

URDHËR
Nr. 281, datë 14.10.2014

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES QË PËRCAKTON RREGULLAT E PËRBASHKËTA MBI MENAXHIMIN E FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR¹

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të ligjit nr. 10040, 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, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një Zone të Përbashkët të Aviacionit Evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror, bashkëlidhur këtij urdhri.
 2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen e zbatimit të këtij urdhri.
- Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto

RREGULLORE
QË PËRCAKTON RREGULLAT E PËRBASHKËTA MBI MENAXHIMIN E FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR

Neni 1

Objekti dhe qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror (në vazhdim MFTA) në mënyrë që të përsosë kapacitetin e disponueshëm të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror (në vazhdim RRMTA) nën frymën e optimizimit të rrjetit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (në vazhdim RREMTA) dhe të përmirësojë proceset e MFTA-së.
2. Kjo rregullore duhet të zbatohet për palët e mëposhtme, ose personat që veprojnë në emër të tyre, të përfshira në proceset MFTA:
 - a) operatorët e avionit;
 - b) njësitë e shërbimit të trafikut ajror (në vazhdim SHTA), përfshirë zyrat e raportimit të SHTA dhe shërbimet e kontrollit të aerodromit;
 - c) shërbimet e informacionit aeronautik;
 - d) subjektet e përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore;
 - e) organet menaxhuese të aeroportit;
 - f) njësinë qendrore për MFTA;
 - g) njësitë lokale të MFTA-së;
 - h) koordinatorët e slotëve të aeroporteve të koordinuara.

¹ Ky urdhër përafron rregulloren e Komisionit Evropian nr. 255/2010/KE të 25 marsit 2010 “Për përcaktimin e rregullave të përbashkëta në menaxhimin e fluksit të trafikut ajror”.

Neni 2 Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje do të aplikohen përkufizimet e parashikuara në udhëzimin e Ministrit nr. 8, datë 3.6.2010 “Për ndërveprimin në rrjetin evropian të menaxhimit të trafikut ajror” dhe nenin 2 të urdhrit të ministrit nr. 84, datë 9.9.2011 “Për miratimin e rregullores për organizimin e procesit të alokimit të slotëve në aeroporte”.

Gjithashtu do të zbatohen përkufizimet në vijim:

1. “Masa të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (MFTA)”, nënkupton veprimet e ndërmarra për të kryer menaxhimin e fluksit të trafikut ajror dhe menaxhimin e kapaciteteve.

2. “Operator” nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje, e cila angazhohet ose ofrohet për t’u angazhuar në drejtimin e operimit të një avioni.

3. “Rregullat instrumentale të fluturimit (FIR)” nënkupton rregullat instrumentale të fluturimit siç është përcaktuar në shtojcën 2 të Konventës së Çikagos të vitit 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar (në vazhdim Konventa e Çikagos).

4. “Zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror (SHTA)” nënkupton një njësi të SHTA-së e themeluar me qëllim të marrjes së raporteve në lidhje me SHTA-në dhe planifikimin e fluturimeve të paraqitura para dorëzimit të parë të autorizimit të kontrollit të trafikut ajror.

5. “Njësia e menaxhimit të fluksit lokal të trafikut ajror (MTFA)” nënkupton një njësi të menaxhimit të fluksit, e cila operon në emër të një ose më shumë enteve të menaxhimit të fluksit si ndërlidhës midis njësisë qendrore për MFTA dhe një njësisë SHTA ose një grup të njësive të tilla.

6. “Ngjarja kritike” nënkupton një situatë të pazakontë apo krize, e cila përfshin një humbje të madhe të kapacitetit të RRMTA-së, ose një çekuilibër të madh midis kapacitetit dhe kërkesës të RREMTA-s, ose një mosfunksionim të madh në fluksin e informacionit në një ose disa pjesë të RREMTA-s.

7. “Sloti i nisjes i menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (MFTA)” nënkupton kohën e llogaritur mirë të ngritjes, e dhënë nga njësia qendrore për MFTA me një kohë tolerancë e menaxhuar nga njësia lokale SHTA.

8. “Orientimi i rrugëve dhe trafikut” nënkupton politikat dhe procedurat për përdorimin e rrugëve nga avioni.

9. “Plani i shumëfishtë i fluturimit” nënkupton më shumë se një plan fluturimi për të njëjtin fluturim midis dy aeroporteve.

10. “Konfigurimi i sektorit të njësisë së shërbimit të trafikut ajror (SHTA)” nënkupton përshkrimin katër dimensional të sektorit SHTA të njësisë së hapësirës ajrore, ose grupi sektorësh, të cilët mund të operojnë mbi një bazë të përhershme ose të përkohshme.

