

URDHËR
Nr. 866, datë 13.12.2018

**PËR KRIJIMIN DHE FUNKSIONIMIN E KOMITETIT TË POLITIKAVE TË
MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE SHQIPTARE**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7(ç), të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i 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”, si dhe në dokumentin 330 të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), mbi bashkëpunimin civil-ushtarak në Menaxhimin e Trafikut Ajror, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministri i Mbrojtjes

URDHËROJNË:

1. Krijimin e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare me këtë përbërje:

Drejtori ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, **kryetar**;

Komandanti i Forcave Ajrore, **nënkryetar**;

Drejtori i përgjithshëm, përgjegjës për politikën e transportit në MIE, **anëtar**;

Një përfaqësues nga Shtabi i Përgjithshëm i FA, **anëtar**;

Një përfaqësues nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, **anëtar**;

Përfaqësues nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore, **vëzhgues**.

Sekretaria e përhershme e këtij Komiteti do të jetë struktura përkatëse në AAC.

2. Qëllimi dhe roli i Komitetit

Komiteti ka për qëllim të sigurojë bashkëpunimin në nivel strategjik të strukturave përgjegjëse për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.

Roli i Komitetit është të sigurojë një përdorim të sigurt dhe efikas të strukturës së hapësirës ajrore kombëtare dhe rrjetit të rrugëve ATS dhe të mundësojë një vazhdimësi dhe transparencë të trajtimit operacional në kufijtë kombëtarë bazuar në marrëveshjet e harmonizuara që rrjedhin nga planifikimi i hapësirës ajrore në bashkëpunim me shtetet fqinje.

3. Objektivat strategjike të Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, janë:

a) të akomodojë kërkesat për përdorimin e përbashkët të hapësirës ajrore shqiptare nga të gjitha grupet e përdoruesve dhe kryesisht ato ushtarake;

b) të ndërtojë besim dhe respekt mes rregullatorëve të hapësirës ajrore dhe të gjithë partnerëve të tjerë përmes këshillimit dhe bashkëpunimit;

c) të ruajë dhe të përmirësojë standardet e shërbimit nëpërmjet planifikimit dhe monitorimit efektiv të proceseve dhe aktiviteteve;

d) të harmonizojë procedurat për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore me shtetet fqinje sipas rastit;

e) të kryejë monitorimin e rregullt të pajtueshmërisë me konceptin e FUA-së për secilin nivel.

4. Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare ka funksionet e më poshtme:

a) formulon politikën kombëtare për menaxhimin e hapësirës ajrore;

b) rivlerëson strukturën kombëtare të hapësirës ajrore dhe rrjetin ajror ATS, të paktën një herë në vit, me qëllim planifikimin, për aq sa është e mundur, për strukturat dhe procedurat e përdorimit

fleksibël të hapësirës ajrore nga secila palë e interesuar;

c) siguron drejtimin e vlerësimit të sigurisë gjatë planifikimit për krijimin e CDR, TRAs, TSAs, CBAs, zonave D dhe R dhe AMC-të menaxhueshme, nëse kërkohet;

d) sugjeron në Autoritetin e Aviacionit Civil mbi klasifikimin e hapësirës ajrore duke marrë parasysh konceptin e FUA-së;

e) garanton që të vendosen proceset e koordinimit ndërmjet të gjitha niveleve të ASM-së;

f) ndryshon ose modifikon, nëse kërkohet dhe nëse është e mundur, zonat D dhe R në hapësirën ajrore të përkohshme të caktuar;

g) garanton koordinimin e ngjarjeve kryesore siç janë ushtrimet ushtarake në shkallë të gjerë të planifikuara, të cilat kërkojnë hapësirë ajrore shtesë të veçuar.

h) rishikon periodikisht procedurat, së paku një herë në vit, të operacioneve të ASM niveli 2, dërgimin e kërkesave të hapësirës ajrore dhe procedurave të negociatave dhe rregullave prioritare për alokimin e hapësirës ajrore;

i) rishikon periodikisht procedurat, të paktën një herë në vit, të operacioneve të nivelit 3 të ASM-së, ndryshimit të menjëhershëm dhe përditësimit dinamik të të gjithë planit të nevojshëm të fluturimit dhe të të dhënave radare, si dhe përdorimin e pajisjeve të koordinimit civil-ushtarak të përshtatshëm;

j) garanton ekzistencën e marrëveshjeve të bashkërendimit që përcaktojnë procedura të kuptueshme dhe të qarta në operacionet e ASM-së nivelet 2 dhe 3.

k) garanton krijimin e AMC-së kombëtare midis FA dhe ofruesit të shërbimeve të trafikut ajror për planifikimin dhe ekzekutimin në nivel parataktik dhe taktik të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

l) garanton dhe monitoron që çdo rezervim hapësinor dhe kufizimet që i nënshtrohen ASM-së janë të natyrës së përkohshme dhe:

i. të garantojë që të vendosen rregulla për aktivizimin në kohë dhe lirin e hapësirës ajrore të rezervuar, bazuar në përdorimin aktual;

ii. të garantojë që marrëveshjet me shkrim të hartohen midis palëve të përfshira.

