dhe (6) do të konsiderohen si kërkesa të parrezikshmërisë.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që ndërfaqja njeri-makineri e kontrollorëve për shfaqjen e kanaleve VHF është në përputhje me procedurat e radio-telefonisë VHF.

6. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të vlerësojnë ndikimin e zbritjes së mjeteve fluturuese të cilët nuk janë të pajisur me radio me mundësi ndarje kanali 8,33 kHz poshtë FL 195, duke marrë parasysh faktorë të tillë, si lartësia minimale e kalimit të sigurt dhe të përcaktojnë nëse kërkohen modifikime lidhur me kapacitetin e sektorit ose skicimet/strukturat e hapësirës ajrore.

7. AAC-ja duhet të garantojë që kalimi nga 25 në 8,33 kHz është kryer për një periudhë prove minimale prej katër javësh, gjatë së cilës është verifikuar kryerja e operimeve pa rrezik, para koordinimit në Tabelën COM2 të Doc 7754 të ICAO-s.

8. AAC-ja duhet të garantojë që kalimi nga 25 në 8,33 kHz është kryer duke respektuar kriteret e planifikimit të frekuencave të ICAO-s të përshkruara në pjesën II “Kriteret e planifikimit për caktimin e frekuencave të komunikimeve ajër-tokë në brezin “VHF” të Manualit të Menaxhimit të Frekuencave EUR -ICAO EUR Doc 011 (2005).

ANEKSI III

PJESA A
KËRKESAT PËR VLERËSIMIN E PËRPUTHSHMËRISË DHE PAJTUESHMËRISË PËR
PËRDORIMIN E PËRBËRËSVE TË REFERUAR SIPAS NENIT 7

1. Aktivitetet e verifikimit duhet të dëshmojnë përputhshmërinë e përbërësve me kërkesat funksionale të këtij udhëzimi ose përshtatshmërinë e përdorimit të tyre, ndërkohë që përbërësit operojnë në një mjedis prove.

2. Zbatimi nga prodhuesi i modulit të përshkruar në pjesën B, do të konsiderohet si një procedurë e përshtatshme e vlerësimit të përputhshmërisë për të garantuar dhe deklaruar përshtatshmërinë e përbërësve. Procedura të njëjshme ose më kërkuese janë gjithashtu të autorizueshme.

PJESA B MODULI I KONTROLLIT TË BRENDSHËM TË PRODHIMIT

1. Ky modul përshkruan procedurën me të cilën prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit, i cili kryen detyrimet e përcaktuara në paragrafin 2, siguron dhe deklaroon që përbërësit përkatës përmbushin kërkesat e këtij udhëzimi. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit duhet të hartojë një deklaratë me shkrim të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim në pajtim me aneksin III (3) të udhëzimit të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr.8, datë 3.6.2010.

2. Prodhuesi duhet të krijojë dokumentacionin teknik të përshkruar në paragrafin 4 dhe ai ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit duhet të mbajë në dispozicion të autoriteteve përkatëse kombëtare mbikëqyrëse këtë dosje teknike për një periudhë të paktën 10-vjeçare pas prodhimit të përbërësit të fundit për qëllime inspektimi, si dhe në dispozicion të ofruesve të shërbimit të navigacionit ajror, që integrojnë këta përbërës në sistemet e tyre. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar brenda Komunitetit do të informojë CAA se ku dhe si dokumentacioni teknik i mësipërm mund të vihet në dispozicion.

3. Kur prodhuesi nuk është brenda Komunitetit, ai duhet të caktojë person/a që fut/in këta përbërës në tregun e Komunitetit. Personi/at do të informojë CAA se ku dhe si dokumentacionin teknik mund të vihet në dispozicion.

4. Dokumentacioni teknik duhet të bëjë të mundur vlerësimin e përputhshmërisë së përbërësve me kërkesat e këtij udhëzimi. Duhet që, sipas kërkesave, një vlerësim i tillë të kryhet gjatë projektimit, prodhimit dhe funksionimit të përbërësve.

5. Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar duhet të mbajë një kopje të deklaratës së përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorim me dokumentacionin teknik.

PJESA C KËRKESA PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUAR SIPAS NENIT 8(1)

1. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) duhet të dëshmojë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me ndërveprimin, funksionimin dhe kërkesat e parrezikshmërisë të këtij udhëzimi në një mjedis vlerësimi që reflekton kontekstin operativ të këtyre sistemeve.

Në veçanti:

- Verifikimin e sistemeve për komunikimet ajër-tokë duhet të dëshmojë se ndarja në kanal me 8,33 kHz është në përdorim për komunikimet zanore VHF ajër-tokë në përputhje me nenin 3 (3) dhe që funksionimi i sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz është në përputhje me nenin 3 (7).

- Verifikimin e sistemeve të përpunimit të të dhënave fluturim duhet të dëshmojë se kryerja e funksioneve e përshkruar në nenin 3 (12) është zbatuar siç duhet.

2. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të kryhet në përputhje me praktikat e përshtatshme të pranura të testimit.

3. Mjetet e testimit të përdorura për verifikimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të ketë funksionet e kërkuara.

4. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të prodhojë elementet e dosjes teknike të kërkuara nga shtojca IV (3) të udhëzimit nr.8, datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, duke përfshirë elementet e mëposhtme:

- Përshkrimin e zbatimit.

- Raportin e inspektimeve dhe testeve arritur para vënies në shërbim të sistemit.
5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të menaxhojnë aktivitetet e verifikimit dhe në veçanti:
- duhet të përcaktojë mjedis të përshtatshëm për vlerësimin operativ dhe teknik që pasqyron mjedisin operativ;
 - duhet të verifikojnë se plani i testimeve përshkruan integrimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) në një mjedis të vlerësimi operativit dhe teknik;
 - duhet të verifikojnë se plani i testimeve ofron mbulim të plotë të ndërveprimit në fuqi, funksionimit dhe kërkesave të parrezikshmërisë të këtij udhëzimi;
 - duhet të garantojë konsistencën dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimit;
 - duhet planifikon organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës të testimit;
 - duhet të kryejë inspektime dhe teste të përcaktuara në planin e testimit;
 - duhet të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.
6. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të garantojnë që sistemet e identifikuar në nenin 1 (2) që veprojnë në një mjedis vlerësimi operativ përmbushin kërkesat në këtë udhëzim për ndërveprimin, funksionimin, si dhe kërkesat e sigurisë së tij.
7. Pas plotësimit të kënaqshëm të verifikimit të përputhshmërisë ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të përpilojnë deklaratën CE të verifikimit të sistemit dhe ta dërgojë atë pranë autoritetit kombëtar mbikëqyrës, 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.

PJESA D

KËRKESA PËR VERIFIKIMIN E SISTEMEVE TË REFERUARA SIPAS NENIT 8(2)

1. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) duhet të dëshmojë përputhshmërinë e këtyre sistemeve me ndërveprimin, funksionimin dhe kërkesat e parrezikshmërisë të këtij udhëzimi në një mjedis vlerësimi që reflekton kontekstin operativ të këtyre sistemeve. Në veçanti:
 - verifikimin e sistemeve për komunikimet ajër-tokë duhet të dëshmojë se ndarja në kanal me 8,33 kHz është në përdorim për komunikimet zanore VHF ajër-tokë në përputhje me nenin 3 (3) dhe që funksionimi i sistemeve të komunikimit zanor 8,33 kHz është në përputhje me nenin 3 (7);
 - verifikimin e sistemeve të përpunimit të të dhënave fluturim duhet të dëshmojë se kryerja e funksioneve e përshkruar në nenin 3 (12) është zbatuar siç duhet.
2. Verifikimi i sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të kryhet në përputhje me praktikatat e përshtatshme të pranura të testimit.
3. Mjetet e testimit të përdorura për verifikimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të ketë funksionet e kërkuara.
4. Verifikimit të sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) do të prodhojë elementet e dosjes teknike të kërkuara nga shtojca IV (3) të udhëzimit nr.8 datë 3.6.2010 të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, duke përfshirë elementet e mëposhtme:
 - Përshkrimin e zbatimit;
 - Raportin e inspektimeve dhe testimeve arritur para vënies në shërbim të sistemit.
5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të përcaktojnë mjedis të përshtatshëm të vlerësimit operativ dhe teknik që pasqyron ambientin operativ dhe duhet të ketë kryer aktivitetet e verifikimit nga një.
6. Organizmi i njohur do të menaxhojë veprimtarinë e verifikimit dhe në veçanti:
 - do të verifikojë se plani i testimit e përshkruan integrimin e sistemeve të identifikuar në nenin 1 (2) në një mjedis të vlerësimit operativ dhe teknik;
 - do të verifikojë se plani i testimeve ofron mbulim të plotë të ndërveprimit në fuqi, funksionimit dhe kërkesave të parrezikshmërisë të këtij udhëzimi;
 - do të garantojë konsistencë dhe cilësinë e dokumentacionit teknik dhe planit të testimeve;
 - do të zgjedhë organizatën testuese, stafin, instalimin dhe konfigurimin e platformës së

testimit;

- do të kryejë inspektime dhe testime të përcaktuara në planin e testimeve;
- do të shkruajë raportin duke paraqitur rezultatet e inspektimeve dhe testeve.

7. Organizmi i njohur duhet të garantojë që sistemet e identifikuar në nenin 1 (2) veprojnë në një mjedis vlerësimi operativ dhe përmbushin kërkesat në këtë udhëzim për ndërveprimin, funksionimin, si dhe kërkesat e sigurisë së tij.

8. Pas përfundimit të kënaqshëm të detyrave të verifikimit, organizmi i njohur duhet të përpilojë një certifikatë të përputhshmërisë në lidhje me detyrat që kryen.

9. Pastaj, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të përpilojnë deklaratën CE të verifikimit të sistemit dhe ta dërgojnë atë pranë autoritetit kombëtar mbikëqyrës 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.

ANEKS IV KUSHTET E REFERUARA NË NENIN 8

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të kenë të përcaktuar metodat e raportimit brenda organizatës që të sigurojnë dhe të demonstrojnë paanësinë dhe pavarësinë e gjykimit në lidhje me veprimtarinë e verifikimit.

2. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të kryejë kontrole me integritet profesional dhe kompetencën më të madhe të mundshme teknike dhe janë të lirë nga çdo ndërhyrje dhe nxitje, në veçanti të tipit financiar, si dhe nga persona ose grupe personash të prekur nga rezultatet e kontrollit, të cilat mund të ndikojnë gjykimin e tyre ose në rezultatet e kontrollit të tyre.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë qasje me pajisje gjë që u mundëson atyre kryerjen e duhur të kontrolleve të nevojshme.

4. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në procesin e verifikimit, të ketë (trajnime) njohuri të shëndosha teknike dhe profesionale, njohuri të kënaqshme mbi kërkesat për verifikime që duhet të kryejnë, përvojën e duhur në veprimtari të tilla, dhe aftësinë e nevojshme për të hartuar deklaratat, shënimet dhe raportet për të demonstruar se verifikimet janë kryer.

5. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të garantojnë që personeli i përfshirë në proceset e verifikimit, është në gjendje për të kryer kontrollet e tyre me paanshmëri. Shpërblimi i tyre nuk do të varet nga numri i kontrolleve të kryera, ose mbi rezultatet e këtyre kontrolleve.