11. “Koha e taksisë së aerodromit” nënkupton vlerën e paracaktuar kohore nga vendi i qëndrimit deri në nisje e shprehur në minuta dhe e vlefshme gjatë operacioneve normale të aeroportit.

12. “Pozicioni i përditësuar i fluturimit” nënkupton pozicionin e avionit, i përditësuar nga të dhënat e vëzhgimit, të dhënat e planit të fluturimit ose raportet e pozicionit.

13. “Autorizimi i kontrollit të trafikut ajror” nënkupton autorizimin për një avion për të vepruar nën kushtet e specifikuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror.

14. “Pezullimi i planit të fluturimit” nënkupton procesin e iniciuar nga një organizëm e MFTA-së për t’u siguruar se është bërë një ndryshim në planin e fluturimit nga operatori para kryerjes të fluturimit.

15. “Shërbim ajror” nënkupton një fluturim ose një seri fluturimesh që transportojnë pasagjerë, mallra ose postë për pagesë ose qira.

16. “Regjistri operacional” nënkupton një regjistër të sistemit MFTA i konvertuar në një bazë të dhënash për të lejuar kërkimin e shpejtë të të dhënave MFTA.

17. “Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (SHTA)” nënkupton një shërbim të ofruar, me qëllim që të: a) parandalojë përplasjet - midis avionëve dhe - në zonën e manovrimit midis avionëve dhe pengesave; dhe b) të përshpejtoje dhe të mbaje një fluks të rregullt të trafikut ajror.

18. “Shërbimi i kontrollit të aerodromit” nënkupton një shërbim të ATC për trafikun e aerodromit.

19. “Shërbimi i informacionit aeronautik” nënkupton një shërbim të krijuar brenda zonës së përcaktuar të mbulimit, përgjegjëse për ofrimin e informacionit aeronautik dhe të dhënave të nevojshme për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e navigimit ajror.

20. “Shërbimet e navigimit ajror” nënkupton shërbimet e trafikut ajror, shërbimet e komunikimit, të navigimit dhe të mbikëqyrjes, shërbimet meteorologjike për navigimin ajror dhe shërbimet e informacionit aeronautik.

21. “Ofruesit e shërbimit të navigimit ajror” nënkupton çdo ent publik ose privat që ofron shërbimet e navigimit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror.

22. “Blloku i hapësirës ajrore” nënkupton një hapësirë ajrore të dimensioneve të përcaktuara, në kohë dhe hapësirë, brenda së cilës ofrohen shërbimet e navigimit ajror.

23. “Menaxhimi i hapësirës ajrore” nënkupton një plan funksionimi me objektivin kryesor për maksimizimin e përdorimit të hapësirës ajrore në dispozicion sipas ndarjes në kohë dinamike dhe për ndarjen e hapësirës ajrore midis kategorive të ndryshme të përdoruesve të hapësirës ajrore mbi bazën e nevojave afatshkurtra.

24. “Përdoruesit e hapësirës ajrore” nënkupton operatorët e avionëve të cilët operojnë në trafikun e përgjithshëm ajror.

25. “Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror” nënkupton një funksion të caktuar, me qëllim që të kontribuojë në një fluks të sigurt, të rregullt dhe të shpejtë të trafikut ajror, duke siguruar se kapaciteti i KTA është shfrytëzuar në masën maksimale të mundshme dhe se volumi i trafikut është i pajtueshëm me kapacitetet e deklaruara nga ofruesit e duhur të shërbimit të trafikut ajror.

26. “Menaxhimi i trafikut ajror (MTA)” nënkupton grumbullimin e funksioneve me bazë në tokë dhe ajër (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e fluksit të trafikut ajror) të kërkuar për të siguruar lëvizjen e sigurt dhe efikase të avionit gjatë të gjithë fazave të operacioneve.

27. “Shërbimet e trafikut ajror” nënkupton shërbimet e ndryshme të informacionit të fluturimit, shërbimet paralajmëruese të trafikut ajror dhe shërbimet e KTA-së (shërbimet e kontrollit të hapësirës, afrimit me tokën dhe aerodromit).

28. “Shërbimi i kontrollit të hapësirës” nënkupton një shërbim të KTA-së për fluturimet e kontrolluara në një bllok të hapësirës ajrore.

29. “Ofrimi i kontrollit të afrimit me tokën” nënkupton një shërbim të KTA-së për fluturimet e kontrolluara që mbërrijnë ose që nisen.

