

UDHËZIM
Nr. 8, datë 15.9.2015

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË UDHËZIMIN NR. 5, DATË 3.6.2010
“KUADRI RREGULLATIV NË QIELLIN E VETËM EVROPIAN”, NË UDHËZIMIN
NR. 6, DATË 3.6.2010 “MBI DISPOZITAT E SHËRBIMIT TË NAVIGIMIT AJROR NË
QIELLIN E VETËM EVROPIAN”, NË UDHËZIMIN NR. 7, DATË 3.6.2010 “MBI
ORGANIZIMIN DHE PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE BRENDË QIELLIT
TË VETËM EVROPIAN” DHE NË UDHËZIMIN NR. 8, DATË 3.6.2010 “PËR
NDËRVEPRIMIN NË RRJETIN EVROPIAN TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT
AJROR”, ME QËLLIM PËRMIRËSIMIN E PERFORMANCËS DHE
QËNDRUESHMËRISË SË SISTEMIT TË AVIACIONIT CIVIL¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 78, nenit 79 dhe nenit 81 të ligjit 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”, Ministri i Transportit dhe Infrastrukturës

UDHËZON:

1. Në udhëzimin e ministrit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së qiellit të vetëm evropian (kuadri rregullator)”, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

1.1 Neni 1 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 1

Objekti dhe qëllimi

Objekti i nismës së qiellit të vetëm evropian është përmirësimi i standardeve aktuale të sigurisë së trafikut ajror, për të kontribuar në zhvillimin e qëndrueshëm të sistemit të transportit ajror dhe për të përmirësuar performancën e përgjithshme të menaxhimit të trafikut ajror (MTA) dhe shërbimeve të lundrimit ajror (SHLA) për trafikun ajror në përgjithësi në Evropë, me qëllim plotësimin e kërkesave të të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore.

Ky qiell unik evropian do të përbëhet nga një rrjet koherent mbarevropian rrugësh, sistemesh të menaxhimit të rrjetit dhe të trafikut ajror, bazuar vetëm në sigurinë, efikasitetin dhe vlerësimet teknike, në favor të të gjithë përdoruesve të hapësirës ajrore. Në arritjen e këtij objekti, ky udhëzim përcakton një kuadër rregullator të harmonizuar me atë evropian, në funksion të krijimit të një qielli të vetëm evropian.

Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të përmendura në nenin 3 do të kryhet pa cenuar sovranitetin kombëtar mbi hapësirën përkatëse ajrore dhe rregullat kombëtare në lidhje me rendin publik, sigurinë publike dhe çështjet e mbrojtjes. Ky udhëzim dhe masat e përmendura në nenin 3, nuk mbulojnë operimet dhe trajnimet ushtarake.

Zbatimi i këtij udhëzimi dhe i masave të përmendura në nenin 3 do të kryhet pa cenuar të drejtat dhe detyrimet kombëtare sipas Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të vitit 1944. Në këtë kontekst, një tjetër objektiv shtesë i këtij udhëzimi është, që në fushat që ai mbulon, të asistojë Autoritetin e Aviacionit Civil, në përmbushjen e detyrimeve të tyre sipas Konventës së Çikagos, duke ofruar një bazë për interpretim të përbashkët dhe zbatim uniform të parashikimeve të saj, dhe duke siguruar që këto parashikime të merren parasysh sa duhet në këtë udhëzim dhe në rregullat e hartuara për zbatimin e tij.”.

¹ Ky udhëzim përaftron rregulloren nr. 1070/2009 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e 21 tetor 2009, që amendon rregulloret (EC) nr. 549/2004, (EC) nr. 550/2004, (EC) nr. 551/2004 dhe (EC) nr. 552/2004 me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian.

1.2 Neni 2 shfuqizohet.

1.3 Neni 4 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 4

Autoriteti kombëtar mbikëqyrës

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kombëtar mbikëqyrës, i cili do të marrë përsipër detyrat që i janë caktuar një autoriteti të tillë sipas këtij udhëzimi dhe në bazë të masave të përmendura në nenin 3.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil është i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror. Kjo pavarësi është arritur nëpërmjet ndarjes adekuate, të paktën në nivelin funksional, midis autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes dhe ofruesit.

3. Autoriteti kombëtar i mbikëqyrjes ushtron kompetencat e tij në mënyrë të paanshme, të pavarur dhe transparente. Kjo arrihet nëpërmjet zbatimit të mekanizmave të duhur të menaxhimit dhe të kontrollit, përfshirë brenda administratës tij. Megjithatë, kjo nuk e pengon Autoritetin e Aviacionit Civil që të ushtrojë detyrat e tyre në kuadër të rregullave të brendshme të saj.

4. Buxheti i AAC-së duhet të sigurojë që autoriteti kombëtar i mbikëqyrjes të ketë aftësitë për të realizuar detyrat që i janë caktuar atyre sipas këtij udhëzimi në mënyrë efikase dhe në kohë.

5. AAC njofton Komitetin e Përbashkët siç përcaktohet në Marrëveshjen Shumëpalëshe, për emrin dhe adresën e autoritetit, si dhe ndryshimet në to, si dhe për masat e marra për të siguruar pajtueshmërinë me pikat 2, 3 dhe 4.”

1.4 Neni 5 shfuqizohet.

1.5 Pas nenit 5 shtohet neni 5a, me përmbajtje si më poshtë:

“Neni 5a

Marrëdhënia me vendet e tjera evropiane

Komuniteti dhe shtetet e tij anëtare synojnë mbështetjen dhe zgjerimin e qiellit të vetëm evropian për vendet të cilat nuk janë anëtarë të Bashkimit Evropian. Në këtë kontekst, edhe RSH-ja është pjesë e iniciativave, qoftë në kuadrin e marrëveshjeve të përfunduara me vendet e tjera fqinje apo në kontekstin e marrëveshjeve për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, me qëllim zbatimin e masave të përmendura në nenin 3.”

1.6 Neni 6, neni 7 dhe neni 8 ndryshohen si më poshtë:

“Neni 6

Sanksionet

Sanksionet që AAC-ja zbaton për shkeljet e parashikimeve të këtij udhëzimi dhe masave të përmendura në nenin 3, në veçanti nga ana e përdoruesve të hapësirës ajrore dhe ofruesve të shërbimeve ajrore, janë përcaktuar në Kodin Ajror të RSH-së dhe do të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

Neni 7

Konsultimi i palëve të interesuara

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, duke vepruar në përputhje me legjislacionin kombëtar, do të vendosë dhe zbatojë mekanizmat e konsultimit për përfshirjen e duhur të palëve të interesuara, përfshirë organet përfaqësuese të stafit profesional, në zbatimin e Qiellit të Vetëm Evropian.