5. Procedurat mbi funksionimin e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, vendosen me një protokoll të përbashkët midis AAC-së dhe KFA-së.

6. Përkufizimet e termave për qëllime të këtij urdhri jepen në shtojcën bashkëlidhur dhe është pjesë përbërëse e tij.

MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Damian Gjiknuri

MINISTRI I MBROJTJES
Olta Xhaçka

SHTOJCA

Përkufizime

“Autoriteti i Aviacionit Civil”(AAC), është autoriteti i aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë, në varësi të ministrit përgjegjës për transportin.

“Celula e Menaxhimit të Hapësirës Ajrore” (AMC - Airspace Management Cell) është një qelizë e përbashkët civil-ushtarakë përgjegjëse për menaxhimin ditor dhe shpërndarjen e përkohshme të hapësirës ajrore kombëtare ose nënrajonale nën juridiksionin e një ose më shumë shteteve.

“Hapësirë ajrore ndërkufitare” (CBA - Cross Border Area) nënkupton një strukturë hapësire ajrore e zgjatur përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit.

“Hapësirë Ajrore Përkohësisht e Rezervuar” (TRA - Temporary Reserved Airspace) është një vëllim i përcaktuar i hapësirës ajrore zakonisht nën juridiksionin e një autoriteti aviacioni e rezervuar

përkohësisht, me marrëveshje të përbashkët, për përdorimin specifik nga një tjetër autoritet aviacioni dhe nëpërmjet të cilit mund të lejohen fluturime të tjera transit, nën lejen e ATC.

Në kontekstin e Konceptit FUA, gjithë TRA-të janë rezervimet e hapësirës ajrore subjekt i menaxhimit dhe shpërndarjes në nivelin 2 ASM.

“Hapësirë Ajrore Përkohësisht e Veçuar” (TSA – Temporary Segregated Airspace) është një vëllim i përcaktuar i hapësirës ajrore zakonisht nën juridiksionin e një autoriteti aviacioni e veçuar përkohësisht, me marrëveshje të përbashkët, për përdorimin ekskluziv nga një tjetër autoritet aviacioni dhe nëpërmjet të cilit nuk lejohet trafik tjetër transit.

“Hapësira Ajrore e Koordinuar e Reduktuar” (RCA – Reduced Coordinated Area) është një pjesë e hapësirës ajrore me përmasa të përcaktuara brenda së cilës GAT lejohet të fluturojë “off-route” pa nevojën e fillimit të koordinimit nga kontrollorët e fluturimeve GAT me kontrollorët e fluturimeve OAT.

“Komanda e Forcave Ajrore” (KFA) është autoriteti kompetent ushtarak i emëruar nga Ministria e Mbrojtjes, përgjegjës për rregullat dhe standardet e mjeteve ajrore të Forcave të Armatosura.

“Kohë reale” - Real Time do të thotë koha aktuale gjatë së cilës ndodh një proces ose një ngjarje.

“Koncepti i Përdorimit Fleksibël të Hapësirës Ajrore” (FUA – Flexible Use of Airspace) bazohet në principin kryesor që hapësira ajrore nuk duhet të planifikohet si hapësirë ajrore vetëm civile apo ushtarake, por të konsiderohet si një vazhdimësi në të cilën gjithë kërkesat e përdoruesve duhet të vendosen në hapësirën e mundshme.

“Koordinimi civil-ushtarak civil” (Military Coordination) është komunikimi midis elementeve civile dhe ushtarake (njerëzore dhe/ose teknike) të nevojshme për të siguruar përdorim të hapësirës ajrore të sigurt, efikas dhe të rregullt.

“Menaxhimi i Hapësirës Ajrore” (ASM - Airspace Management) është një funksion planifikimi me objektiv kryesor maksimizimin e përdorimit të hapësirës ajrore të disponueshme duke bërë një ndarje në kohë dinamike dhe, ndonjëherë, ndarjen e hapësirës ajrore ndërmjet kategorive të ndryshme përdoruesish bazuar në nevoja me afate të shkurtra. Në sistemet e ardhshme, menaxhimi i hapësirës ajrore do të ketë, gjithashtu, një funksion strategjik lidhur me planifikimin e infrastrukturës.

Në kontekstin e konceptit të FUA-së, menaxhimi i hapësirës ajrore është një term i përgjithshëm i cili mbulon çdo aktivitet menaxhues në të tria nivelet, atë strategjik, parataktik dhe taktik, të mundësuar për qëllimin e arritjes së përdorimit më efikas të hapësirës ajrore bazuar në nevojat aktuale dhe, aty ku është e mundur, shmangja e ndarjes së përhershme të hapësirës ajrore.