30. “Plani kryesor MTA” nënkupton planin e miratuar me vendimin e Këshillit 2009/320/ KE: 1) në përputhje me nenin 1(2) të Rregullores së Këshillit (KE) nr 219/2007 e 27 shkurtit 2007 për krijimin e një ndërmarrje lidhëse për zhvillimin e gjeneratës së re të një sistemi EVROPIAN të menaxhim të trafikut ajror (SESAR).

31. “Pako të shërbimeve” nënkupton dy ose më shumë shërbime të navigimit ajror.

32. ‘Certifikatë’ nënkupton një dokument të lëshuar nga një autoritet kombëtar mbikëqyrës në çdo formë që përputhet me ligjin kombëtar, i cili konfirmon se një ofrues i shërbimit të navigimit ajror që plotëson kërkesat për ofrimin e një shërbimi specifik.

33. “Shërbimet e komunikimit” nënkupton shërbimet aeronautike fikse dhe të lëvizshme për të mundësuar komunikimin tokë-tokë, ajër-tokë, dhe ajër-ajër për qëllimet e KTA.

34. “Rrjeti evropian i menaxhimit të trafikut ajror (RREMTA)” nënkupton mbledhjen e sistemeve të renditura në shtojcën 1 të rregullores (KE) nr 552/2004 e Parlamentit dhe Këshillit

Evropian të 10 marsit 2004 mbi ndërveprimin e rrjetit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (rregullorja e ndërveprimit) duke bërë të mundur që të sigurohen shërbimet e navigimit ajror në komunitet duke përfshirë dhe ndërveprimet kufitare me vendet e botës së tretë.

35. “Koncepti i operimit” nënkupton kriteret për përdorimin operacional të RREMTA-s ose operacionet pjesë e saj.

36. “Pjesët përbërëse” nënkupton objekte të prekshme, të tilla si hardware dhe objekte jo materiale, të tilla si software mbi të cilat varet ndërveprueshmëria e RREMTA-s.

37. “EUROCONTROL” është Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigimit Ajror e themeluar nga Konventa Ndërkombëtare e 13 Dhjetorit 1960 në lidhje me Bashkëpunimin për Sigurinë e Navigimit Ajror.

38. “Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore” nënkupton një koncept të menaxhimit të hapësirës ajrore të aplikuar në zonën e Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil mbi baza të “Manualit të menaxhimit të hapësirës ajrore për aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore” lëshuar nga EUROCONTROL.

39. “Rajoni i informacionit të fluturimit” nënkupton një hapësirë ajrore të përmasave të përcaktuara, brenda së cilës shërbimet e informacionit të fluturimit dhe shërbimet paralajmëruese janë ofruar.

40. a) “Shërbimi i informacionit të fluturimit” nënkupton një ofrim shërbimi, me qëllim dhënien e paralajmërimit dhe informacionin e nevojshëm për kryerjen e sigurt dhe efikase të fluturimeve.

b) “Shërbimi paralajmërues” nënkupton një shërbim të ofruar për të njoftuar organizatat përkatëse në lidhje me avionin në nevojë për ndihmë të kërkim shpëtimit dhe për të asistuar të tilla organizata siç kërkohet.

41. “Niveli i fluturimit” nënkupton një sipërfaqe të presionit konstant atmosferik i cili është i lidhur me të dhëna specifike të 1 013,2 hekto paskal dhe është i ndarë nga sipërfaqe të tjera, të tilla nga intervale specifike të presionit.

42. “Blloku funksional i hapësirës ajrore” nënkupton një bllok të hapësirës ajrore, bazuar në kërkesat operationale dhe përcaktuar pavarësisht nga kufijtë e shteteve, ku ofrimi i shërbimeve të navigimit ajror dhe funksionet e lidhur me të janë performancë e optimizuar me qëllim të futjes në çdo bllok të hapësirës ajrore funksionale, duke rritur bashkëpunimin ndërmjet ofruesve të shërbimit të navigimit ajror ose kur është e mundur të një ofruesi të integruar.

43. “Trafiku ajror i përgjithshëm” nënkupton të gjitha lëvizjet e avionëve civil, si dhe të gjitha lëvizjet e avionëve shtetërorë (duke përfshirë avionët ushtarakë, të doganës dhe të policisë), ku këto lëvizje janë kryer në përputhje me procedurat e ICAO-s.

44. “ICAO” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, krijuar nga Konventa e Çikagos 1944 mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

45. “Ndërveprimi” nënkupton një grup karakteristikash teknike dhe operationale të kërkuar për sistemet dhe përbërësit e RREMTA dhe për procedurat për operimet e tyre, në mënyrë për të mundur operime të sigurt dhe efikase. Ndërveprimi arrihet duke i bërë sistemet dhe përbërësit në përputhje me kërkesat thelbësore.