2. Konsultimi i palëve të interesuara do të mbulojë, në veçanti, zhvillimin dhe futjen e koncepteve dhe teknologjive të reja në ATMN (Rrjeti i Menaxhimit të Trafikut Ajror).

Te palët e interesuara mund të përfshihen:

- Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror;
- Operatorët e aeroportit;
- Përdoruesit përkatës të hapësirës ajrore apo grupet që përfaqësojnë përdoruesit e hapësirës ajrore;
- Autoritetet ushtarake;

- Industria e prodhimit; dhe
- Organet përfaqësuese të stafit profesional.

Neni 8

Skema e performancës

1. Për të përmirësuar performancën e shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit në Qiellin e Vetëm Evropian, duhet të hartohet një skemë e performancës për shërbimet e lundrimit ajror dhe funksioneve të rrjetit. Ajo do të përfshijë:

- a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar dhe rajonal kur RSH të jetë pjesë e FABs në fushat kryesore të performancës të sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetit të kostove;
- b) planet kombëtare ose planet për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, përfshirë objektivat e performancës, duke siguruar pajtueshmëri me objektivat e performancës së Komunitetit; dhe
- c) rishikimin, monitorimin dhe krahasimin periodik të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksioneve të rrjetit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar do të koordinojë me Komisionin, dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës për të përfituar ndihmë për zbatimin e skemës së performancës të përmendura në pikën 1.

3. a) Planet kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore të përmendura në shkronjën “b” të pikës 1 hartohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe miratohen ministri përgjegjës për transportin. Këto plane përfshijnë objektiva të detyrueshme kombëtare apo objektiva në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore dhe një skemë të përshtatshme nxitëse të miratuar në nivel shtetëror. Hartimi i planeve i nënshtrohet konsultimeve me ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror, përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore dhe kur është e përshtatshme, operatorët e aeroportit dhe koordinatorët e aeroportit.

b) përputhja e objektivave kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore me objektivat e performancës së Komunitetit vlerësohet nga Komisioni, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

Kur Komisioni konstaton se objektivat e rishikuara të performancës dhe masat e duhura nuk janë adekuate, ai, në zbatim të Marrëveshjes së Punës me AAC-në, mund të propozojë që Autoriteti i Aviacionit Civil të marrë masa korrigjuese.

c) Periudha e referencës për skemën e performancës do të mbulojë një minimum prej tre vjetësh dhe një maksimum prej pesë vjetësh.

d) Komisioni kryen vlerësime rregullisht për arritjen e objektivave të performancës dhe i paraqet rezultatet tek Komiteti i Qiellit të Vetëm Evropian

4. Procedurat e mëposhtme zbatohen për skemën e performancës të përmendur në pikën 1:

a) mbledhja, përcaktimi i vlefshmërisë, ekzaminimi, vlerësimi dhe shpërndarja e të dhënave relevante që lidhen me kryerjen e shërbimeve të navigimit ajror dhe funksionet e rrjetit nga të gjitha palët relevante, duke përfshirë ofruesit e shërbimit të navigimit ajror, përdoruesit e hapësirës ajrore, operatorët e aeroportit, autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes;

b) përzgjedhja e fushave kyç të përshtatshme të performancës në përputhje me ato të identifikuar në Kuadrin e Performancës së Master Planit të MTA përfshirë fushat e sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetin e kostos, të përshtatura kur është e nevojshme me nevojat e veçanta të qiellit të vetëm evropian dhe objektivat përkatëse për këto zona dhe përcaktimin e një grupi indikatorëve kyç të performancës për matjen e performancës;

c) përcaktimin e objektivave të performancës duke marrë në konsideratë imputet e identifikuar në nivel kombëtar ose në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore;

d) vlerësimin e objektivave të performancës kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore mbi bazën e planit kombëtar apo të bllokut funksionale të hapësirës ajrore; dhe

e) monitorimin e planeve të performancës kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore, përfshirë mekanizmat e përshtatshëm të paralajmërimit.

5. Krijimi i skemës së performancës merr parasysh faktin se shërbimet në udhëtim, shërbimet e

terminalit dhe funksionet e rrjetit janë të ndryshme dhe duhet të trajtohet në përputhje me rrethanat, nëse është e nevojshme edhe për efekt të matjes së performancës.

6. Për funksionimin e hollësishëm të skemës së performancës, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për projektimin e rregullave zbatuese. Këto rregulla zbatuese do të mbulojnë aspektet e mëposhtme:

- a) përmbajtjen dhe planin kohor të procedurave kombëtare;
- b) periudhën e referencës dhe intervalet për vlerësimin e arritjes së objektivave të performancës dhe përcaktimin e objektivave të reja;
- c) kriteret për krijimin e autoriteteve kombëtare të mbikëqyrjes dhe të planit të performancës kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore, që përmban objektivat e performancës dhe skemën e nxitjes kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore.

Planet e performancës:

- i) bazohen në planet e biznesit të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror;
- ii) adresojnë të gjithë komponentët e bazës së kostos kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore;
- iii) përfshijë objektivat e detyrueshme të performancës në përputhje me objektivat e performancës së planit kombëtar apo të Komunitetit;
- d) kriteret për të vlerësuar nëse objektivat kombëtarë apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore janë në përputhje me objektivat e performancës së Komunitetit dhe për të mbështetur mekanizmat e paralajmërimit;

- e) parimet e përgjithshme për krijimin e skemës së nxitjes;
- f) parimet për zbatimin e një mekanizmi tranzitor të nevojshëm për përshtatjen e funksionimit të skemës së performancës që nuk tejkalon periudhën 12-mujore pas miratimit të rregullave zbatuese.”.

1.7 Në nenin 9 bëhen këto ndryshime:

1.7.1 Pika 2 ndryshohet si më poshtë:

“2. AAC-ja mbikëqyr periodikisht zbatimin e këtij udhëzimi. Kur justifikohet për këtë qëllim, Komisioni mund t’i kërkojë AAC-ja informacion shtesë përveç informacionit të ndodhur në raportet e paraqitura nga ato në përputhje me pikën 1 të këtij neni.”.