“Niveli 1 – ASM strategjike” (Level 1 - Strategic ASM) është akti i përcaktimit dhe rishikimit, sipas nevojës, të politikave të hapësirës ajrore duke marrë në konsideratë kërkesat e hapësirës ajrore kombëtare dhe ndërkombëtare.

“Niveli 2 – ASM parataktike” (Level 2 - Pre-Tactical ASM) është veprimi i përcjelljes të menaxhimit operacional brenda sistemit të strukturës ATM ekzistuese të paracaktuar dhe procedurës përcaktuar në nivelin 1 ASM dhe i arritjes së një marrëveshje specifike midis autoriteteve civile dhe ushtarake të përfshira.

“Niveli 3 – ASM taktike” (Level 3 - Tactical ASM) është veprimi, në ditën e operimit, i aktivizimit, çaktivizimit apo rishpërndarjes në kohë reale të hapësirës ajrore të shpërndarë në ASM nivelin 2, dhe i zgjidhjes së problemeve specifike të hapësirës ajrore dhe/ose situatave të trafikut individual OAT/GAT në kohë reale midis njësive ATS civile dhe ushtarake dhe/ose kontrollimi i njësive ushtarake dhe/ose kontrollorëve, sipas nevojës.

“Njësi ushtarake kontrolli e hapësirës ajrore” nënkupton çdo njësi fikse apo e lëvizshme ushtarake që drejton trafikun ajror ushtarak dhe/ose ndjek aktivitete të tjera të cilat, për shkak të natyrës së tyre specifike, mund të kërkojnë një rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore.

“Përdorues” nënkupton një mjet ajror civil ose ushtarak që operon në ajër, si edhe çdo palë tjetër që kërkon përdorimin e hapësirës ajrore;

“Procesi i Shpërndarjes të Përkohshme të Hapësirës Ajrore” (Temporary Airspace Allocation Process) konsiston në procesin e shpërndarjes të hapësirës ajrore në pjesë të përcaktuara të caktuara për ruajtjen/ndarjen e përkohshme (TRA/TSA) ose kufizimin (D/R) dhe identifikohet zakonisht më shumë si një zonë “AMC- e Menaxhueshme”.

“Rezervim i hapësirës ajrore” (Airspace Reservation) do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i rezervuar përkohësisht për përdorim ekskluziv ose specifik nga kategori përdoruesish.

“Rruga e kushtëzuar” (CDR - Conditional Route) është një rrugë ATS që është e disponueshme vetëm për planifikimin e fluturimit dhe përdorimin në kushte të specifikuara.

“Strukturë e Hapësirës Ajrore” (Airspace Structures) është një pjesë specifike e hapësirës ajrore e dizenuar për të garantuar veprimtarinë e sigurt të avionit.

Në kontekstin e Konceptit FUA. “Strukturat e Hapësirës Ajrore” përfshijnë Hapësirën Ajrore të Kontrolluar, Rrugën ATS, duke përfshirë: CDRs, sektorët ATC, Zona e Rrezikut (D), Zona e Kufizuar (R), Zona e Ndaluar (P), Zona e Ndarë Përkohësisht (TSA), Zona e Rezervuar Përkohësisht (TRA), Zona e Kalimit të Kufirit (CBA).

“Zona e Kufizuar” (R- Restricted Area), është hapësira ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqet tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionit është i kufizuar në përputhje me kushte të caktuara specifike.

Një rrugë e kushtëzuar mund të ketë më shumë se një kategori, dhe këto kategori mund të ndryshojnë në kohë specifike.

Kategoria një - CDR e planifikuar në mënyrë të përhershme:

a) Rrugët CDR1 janë përgjithësisht të disponueshme për planifikimin e fluturimeve gjatë kohëve të publikuara në Publikimin e Informacionit Aeronautik Kombëtar (AIP). Informacion i përditësuar për disponueshmërinë në përputhje me kushtet e publikuara çdo ditë në EAUP/EUUP.

b) Kategoria dy – CDR e planifikuar në mënyrë jo të përhershme:

Rrugët CDR2 mund të jenë të disponueshme për planifikimin e fluturimeve. Fluturimet mund të planifikohen në CDR2 vetëm në përputhje me kushtet e publikuara çdo ditë në EAUP/EUUPS; dhe

c) Kategoria tre – CDR e paplanifikuar:

“Zona e Ndaluar” (P- Prohibited Area) është hapësira ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqet tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionit është i ndaluar.

“Zona e Rrezikut” (D- Danger Area) është një hapësirë ajrore brenda së cilës mund të ekzistojnë aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionit në kohë specifike.