46. “Shërbimet meteorologjike” nënkupton ato pajisje dhe shërbime që i ofrojnë avionit parashikime, udhëzime dhe vëzhgime meteorologjike, si dhe çdo informacion dhe të dhënë tjetër meteorologjike të ofruar nga shteti për përdorim aeronautike.

47. “Shërbimet e navigimit” nënkupton ato pajisje dhe shërbime që i ofrojnë avionit informacione kohore mbi pozicionimin.

48. “Të dhëna operationale” nënkupton informacionin në lidhje me të gjitha fazat e fluturimit që janë kërkuar për të marrë vendime operationale nga ofruesit e shërbimit të navigimit ajror, përdoruesit e hapësirës ajrore, operatorët e aeroportit dhe aktorët e tjerë të përfshirë.

49. “Procedurë”, siç përdoret në kontekstin e Rregullores së Ndërveprimit, nënkupton një metodë

standarde për çdo përdorim operacional ose teknik të sistemeve, në kontekstin e koncepteve të vlefshme dhe të rëna dakord të operimeve që kërkojnë zbatim uniform nëpërmjet RREMTA.

50. “Vënia në funksionim” nënkupton përdorimin e parë operacional pas instalimit fillestar ose një përmirësim të sistemit.

51. “Rrjeti i rrugës” nënkupton një rrjet të rrugëve të specifikuara për kanalizimin e fluksit të trafikut ajror të përgjithshëm kur është e nevojshme për ofrimin e shërbimeve ATC.

52. “Kurs” nënkupton një itinerar të zgjedhur për t’u ndjekur nga një avion gjatë operimit të tij.

53. “Operime të ngjashme” nënkupton operimin e RREMTA-s, në një mënyrë të tillë që nga perspektiva e përdoruesit ajo funksionon si ishte një entitet i vetëm.

54. “Shërbimet e mbikëqyrjes” nënkupton ato pajisje dhe shërbime të përdorura për të përcaktuar pozicionin përkatës të avionit për të mundësuar ndarje të sigurt.

55. “Sistem” nënkupton fluksin e hapësirës ajrore dhe përbërësve në tokë, si dhe pajisjet në ajër që ofrojnë mbështetje për shërbimet e navigimit ajror për të gjithë fazat e fluturimit.

56. “Përmirësim” nënkupton çdo modifikim që ndryshon karakteristikat operationale të një sistemi.

57. “Shërbimet ndërkuftare” nënkupton çdo situatë ku shërbimet e navigimit ajror janë ofruar në një shtet anëtar nga një ofrues shërbimi i certifikuar në një shtet tjetër anëtar.

Neni 3

Struktura e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

1. Planifikimi, koordinimi dhe zbatimi i masave MFTA nga ana e palëve të referuara në nenin 1 (3) duhet të pajtohet me dispozitat e ICAO të specifikuara në shtojcë.

2. MFTA duhet të drejtohet nga parimet e mëposhtme:

a) masat MFTA duhet:

i) të parandalojnë kërkesat e tepruara të trafikut ajror krahasuar me kapacitetin e deklaruar të trafikut ajror (KTA) të sektorëve dhe aeroporteve;

ii) të përdorë kapacitetin e RREMTA-s në masën maksimale të mundshme, në mënyrë që të përsosë efikasitetin e MFTA dhe të minimizojnë efektet negative mbi operatorët;

iii) të përsosë kapacitetin e RREMTA-s të vënë dispozicion nëpërmjet zhvillimit dhe zbatimit të kapaciteteve të masave të siguruara nga njësitë SHTA;

iv) të mbështesë menaxhimin e ngjarjeve kritike;

b) njësitë lokale MFTA dhe njësia qendrore për MFTA duhet të konsiderohet si pjesë e funksionit MFTA.

3. Caktimit të slotit të nisjes MFTA duhet t’i jepet prioritet për fluturimet sipas rendit të hyrjes së tyre të planifikuar në vendin ku do të aplikohen masat MFTA përveç nëse rrethanat e veçanta kërkojnë aplikimin e një rregulli të ndryshëm prioritar për të cilin është rënë dakord zyrtarisht dhe është në dobi të RREMTA.

Nënpërparafshi i parë mund të aplikohet për fluturime, të cilat nuk janë në gjendje të pranojnë opsionin e një rruge tjetër për të shmangur ose zbutur zonat e mbushur plot, duke marrë parasysh vendndodhjen dhe shtrirjen e zonës dendur.