1.7.2 Pika 4 ndryshohet si më poshtë:

“4. Raportet do të përmbajnë një vlerësim të rezultateve të arritura nga veprimet e ndërmarra në bazë të këtij udhëzimi përfshirë informacion të përshtatshëm rreth zhvillimeve në sektor, në veçanti lidhur me aspektet ekonomike, sociale, mjedisore, të punësimit dhe teknologjike, si dhe për cilësinë e shërbimit, nën dritën e objektivave fillestare dhe me këndvështrimin e nevojave në të ardhmen.”.

1.8 Pas nenit 10, shtohet neni 10a me për-mbajtje si më poshtë:

“Neni 10a

Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (EASA)

Gjatë zbatimit të këtij udhëzimi dhe udhëzimeve të Ministrit nr. 6, nr. 7 dhe nr. 8, datë 3.6.2010, Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me rolin e tij përkatës, siç parashikohet nga ky udhëzim, koordinohen sipas rastit me Agjencinë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit për të siguruar që të gjitha aspektet e sigurisë janë adresuar siç duhet.

1.9 Në shtojcën I, bëhen këto ndryshime:

1.9.1 Pika 20 ndryshohet si më poshtë:

“20. “Përdorues të hapësirës ajrore” janë operatorët e mjeteve të fluturimit të operuar për trafik i përgjithshëm;”.

1.9.2 Pika 5 ndryshohet si më poshtë:

“5. “Menaxhimi i trafikut ajror (MTA)” do të thotë agregimi i funksioneve ajrore dhe tokësore (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror), i kërkuar për të siguruar lëvizjen e sigurt dhe të efektshme të mjetit fluturues gjatë të gjitha fazave të operimit.”.

1.9.3 Pas pikës 21, shtohet pika 21.a si më poshtë:

“21a. “Master Plani i MTA” do të thotë plani i mbështetur në vendimin e Këshillit Evropian rregullat evropiane mbi përcaktimin e një sipërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar gjeneratën e re të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror për krijimin e një sipërmarrjeje të përbashkët për të zhvilluar një gjeneratë të re të sistemit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (SESAR);”.

1.9.4 Pika 23 ndryshohet si më poshtë:

“23 “Certifikatë” nënkupton një dokument të lëshuar nga autoriteti kombëtar mbikëqyrës në çdo formë që përputhet me rregullat kombëtare, e cila konfirmon se një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror i plotëson kërkesat për ofrimin e një shërbimi specifik;”.

1.9.5 Pika 27 ndryshohet si më poshtë:

“27. “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” do të thotë një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i zbatuar në hapësirën e RSH-së, dhe atë të ZPEA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mbi bazën e “Manualit të menaxhimit të hapësirës ajrore për zbatimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore” të nxjerrë nga Eurokontroll;”.

1.9.6 Pas pikës 28, shtohen pikat 28a dhe 28b si më poshtë:

“28a. “Shërbimi i informacionit aeronautik” do të thotë një shërbim i ofruar me qëllim dhënien e këshillave dhe informacioneve të dobishme për zhvillimin e sigurt dhe efikas të fluturimeve;

28b. “Shërbimi i paralajmërimit” do të thotë një shërbim i ofruar për të njoftuar organizatat përkatëse apo operatorët ajrorë lidhur me një mjet fluturimi në nevojë për ndihmë kërkimi dhe shpëtimi, dhe për të ndihmuar këto organizata sipas nevojës;”.

1.9.7 Pika 30 ndryshohet si më poshtë:

“30. “Blloku funksional ajror” do të thotë një bllok i hapësirës ajrore i bazuar në kërkesat operacionale dhe i përcaktuar pavarësisht kufijve shtetërorë, ku ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e lidhura me to orientohen dhe optimizohen nga performanca, me synimin për të prezantuar në secilin bllok funksional të hapësirës ajrore, një bashkëpunim sa më të madh ndërmjet ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose, kur është e përshtatshme, një ofruesi të integruar;”.

1.9.8 Pika 39 shfuqizohet.

1.9.9 Pas pikës 42, shtohet pika 43 me përmbajtje si më poshtë:

“43 “Shërbime ndërkuftare” do të thotë çdo rrethanë ku shërbimet e lundrimit ajror ofrohen në një Shtet Anëtar nga një ofrues shërbimi i certifikuar në një tjetër Shtet Anëtar, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;”.

2. Në udhëzimin e ministrit nr. 6, datë 3.6.2010 “Mbi dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian” bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

2.1 Nenet 2 deri në 4 ndryshohen me përmbajtje si më poshtë:

“Neni 2

Detyrat e autoritetit kombëtar mbikëqyrës

1. Autoriteti kombëtar mbikëqyrës siguron mbikëqyrjen e duhur të zbatimit të këtij udhëzimi, në veçanti në lidhje me funksionimin e sigurt dhe efikas të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror që ofrojnë shërbime që kanë lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

2. Për këtë qëllim, Autoriteti i Aviacionit Civil organizon inspektimet dhe vëzhgimet e duhura për të verifikuar zbatimin e kërkesave të këtij udhëzimi, përfshirë kërkesat e kryerjes së punës nga burimet njerëzore të ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror në fjalë do të lehtësojë dhe mbështeti këtë funksion.

3. Në lidhje me blloqet funksionale të hapësirës ajrore që shtrihen në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e më shumë se një shteti, Republika e Shqipërisë realizon marrëveshje lidhur me mbikëqyrjen e parashikuar në këtë nen, sa i takon ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror që ofrojnë shërbime në këto blloqe.

4. Autoriteti kombëtar mbikëqyrës i RSH-së do të bashkëpunojë ngushtësisht për të siguruar mbikëqyrjen adekuate të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror që kanë një certifikatë të vlefshme nga një Shtet Anëtar që ofrojnë shërbime gjithashtu në lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e RSH-së. Një bashkëpunim i tillë përfshin parashikimet për trajtimin e rasteve që kanë të bëjnë

mosrespektimin e kërkesave të përbashkëta të zbatueshme të përcaktuara në nenin 6 ose me kushtet e përcaktuara në shtojcën II.