Neni 4

Detyrimet e përgjithshme të AAC-së

1. AAC duhet të sigurojë që funksioni i MFTA-së është në dispozicion të palëve të referuara në nenin 1 (3) gjatë 24 orëve.

2. Përkufizimi dhe zbatimi i masave MFTA do të jetë në përputhje me kërkesat e sigurisë dhe mbrojtjes, në mënyrë që të sigurohet planifikimi efikas i hapësirës ajrore, ndarja dhe përdorimi për përfitimin e palëve referuar në nenin 1 (3).

3. Procedura e qëndrueshme duhet themelohet për bashkëpunim ndërmjet palëve të përfshira në funksionin MFTA, njësitë SHTA dhe subjektet e përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, në mënyrë që të përsosë përdorimin e hapësirës ajrore.

4. Duhet të krijohet një dokument i përbashkët referimi me vendet e BE-së, që përmban politikën, procedurat dhe përshkrim për orientimin e rrugëve dhe trafikut. Aty ku aplikohet, publikimi i disponueshmërisë së rrugëve në publikimet e informacionit aeronautik kombëtar duhet të jenë plotësisht në përputhje me këtë dokument reference të përbashkët.

5. Procedurat e përbashkëta për të kërkuar përjashtimin nga një slot nisjeje MFTA duhet të hartohen në përputhje me dispozitat e ICAO-s të specifikuar në shtojcë. Këto procedura do të koordinohen me njësinë qendrore për MFTA dhe duhet të botohen në publikimet kombëtare të informacionit aeronautik.

Neni 5

Detyrimet e AAC-së në lidhje me njësinë qendrore për MFTA

AAC duhet të sigurojnë që njësia qendrore për MFTA:

- a) të përsosë efektet e performancës së përgjithshme mbi MFTA-n, me anë të planifikimit, koordinimit dhe zbatimit të masave të MFTA-së;
- b) këshillohet me operatorët në përcaktimin e masave të MFTA-së;
- c) të sigurojë zbatimin efektiv të masave për MFTA-në, së bashku me njësitë lokale MFTA;
- d) në koordinim me njësitë lokale MFTA, identifikon rrugët alternative për të shmangur ose zbutur zonat e dendura, duke marrë parasysh efektet e përgjithshme të performancës në MFTA;
- e) ofron një rrugë tjetër alternative për ato fluturimet që do të përsosin efektin e pikës “d”;
- f) siguron informacion mbi MFTA në kohën e duhur ndaj operatorëve dhe njërive të SHTA-së, duke përfshirë:
 - (i) masat e planifikimit MFTA;
 - (ii) ndikimin e masave MFTA në kohën e ngritjes dhe profilin e fluturimit të fluturimeve individuale;
 - g) monitoron zhvillimin e planeve të fluturimeve të humbura dhe planeve të fluturimit të shumëfishe që janë ngritur.
- h) Pezullon planin e fluturimit, duke marrë parasysh tolerancën kohore, sloti i nisjes ATFM nuk mund të plotësohet dhe koha e qëndrimit e vlerësuar nuk është e njohur;
- i) monitoron numrin e përjashtimeve të garantuara në përputhje me nenin 4(5).

Neni 6

Detyrimet e përgjithshme të njërive të SHTA-së

1. Kur duhet të zbatohet një masë MFTA, njësitë e SHTA -së duhet të koordinohen nëpërmjet njësisë lokale MFTA me njësinë qendrore për MFTA-në, në mënyrë që të sigurohet se zgjedhja e masës është bërë me qëllim përsosjen e efekteve të përgjithshme të performancës të RRMFTA-së.

2. Kur është e nevojshme, zyrat e raportimit SHTA duhet të lehtësojnë shkëmbimin e informacionit midis pilotëve ose operatorëve dhe njësisë lokale ose qendrore për MFTA-në.

3. Njësitë SHTA duhet të sigurojnë që masat e MFTA-së të aplikuara për aeroportet janë të koordinuara me organizmin menaxhues të aeroportit në fjalë, në mënyrë që të sigurojnë efikasitetin në planifikimin dhe përdorimin e aeroportit në dobi të palëve referuar në nenin 1 (3).

4. Njësitë SHTA duhet të njoftojnë njësinë qendrore për MFTA-në nëpërmjet njësisë lokale MFTA të gjitha ngjarjet që mund të ndikojnë aftësinë e kontrollit të trafikut ajror ose kërkesat e trafikut ajror.

5. Njësitë SHTA duhet të sigurojnë njësinë qendrore për MFTA-në me të dhënat e mëposhtme dhe të përditësuara, në kohën e duhur dhe për të siguruar cilësinë tyre:

- a) disponueshmërinë e hapësirës ajrore dhe strukturës së rrugës;
- b) konfigurimin dhe aktivizimin e sektorit të njësisë SHTA;

- c) kohën e taksisë në aerodrom;
 - d) sektorin e kontrollit të trafikut ajror dhe kapacitetet e aeroportit;
 - e) disponueshmërinë e rrugës duke përfshirë disponueshmërinë nëpërmjet aplikimit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, në përputhje me udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 10, datë 3.6.2010 “Rregullore e përbashkët për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore”;
 - f) pozicionet e fluturimit të përditësuar;
 - g) devijimet nga planet e fluturimit;
 - h) disponueshmëria e hapësirës ajrore, duke përfshirë disponueshmërinë nëpërmjet aplikimit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 10, datë 3.6.2010 “Për rregulloren e përbashkët të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore”;
 - i) koha e nisjes së fluturimit aktual.
- Të dhënat duhet të vihen në dispozicion të palëve të referuara në nenin 1 (3) dhe të ofrohen falas për, dhe nga njësia qendrore për MFTA.
6. Njësia SHTA në aeroportin e nisjes duhet të sigurojë që:
- a) kur një fluturim është objekt i një sloti nisjeje MFTA, ky slot është përfshirë si pjesë e pastrimit të kontrollit të trafikut ajror;
 - b) fluturimet i bashkohen slotëve të nisjes MFTA;
 - c) fluturimet që nuk i bashkohen kohës së nisjes së vlerësuar, duke marrë parasysh kohën e tolerancës, nuk marrin autorizim nisjeje;
 - d) fluturimet, plani i të cilave është refuzuar ose anuluar nuk marrin autorizim ngritje.

Neni 7

Detyrimet e përgjithshme të operatorëve

1. Çdo fluturim i qëllimshëm duhet të jetë i mbuluar nga një plan fluturimi i vetëm. Planin i paraqitur i fluturimit duhet të pasqyrojë saktë profilin e synuar të fluturimit.
2. Të gjitha masat përkatëse MFTA dhe ndryshimet në to duhet të përfshihen në operacionin e fluturimit të planifikuar dhe t'i komunikohen pilotit.
3. Ku nisen nga një aeroport që nuk është objekt i një sloti nisjeje MFTA, operatorët janë përgjegjës për ta futur në kohën e qëndrimit të vlerësuar duke marrë parasysh një tolerancë kohore të përcaktuara në dispozitat e ICAO të specifikuara në shtojcë.
4. Kur një plan fluturimi është pezulluar në përputhje me nenin 5 (h), operatori i interesuar duhet të rregullojë përditësimin ose anulimin e planit të fluturimit.

Neni 8

Detyrimet e përgjithshme të organeve drejtuese të aeroportit

Organet menaxhuese të aeroportit do të njoftojnë njësinë qendrore për MFTA, drejtpërdrejt ose nëpërmjet njësisë lokale MFTA, ose njësive SHTA, ose të dyja, për të gjitha ngjarjet që mund të ndikojnë në kapacitetet e kontrollit të trafikut ajror ose kërkesat trafikut ajror. Ata duhet informojë njësinë lokale MFTA dhe njësitet SHTA ku njoftimi është bërë direkt.

Neni 9

Konsistenca midis planeve të fluturimit dhe slotëve të aeroportit

1. AAC duhet të sigurojë që, kur kërkohet nga një koordinator i slotit të aeroportit ose nga një organ drejtues të një aeroporti të koordinuar, njësia qendrore për MFTA apo njësitet lokale MFTA duhet t'i sigurojnë atyre planin e fluturimit të pranuar të një fluturimi që operon në atë aeroport, para se të zhvillohet fluturimi. Koordinatorët e slotit të aeroportit apo organet drejtuese të aeroporteve të koordinuara duhet të organizojnë aksesin për planet e fluturimeve të pranuar të siguruara në një

njësi qendrore për MFTA ose njësi lokale MFTA.

2. Para fluturimit, operatorët duhet t'u sigurojnë aeroportëve informacionin e nevojshëm për nisjen dhe mbërritjen, për të mundësuar një korrelacion midis përcaktuesit të fluturimit të përfshirë në planin e fluturimit dhe me atë të regjistruar në slotin e aeroportit përkatës.