5. Në rastin e ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror në nivel ndërkuftar, këto rregulla përfshijnë një marrëveshje mbi njohjen reciproke të detyrave mbikëqyrëse të përcaktuara në pikat 1 dhe 2, si dhe të rezultateve të këtyre detyrave. Kjo njohje reciproke zbatohet gjithashtu edhe në rastet kur rregullat për njohje ndërmjet autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse janë parashikuar për procesin e certifikimit të ofruesve të shërbimeve.

6. Me qëllim bashkëpunimin rajonal, autoritetet kombëtare mbikëqyrëse mundën gjithashtu të lidhin marrëveshje për ndarjen e përgjegjësisë sa i përket detyrave mbikëqyrëse.

Neni 3

Subjektet e kualifikuara

1. Nëse lejohet nga legjislacioni vendas dhe në zbatim të marrëveshjeve shumëpalëshe të ratifikuara, Autoriteti i Aviacionit Civil, në cilësinë e autoritetit kombëtar mbikëqyrës, mund të vendosë që të delegojë plotësisht ose pjesërisht autoritetin për inspektimet apo vëzhgimet e përmendur në nenin 2 (2), te subjekte të kualifikuara që plotësojnë kërkesat e përcaktuara në shtojcën I.

2. Një delegim i tillë i kryer nga një autoritet kombëtar i mbikëqyrjes është i vlefshëm brenda ZPEA-së, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për një periudhë rinovuese prej tre vjetësh. Autoriteti i Aviacionit Civil, në cilësinë e autoritetit kombëtar mbikëqyrës, mund të udhëzojë secilin prej subjekteve të kualifikuara që ndodhen në territorin e ZPEA-së për kryerjen e këtyre inspektimeve dhe vëzhgimeve.

Neni 4

Kërkesat e parrezikshmërisë

Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për projektimin e përditësimeve të rregullave zbatuese që bien brenda fushës së veprimit të kësaj rregulloreje, me përshtatjet e duhura kur është e nevojshme.”.

2.2 Neni 5 shfuqizohet.

2.3 Në nenin 7, paragrafët 6 dhe 7 ndryshohen si më poshtë:

“6. Pa cenuar nenet 8 dhe 9, lëshimi i certifikatave u jep ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror mundësinë për të ofruar shërbimet e tyre në RSH, apo ZPEA duke konsideruar edhe parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe, ofruesve të tjerë të shërbimit të lundrimit ajror, përdoruesve të hapësirës ajrore dhe aeroporteve brenda ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

7. Autoriteti i Aviacionit Civil do të monitorojë respektimin e kërkesave të përbashkëta dhe të kushteve që i janë bashkangjitur certifikatave. Detajet për këtë monitorim përfshihen në raportet vjetore që duhet të paraqiten nga AAC-ja. Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil konstaton se mbajtësi i një certifikate nuk i plotëson më këto kërkesa ose kushte, ai merr masat e duhura, duke siguruar vazhdimësinë e shërbimeve me kusht që siguria të mos komprometohet. Këto masa mund të përfshijnë edhe revokimin e certifikatës.”.

2.4 Neni 8 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 8

Përcaktimi i ofruesve të shërbimit të trafikut ajror

1. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror mbi baza ekskluzive brenda blloqeve specifike të hapësirës ajrore, në lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre. Për këtë qëllim, Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton një ofrues të shërbimit të trafikut ajror që ka një certifikatë të vlefshme të njohur dhe vlerësuar edhe nga EASA-ja.

2. Për ofrimin e shërbimeve ndërkuftare, garantohej që zbatimi i këtij neni dhe nenit 10 (3) të mos pengohet nga sistemi kombëtar ligjor që kërkon që ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror që ofrojnë shërbime në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e RSH-së:

a) të jetë në pronësi të drejtpërdrejtë ose nëpërmjet një shumice të zotërohen nga RSH-ja apo një

shtetas i saj;

- b) të kenë vendin e tyre kryesor të operimit apo selinë e regjistruar në territorin e RSH; ose
- c) të përdorin facilitete vetëm në RSH.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masa për përcaktimin e të drejtave dhe detyrimeve që duhet të përmbushen nga ofruesit e përcaktuar të shërbimeve të trafikut ajror.

Detyrimet mund të përfshijë kushtet për dhënien në kohë të informacionit përkatës duke mundësuar identifikimin e të gjitha lëvizjeve të mjeteve të fluturimit në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil ka kompetenca të drejtpërdrejta në përzgjedhjen e një ofruesi të shërbimeve të trafikut ajror, me kusht që ky i fundit të plotësojë kërkesat dhe kushtet e parashikuara në nenet 6 dhe 7.

5. Sa i takon blloqeve funksionale të hapësirës ajrore të krijuara në përputhje me nenin 9a që shtrihen në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e më shumë se një Shteti Anëtar, Shtetet Anëtare përkatëse përcaktojnë së bashku, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, një ose më shumë ofrues të shërbimit të trafikut ajror, të paktën një muaj përpara zbatimit të bllokut të hapësirës ajrore.

6. Shtetet Anëtare informojnë Komisionin dhe Shtetet e tjera Anëtare menjëherë për çdo vendim brenda kuadrit të këtij neni sa i përket përcaktimit të ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror brenda blloqeve specifike të hapësirës ajrore në lidhje me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre, ashtu si Autoriteti i Aviacionit Civil informon Komitetin e përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe.”.

2.5 Pas nenit 9, shtohen nenet 9a dhe 9b me përmbajtje si më poshtë:

“Neni 9a

Blloqet funksionale të hapësirës ajrore

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, në zbatim të legjislacionit vendas dhe ndërkombëtar të ratifikuar, do të marrë të gjitha masat e nevojshme në mënyrë që të sigurojë zbatimin e blloqeve funksionale të hapësirës ajrore me synimin arritjen e kapaciteteve të kërkuara dhe efikasitetin e rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror brenda qiellit të vetëm evropian dhe ruajtjen e një niveli të lartë të sigurisë dhe duke kontribuar në performancën e përgjithshme të sistemit të transportit ajror dhe në një ndikim mjedisor të reduktuar. AAC bashkëpunon në shkallën maksimale me shtetet anëtare të BE, në veçanti me Shtetet Anëtare me të cilat krijon blloqe funksionale të hapësirës ajrore fqinje, në mënyrë që të sigurohet respektimi i këtij parashikimi. Kur është rasti, bashkëpunimi mund të përfshijë edhe vendet e tjera (jo anëtare të BE-së) që marrin pjesë në blloqet funksionale të hapësirës ajrore.