3. Çdo operator, organizëm i menaxhimi të aeroportit dhe njësi SHTA ka të drejtën e raportimit tek koordinatori i slotit të aeroportit për operacionet e përsëritura të shërbimeve ajrore kur ato janë shumë të ndryshme nga slotet e caktuara të aeroportëve ose me përdorimin e slotëve në mënyrë shumë të ndryshme nga ajo e treguar në kohën e caktimit, në rastin kur kjo dëmton aeroportin ose operacionet e trafikut ajror.

4. AAC duhet të sigurojë se njësi qendrore për raportet MFTA në drejtim të koordinatorëve të slotëve të aeroportit mbi shërbimit e përsëritura të shërbimeve ajrore, në kohë të ndryshme nga ato të caktuara në slotet e aeroportit ose me përdorimin e slotëve në një mënyrë shumë të ndryshme me atë të treguar në kohën e ndarjes, kur kjo sjell dëmtime për MFTA.

Neni 10

Detyrimet në lidhje me ngjarjet kritike

1. AAC duhet të sigurojë që procedurat MFTA për trajtimin e ngjarjeve kritike janë krijuar dhe publikuar nga njësi qendrore për MFTA, në mënyrë për të minimizuar ndërprerjen e MFTA-së.

2. Në përgatitje për ngjarjet kritike, njësitë SHTA dhe organet menaxhues të aeroportit duhet të koordinojnë lidhjen dhe përmbajtjen e procedurave të paparashikuara me operatorët të prekura nga ngjarjet kritike, përfshi çdo rregullim në rregullat prioritare.

Procedurat e paparashikuara duhet të përfshijnë:

- a) masat organizative dhe koordinimin;
- b) masat MFTA për të menaxhuar aksesin në zonat e prekura për të parandaluar kërkesat e tepërta të trafikut ajror në krahasim me kapacitetin e deklaruar plotësisht ose pjesërisht të hapësirës ajrore ose aeroportëve në fjalë;
- c) rrethanat, kushtet dhe procedurat për zbatimin e rregullave prioritare për fluturime, në lidhje me sigurinë esenciale të vendit ose interesave të politikës së mbrojtjes;
- d) mënyrat e rikuperimit.

Neni 11

Monitorimi i respektimit të masave MFTA

1. AAC duhet të sigurojë se në rastin kur hyrja në slotet e nisjes MFTA në një aeroport nisje është 80% ose më pak gjatë një viti, njësi SHTA në këtë aeroport duhet të japë informacionin e duhur për mosrespektimin dhe veprimet për të siguruar futjen në slotet e nisjes MFTA. Veprime të tilla do të tregohen në një raport që do të paraqitet tek Komisioni Evropian, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

2. Njësi SHTA e aeroportit në fjalë duhet të japë informacionin e duhur për çdo dështim për t'iu përmbajtur refuzimeve të planit të fluturimit ose pezullimit në atë aeroport dhe të veprimeve të ndërmarra për të siguruar përmbajtjen. Veprime të tilla do të përcaktohen në një raport të paraqitur tek Komisioni Evropian, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

3. AAC duhet të sigurojë që:

- a) njësi qendrore për MFTA njofton vendin tonë, i cili jep përjashtime më tepër se 0,6 % të nisjeve vjetore të atij shteti anëtar;
- b) kur vendi ynë është njoftuar sipas pikës "a", ai duhet të hartojë një raport duke dhënë detaje të përjashtimeve të dhëna të cilat do t'i dorëzohen Komisionit.

4. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë se kur është identifikuar një jopajtueshmëri me masat e MFTA të cilat kanë rezultuar nga zbatimi i nenit 5 "g", njësi qendrore për MFTA-në duhet të

njoftojë operatorin e mosrespektimit.

5. Operatorët duhet të paraqesin një raport tek njësia qendrore për MFTA-në për çdo mospërputhje me masat e MFTA-së duke dhënë detaje të rrethanave që kanë rezultuar në humbjen e planit të fluturimit apo të planeve të shumta të fluturimit dhe veprimeve të ndërmarra për të korrigjuar papajtueshmëri të tilla.

6. AAC duhet të sigurojë që njësia qendrore për MFTA përgatit një raport vjetor, i cili siguron detajet të planeve të fluturimeve të humbura, apo planeve të fluturimeve të shumta që janë paraqitur dhe se raporti i është dorëzuar Komisionit.

7. AAC duhet të kryejë një rishikim vjetor të respektimit të masave MFTA për të siguruar që palët e referuara në nenin 1 (3) kanë përmirësuar nivelin e respektimit të këtyre masave.