2. Blloqet funksionale të hapësirës ajrore, në veçanti:

- a) mbështeten nga një kazus mbi parrezik-shmërinë;
- b) mundësojnë përdorimin optimal të hapësirës ajrore, duke marrë në konsideratë flukset e trafikut ajror;
- c) garantojnë pajtueshmëri me rrjetin evropian të rrugëve të krijuar në përputhje me nenin 6 të udhëzimit për hapësirën ajrore;
- d) justifikohen nga vlera e tyre e përgjithshme e shtuar, përfshirë përdorimin optimal të burimeve teknike dhe njerëzore, mbi bazën e analizës së kostove dhe përfitimeve;
- e) sigurojnë një kalim të qetë dhe fleksibël të përgjegjësisë për kontrollin e trafikut ajror ndërmjet njësive të shërbimit të trafikut ajror;

f) sigurojnë pajtueshmërinë ndërmjet konfigurimeve të ndryshme të hapësirës ajrore, duke optimizuar, ndër të tjera rajonet aktuale të informimit të fluturimeve;

g) respektojnë kushtet që rrjedhin nga marrëveshjet rajonale të lidhura brenda ICAO;

h) respektojnë marrëveshjet rajonale ekzistuese në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, në veçanti ato që përfshijnë vendet e tjera evropiane; dhe

i) lehtësojnë pajtueshmërinë me objektivat e performancës së Komunitetit.

3. Një bllok funksional i hapësirës ajrore krijohet vetëm me marrëveshje të përbashkët me Shtetet Anëtare dhe, sipas rastit, shteteve të tjera që kanë përgjegjësi për ndonjë pjesë të hapësirës ajrore që

është pjesë e bllokut funksional të hapësirës ajrore. Përpara se të njoftojnë Komisionin për krijimin e një bllokut funksional të hapësirës ajrore, Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë do t'i japin Komisionit, shteteve të tjera anëtare dhe palëve të tjera të interesuara informacion të mjaftueshëm si dhe mundësi për të paraqitur vërejtjet e tyre.

4. Kur një bllok funksional i hapësirës ajrore ka lidhje me një hapësirë ajrore që është tërësisht ose pjesërisht nën përgjegjësinë e dy apo më shumë shteteve, marrëveshja me të cilën krijohet bllok funksional ajror duhet të përmbajë dispozitat e nevojshme në lidhje me mënyrën në të cilën do të mund të ndryshohet bllok si dhe mënyrën se si një shtet mund të tërhiqet nga bllok, përfshirë rregullat transitore.

5. Ku lindin vështirësi midis dy ose më shumë shteteve në lidhje me një bllok ndërkufitar funksional të hapësirës ajrore që ka të bëjë me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre, Shtetet Anëtare të interesuara mundën që bashkërisht ta paraqesin çështjen për shqyrtim tek Komiteti i Qiellit të Vetëm Evropian për një opinion. Opinioni i drejtohet Shteteve Anëtare të interesuara. Pa cenuar pikën 3, Shtetet Anëtare e marrin parasysh këtë opinion për gjetjen e një zgjidhje.

6. Pasi të ketë marrë njoftimin nga Shtetet Anëtare për marrëveshjet dhe deklaratat e përmendura në pikat 3 dhe 4, Komisioni vlerëson përmbushjen nga çdo bllok funksional i hapësirës ajrore të kërkesave të përcaktuara në pikën 2 dhe i paraqet rezultatet tek Komiteti i Qiellit Unik për diskutim. Nëse Komisioni konstaton se një ose më shumë blloqe funksionale të hapësirës ajrore nuk i përmbushin kërkesat, në këtë rast ai angazhohen në një dialog me Shtetet Anëtare të interesuara me qëllim arritjen e një konsensusi mbi masat e nevojshme për të ndrequr situatën.

Neni 9b

Koordinatori i bllokut funksional të hapësirës ajrore

1. Për të lehtësuar krijimin e blloqeve funksionale të hapësirës ajrore, Komisioni mund të caktojë një person fizik si koordinator të sistemit të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore (Koordinatorin).

2. Koordinatori nuk bën publik asnjë informacion që siguron gjatë ushtrimit të funksioneve të tij, përveç rasteve kur ai autorizohet për një gjë të tillë nga Shteti (et) Anëtar (e) dhe, kur është rasti, nga vendet e tjera të interesuara.”

Neni 11 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 11

Marrëdhëniet me autoritetet ushtarake

Autoriteti i Aviacionit Civil, brenda kontekstit të politikës së transportit, ndërmerr hapat e nevojshëm për të siguruar që marrëveshje të shkruara me autoritetet ushtarake ose marrëveshje ekuivalente ligjore të lidhen apo rinovohen, sa i takon menaxhimin të blloqeve specifike të hapësirës ajrore.”

Në nenin 12, pika 3 ndryshohet si më poshtë:

“3. Gjatë ofrimit të një pakete shërbimesh, ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror identifikojnë dhe japin informacion shpjegues për kostot dhe të ardhurat që rrjedhin nga shërbimet e lundrimit ajror, të ndara në përputhje me skemën e tarifave financiare për shërbimet e navigimit ajror përmendur në nenin 14 dhe, ku është e përshtatshme, mbajnë llogari të konsoliduara për shërbime të tjera, jo të shërbimit të lundrimit ajror, siç do t'u kërkohej të bënin, nëse shërbimet në fjalë do të siguroheshin nga ndërmarrje të veçanta.”

2.8 Neni 14 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 14

E përgjithshme

Në përputhje me kërkesat e neneve 15 dhe 16, skema e përcaktimit të tarifave financiare për shërbimet e lundrimit ajror do të kontribuojë për më shumë transparencë në përcaktimin, vendosjen dhe zbatimin e tarifave financiare për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe në efikasitetin e kostos në ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror dhe efikasitetin e fluturime, duke ruajtur nivelin optimal të

sigurisë. Kjo skemë do të jetë gjithashtu në përputhje me nenin 15 të Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të vitit 1944 dhe me sistemin e tarifave financiare të Eurokontrollit për tarifën në rrugë.”.

2.9 Neni 15 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 15

Parime

1. Skema e përcaktimit të tarifave bazohet në llogaritjen e kostove për shërbimet e lundrimit ajror të pësura nga ofruesit e shërbimeve në favor të përdoruesve të hapësirës ajrore. Skema do alokojë këto kosto ndërmjet kategorive të përdoruesve.