Neni 12

Vlerësimi i performancës

1. Kur zbatohet neni 11, AAC duhet të sigurohet që njësia qendrore për MFTA përgatit raporte vjetore që tregojnë cilësinë e MFTA-së, të cilat duhet të përfshijnë detaje të:

- a) Shkaqet e masave MFTA;
- b) ndikimin e masave MFTA;
- c) zbatimin e masave MFTA;
- d) kontributet nga palët e përmendura në nenin 1 (3), për përsosjen e ndikimit të rrjetit të përgjithshëm.

2. AAC duhet të sigurojnë se është krijuar dhe mbajtur nga njësia qendrore MFTA një arkiv i të dhënave MFTA të renditura në nenin 6 (5), planet të fluturimit, dokumentet operacionale dhe të dhënat përkatëse kontekstuale janë krijuar dhe mirëmbajtur nga njësia qendrore për MFTA.

Të dhënat e përmendura në nënparagrafin e parë do të ruhen për 2 vjet nga data e paraqitjes së tyre dhe do të vihen në dispozicion të Komisionit dhe shteteve anëtare, siç është përcaktuar në Marrëveshjen Shumëpalëshe, njësive SHTA dhe operatorëve. Të dhënat duhet të vihen në dispozicion të koordinatoreve të aeroportit dhe operatorëve të aeroporteve për të ndihmuar në vlerësimin e tyre të rregullt të kapacitetit të deklaruar.

Neni 13

Kërkesat e sigurisë

AAC duhet të sigurojë se është kryer një vlerësim i sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe zvogëlimin, para çdo ndryshimi domethënës të sistemeve dhe procedurave MFTA, duke përfshirë një vlerësim të procesit të menaxhimit të sigurisë adresuar ciklit të plotë të jetës të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror.

Neni 14

Kërkesat shitesë

1. AAC duhet të sigurojë se personeli i palëve referuar në nenin 1 (3) të përfshira në aktivitete MFTA:
 - a) janë vënë në dijeni të dispozitave të kësaj rregulloreje;
 - b) janë trajnuar në mënyrën e duhur; dhe
 - c) janë kompetent për funksionet e tyre të punës.
2. AAC duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar se palët e referuara në nenin 1(3) me përgjegjësi për funksionet MFTA:
 - a) zhvillojnë dhe kanë manuale operacionesh, të cilat përmbajnë instruksionet dhe informacionet e nevojshme për t'i mundësuar personelit të tyre të operacioneve të aplikojnë dispozitat e kësaj rregulloreje;
 - b) sigurojnë që këto manuale janë konsistente, të aksesueshme dhe të përditësuara, si dhe përditësimi dhe shpërndarja e tyre janë subjekt për cilësinë e duhur dhe menaxhimin e konfigurimit të dokumenteve;

c) sigurojnë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me këtë rregullore.

Neni 15

Sanksionet

AAC duhet të aplikojë masa administrative të zbatueshme sipas legjislacionit në fuqi, për shkeljet e dispozitave të kësaj rregulloreje dhe duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që ato janë zbatuar. Masat duhet të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

SHTOJCA

LISTA E DISPOZITAVE ICAO PËR QËLLIME TË MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR

Nëse dispozitat e mëposhtme nuk janë transpozuar në legjislacionin kombëtar, AAC ngarkohet të marrë masa për hartimin e projekteve përkatëse për transpozimin e tyre, ose të marrë masa për notifikimin e diferencave tek ICAO, sipas rastit.

1. Kapitulli 3, paragrafi 3.7.5 (Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror) të shtojcës 11 të Konventës së Çikagos - Shërbimet e trafikut ajror (Edicioni i 13 - korrik 2001, duke përfshirë amendamentin N3 47).

2. Kapitulli 3, (Kapaciteti SHTA dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror) të ICAO Dok 4444, Procedurat për shërbimet e navigacionit ajror - Menaxhimi i trafikut ajror (PANS-ATM-) (edicioni i 15 - 2007).

3. Kapitulli 8.3 (Përjashtimet nga alokimit slot MFTA) e ICAO Dok 7030, Procedurat shtesë rajonale evropiane (edicioni 5 2007) (Zbatimi i masave MFTA nga operatorët e avionit) të ICAO dok 7030, Procedurat rajonale evropiane shtese (edicioni 5 2007).

4. Kapitulli 8.4 1.c) zbatimi i masave MFTA nga operatorët e avionit) të ICAI dok 70 30 Procedurat rajonale evropiane shtese (edicioni 5 2007).

5. Kapitulli 2 paragrafi 2.3.2 (Ndryshimet në EOBT) e ICAO Dok 7030, Procedurat rajonale evropiane shtesë (edicioni 5 2007).