2. Parimet e mëposhtme zbatohen gjatë përcaktimit të kostos-bazë për tarifën:

a) kostoja që do të ndahet midis përdoruesve të hapësirës ajrore, është kostoja e ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror, përfshirë shumën e përshtatshme të interesit për investimet kapitale dhe amortizimin e aseteve, si dhe kostot e mirëmbajtjes, operimit, menaxhimit dhe administrimit. Kostot e përcaktuara do të jenë kostot e përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në nivel kombëtar ose në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore ose në fillim të periudhës referuese për çdo vit kalendarik të periudhës së referencës sipas nenit 11 të Rregullores Kuadër, ose gjatë periudhës së referencës, pas përshtatjeve të duhura që zbatohen për mekanizmat e paralajmërimit të përcaktuara në nenin 11 të Rregullores Kuadër;

b) kostot që duhet të merren parasysh në këtë kontekst do të jenë ato të vlerësuara në raport me lehtësirat dhe shërbimet e parashikuara. Ato gjithashtu përfshijnë kostot e kryera nga autoriteti kombëtar mbikëqyrës dhe/ose subjektet e kualifikuara, si dhe kostot e tjera të realizuara nga shteti shqiptar dhe ofruesi i shërbimit në lidhje me ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror. Ato nuk përfshijnë kostot e sanksioneve të vendosura sipas legjislacionit në fuqi dhe në bazë të nenit 9 të Rregullores Kuadër dhe as kostot e masave korrigjuese të imponuara nga shteti në përputhje me nenin 11 të Rregullores Kuadër.

c) sa i takon blloqeve funksionale të hapësirës ajrore dhe si pjesë e marrëveshjeve të tyre kuadër, shtetet palë bëjnë përpjekje të arsyeshme për të rënë dakord mbi parimet e përbashkëta për të politikën e tarifimit;

ç) kostoja e shërbimeve të ndryshme të lundrimit ajror identifikohet veçmas, siç para-shikohet në nenin 12 (3);

d) ndërsubvencionet nuk lejohen ndërmjet shërbimeve të rrugës (*en route*) dhe shërbimeve të terminalit. Kostot që i përkasin shërbimeve të terminalit dhe atyre të rrugës do të alokohen në mënyrë proporcionale ndërmjet shërbimeve të rrugës dhe shërbimeve të terminalit mbi bazën e një metodologjie transparente. Subvencioni do të lejohet ndërmjet shërbimeve të ndryshme të lundrimit ajror në secilën prej këtyre dy kategorive vetëm kur kjo justifikohet për arsye objektive, që identifikohen në mënyrë të qartë;

e) transparenca e kostos bazë për tarifën do të garantohet. Autoriteti i Aviacionit Civil do të hartojë rregullat zbatuese për dhënie të informacionit nga ofruesit e shërbimeve në mënyrë që të lejohet rishikimi i parashikimeve të ofruesve, shpenzimet dhe të ardhurat reale. Informacioni do të shkëmbehet rregullisht ndërmjet Autoritetit të Aviacionit Civil, ofruesve të shërbimeve, përdoruesve të hapësirës ajrore, Komisionit (sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe) dhe Eurokontrollit.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil garanton që do të zbatohen parimet e mëposhtme, gjatë përcaktimit të tarifave në përputhje me pikën 2:

a) tarifën caktohen për disponueshmërinë e shërbimeve të lundrimit ajror në kushte jo-diskriminuese. Gjatë vendosjes së tarifave mbi përdorues të ndryshëm të hapësirës ajrore për përdorimin e të njëjtit shërbim, nuk do të bëhet asnjë dallim sa i takon shtetësisë apo kategorisë së përdoruesit;

b) përjashtimi i përdoruesve të caktuar, sidomos mjeteve të lehta të fluturimit dhe mjeteve të

fluturimit të shtetit, mund të lejohet, me kusht që kostoja e një përjashtimi të tillë të mos i kalohet përdoruesve të tjerë;

c) tarifat caktohen për çdo vit kalendarik mbi bazën e kostove të përcaktuara, ose mund të përcaktohen sipas kushteve të përcaktuara nga AAC-ja për përcaktimin e nivelit maksimal të normës për një njësi apo të të ardhurave për secilin vit për një periudhë që nuk i kalon pesë vjet;

d) shërbimet e lundrimit ajror mund të krijojnë të ardhura të mjaftueshme për të siguruar një kthim të arsyeshëm mbi asetet (formë fitimi) për të kontribuar drejt përmirësimeve të nevojshme të kapitalit;

e) tarifat reflektojnë koston e shërbimeve të lundrimit ajror dhe faciliteteve të vëna në dispozicion të përdoruesve të hapësirës ajrore, duke marrë parasysh kapacitetet produktive përkatëse të mjeteve të llojeve të ndryshme të fluturimit në fjalë;

f) tarifat inkurajojnë ofrimin e sigurt, efikas, efektiv dhe të qëndrueshëm të shërbimeve të lundrimit ajror me synimin për të arritur një nivel të lartë të sigurisë dhe efikasitetit të kostove dhe përmbushjen e objektivave të performancës ndërsa ato gjithashtu stimulojnë ofrimin e integruar të shërbimeve, duke reduktuar edhe ndikimin mjedisor të aviacionit. Për këtë qëllim, dhe në lidhje me planin e performancës kombëtare ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore, autoritet kombëtare mbikëqyrëse mund të krijojnë mekanizma, përfshirë stimujt që konsistojnë në avantazhe dhe disavantazhe financiare, për të inkurajuar ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror dhe/ose përdoruesit e hapësirës ajrore që të mbështesin përmirësimet në ofrimin e shërbimeve të navigimit ajror të tilla si rritja e kapaciteteve, ulja e vonësive dhe zhvillimi i qëndrueshëm, duke ruajtur një nivel optimal të sigurisë.”.

2.10 Nenet 16 deri në 18 ndryshohen si më poshtë:

“Neni 16

Rishikimi i përputhshmërisë

Komisioni merr masa për rishikimin e vazhdueshëm të respektimit të parimeve dhe rregullave të përmendura në nenet 14 dhe 15, duke vepruar në bashkëpunim me Shtetet Anëtare. Komisioni përpiqet që të krijojë mekanizmat e nevojshëm për të përdorur ekspertizën e Eurokontrollit dhe ndan rezultatet e rishikimit me Shtetet Anëtare, Eurokontrollin dhe përfaqësuesit e përdoruesve të hapësirës ajrore. Në përputhje me udhëzimet e KE dhe Eurokontroll, AAC në nivel kombëtar merr masa për rishikimin e vazhdueshëm të respektimit të parimeve dhe rregullave të përmendura në nenet 14 dhe 15.

Neni 17

Ndryshimi i shtojcave

Masat e hartuara për të ndryshuar elemente jothelbësore të shtojcave për t’iu përshtatur zhvillimeve teknike ose operationale, do të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore të hollësishme të përmendur në nenin 5 (4) të Rregullores Kuadër.

Në rrethana detyruese urgjente, Komisioni mund të përdorë procedurën urgjente të parashikuar në nenin 5 (5) të Rregullores Kuadër.

AAC do të marrë masa për të hartuar në kohë propozimet për harmonizimin e shtojcave në fjalë.

Neni 18

Konfidencialiteti

1. Autoriteti mbikëqyrës kombëtar, që vepron në përputhje me legjislacionin shqiptar, nuk bën publik informacionin me natyrë konfidenciale, në veçanti informacionin në lidhje me ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, marrëdhëniet e tyre të biznesit ose elementë të kostove të tyre.

2. Paragrafi 1 nuk cenon të drejtën e publikimit të informacionit që kanë autoritetet mbikëqyrëse kombëtare ose Komisioni, ku kjo është thelbësore për përmbushjen e detyrave të tyre, rast në të cilin ky publikim është proporcional dhe merr parasysh interesat legjitime të ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror, përdoruesve të hapësirës ajrore, aeroporteve apo palë të tjera të interesuara

përkatëse për të mbrojtur sekretet e tyre të biznesit.

3. Informacioni dhe të dhënat e dhëna në bazë të skemës së tarifimit të përmendur në nenin 14 do të bëhen të ditura për publikun.”.

2.11 Shtojca I ndryshohet si më poshtë:

2.11.1 Titulli i shtojcës ndryshohet si më poshtë:

“KËRKESAT PËR SUBJEKTET E KUALIFIKUARA”.

2.11.2 Paragrafi i parë ndryshohet me përmbajtje si më poshtë:

“Subjektet e kualifikuara duhet të:”.

3. Në udhëzimin e ministrit nr. 7 datë 3.6.2010 “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian”, bëhen ndryshimet si më poshtë:

Neni 2 shfuqizohet.

Neni 3 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 3

Rajoni i Sipërm Evropian i Informacionit të Fluturimit (EUIR)

1. Komiteti dhe Shtetet e tij Anëtare synojë krijimin dhe njohjen nga ana e ICAO të një EUIR të vetëm.

2. EUIR është projektuar në një mënyrë që të përfshijë hapësirën ajrore që bie nën përgjegjësinë e Shteteve Anëtare në përputhje me nenin 1 (3) dhe mund të përfshijë edhe hapësirën ajrore të vendeve të tjera evropiane.

3. Shqipëria mban përgjegjësinë e saj për përcaktimin e ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e saj në përputhje me nenin 8 (1) të Rregullores së ofrimit të shërbimeve.

4. Shqipëria mban përgjegjësinë e saj kundrejt ICAO brenda kufijve gjeografikë të rajoneve të sipërme të informacionit të fluturimeve që i janë besuar atyre nga ICAO në datën e hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi.”.

3.3 Pas nenit 3 shtohet neni 3a si më poshtë:

“Neni 3a

Informacioni elektronik aeronautik

Pa cenuar botimin e informacionit aeronautik nga RSH dhe në një mënyrë në pajtim me këtë publikim, Komisioni, duke punuar në bashkëpunim me Eurokontrollin, siguron disponueshmërinë e informacionit elektronik aeronautik të cilësisë lartë, të paraqitur në një mënyrë të harmonizuar dhe që i shërben kërkesave të të gjithë përdoruesve përkatës sa takon cilësisë së të dhënave dhe të afateve kohore.

Për qëllim të pikës 1, Komisioni:

a) ka siguruar zhvillimin e një infrastrukture informative aeronautike për të gjithë Komitetin në formën e një portali elektronik informues të integruar me mundësi të pakufizuar aksesit për palët e interesuara. Kjo infrastrukturë do të integrojë aksesin dhe ofrimin e elementeve të të dhënave të kërkuara të tilla si, duke mos u kufizuar vetëm në to, informacionin aeronautik, informacione të Zyrës së Shërbimit të Raportimit të Trafikut Ajror (ZRA), informacion meteorologjik dhe informacion të menaxhimit të fluksit;

b) mbështet modernizimin dhe harmonizimin e ofrimit të informacionit aeronautik në kuptimin e tij më të gjerë, në bashkëpunim të ngushtë me Eurokontrollin dhe ICAO.”.

3.4 Neni 4 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 4

Rregullat e ajrit dhe klasifikimit të hapësirës ajrore

AAC-ja merr masa për projektimin e rregullave të zbatimit në përputhje me legjislacionin evropian, në mënyrë që:

a) të miratohen dispozita të përshtatshme për rregullat për ajrin bazuar në standardet e ICAO dhe

praktikat e rekomanduara;

b) të harmonizohet zbatimi i klasifikimit të hapësirës ajrore të ICAO, me përshtatjen e duhur, në mënyrë që të sigurohet ofrimin e duhur të sigurt dhe efikas të shërbimeve të trafikut ajror brenda qiellit të vetëm evropian.”.

3.5 Neni 5 shfuqizohet.

3.6 Neni 6 ndryshohet si më poshtë:

“Neni 6

Menaxhimi dhe projektimi i rrjetit

1. Funksionet e Rrjetit të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) lejojnë përdorimin optimal të hapësirës ajrore dhe sigurojnë që përdoruesit e hapësirës ajrore të mund të operojnë në trajektoret e preferuara, duke lejuar ndërkohë një akses maksimal në hapësirën ajrore dhe në shërbimet e lundrimit ajror. Këto funksione të rrjetit synojë të mbështesin iniciativat në nivel kombëtar dhe në nivelin e blloqeve funksionale të hapësirës ajrore dhe zbatohen në një mënyrë që respekton ndarjen e detyrave rregullatore dhe operacionale.

2. Për të arritur objektivat e përmendura në pikën 1 dhe pa cenuar përgjegjësitë shtetërore në lidhje me rrugët dhe strukturat e hapësirës ajrore kombëtare, Komisioni siguron që funksionet e mëposhtme janë realizuar:

a) projektimi i rrjetit evropian të rrugëve;

b) koordinimi i burimeve të pakta brenda bandave të frekuencave të aviacionit të përdorura nga trafiku ajror i përgjithshëm, në veçanti frekuencave e radios, si dhe koordinimin e kodeve të lëshuesve të sinjalit të radarëve.

3. Aspektet e projektimit të hapësirës ajrore, përveç atyre të përmendura në pikën 2 duhet të trajtohen në nivel kombëtar ose në nivel të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore. Ky proces i projektimit merr në konsideratë nevojat dhe kompleksitetin e trafikut, planet e performancës kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore dhe përfshin konsultimin e plotë të përdoruesve të hapësirës ajrore ose grupet përkatëse që përfaqësojnë përdoruesit e hapësirës ajrore dhe autoriteteve ushtarake sipas rastit.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil, në bazë të një marrëveshjeje ndërkombëtare të ratifikuar, i beson Eurokontrollit ose një organi tjetër të paanshëm dhe kompetent realizimin e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, bazuar në rregullat përkatëse për mbikëqyrjen.

5. AAC merr masa për projektimin e rregullave zbatuese për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror, përfshirë rregullat e nevojshme të mbikëqyrjes, në përputhje me rregullat zbatuese të nxjerra nga Komisioni, me synimin për të optimizuar kapacitetin e disponueshëm në përdorimin e hapësirës ajrore dhe përmirësimin e procesit të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror.

Këto rregulla bazohen në transparencë dhe efikasitet, duke siguruar që kapaciteti të sigurohet në mënyrë fleksibël në kohë, në përputhje me rekomandimet e Planit Rajonal të Navigacionit Ajror, ICAO, Rajoni Evropian.

6. Rregullat zbatuese për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror mbështesin vendimet operacionale nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, operatorët e aeroportit dhe përdoruesit e hapësirës ajrore dhe mbulojnë fushat e mëposhtme:

a) planifikimin e fluturimit;

b) përdorimin e kapacitetit të disponueshëm të hapësirës ajrore gjatë të gjithë fazat jashtë fluturimit, përfshirë caktimin e vendeve të parkimit; dhe

c) përdorimin e përcaktimit të kalimeve në rrjet (*routing-ul*) nga trafiku ajror i përgjithshëm:

- krijimin i një publikimi të vetëm për orientimin e rrugëve dhe të trafikut,
- opsione për devijim të trafikut ajror të përgjithshëm nga zonat e mbingarkuara, dhe
- rregulla mbi prioritetin lidhur me aksesin në hapësirën ajrore për trafikun ajror të përgjithshëm, veçanërisht gjatë periudhave të mbingarkesës dhe krizës.

7. Gjatë zhvillimit dhe miratimit të rregullave zbatuese, sipas nevojës dhe pa cenuar sigurinë, merret në konsideratë pajtueshmëria ndërmjet planeve të fluturimit dhe vendeve të parkimit të

aeroportit dhe bashkërendimin e nevojshëm me rajonet fqinje.”.

3. 7. Neni 9 shfuqizohet.

4. Në udhëzimin e ministrit nr. 8 datë 3.6.2010 “Për ndërveprimin në Rrjetin Evropian të menaxhimit të trafikut ajror”, bëhen këto ndryshime:

4.1 Pas nenit 6, shtohet neni i 6a, me përmbajtje si më poshtë:

“Neni 6a

Verifikim alternativ i përputhshmërisë

Një certifikatë e lëshuar në përputhje me këtë udhëzim, ku kjo zbatohet për njësitë ose sistemet, merret në konsideratë, për efekt të neneve 5 dhe 6 të këtij udhëzimi, si një deklaratë konformitetit e AAC apo përshtatshmërie për përdorim, ose si një deklaratë verifikimi, e AAC, nëse ajo përfshin demonstrim të pajtueshmërisë me kërkesat thelbësore të këtij udhëzimi dhe rregullat përkatëse zbatuese për ndërveprimin.”.

4.2 Neni 9 shfuqizohet.

4.3 Në nenin 10, pas pikës 2, shtohet pika 2a si më poshtë:

“2.a Për qëllimet e paragrafit 2 të këtij neni, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të deklarojë sistemet dhe përbërësit e ATMN si në përputhje me kërkesat thelbësore dhe të bëjë përjashtim nga parashikimet e neneve 5 dhe 6.”.

4.4. Në aneksin II bëhen ndryshimet si më poshtë:

4.4.1 Në pjesën A, paragrafi i parë i pikës 2, ndryshohet si më poshtë:

“EATMN, sistemet e tij dhe përbërësit e tij mbështesin, mbi një bazë të koordinuar, koncepte të reja të rena dakord apo të vleftësuar të operimit që përmirësojnë cilësinë, qëndrueshmërinë dhe efektivitetin e shërbimeve të lundrimit ajror, në veçanti në aspektin e sigurisë dhe kapacitetit.”.

4.4.2 Në pjesën B bëhen këto ndryshime:

a) Paragrafi i parë i pikës 3.1.2, ndryshohet si më poshtë:

“Sistemi i përpunimit të të dhënave të fluturimit akomodon zbatimin progresiv të koncepteve të avancuara, të pranuar dhe të vleftësuar të operimit për të gjitha fazat jashtë fluturimit, në veçanti siç parashihet në Master Planin e MTA.”.

b) Pika 3.2.2 ndryshohet si më poshtë:

“3.2.2 Mbështetje për koncepte të reja të operimit

Sistemet e procesimit të të dhënave të mbikëqyrjes mbështesin disponueshmëri progresive të burimeve të reja të mbikëqyrjes së informacionit në mënyrë që të zhvillojnë cilësinë e përgjithshme të shërbimit, në veçanti të theksuar në Master Planin e MTA.”.

c) Pika 4.2 ndryshohet si më poshtë:

“4.2 Mbështetje për koncepte të reja të operimit

Sistemet e komunikimit mbështesin zbatimin e koncepteve të avancuara, të pranuar dhe të vlefshme të operacionit për të gjithë fazat jashtë fluturimit, në veçanti siç parashihet në Master Planin e MTA.”.

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

**MINISTRI I TRANSPORTIT
DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto**