URDHËR[1]
Nr. 26, datë 18.1.2021

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TË PËRBASHKËTA PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE TË LUNDRIMIT AJROR, SI DHE FUNKSIONET E TJERA TË RRJETIT TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE MBIKËQYRJEN E TYRE

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të pikës 6, të nenit 84, të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" dhe në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
3. Urdhrat e ministrit përgjegjës për transportet nr. 115, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror", nr. 116, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi ngritjen e një sistemi për garantimin e sigurisë së *software*-ve që përdoren nga OSHLA-ja" dhe nr. 118, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror dhe në shërbimet e lundrimit ajror", shfuqizohen.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TË PËRBASHKËTA PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE TË LUNDRIMIT AJROR, si dhe FUNKSIONET E TJERA TË RRJETIT TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE MBIKËQYRJEN E TYRE

Neni 1
Objekti

Kjo Rregullore përcakton kërkesat e përbashkëta për:

1. Ofrimin e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror ("ATM/ANS") dhe funksioneve të tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror ("funksionet e rrjetit ATM") për trafikun ajror të përgjithshëm, veçanërisht për personat juridikë ose fizikë që ofrojnë këto shërbime dhe funksione;

---

[1] Ky urdhër përafron plotësisht Rregulloren e Zbatimit të Komisionit (BE) nr. 2017/373 e datës 1 mars 2017, mbi përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre, shfuqizon Rregulloren (KE) nr. 482/2008, Rregulloret e Zbatimit (BE) nr. 1034/2011, (BE) nr. 1035/2011 dhe (BE) 2016/1377 dhe amendon Rregulloren (BE) nr. 677/2011, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së, L 62, datë 8.3.2017.

2. Autoritetet kompetente, dhe subjektet e kualifikuara që veprojnë në emër të tyre, të cilat ushtrojnë detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit në lidhje me ofruesit e shërbimeve dhe funksioneve të përmendura në pikën 1.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet në aneksin I dhe përkufizimet e mëposhtme:

1. Përkufizimet në ligjin nr. 96/2020 "Kodi Ajror i RSH-së" dhe në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", me përjashtim të përkufizimit 'certifikatë' në nenin 2(15) të Rregullores (KE) nr. 549/2004;

2. "Ofrues i shërbimit" është çdo person juridik ose fizik që ofron shërbimet ose funksionet e ATM/ANS siç përcaktohen në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 ose funksione të tjera të rrjetit ATM, individualisht ose në grup për trafikun ajror të përgjithshëm;

3. "Menaxheri i Rrjetit" është organi i vendosur në përputhje me udhëzimin e ministrit mbi rregulloren e hapësirës ajrore, për kryerjen e detyrave të parashikuara në atë udhëzim dhe në nenet 4 dhe 5 të Rregullores (BE) nr. 677/2011;

4. "Shërbimi panevropian" është aktiviteti i cili është hartuar dhe krijuar për përdoruesit brenda shumicës ose të gjitha shteteve anëtare dhe që mund të shtrihet gjithashtu përtej hapësirës ajrore të territorit ku zbatohet Traktati;

5. "Ofruesit e shërbimeve të të dhënave (ofruesit e DAT-it)" nënkupton një organizatë, e cila është:

a) ofrues të tipit 1 DAT që përpunojnë të dhënat aeronautike për përdorim në aeroplan dhe sigurojnë një bazë të dhënash aeronautike që plotësojnë DQR-të, në kushte të kontrolluara, për të cilat nuk është përcaktuar përputhshmëria me aplikacionet/pajisjet ajrore përkatëse;

b) ofrues të tipit 2 DAT që përpunojnë të dhënat aeronautike dhe sigurojnë një bazë të dhënash aeronautike për përdorim në aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit që plotësojnë DQR-të për të cilat është përcaktuar përputhshmëria me ato aplikacione/ pajisje.

Neni 3
Ofrimi i funksioneve të Rrjetit ATM/ANS dhe ATM

1. Funksionet e përshtatshme të rrjetit ATM/ANS dhe ATM do të kryhen në përputhje me këtë Rregullore në një mënyrë të tillë që të lehtësojnë trafikun ajror të përgjithshëm, duke marrë parasysh veprimet në lidhje me sigurinë në operim (*safety*), si dhe kërkesat e trafikut.

2. Kur miratohen dispozita shtesë për plotësimin e kësaj Rregulloreje për çdo çështje që i lihet Republikës së Shqipërisë sipas kësaj Rregulloreje, këto dispozita do të ndjekin standardet dhe praktikat e rekomanduara të përcaktuara nga Konventa e Çikagos. Kur zbatohen dispozitat e nenit 38 të Konventës së Çikagos, përveç njoftimit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, Republika e Shqipërisë nëpërmjet Autoritetit të Aviacionit Civil njofton Agjencinë Evropiane për Sigurinë e Aviacionit (EASA), me arsyetimin e duhur, jo më vonë se dy muaj pas miratimit të dispozitave shtesë.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil, do të publikojë, në përputhje me Konventën e Çikagos, dispozitat shtesë përmes publikimeve të informacionit të tyre aeronautik.

4. Në rastin kur Republika e Shqipërisë vendos të organizojë ofrimin e disa shërbimeve specifike të trafikut ajror në një mjedis konkurrues, atëherë ajo merr të gjitha masat e duhura për të garantuar që ofruesit e këtyre shërbimeve nuk do të përfshihen në veprime që do të kishin si objekt ose si efekt të tyre parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës, dhe as të përfshihen në veprime që përbëjnë shpërdorim të pozitës dominuese, në përputhje me ligjet kombëtare.

Neni 4

Autoriteti kompetent për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, përgjegjës për lëshimin e certifikatave për ofruesit e shërbimeve, për konfirmimin e marrjes së deklaratës së bërë nga ana e ofruesve të shërbimeve të informacionit për fluturimet të përmendura në nenin 7, kur është e nevojshme, dhe për mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me ofruesit e shërbimeve do të jetë autoriteti kombëtar mbikëqyrës i përmendur në nenin 4 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 5, datë 3.6.2010 "Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të vetëm Evropian", i ndryshuar me UM nr. 8, datë 15.9.2015, në Shqipëri, ku personi fizik ose juridik që aplikon për certifikatën ose bën deklaratën ka selinë e tij kryesore për kryerjen e operacioneve ose, nëse ka një të tillë, zyrën e regjistruar, përveç nëse EASA është autoriteti kompetent në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020.

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, ofruesit e shërbimeve të të dhënave dhe Menaxheri i Rrjetit konsiderohen si ofrues shërbimesh ndërevropiane për të cilat, në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, EASA është autoriteti kompetent.

2. Autoritetet kompetente të përmendura në paragrafin 1 përmbushin kërkesat e përcaktuara në aneksin II.

3. Kur njëri prej ofruesve të shërbimeve në fjalë është një organizatë në lidhje me të cilën EASA është autoriteti kompetent, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, koordinon me EASA-n për të garantuar që kërkesat e përcaktuara në pikat 1, 2 dhe 3 të pikës ATM/ANS.AR.A.005(b) të aneksit II të jenë përmbushur, respektivisht, për:

a) ofruesit e shërbimeve që ofrojnë shërbime në lidhje me blloqet funksionale të hapësirës ajrore që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore dhe që përfshihen nën përgjegjësinë e më shumë se një shteti, të përmendur në nenin 2(3) të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të lundrimit ajror në Qiellin e vetëm Evropian" i ndryshuar me UM nr. 8, datë 15.9.2015;

b) ofruesit e shërbimeve që ofrojnë shërbime lundrimi ajror ndërkufitar të përmendura në nenin 2 (5) të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010, të ndryshuar.

4. Në rastin kur shteti shqiptar do të ketë emëruar ose vendosur më shumë se një autoritet kompetent në përputhje me nenin 4 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 5, datë 3.6.2010 "Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të vetëm Evropian", të ndryshuar ose siç përmendet në nenin 2 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të lundrimit ajror në Qiellin e vetëm Evropian", të ndryshuar, për ushtrimin e detyrave të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, fushat e kompetencave të secilit prej këtyre autoriteteve do të jenë të përcaktuara qartë, veçanërisht në lidhje me përgjegjësitë dhe kufizimet gjeografike dhe të hapësirës ajrore. Në këtë rast, këto autoritete kompetente krijojnë koordinim ndërmjet tyre, bazuar në marrëveshjet e shkruara, për të garantuar mbikëqyrje dhe zbatim efektiv në lidhje me të gjitha shërbimet e ofruara për të cilat kanë lëshuar certifikata ose, sipas rastit, për të cilat kanë bërë deklarata.

5. Gjatë ushtrimit të detyrave të tyre të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë i pavarur nga çdo ofrues shërbimi. Kjo pavarësi garantohet nga një ndarje e përshtatshme, të paktën në nivel funksional, ndërmjet autoriteteve kompetente dhe ofruesve të shërbimit. Në këtë kontekst, Republika e Shqipërisë garanton që Autoritetit i Aviacionit Civil t'i ushtrojë kompetencat e tij në mënyrë të paanshme dhe transparente.

6. Shtetet Anëtare dhe Shqipëria dhe ku EASA është autoritet kompetent, Komisioni, garantojnë që autoritetet e tyre kompetente nuk do të lejojnë që personeli i tyre të përfshihet në ushtrimin e detyrave të këtij autoriteti për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj Rregulloreje kur ka të dhëna që kjo përfshirje mund të rezultojë, në konflikte interesash, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, veçanërisht lidhur me interesat familjare ose financiare.

7. EASA ruan një bazë të dhënash për detajet e kontakteve të autoriteteve kompetente të përmendura në paragrafin 1. Për këtë qëllim, Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë

Agjencinë për emrat dhe adresat e autoriteteve kompetente, si dhe për çdo ndryshim të tyre në vijim.

8. Shtetet Anëtare dhe Shqipëria dhe ku EASA është autoritet kompetent, Komisioni, përcaktojnë burimet dhe aftësitë e nevojshme që kërkohen nga autoritetet kompetente për ushtrimin e detyrave të tyre, në përputhje me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 5, datë 3.6.2010 " Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të vetëm Evropian", të ndryshuar dhe VKM nr. 1095, datë24.12.2020, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë një vlerësim të kryer nga autoritetet përkatëse kompetente për të përcaktuar burimet e nevojshme për ushtrimin e detyrave të tyre sipas kësaj Rregulloreje.

Neni 5

Kompetencat e autoritetit kompetent të përmendura në nenin 4

1. Kur kërkohet për ushtrimin e detyrave të tyre të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit, sipas kësaj Rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil autorizohet, që:

a) të kërkojë nga ofruesit e shërbimeve, që janë subjekt i mbikëqyrjes së tyre, të sigurojnë të gjithë informacionin e nevojshëm;

b) të kërkojë nga çdo përfaqësues, administrator ose anëtar tjetër i personelit të këtyre ofruesve të shërbimeve që të japin shpjegime verbale për çdo fakt, dokument, objekt, procedurë ose çështje tjetër lidhur me mbikëqyrjen e ofruesit të shërbimit;

c) të hyjë në çdo ambient dhe terren, duke përfshirë vendet operative, dhe mjetet e transportit të këtyre ofruesve të shërbimeve;

d) të shqyrtojë, kopjojë ose të nxjerrë ekstrakte nga çdo dokument, regjistrim ose të dhëna të mbajtura nga ofruesit e shërbimeve, ose në të cilat ata mund të aksesohen, pavarësisht nga sistemi në të cilën ruhet informacioni në fjalë;

e) të kryejë auditime, vlerësime, hetime dhe inspektime ndaj ofruesve të shërbimeve.

2. Gjithashtu, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur kërkohet për të ushtruar detyrat e tij të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, autorizohet të ushtrojë kompetencat e përcaktuara në paragrafin 1 në lidhje me organizatat e kontraktuara që janë subjekt i mbikëqyrjes së ofruesve të shërbimeve, siç përmendet në pikën ATM / ANS.OR.B.015 të aneksit III.

3. Kompetencat e parashikuara në paragrafët 1 dhe 2 ushtrohen në përputhje me legjislacionin e Republikës së Shqipërisë ku zhvillohen aktivitetet në fjalë dhe në përputhje me parimin e proporcionalitetit, duke marrë në konsideratë nevojën për të garantuar ushtrimin efektiv të këtyre kompetencave, të drejtave dhe interesave legjitime të ofruesit të shërbimeve dhe të çdo personi të tretë në fjalë. Kur, në përputhje me ligjet e zbatueshëm kombëtare, është e nevojshëm autorizimi paraprak nga autoriteti gjyqësor i RSH-ës, për të hyrë në ndërtesat, terrenin dhe mjetet e transportit siç përmendet në shkronjën (c) të paragrafit 1, kompetencat përkatëse ushtrohen vetëm pasi të jetë marrë autorizimi paraprak.

Kur ushtron kompetencat e parashikuara në paragrafët 1 dhe 2, Autoriteti i Aviacionit Civil garanton që anëtarët e stafit të tij dhe, sipas rastit, çdo ekspert tjetër që merr pjesë në aktivitetet në fjalë të jenë të autorizuar siç duhet.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr çdo masë detyruese të përshtatshme që është e nevojshme për të garantuar që ofruesit e shërbimeve për të cilët ata kanë lëshuar një certifikatë ose, sipas rastit, për të cilët kanë bërë një deklaratë, do të përmbushin dhe do të vazhdojnë të përmbushin kërkesat e kësaj Rregulloreje.

Neni 6

Ofruesit e shërbimeve

Ofruesit e shërbimeve marrin një certifikatë dhe kanë të drejtë të ushtrojnë privilegjet e dhëna që përfshihen në fushën e zbatimit kësaj certifikate, ku, përveç kërkesave të përmendura në VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit

civil", përmbushin dhe vazhdojnë të përmbushin me kërkesat e mëposhtme:

a) për të gjithë ofruesit e shërbimeve, kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa-ATM/ANS.OR), nënpjesët A dhe B, dhe në aneksin XIII (pjesa-PERS)

b) për ofruesit e shërbimeve që nuk janë ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikës (a), kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa-ATM/ANS.OR), nënpjesën C;

c) për ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, menaxhimin e fluksit të trafikut ajror dhe Administratorin e Rrjetit, përveç kërkesave të pikës (a), kërkesat e përcaktuara në aneksin III (pjesa-ATM/ANS.OR), nënpjesën D;

d) për ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin IV (pjesa-ATS);

e) për ofruesit e shërbimeve meteorologjike, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin V (pjesa-MET);

f) për ofruesit e shërbimeve të informacionit aeronautik, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin VI (pjesa-AIS);

g) për ofruesit e shërbimeve të të dhënave, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në aneksin VII (pjesa-DAT);

h) për ofruesit e shërbimeve të komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin VIII (pjesa-CNS);

i) për ofruesit e menaxhimit të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin IX (pjesa - ATFM);

j) për ofruesit e menaxhimit të hapësirës ajrore, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në aneksin X (pjesa-ASM);

k) për ofruesit e dizajnit të procedurës, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në aneksin XI (pjesa-ASD), kur këto kërkesa do të miratohen nga Komisioni;

l) për Administratorin e Rrjetit, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në aneksin VII (pjesa-NM).

Neni 7

Deklarata nga ofruesit e shërbimeve të informacionit për fluturimet

Kur shtetet anëtare lejojnë ofruesit e shërbimeve të informacionit për fluturimet të deklarojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e ofruara në përputhje me VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", ofruesit e këtyre shërbimeve plotësojnë kërkesat e përmendura si më sipër, kërkesat e përcaktuara në pikën ATM / ANS.OR.A.015 në aneskin III të kësaj Rregulloreje

Neni 8

Certifikatat ekzistuese

1. Certifikatat që janë lëshuar në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 115, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror", konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të zëvendësojë certifikatat e përmendura në paragrafin 1 me certifikatat që përputhen me formatin e përcaktuar në shtojcën 1 të aneksit II, jo më vonë se 9 muaj nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje.

3. Gjatë kësaj periudhe 9-mujore, aplikimet për shërbime të shtuara, të ndryshme nga ato në certifikatën ekzistuese, do të trajtohen sipas kësaj rregulloreje.

Neni 9

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore do të jetë e detyrueshme të zbatohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe

Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror, 9 muaj pas hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit, që miraton këtë rregullore.

Megjithatë:

1. në lidhje me Agjencinë, neni 4, paragrafët 1, 2, 5, 6 dhe 8 dhe neni 5, zbatohen nga data e hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit, që miraton këtë Rregullore;

2. në lidhje me ofruesit e shërbimeve të të dhënave, neni 6 zbatohet në çdo rast dhe, kur ky ofrues kërkon dhe i jepet një certifikatë në përputhje me nenin 6, nga data e hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit, që miraton këtë Rregullore.

Kjo rregullore është e detyrueshme në tërësinë e saj dhe është e zbatueshme drejtpërdrejtë në Republikën e Shqipërisë.

ANEKS I
PËRKUFIZIMET E TERMAVE TË PËRDORUARA NË ANEKSET II DERI XIII
(Pjesa – PËRKUFIZIMET)

Për qëllime të anekseve II deri XIII, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. "Mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë (AMC)" nënkupton standardet jodetyruese të miratuara nga Agjencia që ilustrojnë mjetet për të qenë në pajtueshmëri me VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil";

2. "Punë ajrore" nënkupton një operacion me avion në të cilin avioni përdoret për shërbime të specializuara si bujqësi, ndërtim, fotografi, mbikëqyrje, vëzhgim dhe patrullim, kërkim dhe shpëtim ose reklamë ajrore;

3. "Përmbledhje klimatike e aerodromit" nënkupton një përmbledhje koncize të elementeve meteorologjike të specifikuara në një aerodrom, bazuar në të dhënat statistike;

4. "Tabela klimatike e aerodromit" nënkupton një tabelë që ofron të dhëna statistikore për rastet e vëzhguara të një ose më shumë elementeve meteorologjike në një aerodrom;

5. "Lartësia e aerodromit" nënkupton një lartësi në pikën më të lartë të një zone uljeje;

6. "Shërbimi i informacionit për fluturim në aerodrome (AFIS)" nënkupton shërbimin e informacionit për fluturim dhe shërbimin e alarmit për trafikun e aerodromit në një aerodrom;

7. "Zyra meteorologjike e aerodromit" nënkupton një zyrë përgjegjëse për ofrimin e shërbimit meteorologjik për një aerodrom;

8. "Paralajmërim i aerodromit" nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë meteorologjike e aerodromit lidhur me rastet ose rastet e pritshme të kushteve meteorologjike që mund të ndikojnë negativisht në avionët në tokë, duke përfshirë avionët e parkuar si edhe ambientet dhe shërbimet e aerodromit;

9. "Të dhënat aeronautike" nënkupton një përfaqësim të fakteve aeronautike, koncepteve ose udhëzimeve në një mënyrë të formatizuar të përshtatshme për komunikim, interpretim ose përpunim;

10. "Baza e të dhënave aeronautike" nënkupton një grumbullim të të dhënave aeronautike të organizuara dhe të rregulluara si grupi i të dhënave të strukturuara, të ruajtura në formë elektronike në sistem, të cilat janë të vlefshme për një periudhë të caktuar dhe mund të përditësohen;

11. "Shërbimi fiks aeronautik (AFS)" nënkupton një shërbim të telekomunikacionit ndërmjet pikave të përcaktuara fikse të ofruara kryesisht për sigurinë e lundrimit ajror dhe për operimin e rregullt, efikas dhe ekonomik të shërbimeve ajrore;

12. "Rrjeti fiks i telekomunikacionit aeronautik (AFTN)" nënkupton një sistem mbarëbotëror të qarqeve fikse aeronautike të ofruara si pjesë e AFS për shkëmbimin e mesazheve dhe/ose të dhënave digjitale ndërmjet stacioneve fikse aeronautike që kanë karakteristika të njëjta ose të pajtueshme komunikimi;

13. "Informacion aeronautik" nënkupton informacionin që rrjedh nga grumbullimi, analiza dhe formatimi i të dhënave aeronautike;

14. "Të dhënat e hartës së aerodromit" nënkupton të dhënat e grumbulluara me qëllim për hartimin e informacionit të hartës së aerodromit;

15. “Baza e të dhënave të hartës së aerodromit (AMDB)” nënkupton grumbullimin e të dhënave të hartës së aerodromit, të rregulluara dhe të organizuara si një grup i strukturuar të dhënash;

16. ‘Stacioni meteorologjik aeronautik” nënkupton një stacion që kryen vëzhgime dhe raporte meteorologjike për përdorim në lundrimin ajror;

17. “Raportim ajror” nënkupton një raportim nga një avion në fluturim, i përgatitur në përputhje me kërkesat për raportimet e pozicionit dhe për raportimet operative ose meteorologjike;

18. “Avion” nënkupton çdo makineri që mund të ketë mbështetje në atmosferë nga reagimet e ajrit, përveç reaksioneve të ajrit kundër sipërfaqes së tokës;

19. “Mesazhi AIRMET” nënkupton një informacion të lëshuar nga zyra e vëzhgimit meteorologjik lidhur me rastet ose rastet e pritshme të fenomeneve specifike të motit gjatë udhëtimeve, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve në nivele të ulëta dhe zhvillimin e këtyre fenomeneve në kohë dhe hapësirë, dhe të cilat nuk janë të përfshira në parashikimin e fluturimeve në nivele të ulëta dhe në rajonin e informacionit të fluturimit në fjalë ose në nënzonën e tij;

20. “Personeli i elektronikës së parrezikshmërisë së trafikut ajror (ATSEP)” nënkupton çdo personel të autorizuar me aftësinë për të operuar, mirëmbajtur, lëshuar dhe kthyer në shërbim pajisjet operative të sistemit funksional;

21. “Njësia e shërbimeve të trafikut ajror” është një term i përgjithshëm që nënkupton ndryshe njësinë e kontrollit të trafikut ajror, qendrën e informacionit të fluturimit, njësinë e shërbimit të informacionit të fluturimit nga aerodromi ose zyrën e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror;

22. “Aerodrom alternativ” nënkupton një aerodrom në të cilin një avion mund të procedojë kur bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme për të proceduar ose për t’u ulur në aerodromin e planifikuar të uljes, ku janë të disponueshme shërbimet dhe mjetet e nevojshme, në të cilin mund të përmbushen kërkesat e performancës së avionit dhe i cili është në gjendje pune në kohën parashikuar për përdorim;

23. “Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMoC)” nënkupton ato mjete që propozojnë një alternativë për një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të qenë në përputhshmëri VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe rregullat për zbatimin e saj për të cilat nuk është miratuar asnjë AMC nga Agjencia lidhur me to;

24. “Lartësia” nënkupton distancën vertikale të një niveli, pike ose objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga niveli mesatar i detit;

25. “Qendra e kontrollit të zonës (AAC)” nënkupton një njësi të krijuar për ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit që ka nën juridiksion;

26. “Parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët” nënkupton një parashikim të fenomeneve të motit për një rajon ose nënzonë të informacionit të fluturimit, lëshuar për të mbuluar shtresën nën nivelin e fluturimit 100 (ose nën nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më të larta, sipas rastit);

27. “Lundrimi i zonës (RNAV)” nënkupton një metodë lundrimi që lejon operimin e avionëve në çdo rrugë të fluturimit të dëshiruar brenda mbulimit të mjeteve ndihmëse të lundrimit të bazuara në tokë ose hapësirë ose brenda kufijve të aftësisë së mjeteve ndihmëse të pavarura ose një kombinimi të tyre;

28. “Argument” nënkupton një pretendim që mbështetet nëpërmjet konkluzioneve nga një grumbull i provave;

29. “ASHTAM” nënkupton një seri të veçantë të NOTAM që njofton me anë të një formati specifik për ndryshimin e aktivitetit të një vullkani, një shpërthimi vullkanik dhe/ose të reve të hirit vullkanik që janë me rëndësi për operacionet e avionëve;

30. “Funksionet e rrjetit ATM” nënkupton funksionet e kryera nga Administratori i Rrjetit në përputhje me Rregulloren (BE) nr. 677/2011;

31. "Auditim" nënkupton një proces sistematik, të pavarur dhe të dokumentuar për të marrë prova dhe për t'i vlerësuar ato në mënyrë objektive për të përcaktuar shkallën në të cilën përmbushen kërkesat;

32. "Burim autoritar" nënkupton:

a) një autoritet shtetëror: ose

b) një organizatë e njohur zyrtarisht nga autoriteti shtetëror për të nxjerrë dhe/ose publikuar të dhëna që plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave (DQR) siç janë specifikuar nga ai shtet;

33. "Sistemi automatik i vëzhgimit" nënkupton një sistem vëzhgimi që mat, nxjerr dhe raporton të gjitha elementet e kërkuara pa ndërveprim njerëzor;

34. "Sipërmarrje e aviacionit" nënkupton një subjekt, person ose organizatë, përveç ofruesve të shërbimeve të rregulluar me këtë Rregullore, që preket nga shërbimi i ofruar nga ofruesi i shërbimit ose ndikon në shërbimin e ofruar nga ofruesi i shërbimit;

35. "Pushim" nënkupton një periudhë kohore gjatë kohës në detyrë ku kontrolluesit të trafikut ajror nuk i kërkohet që të kryejë detyra, pasi ka si qëllim çlodhjen;

36. "Aplikacion i certifikuar i avionit" nënkupton një aplikacion softueri të miratuar nga Agjencia si pjesë e avionit sipas rregullores përkatëse evropiane;

37. "Re me rëndësi operacionale" nënkupton një re me lartësinë nga baza e resë nën 1 500 m (5 000 ft); ose nën lartësinë më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe, ose një re kumulonimbash ose re kumulus në formë kulle të çdo lartësie;

38. "Transporti ajror tregtar" nënkupton një operacion avioni për të transportuar pasagjerë, ngarkesa ose postë për shpërblime ose për përfitime të tjera me vlerë;

39. "Zona e kontrollit" nënkupton hapësirën ajrore të kontrolluar që shtrihet nga sipërfaqja e tokës deri në një kufi të sipërm të përcaktuar;

40. "Stresi kritik nga incidenti" nënkupton manifestimin e reagimeve të pazakonta dhe/ose ekstreme emocionale, fizike dhe/ose të sjelljeve të një individi pas një ngjarjeje ose incidenti;

41. "Cilësia e të dhënave" nënkupton një shkallë ose nivel besimi që të dhënat e ofruara i përmbushin kërkesat e të dhënave të përdoruesit në lidhje me saktësinë, zgjidhjen, integritetin (ose nivelin e barasvlershëm të parrezikshmërisë), gjurmimin, kohën, plotësinë dhe formatin;

42. "Kërkesat për cilësinë e të dhënave (DQR-të)" nënkupton specifikimin e karakteristikave të të dhënave (p.sh. saktësia, zgjidhja, integriteti (ose niveli i barasvlershëm i parrezikshmërisë) gjurmimi, koha, plotësia dhe formati), për të garantuar që të dhënat janë në përputhje me përdorimin e synuar;

43. "Destinacion alternativ" nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të jetë në gjendje të ulet nëse bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme ulja në aerodromin e planifikuar të uljes;

44. "Detyrë" nënkupton çdo detyrë që kontrolluesit të trafikut ajror i kërkohet të kryejë nga ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror;

45. "Koha në detyrë" nënkupton kohën që fillon kur kontrolluesi i trafikut ajror kërkohet nga ofruesi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror që të raportojë ose të jetë i disponueshëm ose të fillojë detyrën dhe përfundon kur kontrolluesi i trafikut ajror mbaron detyrën;

46. "Lartësia" nënkupton distancën vertikale të një pike ose të një niveli, në ose të vendosur në sipërfaqen e tokës, të matur nga niveli mesatar i detit;

47. "Alternativë gjatë udhëtimit" nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të ishte në gjendje të ulej nëse do të bëhej i nevojshëm një devijim gjatë udhëtimit;

48. "Lodhje" nënkupton gjendjen fiziologjike të aftësisë së zvogëluar të performancës mendore ose fizike që vjen si pasojë e mungesës së gjumit ose pagjumësisë së zgjatur, fazës cirkadike ose ngarkesës së punës (aktivitetit mendor ose fizik ose të dyjave) që mund të pengojnë vigjilencën e individit dhe aftësinë për të kryer në mënyrë të sigurt detyrat e tij/saj;

49. "Dokumentacioni i fluturimit" nënkupton dokumente, që përfshijnë grafikë ose formate, që përmbajnë informacione meteorologjike për fluturimin;

50. "Qendra e informacionit të fluturimit (FIC)" nënkupton një njësi të krijuar për të ofruar shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e paralajmërimit;

51. "Rajoni i informacionit të fluturimit (FIR)" nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione

të përcaktuara brenda të cilave ofrohet shërbimi i informacionit të fluturimit dhe shërbimi i paralajmërimit;

52. "Niveli i fluturimit (FL)" nënkupton sipërfaqen e presionit konstant të atmosferës që lidhet me një të dhënë specifike të presionit, 1 013,2 hektopascal (hPa), dhe ndahet nga sipërfaqet e tjera me intervale specifike presioni.

53. "Test i fluturimit" nënkupton një fluturim për fazën e zhvillimit të një projekti të ri (avionë, sisteme shtytëse, pjesë dhe pajisje); një fluturim për të demonstruar përputhshmërinë me bazën e certifikimit ose projektin e tipit të një avioni nga linja e prodhimit; një fluturim që ka për qëllim të provojë koncepte të reja të projektimit, të cilat kërkojnë manovra ose profile të pazakonta për të cilat do të ishte e mundur të linin kushtet e miratuara të avionit ose një fluturim trajnimi për të kryer një nga ato fluturime;

54. "Parashikim" nënkupton një deklaratë për kushtet meteorologjike të parashikuara për një kohë ose periudhë të caktuar, dhe për një zonë apo pjesë të caktuar të hapësirës ajrore;

55. "Parashikimi për ngritjen" nënkupton parashikimin për një periudhë të caktuar kohe, përgatitur nga zyra meteorologjike e aerodromit, që përmban informacion për kushtet e pritshme mbi kompleksin e pistave në lidhje me drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe, si dhe çdo ndryshimi të saj, temperaturën, trysninë (QNH) dhe çdo element tjetër sipas marrëveshjes lokale;

56. "Sistemi funksional" nënkupton një kombinim të procedurave, burimeve njerëzore dhe pajisjeve, duke përfshirë harduerët dhe softuerët, të organizuar për të kryer një funksion brenda kontekstit të ATM/ANS dhe funksioneve të tjera të rrjetit ATM;

57. "Aviacion i përgjithshëm" nënkupton çdo operacion të avionit civil përveç punës ajrore ose transportit ajror tregtar;

58. "Të dhënat e pikës së rrjetit në formë digjitale" nënkupton të dhënat meteorologjike të përpunuara në formë kompjuterike për një grup pikash të rregullta të shpërndara në një tabelë, për transmetimin nga një kompjuter meteorologjik në një kompjuter tjetër në një formë të koduar të përshtatshme për përdorim të automatizuar;

59. "Material udhëzues" nënkupton materialin jodetyrues të zhvilluar nga Agjencia që ndihmon për të ilustruar kuptimin e një kërkese ose specifikimi dhe përdoret për të mbështetur interpretimin e Rregullores përkatëse evropiane, rregullat për zbatimin e saj dhe AMC;

60. "Tabela globale e parashikimit" nënkupton parashikimet e vlerave të pritura për elementet meteorologjike në një tabelë globale me një rezolucion të përcaktuar horizontal dhe vertikal;

61. "Rrezik" nënkupton çdo gjendje, ngjarje ose rrethanë që mund të sjellë një efekt të dëmshëm;

62. "Lartësi" nënkupton distancën vertikale të një niveli, një pike ose një objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga një e dhënë specifike;

63. "Niveli" është një term i përgjithshëm që lidhet me pozicionin vertikal të një avioni në fluturim dhe që nënkupton në mënyra të ndryshme lartësinë, gjatësinë ose nivelin e fluturimit;

64. "Raport lokal rutinë" nënkupton raportin meteorologjik të lëshuar në intervale kohore të caktuara, të destinuar vetëm për shpërndarje në aerodromin e origjinës ku janë bërë vërejtjet;

65. "Raport lokal i veçantë" nënkupton raportin meteorologjik të lëshuar në përputhje me kriteret e vendosura për vëzhgime të veçanta, të destinuar vetëm për shpërndarje në aeroportin e origjinës ku janë bërë vërejtjet;

66. "Buletini meteorologjik" nënkupton një tekst që përfshin informacione meteorologjike të paraprira nga një titull i përshtatshëm;

67. "Informacion meteorologjik" nënkupton raportin meteorologjik, analizën, parashikimin dhe çdo deklaratë tjetër që lidhet me kushtet meteorologjike ekzistuese ose të pritshme;

68. "Vëzhgim meteorologjik" nënkupton matjen dhe/ose vlerësimin e një ose më shumë elementeve meteorologjike;

69. "Raport meteorologjik" nënkupton përshkrimin e kushteve të vërejtura meteorologjike lidhur me një kohë dhe vend të specifikuar;

70. "Sateliti meteorologjik" nënkupton një satelit artificial tokësor që kryen vëzhgime

meteorologjike për transmetim në Tokë;

71. "Zyra e vëzhgimit meteorologjik" nënkupton zyrën për monitorimin e kushteve meteorologjike që ndikojnë në operacionet e fluturimit dhe ofrimin e informacionit lidhur me rastet ose rastet e pritshme të fenomeneve specifike të motit, natyrore ose rreziqe të tjera gjatë udhëtimeve që mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve brenda një fushë specifike përgjegjësie;

72. "Lartësia minimale e sektorit (MSA)" nënkupton lartësinë më të ulët të përdorshme e cila lejon një distancë minimale prej 300 m (1 000 ft) mbi të gjitha objektet e vendosura që përmbahen brenda një sektori të një rrethi me një rreze prej 46 km (25 NM) dhe duke pasur si qendër të saj një pikë të rëndësishme, pikën referencë të aerodromit (ARP) ose pikën referencë të heliportit (HRP);

73. "NOTAM" nënkupton një njoftim të shpërndarë nëpërmjet mjeteve të telekomunikacionit i cili përmban informacion lidhur me krijimin, gjendjen ose ndryshimin e çdo objekti, shërbimi, procedure ose rreziku aeronautik dhe njoftimi në kohë i tyre është thelbësor për personelin që merret me operacionet e fluturimit;

74. "Pengesë" nënkupton të gjitha objektet fikse (qoftë të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme, ose pjesë të tyre, që:

a) janë të vendosura në një zonë të destinuar për lëvizjen në sipërfaqe të avionëve; ose

b) shtrihen mbi një sipërfaqe të përcaktuar e menduar për mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose

c) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror;

75. "OPMET" nënkupton informacione operacionale meteorologjike të destinuara për përdorim për planifikimin para fluturimit dhe gjatë fluturimit të operacioneve të fluturimit;

76. "Baza e të dhënave OPMET" nënkupton një bazë të dhënash të krijuar për të ruajtur dhe për ta vënë në dispozicion informacionin operacional meteorologjik për përdorim aeronautik në nivel ndërkombëtar;

77. "Aktiviteti vullkanik para shpërthimit" nënkupton një aktivitet vullkanik të pazakontë dhe/ose në rritje që mund të paralajmërojë një shpërthim vullkanik;

78. "Visibilitet mbizotërues" nënkupton vlerën më të madhe të visibilitetit, të vëzhguar në përputhje me përkufizimin e "visibilitetit", i cili arrihet brenda një rrethi që mbulon të paktën gjysmën e horizontit ose të paktën gjysmën e sipërfaqes së aerodromit. Këto fusha mund të përfshijnë sektorë të afërt ose jo të afërt.

79. "Përdorimi problematik i substancave psikoaktive" nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga një individ, në atë mënyrë që:

a) përbën rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesin ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve; dhe/ose

b) shkaktojnë ose përkeqësojnë një problem apo çrregullim profesional, shoqëror, mendor ose fizik;

80. "Tabela e parashikimit" nënkupton parashikimin e elementeve të specifikuara meteorologjike për një kohë ose periudhë të specifikuar dhe një sipërfaqe ose pjesë të specifikuar të hapësirës ajrore, të përshkruar në mënyrë grafike në një tabelë;

81. "Substancat psikoaktive" nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativet dhe hipnotikët, kokainën, psikostimulantët e tjerë, halucinogjenet dhe tretësit e paqëndrueshëm, ndërsa kafeina dhe duhani përjashtohen;

82. "Qendra koordinuese për shpëtim (RCC)" nënkupton një njësi përgjegjëse për promovimin e organizimit efikas të shërbimeve të kërkim-shpëtimit dhe për koordinimin e kryerjes së operacioneve të kërkim-shpëtimit brenda një rajoni të kërkim-shpëtimit;

83. "Periudha e pushimit" nënkupton një periudhë të përcaktuar dhe të vazhdueshme kohore, pas dhe/ose para shërbimit, gjatë së cilës kontrolluesi i trafikut ajror është i lirë nga të gjitha funksionet e tij;

84. "Sistemi i turneve" nënkupton strukturën e periudhave të punës dhe të pushimit të kontrollorëve të trafikut ajror në përputhje me kërkesat ligjore dhe operacionale;

85. "Rrezik" nënkupton kombinimin e probabilitetit të përgjithshëm ose shpeshtësinë e ndodhjes së një efekti të dëmshëm të shkaktuar nga një rrezik dhe ashpërsinë e atij efekti;

86. "Pista" nënkupton një zonë drejtkëndëshe të përcaktuar në një aerodrom tokësor të përgatitur për ulje dhe ngritje të avionëve;

87. "Rrezja vizuale e pistës (RVR)" nënkupton gamën mbi të cilin piloti i një avioni në vijën qendrore të një piste mund të shohë shenjat e sipërfaqes së pistës ose dritat që përvijëzojnë pistën ose që identifikojnë vijën e qendrës së saj;

88. "Direktiva e parrezikshmërisë" nënkupton një dokument të lëshuar ose miratuar nga një autoritet kompetent i cili urdhëron veprimet që duhet të kryhen në një sistem funksional ose vendos kufizimet për përdorimin operacional të tij për të rivendosur sigurinë kur dështmitë tregojnë se përndryshe siguria e aviacionit mund të rrezikohet;

89. "Sistemi i menaxhimit të parrezikshmërisë (SMS)" nënkupton një qasje sistematike për menaxhimin e parrezikshmërisë, duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjshmëritë, politikat dhe procedurat;

90. "Njësia e shërbimeve për kërkim-shpëtim" është term i përgjithshëm që mbulon, sipas rastit, qendrën koordinuese për shpëtim, nën qendrën për shpëtim ose objektin për paralajmërim;

91. "Observatori i përzgjedhur i vullkanit" nënkupton një ofrues, të zgjedhur nga autoriteti kompetent, i cili vëzhgon veprimtarinë e një vullkani ose grupi vullkanesh dhe i bën këto vëzhgime të disponueshme për një listë të miratuar të marrësve në sektorin e aviacionit;

92. "Sistemi i vëzhgimit gjysmë automatik" nënkupton sistemin e vëzhgimit që lejon zgjerimin e elementeve të matur dhe që kërkon ndërhyrjen njerëzore për të lëshuar raportet përkatëse;

93. "SIGMET" nënkupton informacionin lidhur me fenomenet meteorologjike gjatë udhëtimit, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të fluturimit.

94. "Mesazhi SIGMET" nënkupton informacionin e lëshuar nga zyra e vëzhgimit meteorologjik lidhur me rastet ose rastet e pritshme të fenomeneve specifike të motit gjatë udhëtimit të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të fluturimit dhe zhvillimin e këtyre fenomeneve në kohë dhe hapësirë;

95. "Raport i veçantë ajror" nënkupton raportin meteorologjik të një avioni, të lëshuar në përputhje me kriteret e vendosura për vëzhgimet e kryera gjatë fluturimit;

96. 'Stres' nënkupton rezultatin e përvojës së një personi që përballet me një shkak potencial ('faktor stresi') të ndryshimit të performancës njerëzore. Përvoja e faktorit të stresit mund të ketë një efekt negativ (ankth), neutral ose pozitiv (*eustres*) në performancat individuale, bazuar në perceptimin e individit dhe aftësinë e tij për të menaxhuar faktorin stresit;

97. "Trajnimi për klasifikimin e sistemeve dhe pajisjeve" nënkupton trajnimin e projektuar për të dhënë njohuri dhe aftësi specifike për sistemet/pajisjet që çojnë drejt kompetencave operacionale;

98. "Të dhëna të përshtatura" nënkupton të dhënat aeronautike që sigurohen nga operatori i avionëve ose ofruesi i DAT-it në emër të operatorit të avionit dhe të prodhuara për këtë operator avioni për përdorimin e tij të synuar operacional;

99. "Aerodromi alternativ i ngritjes" nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion mund të ulet nëse kjo bëhet e nevojshme menjëherë pas ngritjes dhe nuk është e mundur të përdoret aeroporti i nisjes;

100. "Parashikimi i aerodromit të terminalit (TAF)" nënkupton një deklaratë të shkurtër të kushteve të pritshme meteorologjike në një aerodrom për një periudhë të specifikuar

101. "Terreni" nënkupton sipërfaqen e Tokës që përmban karakteristika që gjenden në natyrë si malet, kodrat, kreshtat, luginat, trupat e ujit, akulli i përhershëm dhe dëbora, dhe përjashtuar pengesat;

102. "Pragu" nënkupton fillimin e asaj pjese të pistës të përdorshme për ulje;

103. "Zona e prekjes" nënkupton pjesën e pistës, përtej pragut, ku është parashikuar të bëhet kontakti i parë me pistën gjatë uljes së aeroplanit.

104. "Ciklon tropikal" është një term i përgjithshëm për një ciklon jofrontal të shkallës

sinoptike që rrjedh nga ujërat tropikale ose subtropikale dhe ka një konvencion të organizuar dhe një qarkullim ciklonik të karakterizuar nga era në sipërfaqe;

105. "Qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)" nënkuptojnë qendrat meteorologjike që japin informacione këshilluese për zyrat e vëzhgimit meteorologjik, qendrat e parashikimit të zonave në botë dhe bazat e të dhënave ndërkombëtare OPMET, informacione këshilluese mbi pozicionin, drejtimin dhe shpejtësinë e parashikuar të lëvizjes, tensionin qendror dhe erën maksimale të sipërfaqes së cikloneve tropikalë;

106. "Dukshmëria" nënkupton dukshmërinë për qëllime aeronautike, që është më e madhe se:

a) distanca më e madhe nga e cila një objekt i zi me dimensione të përshtatshme, që ndodhet pranë tokës, mund të shihet dhe të njihet kur vëzhgohet kundrejt një sfondi të ndriçuar.

b) distanca maksimale në të cilën mund të shihen dhe të identifikohen dritat e përafërsisht 1000 qirinjve kundrejt një sfondi të pandriçuar;

107. "Qendrat këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)" nënkuptojnë qendrat meteorologjike që japin informacione këshilluese për zyrat e vëzhgimit meteorologjik, qendrat e kontrollit të zonës, qendrat e informacionit të fluturimit, qendrat e parashikimit të zonave në botë dhe bazat e të dhënave ndërkombëtare OPMET, zgjerimin lateral dhe vertikal dhe lëvizjen e parashikuar të hirit vullkanik në atmosferë pas shpërthimeve vullkanike;

108. "Qendra e parashikimit të zonës globale (WAFC)" nënkupton një qendër meteorologjike që përgatit dhe jep parashikime të rëndësishme të motit dhe të ajrit në lartësi në formatin digjital në shkallë botërore, drejtpërdrejt në shtetet anëtare, me mjete të përshtatshme si pjesë e shërbimit fiks aeronautik;

109. "Sistemi i parashikimit të zonave në botë (WAFS)" nënkupton një sistem mbarë botëror përmes të cilit qendrat e parashikimit të zonave në botë ofrojnë parashikime meteorologjike në aeronautikë gjatë udhëtimeve me formate uniforme të standardizuara.

ANEKS II
KËRKESAT PËR AUTORITETET KOMPETENTE – MBIKËQYRJA E SHËRBIMEVE DHE FUNKSIONET E TJERA TË RRJETIT ATM
(Pjesa – ATM/ANS.AR)

NËNPJESA A – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATM/ANS.AR.A.001 Fusha e zbatimit

Ky aneks përcakton kërkesat për sistemet e administrimit dhe të menaxhimit të autoritetit të aviacionit civil, përgjegjës për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me zbatimin e kërkesave të përcaktuara në anekset III deri XIII nga ofruesit e shërbimeve në përputhje me nenin 6.

ATM/ANS.AR.A.005 Detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit në lidhje me kërkesat e zbatueshme për ofruesit e shërbimeve, monitorimin e ofrimit të sigurt të shërbimit dhe për të verifikuar që kërkesat e zbatueshme të jenë përmbushur.

b) Autoritetet kompetente duhet të identifikojnë dhe ushtrojnë përgjegjësitë për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në mënyrë që të garantojnë:

1. Ekzistencën e pikave specifike të përgjegjësisë për zbatimin e çdo dispozite të kësaj Rregulloreje;

2. Njohjen e tyre me mekanizmat e mbikëqyrjes së parrezikshmërisë dhe rezultatet e tyre;

3. Shkëmbimin e informacionit përkatës ndërmjet autoriteteve kompetente.

Autoriteti kompetent në fjalë rishikon rregullisht marrëveshjen për mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimit që ofrojnë shërbimet e lundrimit ajror në blloqet funksionale të hapësirës ajrore (FABs) që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore dhe që bien në përgjegjësinë e më shumë se një Shteti Anëtar, përmendur në nenin 2 (3) të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Lundrimit Ajror në Qiellin e vetëm Evropian", të

ndryshuar me UM nr. 8, datë 15.9.2015 dhe, në rastin e ofrimit të shërbimeve ndërkufitare të lundrimit ajror, marrëveshjen për njohjen e ndërsjellë të detyrave të mbikëqyrjes, përmendur në nenin 2(5) të udhëzimit, si edhe zbatimin në praktikë të këtyre marrëveshjeve, në veçanti në bazë të performancës së arritur të parrezikshmërisë nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tyre.

c) Autoriteti kompetent krijon marrëveshje për koordinimin me autoritetet e tjera kompetente në lidhje me ndryshimet e njoftuara në sistemet funksionale që përfshijnë ofruesit e shërbimeve të cilët janë nën mbikëqyrjen e autoriteteve të tjera kompetente. Këto marrëveshje për koordinimin sigurojnë përzgjedhjen dhe shqyrtimin efektiv të ndryshimeve të njoftuara, në përputhje me pikën ATM / ANS.AR.C.025.

ATM/ANS.AR.A.010 Dokumentacioni i certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit

Autoriteti i Aviacionit Civil, vë në dispozicion aktet legjislative përkatëse, standardet, rregullat, publikimet teknike dhe dokumentet lidhur me personelin e tij në mënyrë që të kryejnë detyrat dhe të përmbushin përgjegjësitë e tyre.

ATM/ANS.AR.A.015 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia paraqet mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e kësaj Rregulloreje. Kur AMC-të përputhen, kërkesat e zbatueshme të Rregullores konsiderohen të jenë përmbushur.

b) 'Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMOC)' mund të përdoren për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme që të gjitha AltMOC-të e përdorura nga vetë ai ose nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij lejojnë vendosjen e pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil vlerëson të gjitha AltMOC-të e propozuara nga ofruesi i shërbimit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.020 duke analizuar dokumentacionin e ofruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, duke kryer një inspektim ndaj ofruesit të shërbimit.

Kur autoriteti kompetent konstaton se AltMOC-të janë të mjaftueshme për të garantuar përmbushjen e kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje ai pa vonesë do të:

1. njoftojë aplikantin se AltMOC mund të zbatohen dhe, nëse është e zbatueshme, ndryshon certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat;

2. njoftojë agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës;

3. njoftojë shtetet anëtare për AltMOC që janë pranuar.

e) Kur vetë AAC përdor AltMOC për të arritur pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje, ai duhet:

1. t'i vendosi ato në dispozicion të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij;

2. të njoftojë agjencinë pa vonesa.

Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron Agjencisë një përshkrim të plotë të AltMOC-ve, duke përfshirë çdo rishikim ndaj procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si edhe një vlerësim që tregon se kërkesat e zbatueshme të rregullores janë përmbushur.

ATM/ANS.AR.A.020 Informacionet për Agjencinë

a) Autoriteti Kompetent, njofton pa vonesë Agjencinë në rast të çdo problemi të konsiderueshëm në lidhje me zbatimin e dispozitave përkatëse të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj ose të udhëzimeve të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7, datë 3.6.2010, dhe nr. 8, datë 3.6.2010, të ndryshuara me udhëzimin nr. 8, datë15.9.2015.

b) Pa cenuar urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 173, datë 12.4.2019 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", autoriteti kompetent duhet t'i ofrojë Agjencisë të gjitha informacionet e rëndësishme mbi sigurinë që rrjedhin nga raportet e ngjarjeve që ai ka marrë.

ATM/ANS.AR.A.025 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie

a) Pa cenuar urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 173, datë 12.4.2019 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në

Republikën e Shqipërisë", autoriteti kompetent zbaton një sistem për të mbledhur, analizuar dhe përhapur në mënyrë të përshtatshme informacionet e parrezikshmërisë.

c) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm sigurie të marrë dhe pa vonesë do t'i ofrojë shtetit anëtar dhe Komisionit, sipas rastit, çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese të nevojshme që duhet të ndërmerren, me qëllim që të reagojnë në një kohë sa më të shpejtë në zgjidhjen e një problemi duke përfshirë dhe ofruesit e shërbimeve.

d) Pas marrjes së informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), autoriteti kompetent merr masat e përshtatshme për të trajtuar problemin e parrezikshmërisë, duke përfshirë direktivat e parrezikshmërisë në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.A.030.

e) Masat e marra sipas pikës (c) i njoftohen menjëherë të gjithë ofruesve të shërbimeve që duhet t'i respektojnë ato, në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.060. Autoriteti kompetent duhet gjithashtu t'i njoftojë këto masa Agjencisë dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve të tjera kompetente përkatëse.

ATM/ANS.AR.A.030 Direktivat e parrezikshmërisë

a) Autoriteti kompetent lëshon një direktivë sigurie në të cilin përcakton ekzistencën e kushteve të pasigurta në një sistem funksional që kërkon veprim të menjëhershëm.

b) Direktiva e parrezikshmërisë duhet të përcillet tek ofruesit e shërbimeve në fjalë dhe duhet të përmbajë, të paktën, informacionin e mëposhtëm:

1. identifikimin e kushteve të pasigurta;
2. identifikimin i sistemit funksional të prekur;
3. veprimet e kërkuara dhe arsyetimi i tyre;
4. afatin kohor për kryerjen e veprimeve të kërkuara;
5. datën e hyrjes në fuqi.

c) Autoriteti kompetent i dërgon një kopje të direktivës së parrezikshmërisë Agjencisë dhe çdo autoriteti tjetër kompetent përkatës brenda një muaji nga lëshimi i saj.

d) Autoriteti kompetent verifikon përputhshmërinë e ofruesve të shërbimeve me direktivat e zbatueshme të parrezikshmërisë.

NËNPJESA B – MENAXHIMI (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti kompetent krijon dhe mban një sistem menaxhimi, duke përfshirë të paktën elementet e mëposhtme:

1. politikat dhe procedurat e dokumentuara për të përshkruar organizimin, mjetet dhe metodat e tij për arritjen e përputhshmërisë me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullat për zbatimin e tij të cilat janë të nevojshme për ushtrimin e detyrave të tij të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje. Procedurat mbahen të përditësuara dhe shërbejnë si dokumente bazë pune brenda autoritetit kompetent për të gjitha detyrat përkatëse;

2. një numër të mjaftueshëm personeli, duke përfshirë inspektorët, për kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive të tij sipas kësaj Rregulloreje. Ky personel duhet të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e tyre të caktuara dhe duhet të ketë njohuritë e nevojshme, eksperiencën, trajnimin fillestar, në punë dhe të vazhdueshëm për të siguruar kompetencën e vazhdueshme. Krijohet një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit me qëllim për të siguruar përfundimin e duhur të të gjitha detyrave përkatëse;

3. ambiente të përshtatshme dhe akomodim në zyrë për të kryer detyrat e caktuara;

4. një proces për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat përkatëse dhe përshtatshmërinë e procedurave, duke përfshirë krijimin e një procesi të auditit të brendshëm dhe një procesi të menaxhimit të rreziqeve të parrezikshmërisë. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e reagimit të gjetjeve të auditimit për menaxhimin e nivelit të lartë të autoriteteve kompetente për të siguruar zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme;

5. një person ose grup personash, së fundmi përgjegjës për nivelin më të lartë menaxhues të

autoritetit kompetent për funksionin e monitorimit të përputhshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil për çdo fushë të aktivitetit të përfshirë në sistemin e menaxhimit, cakton një ose më shumë persona me përgjegjësi të përgjithshme për menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në shkëmbimin e ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe ndihmës së nevojshme nga autoritetet e tjera kompetente përkatëse, duke përfshirë shkëmbimin e informacioneve mbi të gjitha gjetjet e ngritura dhe veprimet e ndjekjes të marra si rezultat i certifikimit dhe mbikëqyrjes të ofruesve të të dhënave që ushtrojnë aktivitete në territorin e një Shteti Anëtar, por të certifikuara nga autoriteti kompetent i një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencie.

d) Një kopje e procedurave lidhur me sistemin e menaxhimit dhe ndryshimet e tjera duhet të vendosen në dispozicion të Agjencisë për qëllime standardizimi.

ATM/ANS.AR.B.005 Caktimi i detyrave për subjektet e kualifikuara

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të caktojë detyrat e tij lidhur me certifikimin ose mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve sipas kësaj Rregulloreje, përveç lëshimit të certifikatave për subjektet e kualifikuara. Kur cakton këto detyra, Autoriteti Kompetent siguron që ai ka:

1. një sistem për të vlerësuar fillimisht dhe në mënyrë të vazhdueshme që subjekti i kualifikuar të jetë në përputhje me shtojcat përkatëse të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve do të dokumentohen; dhe

2. krijojnë një marrëveshje të dokumentuar me një subjekt të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e përshtatshëm të menaxhimit, që përcakton qartësisht:

i. detyrat për t'u kryer;

ii. deklaratat, raportet dhe regjistrimet që do të ofrohen;

iii. kushtet teknike për t'u përmbushur në kryerjen e këtyre detyrave;

iv. mbulimin e përgjegjësisë përkatëse;

v. mbrojtjen që jepet për informacionin e marrë gjatë kryerjes së këtyre detyrave.

b) Autoriteti kompetent garanton që procesi i auditit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rreziqeve të parrezikshmërisë së kërkuar nga pika ATM/ANS.AR.B.001(a)(4) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit ose mbikëqyrjes të kryera në emër të subjektit të kualifikuar.

ATM/ANS.AR.B.010 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ka një sistem për të identifikuar ndryshimet që prekin aftësinë e tij në kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive sipas kësaj Rregulloreje. Ky sistem do t'i mundësojë atij të ndërmarrë veprime, sipas rastit, për t'u siguruar që sistemi i menaxhimit të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përditëson sistemin e tij të menaxhimit për të pasqyruar çdo ndryshim në këtë Rregullore në kohën e duhur, për të siguruar zbatimin efektiv.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil njofton Agjencinë për ndryshime të rëndësishme që ndikojnë në aftësinë e saj për kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive sipas kësaj Rregulloreje.

ATM/ANS.AR.B.015 Regjistrimi i të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për regjistrimin e të dhënave që ofrohen për ruajtjen e përshtatshme, aksesueshmërinë, dhe gjurmimin e besueshëm të:

1. politikave dhe procedurave të dokumentuara të sistemit të menaxhimit;

2. trajnimit, kualifikimit dhe autorizimit të personelit të tij siç kërkohet nga pika ATM/ANS.AR.B.001(a)(2);

3. caktimit të detyrave, që mbulojnë elementet e kërkuara nga ATM/ANS.AR.B.005, si dhe detajet e detyrave të caktuara;

4. proceseve të certifikimit dhe/ose deklarimit;

5. emërtimet e shërbimeve të trafikut ajror dhe ofruesve të shërbimeve meteorologjike, sipas rastit;

6. certifikimit dhe mbikëqyrjes së ofruesve të shërbimeve që ushtrojnë aktivitetet në territorin e shtetit anëtar, por të certifikuar nga autoriteti kompetent i një shteti tjetër anëtar ose Agjencia, siç është rënë dakord ndërmjet këtyre autoriteteve;

7. vlerësimit dhe njoftimit të Agjencisë për AltMOC-të e propozuara nga ofruesit e shërbimeve dhe vlerësimit të AltMOC-ve të përdoruara nga vetë autoriteti kompetent;

8. përputhshmërisë së ofruesve të shërbimeve me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje pas lëshimit të certifikatës ose, sipas rastit, dorëzimit të një deklarate, duke përfshirë raportet e të gjitha auditimeve, që mbulojnë gjetjet, veprimet korrigjuese dhe datën e mbylljes së veprimeve, si dhe vëzhgimet edhe të dhënat e tjera lidhur me sigurinë;

9. masat zbatuese të ndërmarra;

10. informacionit të parrezikshmërisë, direktivave të parrezikshmërisë edhe masave vijuese;

11. përdorimin e dispozitave të fleksibilitetit në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

b) AAC mban një listë të të gjitha certifikatave të lëshuara për ofruesit e shërbimeve dhe deklaratave të marra.

c) Të gjitha të dhënat do të ruhen për një periudhë minimumi prej 5 vjetësh pasi certifikata të mos jetë më e vlefshme ose të jetë tërhequr deklarata, sipas ligjit në fuqi të mbrojtjes së të dhënave.

NËNPJESA C – MBIKËQYRJA, CERTIFIKIMI DHE ZBATIMI (ATM/ANS.AR.C)

ATM/ANS.AR.C.001 Monitorimi i performancës së parrezikshmërisë

a) Autoritetet kompetente monitorojnë dhe vlerësojnë rregullisht performancën e parrezikshmërisë së ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tyre.

b) Autoritetet kompetente përdorin rezultatet e monitorimit të performancës së parrezikshmërisë, veçanërisht në kuadrin e mbikëqyrjes së tyre të bazuar në rrezik.

ATM/ANS.AR.C.005 Certifikimet, deklarimet, dhe verifikimet e ofruesve të shërbimeve në përputhje me kërkesat

a) Në kuadër të pikës ATM/ANS.AR.B.001(a)(1), autoriteti kompetent krijon një proces për të verifikuar:

1. përputhshmërinë e ofruesve të shërbimeve me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara në anekset III deri XIII, dhe kushtet e zbatueshme që i bashkëngjiten certifikatës përpara lëshimit të saj. Certifikata lëshohet në përputhje me shtojcën 1 të këtij aneksi;

2. përputhshmërinë me çdo detyrim lidhur me sigurinë në aktin e emërtimit të lëshuar në përputhje me nenin 8 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Lundrimit Ajror në Qiellin e vetëm Evropian", të ndryshuar me udhëzimin e ministrit nr. 8, datë 15.9.2015;

3. përputhshmërinë e vazhdueshme të kërkesave të zbatueshme të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij;

4. zbatimin e kërkesave dhe objektivave të parrezikshmërisë si edhe kushteve të tjera lidhur me sigurinë, të identifikuara në deklaratat e verifikimit të sistemeve, duke përfshirë çdo deklaratë përkatëse të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorimin e elementeve përbërëse të sistemeve të lëshuara në përputhje me udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 8, datë 3.6.2010 "Për ndërveprimin në rrjetin evropian të menaxhimit të trafikut ajror", të ndryshuar me udhëzimin e ministrit nr. 8, datë 15.9.2015;

5. zbatimi i direktivave të parrezikshmërisë, masave korrigjuese dhe masave zbatuese.

b) Procesi i përmendur në pikën (a), duhet:

1. të bazohet në procedura të dokumentuara;

2. të mbështetet në dokumentacionin i cili ka për qëllim specifikisht t'i ofrojë personelit të tij udhëzime për kryerjen e detyrave lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin;

3. t'i sigurojë organizatës në fjalë tregues të rezultateve të veprimtarisë së certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit;

4. të bazohet në auditime, rishqyrtime, inspektime të kryera nga autoriteti kompetent;

5. në lidhje me ofruesit e certifikuar të shërbimeve, t'i sigurojë autoritetit kompetent provat e nevojshme për të mbështetur veprimet e mëtejshme, duke përfshirë masat e përmendura në nenin 9 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010, nenin 7(7) të UM

nr. 6, datë 3.6.2010, dhe në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", në situatat kur kërkesat nuk përmbushen;

6. në lidhje me ofruesit e shërbimeve që japin deklarata, i japin autoritetit kompetent provat e nevojshme për të ndërmarrë masa korrigjuese, nëse është e nevojshme, të cilat mund të përfshijnë masa zbatuese, sipas rastit edhe sipas ligjit kombëtar.

ATM/ANS.AR.C.010 Mbikëqyrja

a) Autoriteti kompetent, ose subjektet e kualifikuara që veprojnë në emër të tij, kryejnë auditime, në përputhje me nenin 5.

b) Auditimet e përmendura në pikën (a), duhet:

1. t'i ofrojnë autoritetit kompetent prova në përputhje me kërkesat e zbatueshme dhe marrëveshjet zbatuese;

2. të jenë të pavarura nga çdo veprimtari e auditimit të brendshëm e ndërmarrë nga ofruesi i shërbimit;

3. të mbulojnë marrëveshjet e plota zbatuese ose elementet e tyre si edhe proceset ose shërbimet;

4. të përcaktojnë nëse:

i. marrëveshjet zbatuese janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme;

ii. masat e ndërmarra janë në përputhje me marrëveshjet zbatuese dhe kërkesat e zbatueshme;

iii. rezultatet e masave të ndërmarra përputhen me rezultatet e pritura nga marrëveshjet zbatuese.

c) Autoriteti kompetent, në bazë të provave që ka në dispozicion, monitoron përmbushjen e vazhdueshme të kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij.

ATM/ANS.AR.C.015 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe përditëson çdo vit një program mbikëqyrës, duke marrë parasysh natyrën specifike të ofruesve të shërbimeve, kompleksitetin e veprimtarive të tyre, rezultatet e veprimtarive të certifikimit dhe/ose mbikëqyrjes së kaluar dhe bazohet në vlerësimin e rreziqeve përkatëse. Ai përfshin auditimet, të cilat:

1. mbulojnë të gjitha fushat me probleme të mundshme sigurie, duke u përqendruar në ato fusha ku janë identifikuar probleme;

2. mbulojnë të gjithë ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent;

3. mbulojnë mjetet e zbatuara nga ofruesit e shërbimeve për të garantuar kompetencën e personelit;

4. garantojnë që këto auditime të kryhen në përputhje me nivelin e rrezikut të paraqitur nga operacionet e ofruesve të shërbimeve dhe shërbimet e ofruara; dhe

5. garantojnë që për ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij të zbatohet një cikël planifikimi mbikëqyrës që nuk i kalon 24 muaj.

Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka prova se performanca e parrezikshmërisë së ofruesit të shërbimit është ulur.

Për një ofrues shërbimi të certifikuar nga autoriteti kompetent, cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet deri në 36 muaj, nëse autoriteti kompetent ka vendosur që gjatë 24 muajve të mëparshëm:

i. ofruesi i shërbimeve ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të parrezikshmërisë së aviacionit dhe menaxhimit të rreziqeve përkatëse;

ii. ofruesi i shërbimeve ka demonstruar vazhdimisht përputhshmëri me kërkesat për administrimin e ndryshimeve sipas pikave ATM/ANS.OR.A.040 dhe ATM/ ANS.OR.A.045,

iii. nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1;

të gjitha masat korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar nga Autoriteti Kompetent siç përcaktohet në ATM/ANS.AR.C.050.

iv. Nëse, përveç atyre të përmendura më sipër, ofruesi i shërbimeve ka krijuar një sistem efektiv për raportimin e vazhdueshëm tek autoriteti kompetent në lidhje me performancën e parrezikshmërisë dhe pajtueshmërinë rregullatore të ofruesve të shërbimeve, që është miratuar nga autoriteti kompetent, cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet deri në 48 muaj;

6. të garantojë ndjekjen e zbatimit të masave korrigjuese;

7. t'i nënshtrohet konsultimit me ofruesit e shërbimeve në fjalë dhe njoftimet më pas;

8. të tregojë intervalin e parashikuar të inspektimeve të vendeve të ndryshme, nëse ka.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të modifikojë objektivat dhe qëllimin e auditimeve të planifikuara paraprakisht, duke përfshirë rishikimet e dokumentacionit dhe auditimet shtesë, sa herë që lind nevoja.

c) Autoriteti i Aviacionit vendos se cilat marrëveshje, elemente, shërbime, funksione, vende fizike dhe aktivitete duhet të auditohen brenda një afati kohor të specifikuar.

d) Vërejtjet dhe gjetjet e auditit të lëshuara në përputhje me pikën ATM / ANS.AR.C.050 do të dokumentohen. Kjo e fundit mbështetet me prova dhe identifikohet në lidhje me kërkesat e zbatueshme dhe marrëveshjeve të tyre zbatuese ndaj të cilave është kryer auditimi.

e) Do të hartohet një raport auditimi, duke përfshirë detajet e gjetjeve dhe vërejtjeve, dhe i komunikohet ofruesit të shërbimeve në fjalë.

ATM/ANS.AR.C.020 Lëshimi i certifikatave

a) Pas procesit të përcaktuar në pikën ATM/ANS.AR.C.005 (a), me marrjen e një kërkese për lëshimin e një certifikate për një ofrues shërbimi, autoriteti kompetent verifikon përmbushjen e kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje nga ofruesi i shërbimeve.

b) Autoriteti kompetent mund të kërkojë çdo auditim, inspektim ose vlerësim që e sheh të nevojshëm përpara se të lëshojë certifikatën.

c) Certifikata lëshohet për një kohëzgjatje të pacaktuar. Privilegjet e aktiviteteve që janë miratuar për t'u kryer nga ofruesi i shërbimeve specifikohen në kushtet e ofrimit të shërbimeve bashkangjitur kësaj certifikate.

d) Certifikata nuk lëshohet nëse gjetjet e nivelit 1 mbeten të hapura. Në raste të jashtëzakonshme, gjetjet, përveç atyre të nivelit 1, vlerësohen dhe kufizohen, sipas rastit, nga ofruesi i shërbimit dhe autoriteti kompetent miraton një plan masash korrigjuese për mbylljen e gjetjeve para lëshimit të certifikatës.

ATM/ANS.AR.C.025 Ndryshimet

a) Pas marrjes së njoftimit për një ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045, autoriteti kompetent duhet të pajtohet me pikat ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035 dhe ATM/ANS.AR.C.040.

b) Pas marrjes së njoftimit për një ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.040(a)(2) që kërkon miratim paraprak, autoriteti kompetent duhet të:

1. verifikojë përmbushjen e kërkesave të zbatueshme nga ofruesi i shërbimeve përpara se të lëshojë miratimin e ndryshimit;

2. marrë masa të menjëhershme të nevojshme, pa cenuar ndonjë masë shtesë zbatuese, kur ofruesi i shërbimeve zbaton ndryshimet që kërkojnë miratimin paraprak pa marrë miratimin e autoritetit kompetent të përmendur në pikën (1).

c) Për të mundësuar që ofruesi i shërbimit të zbatojë ndryshimet në sistemin e tij të menaxhimit dhe/ose sistemin e menaxhimit të parrezikshmërisë, sipas rastit, pa miratimin paraprak në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.040 (b), autoriteti kompetent miraton një procedurë që përcakton qëllimin e këtyre ndryshimeve dhe përshkrimin se si këto ndryshime do të njoftohen dhe menaxhohen. Në procesin e vazhdueshëm të mbikëqyrjes, autoriteti kompetent vlerëson informacionin e dhënë në njoftim për të verifikuar nëse masat e ndërmarra përputhen me procedurat e miratuara dhe kërkesat e zbatueshme. Në rast të ndonjë mospërputhshmërie, autoriteti kompetent do të:

1. njoftojë ofruesin e të dhënave për mospërputhjen dhe do të kërkojë ndryshime të tjera;

2. veprojë në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.C.050 në rastin e gjetjeve të nivelit 1 dhe nivelit 2.

ATM/ANS.AR.C.030 Miratimi i procedurave të menaxhimit të ndryshimeve për sistemet funksionale

a) Autoriteti i Aviacionit Civil rishikon:

1. procedurat e menaxhimit të ndryshimeve për sistemet funksionale ose ndonjë ndryshim i dokumentacionit të procedurave të dorëzuara nga ofruesi i shërbimit në përputhje me pikën

ATM/ANS.OR.B.010(b);

2. çdo devijim nga procedurat e përmendura në pikën (1) për ndryshime të veçanta, kur kërkohet nga ofruesi i shërbimeve në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.010(c)(1).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil miraton procedurat, ndryshimet, devijimet e përmendura në pikën (a) kur ka përcaktuar se ato janë të nevojshme dhe të mjaftueshme për ofruesit e shërbimeve për të dëshmuar përputhshmëri me pikën TM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205, dhe ATS.OR.210, sipas rastit.

ATM/ANS.AR.C.035 Vendimi për të rishikuar një ndryshim të njoftuar në sistemin funksional

a) Pas marrjes së informacionit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045(a)(1), ose me marrjen e informacionit të ndryshuar në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045(b), AAC duhet të marrë një vendim nëse do ta rishikojë ndryshimin ose jo. Autoriteti kompetent kërkon çdo informacion shtesë të nevojshëm për ofruesit e shërbimeve në mbështetje të këtij vendimi.

b) AAC përcakton nevojën për një rishikim bazuar në kritere specifike, të vlefshme dhe të dokumentuara që sigurojnë, të paktën, një rishikim të ndryshimit të njoftuar nëse kombinimi i mundësisë që argumenti të jetë kompleks ose i panjohur për ofruesin e shërbimit dhe ashpërsia e pasojave të mundshme të ndryshimit është e rëndësishme.

c) Kur AAC përcakton nevojën për një rishikim të bazuar në rreziqe të tjera përveç pikës (b), këto kritere do të jenë specifike, të vlefshme dhe të dokumentuara.

d) AAC informon ofruesin e shërbimeve në lidhje me vendimin e tij për të rishikuar ndryshimin e njoftuar në sistemin funksional dhe jep arsyetimin në lidhje me ofruesin e shërbimeve, sipas kërkesës.

ATM/ANS.AR.C.040 Rishikim i ndryshimeve të njoftuara në sistemin funksional

a) Kur autoriteti i aviacionit civil rishikon argumentin për një ndryshim të njoftuar, ai duhet:

1. të vlerësojë vlefshmërinë e një argumenti të paraqitur në lidhje me pikën ATM/ANS.OR.C.005(a)(2) ose ATS. OR.205(a)(2);

2. të koordinojë aktivitetet e tij me autoritetet e tjera kompetente sa herë që është e nevojshme,

b) Përndryshe, autoriteti kompetent:

1. miraton argumentin e përmendur në pikën (a)(1), me kusht nëse është e zbatueshme, kur vlefshmëria e tij është vërtetuar dhe kur informon ofruesin e shërbimit,

2. refuzon argumentin e përmendur në shkronjën (a), pika 1, dhe informon ofruesin e shërbimeve së bashku me arsyetimet përkatëse.

ATM/ANS.AR.C.045 Deklaratat e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit

a) Pas marrjes së një deklarate nga ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që ka për qëllim të ofrojë këto shërbime, AAC duhet të verifikojë që deklarata përmban të gjitha informacionet e kërkuara nga pika ATM/ANS.OR. A.015 dhe duhet të konfirmojë marrjen e deklaratës nga ofruesi i shërbimit.

b) Nëse deklarata nuk përmban informacionin e kërkuar, ose përmban informacione që tregojnë mosrespektimin e kërkesave të zbatueshme, autoriteti kompetent duhet të njoftojë ofruesin e shërbimeve të informacionit të fluturimit për mosrespektimin dhe të kërkojë informacion të mëtejshëm. Nëse është e nevojshme, autoriteti kompetent kryen një kontroll mbi ofruesin e shërbimeve të informacionit të fluturimit. Nëse mosrespektimi konfirmohet, autoriteti kompetent duhet të ndërmarrë masat e parashikuara në pikën ATM/ANS.AR.C.050.

c) Autoriteti kompetent duhet të mbajë një regjistër për deklaratat e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit të cilat i janë bërë atij në përputhje me këtë Rregullore.

ATM/ANS.AR.C.050 Gjetjet, masat korrigjuese dhe masat e zbatimit

a) Autoriteti kompetent ka një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e parrezikshmërisë së tyre dhe vendos masat e zbatimit të bazuara në rrezikun e parrezikshmërisë që shkaktohet nga mospërputhja e ofruesit të shërbimit.

b) Në rastet kur rreziqe të tjera të parrezikshmërisë nuk do të ishin të pranishme ose do të ishin të pranishme shumë pak me masa të menjëhershme të nevojshme zbutëse, autoriteti kompetent mund të pranojë ofrimin e shërbimeve për të siguruar vazhdimësinë e shërbimit gjatë

zbatimit të masave korrigjuese.

c) Autoriteti kompetent lëshon një gjetje të nivelit 1 kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri serioze lidhur me kërkesat e zbatueshme të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e tij, si dhe të udhëzimeve të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7, datë 3.6.2010 dhe nr. 8, datë 3.6.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, dhe rregullave për zbatimin e tyre, me procedurat dhe manualet e ofruesve të shërbimeve, me kushtet e certifikatës ose me certifikatën, me aktin e emërtimit, kur është e zbatueshme, ose me përmbajtjen e një deklarate e cila përbën një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit ose vë në pikëpyetje aftësinë e ofruesit të shërbimit për të vazhduar operacionet.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në:

1. shpërndarjen e procedurave operacionale dhe/ose ofrimin e shërbimit në një mënyrë që paraqet një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit;

2. marrjen ose mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së ofruesit të shërbimit duke falsifikuar provat shkresore të paraqitura;

3. provat e keqpërdorimit ose përdorimit të rremë të certifikatës së ofruesit të shërbimit;

4. mungesën e një menaxheri përgjegjës.

d) Autoriteti kompetent lëshon një gjetje të nivelit 2 kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri tjetër lidhur me kërkesat e zbatueshme të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj, si dhe të udhëzimeve të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7, datë 3.6.2010 dhe nr. 8, datë 3.6.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, dhe rregullave për zbatimin e tyre, me procedurat dhe manualet e ofruesve të shërbimeve, me kushtet e certifikatës, ose me përmbajtjen e një deklarate.

e) Kur zbulohet një gjetje, gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, autoriteti kompetent do t'i komunikojë gjetjet me shkrim ofruesit të shërbimeve dhe do të kërkojë miratimin e masave korrigjuese për të zgjidhur mospërputhshmërinë e identifikuar, pa cenuar ndonjë masë tjetër shtesë të kërkuar nga VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj, si dhe të udhëzimeve të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7, datë 3.6.2010 dhe nr. 8, datë 3.6.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, dhe rregullat për zbatimin e tyre.

1. Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, autoriteti i aviacionit civil merr masa të menjëhershme dhe të përshtatshme dhe mund të kufizojë, pezullojë ose revokojë, nëse është e zbatueshme, certifikatën, tërësisht ose pjesërisht, duke garantuar vazhdimësinë e shërbimeve me kusht që siguria të mos komprometohet dhe në rastin e administratorit të Rrjetit, ai informon Komisionin. Masa e ndërmarrë varet nga shkalla e gjetjes dhe mbetet në fuqi deri sa ofruesi i shërbimit të ketë ndërmarrë me sukses një masë korrigjuese.

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, autoriteti i aviacionit civil:

i. i jep ofruesit të shërbimeve një periudhë zbatimi për masat korrigjuese të përfshira në një plan veprimi të përshtatshëm me natyrën e gjetjes;

ii. vlerëson masën korrigjuese dhe planin e zbatimit të propozuar nga ofruesi i shërbimit dhe, nëse sipas vlerësimit arrin në përfundimin se janë të mjaftueshme për të zgjidhur mospërputhshmërinë, i miraton ato.

3. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, nëse ofruesi i shërbimeve nuk paraqet një plan masash korrigjuese të pranueshme nga autoriteti i aviacionit civil duke marrë në konsideratë gjetjet ose nëse ofruesi i shërbimit nuk zbaton masat korrigjuese brenda periudhës kohore të miratuar ose të zgjatur nga autoriteti kompetent, gjetjet mund të ngrihen në nivelin 1 dhe mund të ndërmerren masat e përcaktuara në pikën 1.

f) Për ato raste të cilat nuk kërkojnë gjetje të nivelit 1 dhe 2, autoriteti kompetent mund të lëshojë vërejtje.

SHTOJCË 1

CERTIFIKATË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE
REPUBLIKA E SHQIPËRISË
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL
CERTIFIKATA E OFRUESIT TË SHËRBIMEVE
[NUMRI I CERTIFIKATËS/ LËSHIMIT]

Në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, [autoriteti kompetent] certifikon

[EMRI I OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

[ADRESA E OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

si një ofrues shërbimi me privilegjet e renditura në kushtet e bashkangjitura të ofrimit të shërbimit.

KUSHTET:
Kjo certifikatë lëshohet duke iu nënshtruar kushteve dhe qëllimit të ofrimit të shërbimeve dhe funksioneve të renditura në kushtet e bashkangjitura të ofrimit të shërbimit.
Kjo certifikatë është e vlefshme për aq kohë sa ofruesi i shërbimit të certifikuar mbetet në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje dhe rregulloret e tjera zbatuese dhe, sipas rastit, me procedurat në dokumentacionin e ofruesit të shërbimit.
Duke respektuar kushtet e mësipërme, kjo certifikatë mbetet e vlefshme nëse nuk është dorëzuar, kufizuar, pezulluar ose revokuar.

Data e lëshimit:

Nënshkrimi:

[Autoriteti Kompetent]

AAC Format – faqe 1/4

CERTIFIKATË PËR OFRUESIN E SHËRBIMIT
KUSHTET PËR OFRUESIN E SHËRBIMIT

Bashkëlidhja e certifikatës së ofruesit të shërbimit:

[NUMRI I CERTIFIKATËS/LËSHIMIT] [EMRI I OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

ka marrë privilegjet për të ofruar objektin e shërbimeve/funksioneve të mëposhtme:

(Fshini rreshtat sipas rastit)

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimet e trafikut ajror (ATS) (****)	Kontrolli i trafikut ajror (ATC)	Shërbimi i kontrollit të zonës	
		Shërbimi i kontrollit të afrimit	
		Shërbimi i kontrollit të aerodromit	

	Shërbimi i informacionit të fluturimit (FIS)	Shërbimi i informacionit të fluturimit nga aerodromi (AFIS)	
		Shërbimi i informacionit të fluturimit gjatë udhëtimit (FIS gjatë udhëtimit)	
	Shërbime konsulence	nuk ka	
Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror (ATFM)	ATFM	Ofrimi i shërbimit lokal të ATFM-së	
Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)	ASM	Ofrimi i shërbimit lokal të ASM-së (taktike/ASM e Nivelit 3)	
Kushtet (**)			

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimet e trafikut ajror (ATS) për testimin e fluturimit (***) (****)	Kontrolli i trafikut ajror (ATC)	Shërbimi i kontrollit të zonës	
		Shërbimi i kontrollit të afrimit	
		Shërbimi i kontrollit të aerodromit	
	Shërbimi i informacionit të fluturimit (FIS)	Shërbimi i informacionit të fluturimit nga aerodromi (AFIS)	
		Shërbimi i informacionit të fluturimit gjatë udhëtimit (FIS gjatë udhëtimit)	
	Shërbime konsulence	nuk ka	
Kushtet (**)			

AAC Format - Faqe 2/4

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimet e komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes (CNS)	Komunikimet (C)	Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimi ajër-tokë)	
		Shërbimi fiks aeronautik (komunikimi tokë-tokë)	
		Shërbimi satelitor i lëvizshëm aeronautik (AMSS)	
	Lundrimi (N)	Ofrimi i sinjalit NDB në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit VOR në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit DME në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit ILS në hapësirë	

		Ofrimi i sinjalit MLS në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit GNSS në hapësirë	
	Mbikëqyrja (S)	Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes primare (PS)	
		Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes sekondare (PS)	
		Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes automatike të varur (ADS)	
Kushtet (**)			

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimi i informacionit të aeronautikës(AIS)	AIS	Ofrimi i të gjithë shërbimit të AIS	
Kushtet (**)			

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimet e të dhënave (DAT)	Lloji 1	Ofrimi i DAT-ve të tipit 1 autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike në for-matet e mëposhtme: [lista e formateve me të dhënat e përgjithshme] Ofrimi i DAT-ve të tipit 1 nuk autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike drejtpërdrejt te përdoruesit fundorë/ operatorët e avionëve.	
	Lloji 2	Ofrimi i DAT-ve të tipit 2 autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike për përdoruesit fundorë/ operatorët e avionëve në lidhje me aplikacionet/pajisjet e mëposhtme ajrore, përputhshmëria e të cilave është demonstruar: [Prodhuesit] aplikacionet/pajisjet e certifikuara modeli [XXX], Pjesa nr. [YYY]	
Kushtet (**)			

AAC Format - Faqe 3/4

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Shërbimet meteorologjike (MET)	MET	Zyra e vëzhgimit meteorologjik	
		Zyra meteorologjike e aerodromit	
		Stacionet meteorologjike aeronautike	
		VAAC	
		WAFC	

		TCAC	
Kushtet (**)			

Shërbime/funksione	Lloji i shërbimit/funksionit	Objekti i shërbimeve/funksioneve	Kufizimet (*)
Funksionet e rrjetit ATM	Projekti i ERN-së	nuk ka	
	Burimet e rralla	Frekuenca radiofonike	
		Kodi i transponderit	
	ATFM	Ofrimi i shërbimit qendror të ATFM-së	
Kushtet (**)			

Data e publikimit:
Nënshkrimi: [Autoriteti kompetent]
Për Republikën e Shqipërisë
AAC Format – faqe 4/4
Si përshkruhet nga Autoriteti Kompetent.
(**) Kur shikohet se është e nevojshme.
(***) Nëse autoriteti kompetent e konsideron të nevojshme krijimin e kërkesave shtesë.
(****) ATS mbulon shërbimin e njoftimit.

ANEKS III
KËRKESAT E PËRBASHKËTA PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE
(Pjesa - ATM/ANS.OR)

NËNPJESA A – KËRKESA TË PËRGJITHSHME (ATM/ANS.OR.A)

ATM/ANS.OR.A.001 Fusha e zbatimit

Në përputhje me nenin 6, ky aneks përcakton kërkesat që duhet të plotësojnë ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror.

ATM/ANS.OR.A.005 Aplikimi për certifikatën e ofruesit të shërbimit

a) Aplikimi për certifikatën e ofruesit të shërbimit ose ndryshimi në certifikatën ekzistuese duhet të bëhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga autoriteti kompetent, duke marrë parasysh kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje.

b) Në përputhje me nenin 6, për të marrë një certifikatë, ofruesi i shërbimit duhet:

1. të përmbushë kërkesat e përmendura në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil";

2. kërkesat e përbashkëta të përcaktuara në këtë aneks;

3. Kërkesat specifike të përcaktuara në anekset IV deri XIII, ku këto kërkesa janë të zbatueshme duke marrë parasysh shërbimet që ofruesi i shërbimeve ofron ose ka në plan të ofrojë.

ATM/ANS.OR.A.010 Aplikimi për një certifikatë të kufizuar

a) Pavarësisht pikës (b), ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror mund të aplikojë për një certifikatë të kufizuar për ofrimin e shërbimeve në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë ku është vendosur selia kryesore për kryerjen e operimeve ose, nëse ka, zyra e regjistruar, në rastin kur ai ofron ose planifikon të ofrojë shërbime vetëm në lidhje me një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme:

1. punime ajrore;

2. aviacion i përgjithshëm;

3. transport ajror tregtar të kufizuar në avionë me peshë maksimale të ngritjes me më pak se

10 ton ose me më pak se 20 vende pasagjerësh;

4. transporti ajror tregtar me më pak se 10 000 lëvizje në vit, pavarësisht nga pesha maksimale e ngritjes dhe numri i vendeve të pasagjerëve; për qëllimet e kësaj dispozite "lëvizje" nënkupton, në një vit të caktuar, mesataren e numrit të përgjithshëm të ngritjeve dhe të uljeve të tri viteve të mëparshme.

b) Përveç kësaj, mund të aplikojnë, gjithashtu, për një certifikatë të kufizuar të ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror si më poshtë:

1. një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror, përveç një ofruesi të shërbimeve të trafikut ajror, me një xhiro vjetore bruto prej 1 000 000 euro ose më pak në lidhje me shërbimet që ata ofrojnë ose planifikojnë të ofrojnë;

2. një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror që ofron shërbimet e informacionit të fluturimit nga aerodromi duke operuar rregullisht me jo më shumë se një pozicion pune në çdo aerodrom.

c) Siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që aplikon për një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikat (a) ose (b) (1), duhet të përmbushë të paktën kërkesat e mëposhtme të përcaktuara në:

1. pikën ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale;

2. pikën ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit;

3. pikën ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit;

4. Pikën ATM/ANS.OR.A.075 Ofrimi i shërbimeve të hapura dhe transparente;

5. Anekset IV, V, VI dhe VIII, në të cilat këto kërkesa janë të zbatueshme duke marrë parasysh shërbimet që ofruesi i shërbimeve ofron ose planifikon të ofrojë, në përputhje me nenin 6.

d) Siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që aplikon një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikën (b) (2), duhet të përmbushë, të paktën, kërkesat e përcaktuara në pikat (c)(1) deri (c)(4) dhe kërkesat specifike të përcaktuara në aneksin IV.

e) Një aplikant për një certifikatë të kufizuar duhet të paraqesë një kërkesë tek autoriteti kompetent në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.015 Deklarata e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit

a) Sipas nenit 7, ofruesit e shërbimeve të informacionit të fluturimit mund të deklarojnë se posedojnë kapacitetin dhe mjetet për të marrë përsipër përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e ofruara nëse plotësojnë, përveç kërkesave përkatëse të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", gjithashtu dhe kërkesat e mëposhtme alternative:

1. ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit ofron, ose planifikon të ofrojë, shërbimet e tij duke operuar rregullisht në jo më shumë se një pozicion pune;

2. këto shërbime janë të një natyre të përkohshme, për një kohëzgjatje të rënë dakord me autoritetin kompetent, sipas nevojës, për të siguruar garancinë proporcionale të parrezikshmërisë.

b) Ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet:

1. t'i ofrojë autoritetit kompetent të gjithë informacionin përkatës përpara fillimit të operacioneve, në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent;

2. t'i ofrojë autoritetit kompetent një listë të mjeteve alternative të përdorura për përputhshmërinë, në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.020;

3. të ruajë përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme dhe me informacionin e dhënë në deklaratë;

4. të njoftojë autoritetin kompetent për çdo ndryshim në deklaratën e tij ose në mjetet e përputhshmërisë që përdor me anë të paraqitjes së një deklarate të ndryshuar;

5. t'i ofrojë shërbimet e tij në përputhje me manualin operacional, si dhe të jetë në përputhje me të gjitha dispozitat përkatëse që përfshihen në të.

c) Para ndërprerjes së ofrimit të shërbimeve të tij, ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet të njoftojë autoritetin kompetent brenda një periudhe të përcaktuar nga autoriteti kompetent.

d) Ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet të

përmbushë kërkesat e mëposhtme të përcaktuara në:

1. pikën ATM/ANS.OR.A.001 Fusha e zbatimit;
2. pikën ATM/ANS.OR.A.020 Mjetet e përputhshmërisë;
3. pikën ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrimi i përputhshmërisë;
4. pikën ATM/ANS.OR.A.040 Ndryshime – të përgjithshme;
5. pikën ATM/ANS.OR.A.045 Ndryshimet në sistemin funksional;
6. pikën ATM/ANS.OR.A.050 Lehtësimi dhe bashkëpunimi;
7. pikën ATM/ANS.OR.A.055 Gjetjet dhe masat korrigjuese;
8. pikën ATM/ANS.OR.A.060 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi parrezikshmërie;
9. pikën ATM/ANS.OR.A.065 Raportimi i ngjarjeve;
10. pikën ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale;
11. pikën ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit;
12. pikën ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit;
13. pikën ATM/ANS.OR.B.035 Manualet e operacioneve;
14. pikën ATM/ANS.OR.D.020 Përgjegjësia dhe mbulimi i parrezikshmërisë,
15. Aneksi IV

e) Ofruesit e shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklarojnë aktivitetet e tyre fillojnë operimet e tyre sapo të marrin vërtetimin e pranimit të deklaratës nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.020 Mjetet e përputhshmërisë

a) Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMOC) përveç AMC-të e miratuara nga EASA mund të përdoren nga ofruesi i shërbimeve për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

b) Kur ofruesi i shërbimit dëshiron të përdorë një AltMOC, duhet t'i japë autoritetit kompetent një përshkrim të plotë të AltMOC-ut, përpara se ta zbatojë atë. Përshkrimi përfshin çdo rishikim të manualeve ose procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon respektimin e kërkesave të kësaj Rregulloreje.

Ofruesi i shërbimeve mund të zbatojë këto mjete alternative të përputhshmërisë, me miratimin paraprak nga autoriteti kompetent dhe pas marrjes së njoftimit siç përshkruhet në pikën ATM / ANS.AR.A.015 (d).

ATM/ANS.OR.A.025 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së një certifikate

a) Certifikata e ofruesit të shërbimit mbetet e vlefshme nëse:

1. ofruesi i shërbimit qëndron në përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje, duke përfshirë ato që kanë të bëjnë me lehtësimin dhe bashkëpunimin me qëllim ushtrimin e kompetencave të autoritetit kompetent dhe ato që kanë të bëjnë me trajtimin e gjetjeve siç është specifikuar në pikat ATM/ANS.OR. A.050 dhe ATM/ANS.OR.A.055 përkatësisht;

2. certifikata nuk është dorëzuar, pezulluar ose revokuar.

b) Pas revokimit ose dorëzimit, certifikata duhet t'i kthehet autoritetit kompetent menjëherë.

ATM/ANS.OR.A.030 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së një deklarate të ofruesit të shërbimeve të informacionit të fluturimit

Një deklaratë e bërë nga ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.015 mbetet e vlefshme nëse:

a) shërbimet e informacionit të fluturimit qëndrojnë në përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje, duke përfshirë ato që kanë të bëjnë me lehtësimin dhe bashkëpunimin me qëllim ushtrimin e kompetencave të autoritetit kompetent dhe ato që kanë të bëjnë me trajtimin e gjetjeve siç është specifikuar në pikat ATM/ANS.OR. A.050 dhe ATM/ANS.OR.A.055 përkatësisht;

b) kur deklarata nuk është tërhequr nga ofruesi i këtyre shërbimeve ose nuk është çregjistruar nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrimi i përputhshmërisë

Ofruesi i shërbimeve ofron të gjitha provat e rëndësishme për të dëshmuar përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje me kërkesë të autoritetit kompetent.

ATM/ANS.OR.A.040 Ndryshime – të përgjithshme

a) Njoftimi dhe menaxhimi i:

1. një ndryshimi në sistemin funksional ose një ndryshimi që ndikon në sistemin funksional duhet të kryhet në përputhje me pikën ATM / ANS.OR.A.045;

2. një ndryshimi në ofrimin e shërbimit, sistemin e menaxhimit të ofruesve të shërbimit dhe/ose sistemin e menaxhimit të parrezikshmërisë, që nuk ndikon në sistemin funksional, duhet të kryhet në përputhje me pikën (b).

b) Çdo ndryshim siç përmendet në pikën (a)(2) kërkon miratimin paraprak para zbatimit, me përjashtim të rastit kur ky ndryshim është njoftuar dhe menaxhuar në përputhje me një procedurë të miratuar nga autoriteti kompetent siç përcaktohet në pikën ATM/ANS.AR.C 0,025 (c).

ATM/ANS.OR.A.045 Ndryshimet në sistemin funksional

a) Një ofrues shërbimi që planifikon një ndryshim në sistemin e tij funksional duhet:

1. të njoftojë autoritetin kompetent për ndryshimin;

2. t'i ofrojë autoritetit kompetent çdo informacion shtesë, nëse i kërkohet, gjë që e lejon autoritetin kompetent të vendosë nëse do ta rishikojë ose jo argumentin për ndryshimin;

3. të informojë ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe, aty ku është e mundur, sipërmarrjet e aviacionit të prekura nga ndryshimet e planifikuara.

b) Pas njoftimit të ndryshimit, ofruesi i shërbimit informon autoritetin kompetent nëse informacioni i dhënë në përputhje me shkronjën (a) pikat (1) dhe (2) është modifikuar në mënyrë të konsiderueshme dhe informon ofruesit përkatës të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit nëse informacioni i dhënë në përputhje me pikën (a) pika (3) është i modifikuar në mënyrë të konsiderueshme.

c) Një ofrues i shërbimit lejon vetëm pjesët e ndryshuara, për të cilat janë përfunduar aktivitetet e kërkuara nga procedurat e përmendura në pikën ATM/ANS.OR.B.010, për t'i futur në në shërbim operacional.

d) Nëse ndryshimi i nënshtrohet rishikimit të autoritetit kompetent në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.C.035, ofruesi i shërbimit lejon vetëm pjesët e ndryshuara për të cilat autoriteti kompetent ka miratuar argumentin për të hyrë në shërbimin operacional.

e) Kur një ndryshim ndikon në ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe/ose sipërmarrjet e aviacionit, siç përcaktohet në pikën (a), pika 3, ofruesi i shërbimit përcakton së bashku me ofruesit e tjerë të shërbimeve:

1. varësitë me njëri-tjetrin dhe aty ku është e mundur, varësitë me sipërmarrjet e prekura të aviacionit;

2. supozimet dhe zbutjet e rreziqeve që lidhen me më shumë se një ofrues shërbimi ose sipërmarrje aviacioni.

f) Në argumentin e tyre për ndryshim, ofruesit e shërbimeve të prekur nga supozimet dhe zbutjet e rrezikut të përmendura në pikën (e)(2) duhet të përdorin supozimet dhe zbutjet e rrezikut të harmonizuara dhe të rëna dakord ndërmjet tyre dhe, aty ku është e mundur, me sipërmarrjet e aviacionit.

ATM/ANS.OR.A.050 Lehtësimi dhe bashkëpunimi

Ofruesi i shërbimeve duhet të lehtësojë inspektimet dhe auditimet e kryera nga autoriteti kompetent ose nga një subjekt i kualifikuar që vepron në emër të tij dhe bashkëpunon sipas nevojës për ushtrimin efikas dhe efektiv të kompetencave të autoriteteve kompetente të përmendura në nenin 5.

ATM/ANS.OR.A.055 Gjetjet dhe masat korrigjuese

Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve nga autoriteti i aviacionit civil, ofruesi i shërbimeve:

a) identifikon shkaktarin kryesor të mospërputhjes;

b) të përcaktojë një plan veprimi korrigjues që përmbush kërkesat për miratimin nga autoriteti kompetent;

c) të dëshmojë zbatimin e masave korrigjuese sipas kërkesave të autoriteti kompetent brenda afatit kohor të propozuar nga ofruesi i shërbimit dhe të miratuar nga autoriteti, siç përcaktohet në pikën ATM/ANS.AR.C.050 (e).

ATM/ANS.OR.A.060 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi parrezikshmërie

Ofruesi i shërbimeve duhet të zbatojë çdo masë, duke përfshirë direktivat e sigurisë, të dhënë nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën ATM/ ANS.AR.A.025(c).

ATM/ANS.OR.A.065 Raportimi i ngjarjeve

a) Ofruesi i shërbimit duhet të raportojë tek autoriteti kompetent dhe në çdo organizatë tjetër që kërkohet nga shteti ku ofruesi i shërbimeve ofron shërbimet e tij, për çdo aksident, incident dhe ngjarje të rëndë siç përcaktohet në VKM nr. 686, datë 2.06.2010 "Për krijimin e Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil" dhe urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 173, datë 12.4.2019 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë".

b) Pa cenuar dispozitat e pikës (a), ofruesit e shërbimeve i raportojnë autoritetit kompetent dhe organizatës përgjegjëse për projektimin e sistemit dhe komponentëve të tij, nëse është ndryshe nga ofruesi i shërbimit, për çdo mosfunksionim, defekt teknik, tejkalim të kufizimeve teknike, ngjarje ose rrethana të tjera të parregullta që kanë ose mund të kenë rrezikuar parrezikshmërinë e shërbimeve dhe që nuk kanë shkaktuar aksidente ose incidente serioze.

c) Pa cenuar VKM nr. 686, datë 2.6.2010 "Për krijimin e Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil" dhe ministrit përgjegjës për transportet nr. 173, datë 12.4.2019 "Për miratimin e Rregullores për Raportimin dhe Ndjekjen e Ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", raportimet e përmendura në pikat (a) dhe (b) duhet të bëhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent dhe duhet të përmbajnë të gjithë informacionin përkatës për ngjarjen e njohur nga ofruesi i shërbimit.

d) Raportimi duhet të kryhet në çdo rast dhe sa më shpejt të jetë e mundur brenda 72 orësh nga ofruesi i shërbimit që identifikon detajet e ngjarjes me të cilën lidhet raporti, përveç nëse rrethana të jashtëzakonshme e pengojnë këtë.

e) Pa cenuar urdhrin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 173, datë 12.4.2019 "Për miratimin e Rregullores për Raportimin dhe Ndjekjen e Ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", sipas rastit, ofruesi i shërbimeve do të hartojë një raport pasues për të dhënë detaje të masave që synon të ndërmarrë për të shmangur ngjarje të ngjashme në të ardhmen, sapo këto veprime të jenë identifikuar. Ky raport hartohet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.070 Planet e emergjencës

Ofruesit e shërbimeve miratojnë planet e emergjencës për të gjitha shërbimet që ofrojnë në rastet e ngjarjeve që rezultojnë në një përkeqësim të ndjeshëm ose në ndërprerjen e operimeve të tyre.

ATM/ANS.OR.A.075 Ofrimi i shërbimeve të hapura dhe transparente

a) Ofruesit e shërbimeve duhet t'i ofrojnë shërbimet e tyre në mënyrë të hapur dhe transparente. Ata duhet të publikojnë kushtet e aksesit në shërbimet e tyre dhe ndryshimet e tyre dhe krijojnë një proces konsultimi, individual ose kolektiv, për përdoruesit e shërbimeve të tyre, në baza të rregullta ose sipas nevojës, për ndryshimet specifike në ofrimin e shërbimeve.

b) Ofruesi i shërbimit nuk duhet të diskriminojë mbi bazën e shtetësisë ose karakteristikave të tjera të përdoruesit ose klasës së përdoruesve të shërbimeve të tij në një mënyrë që është në kundërshtim me legjislacionin kombëtar.

NËNPJESA B – MENAXHIMI (ATM/ANS.OR.B)

ATM/ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

Ofruesi i shërbimit duhet të garantojë se është në gjendje të ofrojë shërbimet e tij në një mënyrë të sigurt, efikase, të vazhdueshme dhe të qëndrueshme, në përputhje me çdo nivel të parashikuar të kërkesave të përgjithshme për një hapësirë ajrore të caktuar. Për këtë qëllim, ruan kapacitetin dhe ekspertizën e duhur teknike dhe operacionale.

ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit

a) Ofruesi i shërbimit duhet të zbatojë dhe ruajë një sistem menaxhimi që përfshin:

1. linjat e përgjegjësisë dhe llogaridhënies të përcaktuara qartë në të gjithë organizatën, duke përfshirë përgjegjësinë e drejtpërdrejtë të llogaridhënies të administratorit përgjegjës;

2. përshkrimin e parimeve dhe filozofive të përgjithshme të ofruesve të shërbimeve në lidhje me mbrojtjen, cilësinë dhe parrezikshmërinë e shërbimeve të tyre, të cilat së bashku përbëjnë politikat që nënshkruhen nga administratori përgjegjës;

3. mjetet për të verifikuar performancën e organizatës së ofruesve të shërbimeve në funksion të treguesve dhe objektivave të performancës së sistemit të menaxhimit;

4. procesin për të identifikuar ndryshimet brenda organizatës së ofruesve të shërbimeve dhe kontekstin në të cilin operojnë, që mund të ndikojë në proceset, procedurat dhe shërbimet e përcaktuara dhe, sipas nevojës, të ndryshojë sistemin e menaxhimit dhe/ ose sistemin funksional për t'u përshtatur me këto ndryshime;

5. procesin për të rishikuar sistemin e menaxhimit, për të identifikuar shkaqet e performancës nën standard të sistemit të menaxhimit, për të përcaktuar implikimet e kësaj perfomance nën standard dhe për të eliminuar ose zbutur këto shkaqe;

6. procesin për të garantuar që personeli i ofruesve të shërbimeve të jetë i trajnuar dhe kompetent për kryerjen e detyrave të tyre në një mënyrë të parrezikshme, efikase, të qëndrueshme dhe të vazhdueshme. Në këtë kontekst, ofruesit e shërbimeve krijojnë politika rekrutimi dhe trajnimi për personelin e tyre;

7. mjetin e komunikimit formal që garanton se i gjithë personeli është plotësisht i vetëdijshëm për sistemin e menaxhimit, i cili lejon transmetimin e informacionit kritik dhe që bën të mundur shpjegimin e arsyeve për miratimin e masave të veçanta të sigurisë dhe përfshirjen ose ndryshimin e procedurave të sigurisë.

b) Ofruesit e shërbimeve duhet të dokumentojnë të gjitha proceset kryesore të sistemit të menaxhimit, duke përfshirë procesin e vënies në dijeni të personelit për përgjegjësitë e tyre, dhe procedurat për ndryshimin e këtyre proceseve.

c) Ofruesit e shërbimeve duhet të krijojnë një funksion për monitorimin e përputhshmërisë së organizimit të tyre me kërkesat e zbatueshme dhe përshtatshmërinë e procedurave. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e reagimit të gjetjeve të menaxherit përgjegjës për të garantuar zbatimin efektiv të masave korrigjuese sipas nevojës.

d) Ofruesit e shërbimeve duhet të monitorojnë sjelljen e sistemit të tyre funksional dhe, kur identifikohet perfomanca e ulët, të përcaktojnë shkaqet e saj dhe t'i eliminojnë ato, ose pasi të kenë përcaktuar implikimin e performancës së ulët, zbusin efektet e saj.

e) Sistemi i menaxhimit duhet të jetë në proporcion me dimensionet e ofruesve të shërbimeve dhe kompleksitetin e aktiviteteve të tyre, duke marrë parasysh rrezikshmërinë dhe rreziqet përkatëse që lidhen me këto aktivitete.

f) Brenda sistemit të tyre të menaxhimit, ofruesit e shërbimeve duhet të krijojnë ndërlidhje zyrtare me ofruesit përkatës të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit për:

1. të garantuar se rreziqet e sigurisë së aviacionit të përfshira në aktivitetet e tyre do të identifikohen dhe vlerësohen dhe rreziqet përkatëse do të menaxhohen dhe zbuten sipas nevojës;

2. të garantuar që ata do të ofrojnë shërbimet e tyre në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

g) Në rast se ofruesit e shërbimeve mbajnë gjithashtu certifikatën e operatorit të aerodromit, ata duhet të sigurohen që sistemi i menaxhimit të mbulojë të gjitha aktivitetet në fushëveprimin e certifikatave të tyre.

ATM/ANS.OR.B.010 Procedurat e menaxhimit të ndryshimeve

a) Ofruesit e shërbimeve duhet të përdorin procedurat për të menaxhuar, vlerësuar dhe, nëse është e nevojshme, për të zbutur ndikimin e ndryshimeve në sistemet e tyre funksionale në përputhje me pikat ATM/ANS.OR.A.045, ATM / ANS.OR.C.005, ATS. OR.205 dhe ATS.OR.210, sipas rastit.

b) Procedurat e përmendura në pikën (a) ose çdo ndryshim i konsiderueshëm i këtyre procedurave duhet të:

1. paraqitet nga ofruesit e shërbimeve për miratim tek autoriteti i aviacionit civil;

2. mos përdoren derisa të miratohen nga autoriteti kompetent.

c) Nëse procedurat e miratuara, të përmendura në pikën (b) nuk janë të përshtatshme për një

ndryshim të veçantë, ofruesit e shërbimeve:

1. Duhet të paraqesin një kërkesë për përjashtim tek autoriteti kompetent për të devijuar nga procedurat e miratuara;

2. Duhet t'i japin autoritetit kompetent detajet e devijimit dhe arsyetimin për zbatimin e tij;

3. Nuk duhet të zbatojnë devijimin para miratimit nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.B.015 Aktivitetet e kontraktuara

a) Aktivitetet e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet brenda fushëveprimit të operimeve të ofruesve të shërbimeve, në përputhje me kushtet e certifikatës, të cilat kryhen nga organizata të tjera të certifikuara për të kryer ketë aktivitet ose, nëse nuk janë të certifikuara, ata punojnë nën mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve. Ofruesit e shërbimeve sigurohen që kur kontraktimi ose blerja e ndonjë pjese të aktiviteteve të tyre nga organizatat e jashtme, aktivitetet, sistemet ose komponentët e kontraktuar ose të blerë, të jenë në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

b) Nëse ofruesit e shërbimeve kontraktojnë një pjesë të aktiviteteve të tyre në një organizatë që nuk është e certifikuar drejtpërdrejt për kryerjen e tyre sipas kësaj Rregulloreje, ato sigurohen që organizata kontraktore t'i kryejë këto aktivitete nën mbikëqyrjen e tyre. Ofruesit e shërbimeve sigurohen që autoriteti kompetent të ketë akses në organizatën kontraktore, me qëllim që të përcaktojë përputhjen e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.

ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit

a) Ofruesit e shërbimeve duhet të caktojnë një administrator përgjegjës, i cili ka autoritetin për të garantuar që të gjitha aktivitetet mund të financohen dhe të kryhen në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Administratori përgjegjës është përgjegjës për krijimin dhe mirëmbajtjen e një sistemi efikas të menaxhimit.

b) Ofruesit e shërbimeve duhet të përcaktojnë kompetencat, detyrat dhe përgjegjësitë e personelit të caktuar, në veçanti të personelit menaxhues përgjegjës për mbrojtjen, cilësinë, parrezikshmërisë, financat dhe burimet njerëzore.

ATM/ANS.OR.B.025 Kërkesat për ambientet

Ofrues i shërbimeve garanton që ka ambiente të përshtatshme për të kryer dhe menaxhuar të gjitha detyrat dhe aktivitetet në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

ATM/ANS.OR.B.030 Ruajtja e të dhënave

a) Ofruesit e shërbimeve krijojnë një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ruajtjen e duhur të të dhënave dhe gjurmimin efikas të të gjitha aktiviteteve të tyre, duke mbuluar në veçanti të gjithë elementet e treguara në pikën ATM / ANS.OR.B.005.

b) Formati dhe periudha e ruajtjes së të dhënave të përmendura në pikën (a) specifikohen në procedurat e sistemit të menaxhimit të ofruesve të shërbimeve.

c) Të dhënat ruhen në një mënyrë që garanton mbrojtje kundër dëmtimeve, vjedhjeve dhe ndryshimeve.

ATM/ANS.OR.B.035 Manualet operacionale

a) Ofruesit e shërbimeve duhet ofrojnë dhe përditësojnë manualet operacionale që lidhen me ofrimin e shërbimeve të tyre për përdorim dhe udhëzim të personelit të operacional.

b) Kjo garanton që:

1. manualet operacionale përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e kërkuar nga personeli operacional për kryerjen e detyrave të tyre;

2. pjesët përkatëse të manualeve operacionale janë të aksesueshme për personelin në fjalë;

3. personeli operacional informohet për ndryshimet në manualin e operimeve që aplikohet në detyrat e tyre në një mënyrë të atillë që mundëson zbatimin e tyre duke filluar që nga hyrja në fuqi e tyre.

NËNPJESA C – KËRKESAT SPECIFIKE TË ORGANIZATËS PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE PËRVEÇ OFRUESVE TË SHËRBIMIT TË TRAFIKUT AJROR (ATS-së) (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Fusha e zbatimit

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesit e shërbimeve që nuk

janë ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të përcaktuara në nënpjesët A dhe B.

ATM/ANS.OR.C.005 Vlerësimi i mbështetjes së parrezikshmërisë dhe garantimi i ndryshimeve në sistemin funksional

a) Për çdo ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045 (a)(1), ofruesit e shërbimeve përveç ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror:

1. Duhet të garantojnë kryerjen e një vlerësimi të mbështetjes së parrezikshmërisë që mbulon fushëveprimin e ndryshimit, përkatësisht:

i. pajisjet, elementet procedurale dhe njerëzore që i nënshtrohen ndryshimit;

ii. ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe pjesës tjetër të sistemit funksional;

iii. ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe kontekstit në të cilin synohen të veprojnë;

iv. ciklin jetësor të ndryshimit nga përkufizimi deri te zbatimi e tij, duke përfshirë fazën e vënies në shërbim;

v. kushtet e degraduara të planifikuara;

2. duhet të garantojnë, me besueshmëri të mjaftueshme, nëpërmjet një argumentimi të plotë, të dokumentuar dhe të vlefshëm, se shërbimi do të ofrohet dhe do të vazhdojë të ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar.

b) Ofruesit e shërbimeve përveç ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojnë se vlerësimi i mbështetjes së sigurisë, i përmendur në pikën (a), përfshin:

1. verifikimin që:

i. vlerësimi përkon me fushëveprimin e ndryshimit, siç përcaktohet në pikën (a) (1);

ii. shërbimi ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar;

iii. mënyra në të cilën ofrohet shërbimi përputhet dhe nuk bie në kundërshtim me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje, të vendosura në shërbimet e ofruara nga sistemi funksional pas ndryshimit; dhe

2. specifikimin e kritereve të monitorimit të nevojshëm për të treguar se shërbimi i ofruar nga sistemi funksional pas ndryshimit do të vazhdojë të ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar.

NËNPJESA D – KËRKESAT SPECIFIKE ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E ANS-së DHE ATFM-së DHE ADMINISTRATORIN E RRJETIT (NM) (ATM/ANS.OR.D)

ATM/ANS.OR.D.001 Fusha e zbatimit

Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror (ANS) dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit së trafikut ajror (ATFM) dhe Administratori i Rrjetit, përveç kërkesave të përcaktuara në nënpjesët A, B dhe C.

ATM/ANS.OR.D.005 Planet e biznesit, planet vjetore dhe planet e performancës

a) Plani i biznesit

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror hartojnë një plan biznesi që mbulon të paktën një periudhë pesë vjeçare. Plani i biznesit:

i. Duhet të përcaktojë synimet dhe objektivat e përgjithshëm të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesve të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe strategjinë e tyre për arritjen e tyre në përputhje me planet afatgjata të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose ofruesve të shërbimeve të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe me kërkesat përkatëse të legjislacionit për zhvillimin e infrastrukturës ose teknologjive të tjera;

ii. Duhet të përfshijë objektivat e performancës në lidhje me sigurinë, kapacitetin, mjedisin dhe kosto-efikasitetin, sipas rastit në përputhje me Rregulloren e Skemës së Performancës së Komisionit Evropian.

2. Informacioni i renditur në pikat (i) dhe (ii) të pikës 1 harmonizohet me planin e performancës të përmendur në nenin 11 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE" dhe, për sa u përket të dhënave të

parrezikshmërisë, janë në përputhje me programin e sigurisë së shtetit të përmendur në Standardin 3.1.1 të shtojcës 19 të Konventës së Çikagos, në botimin e saj të parë të korrikut 2013.

3. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të paraqesin arsyetime lidhur me sigurinë dhe biznesin për projektet madhore të investimeve duke përfshirë, sipas rastit, ndikimin e parashikuar në objektivat e duhur të performancës të përmendura në pikën (1)(ii), dhe duke identifikuar investimet që rrjedhin nga kërkesat ligjore që lidhen me zbatimin e Programit të Kërkimit të ATM-së në Qiellin e vetëm Evropian (SESAR).

b) Plani vjetor

1. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të hartojnë një plan vjetor që përfshin vitin e ardhshëm, i cili duhet të specifikojë veçoritë e planit të biznesit dhe të përshkruajë çdo ndryshim të tij krahasuar me planin e mëparshëm.

2. Plani vjetor në lidhje me nivelin dhe cilësinë e shërbimit, siç është niveli i pritur i kapacitetit, parrezikshmërisë, mjedisit dhe kosto-efikasitetit përfshin dispozitat e mëposhtme:

i. informacion mbi zbatimin e infrastrukturave të reja ose zhvillimeve të tjera dhe një deklaratë se si ato do të kontribuojnë në përmirësimin e performancës së ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, duke përfshirë nivelin dhe cilësinë e shërbimit,

ii. treguesit e performancës, sipas rastit, në përputhje me planin e performancës të përmendur në nenin 11 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE", që bën të mundur vlerësimin e arsyeshëm të nivelit të performancës dhe cilësisë së shërbimit;

iii. informacion mbi masat e parashikuara për të zbutur rreziqet e sigurisë të identifikuara nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, duke përfshirë treguesit e sigurisë që shërbejnë për të monitoruar rreziqet e sigurisë dhe, sipas rastit, kostot e përllogaritura të masave të zbutjes;

iv. gjendja financiare afatshkurtër e parashikuar nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, si dhe çdo ndryshim apo ndikim në planin e biznesit.

c) Pjesë e planeve të performancës

Përmbajtja e një pjese të planit të perfomancës së biznesit dhe plani vjetor duhet të vihen në dispozicion të Komisionit, sipas kërkesës së tij, nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror nën kushtet e përcaktuara nga autoriteti kompetent në përputhje me ligjin kombëtar.

ATM/ANS.OR.D.010 Menaxhimi i parrezikshmërisë

a) Si pjesë integrale e sistemit të tyre të menaxhimit, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të krijojnë një sistem të menaxhimit të parrezikshmërisë, siç kërkohet në pikën ATM/ANS.OR.B.005, për të garantuar:

1. parrezikshmërinë e objekteve dhe të personelit të tyre, me qëllim që të parandalojnë çdo ndërhyrje të paligjshme në ofrimin e shërbimeve;

2. parrezikshmërinë e të dhënave operacionale që marrin, prodhojnë ose përdorin, në mënyrë që aksesi në to të jetë i rezervuar vetëm për personat e autorizuar.

b) Sistemi i menaxhimit të parrezikshmërisë duhet të përcaktojë:

1. procedurat që lidhen me vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut të parrezikshmërisë, monitorimin dhe përmirësimin e parrezikshmërisë, rishikimin e parrezikshmërisë dhe shpërndarjen e mësimeve të nxjerra;

2. mjetet e projektuara për të gjetur shkeljet e parrezikshmërinë dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet e duhura të parrezikshmërisë;

3. mjetet për të kontrolluar efektet e shkeljeve të parrezikshmërisë dhe për të identifikuar veprimet korrigjuese dhe procedurat e masave zbutëse, me qëllim që të parandalohet përsëritja e këtyre shkeljeve.

c) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të garantojnë që personeli i tyre të jetë i pajisur me certifikatat e sigurisë, nëse është e nevojshme, dhe koordinohen me autoritetet përkatëse civile dhe ushtarake për të garantuar sigurinë e objekteve, personelit dhe të dhënave të tyre.

d) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të marrin masat e nevojshme për të mbrojtur sistemet e tyre, komponentët në përdorim dhe të dhënat, si dhe për të parandaluar kompromentimin e rrjetit përkundrejt rreziqeve të sigurisë së informacionit dhe të sigurisë kibernetike, të cilat mund të konsiderohen si ndërhyrje të paligjshme në ofrimin e shërbimit të tyre.

ATM/ANS.OR.D.015 Fuqia financiare – kapaciteti ekonomik dhe financiar

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të përmbushin detyrimet e tyre financiare, siç janë kostot fikse dhe të ndryshueshme të operimit ose kostot e investimeve kapitale. Ata duhet të përdorin një sistem kontabël të përshtatshëm. Ofruesit e shërbimeve duhet t'i tregojnë aftësitë e tyre nëpërmjet planit vjetor të përmendur në pikën ATM/ANS.OR.D.005 (b), si dhe përmes bilanceve financiare dhe llogarive, në përputhje me statusin e tyre ligjor dhe i nënshtrohen rregullisht një auditimi të pavarur financiar.

ATM/ANS.OR.D.020 Mbulimi i përgjegjësive dhe i sigurimit

a) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të marrin masat e nevojshme për të mbuluar përgjegjësitë lidhur me ekzekutimin e detyrave të tyre, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

b) Metoda e përdorur për ofrimin e mbulimit duhet të përshtaten me humbjen e mundshme dhe dëmin në fjalë, duke marrë parasysh statusin ligjor të ofruesve përkatës dhe Administratorit të Rrjetit, si dhe nivelin e mbulimit të sigurimit tregtar në dispozicion.

c) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit, të cilët përfitojnë nga shërbimet e një tjetër ofruesi shërbimesh, duhet të garantojnë që marrëveshjet që ato i lidhin për këtë qëllim specifikojnë ndarjen e përgjegjësisë ndërmjet tyre.

ATM/ANS.OR.D.025 Kërkesat e raportimit

a) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet t'i dorëzojnë autoritetit kompetent një raport vjetor të veprimtarive të tyre.

b) Ky raport përfshin rezultatet financiare të ofruara nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, pa cenuar nenin 12 të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e vetëm Evropian", si dhe performancën e tyre operacionale dhe çdo aktivitet apo zhvillim tjetër të rëndësishëm, veçanërisht në sektorin e parrezikshmërisë.

c) Administratori i Rrjetit, në përputhje me nenin 20 të Rregullores (BE) nr. 677/2011, i dorëzon Komisionit dhe Agjencisë një raport vjetor të veprimtarive të tij. Ky raport mbulon performancën e tij operacionale, si dhe çdo aktivitet apo zhvillim tjetër të rëndësishëm, në veçanti në fushën e sigurisë.

d) Raportet vjetore të përmendura në pikat (a) dhe (c) duhet të përfshijnë minimalisht:

1. një vlerësim të nivelit të performancës së shërbimeve të ofruara;

2. për ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, performancën e tyre në raport me objektivat e performancës të përcaktuara në planin e biznesit të përmendur në pikën ATM/ANS.OR.D.005 (a), duke krahasuar performancën reale me performancën e përcaktuar në planin vjetor, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në planin vjetor;

3. për Administratorin e Rrjetit, performancën e tij në raport me objektivat e performancës të përcaktuara në Planin e Strategjisë së Rrjetit të përmendur në nenin 2, paragrafi 24, të Rregullores (BE) nr. 677/2011, duke krahasuar performancën reale me performancën e përcaktuar në Planin e Operacioneve të Rrjetit të përmendur në nenin 2, paragrafi 23, të asaj Rregulloreje, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në Planin e Operimeve të Rrjetit;

4. një shpjegim të dallimeve në lidhje me qëllimet dhe objektivat përkatës dhe identifikimin e

masave të nevojshme për të trajtuar çdo boshllëk midis planeve dhe performancës reale, gjatë periudhës referencë të përmendur në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 5, datë 3.6.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE";

5. zhvillimet në operime dhe infrastrukturë;

6. rezultatet financiare, nëse nuk publikohen veçmas në përputhje me nenin 12, paragrafi 1, udhëzimi i ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian";

7. informacione rreth procesit të konsultimeve zyrtare me përdoruesit e shërbimeve të tij;

8. informacione në lidhje me politikën e burimeve njerëzore.

e) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit i vendosin raportet e tyre vjetore në dispozicion të Komisionit dhe Agjencisë sipas kërkesës së tyre. Ato gjithashtu i vendosin këto raporte në dispozicion të publikut, sipas kushteve të përcaktuara nga autoriteti kompetent, në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian dhe atë kombëtar.

ANEKS IV
KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR
(Pjesa ATS)

NËNPJESA A – KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR
(ATS.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATS.OR.100 Pronësia

a) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror njoftojnë autoritetin kompetent për:

1. statusin e tyre ligjor, strukturën e tyre të pronësisë dhe çdo marrëveshje që mund të ketë ndikim të konsiderueshëm në kontrollin e aseteve të tyre;

2. çdo lidhje me organizatat që nuk operojnë në sektorin e ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror, duke përfshirë aktivitetet tregtare në të cilat angazhohen ose drejtpërdrejt, ose nëpërmjet ndonjë angazhimi tjetër, të cilat kanë më shumë se 1% të të ardhurave të parashikuara; përveç kësaj, ata njoftojnë autoritetin në fjalë për çdo ndryshim që ndodh në pronësinë e çdo aksionari që përfaqëson të paktën 10% të kapitalit total.

b) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të marrin të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar çdo konflikt interesi që mund të kompromentojë ofrimin e paanshëm dhe objektiv të shërbimeve të tyre.

ATS.OR.105 Ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve

Përveç pikës ATM/ANS.OR.A.075 të aneksit III, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror nuk duhet të përfshihet në sjellje të cilat kanë si objekt ose si efekt të tyre parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës dhe as në sjellje që përbëjnë abuzim me pozicionin dominues, në përputhje me legjislacionin kombëtar.

SEKSIONI 2 – SIGURIA NË OPERIM (*SAFETY*) SHËRBIMEVE

ATS.OR.200 Sistemi i menaxhimit të parrezikshmërisë

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të ketë një sistem të menaxhimit të parrezikshmërisë (SMS), që mund të jetë pjesë përbërëse e sistemit të menaxhimit të kërkuar në pikën ATM/ANS.OR.B.005, që përfshin komponentët e mëposhtëm:

1. Politika dhe objektivat e parrezikshmërisë

i. Angazhimi ndaj menaxhimit dhe përgjegjësia lidhur me parrezikshmërinë, që përfshihen në politikën e parrezikshmërisë.

ii. Përgjegjshmëritë në çështjen e parrezikshmërisë lidhur me zbatimin dhe mirëmbajtjen e

sistemit SMS dhe autoriteti për marrjen e vendimeve në lidhje me parrezikshmërinë.

iii. Caktimi i një menaxheri për parrezikshmërinë, i cili është përgjegjës për zbatimin dhe mirëmbajtjen e një SMS-je efektiv;

iv. Koordinimi i një plani për përgjigje në rast emergjence me ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit që ndërlidhen me ofruesin e ATS-së gjatë ofrimit të shërbimeve të tij.

v. Dokumentacioni i SMS-së, i cili përshkruan të gjitha elementet, proceset dhe produktet e SMS-së.

2. Menaxhimi i riskut të parrezikshmërisë

i. Duhet të ketë një proces që mundëson identifikimin e rreziqeve që lidhen me shërbimet e tij, të cilat bazohen në një kombinim të metodave reaktive, proaktive dhe parashikuese të mbledhjes së të dhënave të parrezikshmërisë.

ii. Duhet të ketë një proces që garanton analizimin, vlerësimin dhe kontrollin e risqeve të parrezikshmërisë lidhur me rreziqet e identifikuara.

iii. Duhet të ketë një proces për të garantuar që kontributi i tij në rrezikun e aksidenteve të avionëve të minimizohet sa më shumë të jetë praktikisht e mundur.

3. Garantimi i parrezikshmërisë

i. Duhet të kruhet monitorimi dhe matja e performancës së parrezikshmërisë dhe matja me synimin për të verifikuar performancën e parrezikshmërisë së organizatës dhe për të vërtetuar efektivitetin e kontrolleve të riskut të parrezikshmërisë.

ii. Duhet të ketë një proces që mundëson identifikimin e ndryshimeve që mund të ndikojnë në nivelin e riskut të parrezikshmërisë lidhur me shërbimin e tij, si dhe identifikimin dhe menaxhimin e risqeve të parrezikshmërisë që mund të rrjedhin nga këto ndryshime.

iii. Duhet të ketë një proces që mundëson monitorimin dhe vlerësimin e efektivitetit të SMS-së, për të garantuar përmirësimin e vazhdueshëm të performancës së përgjithshme të SMS-së.

4. Promovimi i parrezikshmërisë

i. Duhet të ketë një program trajnimi që synon të garantojë që personeli është i trajnuar dhe ka kompetencat e duhura për të kryer detyrat e tij në kuadër të SMS-së.

ii. Duhen kryer komunikimet e parrezikshmërisë që synojnë të garantojnë që personeli është i vetëdijshëm për zbatimin e SMS-së.

ATS.OR.205 Vlerësimi i parrezikshmërisë dhe garantimi i ndryshimeve në sistemin funksional

a) Për çdo ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045 (a) (1), ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror:

1. Duhet të garantojë kryerjen e një vlerësimi të parrezikshmërisë që mbulon fushëveprimin e ndryshimit, përkatësisht:

i. pajisjet, elementet procedurale dhe njerëzore që i nënshtrohen ndryshimit;

ii. ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe pjesës tjetër të sistemit funksional;

iii. ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe kontekstit në të cilin synohen të veprojnë;

iv. cikli jetësor i ndryshimit nga përkufizimi deri te zbatimi e tij, duke përfshirë fazën e vënies në shërbim;

v. kushtet e degraduara të operimit të parashikuara për sistemin funksional; dhe

2. Duhet të garantojë, me besueshmëri të mjaftueshme, nëpërmjet një argumentimi të plotë, të dokumentuar dhe të vlefshëm, se kriteret e parrezikshmërisë të identifikuara përmes zbatimit të pikës ATS.OR.210 janë të vlefshme, do të plotësohen dhe do të vazhdojnë të plotësohen.

b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që vlerësimi i sigurisë i përmendur në pikën (a) të përmbajë:

1. identifikimin e rreziqeve;

2. përcaktimin dhe arsyetimin e kritereve të parrezikshmërisë të zbatueshme për ndryshimin në përputhje me pikën ATS.OR.210;

3. analizimin e rrezikut të efekteve të shkaktuara nga ndryshimi;

4. vlerësimin e rrezikut dhe, nëse kërkohet, zbutjen e rreziqeve të lidhura me ndryshimin, në mënyrë që të përmbushë kriteret e zbatueshme të parrezikshmërisë;

5. verifikimin që:

i. vlerësimi përkon me fushëveprimin e ndryshimit, siç përcaktohet në pikën (a) (1);

ii. ndryshimi i përmbush kriteret e parrezikshmërisë;

6. specifikimin e kritereve të monitorimit të nevojshme për të treguar se shërbimi i ofruar nga sistemi funksional pas ndryshimit do të vazhdojë t'i përmbushë kriteret e parrezikshmërisë.

ATS.OR.210 Kriteret e parrezikshmërisë

a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të përcaktojë pranueshmërinë e parrezikshmërisë për një ndryshim në një sistem funksional, bazuar në analizimin e rreziqeve të paraqitura nga vetë ndryshimi, të diferencuar në bazë të llojeve të operimeve dhe kategorive të palëve të interesuara, sipas rastit.

b) Pranueshmëria e parrezikshmërisë për një ndryshim vlerësohet duke përdorur kritere specifike dhe të verifikueshme të parrezikshmërisë, duke e shprehur secilin kriter në një nivel të qartë dhe sasior të rrezikut të parrezikshmërisë ose në një masë tjetër që lidhet me rrezikun e parrezikshmërisë.

c) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojnë që kriteret e parrezikshmërisë:

1. janë të justifikuara për ndryshimin specifik, duke marrë parasysh llojin e ndryshimit;

2. kur të përmbushen, të parashikojnë që sistemi funksional pas ndryshimit do të ruajë të njëjtin nivel parrezikshmërie në krahasim me atë të mëparshëm; në rast të kundërt ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror jep një argument duke arsyetuar që:

i. çdo ulje e përkohshme e parrezikshmërisë do të kompensohet nga një përmirësim i kushteve të parrezikshmërisë në të ardhmen; ose

ii. çdo ulje e përhershme e parrezikshmërisë ka pasoja të tjera të dobishme;

3. kur merren bashkërisht, garantojnë që ndryshimi të mos krijojë një rrezik të papranueshëm për parrezikshmërinë e shërbimit;

4. mbështesin përmirësimin e kushteve të parrezikshmërisë sa herë që të jetë praktikisht e mundur.

ATS.OR.215 Kërkesat e licencimit dhe certifikimit mjekësor për kontrollorët e trafikut ajror

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që kontrollorët e trafikut ajror janë të licencuar siç duhet dhe mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore, urdhri i ministrit nr. 91, datë 21.2.2019, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror".

SEKSIONI 3 - KËRKESAT SPECIFIKE LIDHUR ME FAKTORËT NJERËZORË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

ATS.OR.300 Objekti

Ky seksion përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror në lidhje me performancën njerëzore, për të:

a) parandaluar dhe zbutur rrezikun që shërbimi i kontrollit të trafikut ajror të ofrohet nga kontrollorët e trafikut ajror të cilët janë përdorues problematikë të substancave psikoaktive;

b) parandaluar dhe zbutur efektet negative të stresit te kontrollorët e trafikut ajror për të garantuar parrezikshmërinë e trafikut ajror;

c) parandaluar dhe zbutur efektet negative të lodhjes te kontrollorët e trafikut ajror për të garantuar parrezikshmërisë e trafikut ajror.

ATS.OR.305 Përgjegjësitë e ofruesve të shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror në lidhje me përdorimin e substancave psikoaktive nga kontrollorët e trafikut ajror

a) Një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror duhet të hartojë dhe zbatojë një politikë, me procedurat përkatëse, për të garantuar që përdorimi i substancave psikoaktive nuk ndikon në ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror.

b) Pa cenuar dispozitat e përcaktuara në direktivën 95/46/KE të Parlamentit Evropian dhe

të Këshillit dhe legjislacionin kombëtar të zbatueshëm për testimin e individëve, ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror harton dhe zbaton një procedurë objektive, transparente dhe jodiskriminuese për zbulimin e rasteve të përdorimit e substancave psikoaktive nga kontrollorët e trafikut ajror. Kjo procedurë duhet të marrë parasysh dispozitat e përcaktuara në pikën ATCO.A.015 të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.2.2019, "Për miratimin e Rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror".

c) Procedura në pikën (b) miratohet nga autoriteti kompetent.

ATS.OR.310 Stresi

Në përputhje me pikën ATS.OR.200, një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror:

a) Duhet të hartojë dhe ruajë një politikë për menaxhimin e stresit të kontrollorëve të trafikut ajror, duke përfshirë zbatimin e një programi për menaxhimin e stresit në incidentet kritike;

b) Duhet t'u ofrojë kontrollorëve të trafikut ajror programe edukimi dhe informimi për parandalimin e stresit, duke përfshirë stresin në incidente kritike, të cilat plotësojnë trajnimin në lidhje me faktorët njerëzorë të siguruar në përputhje me seksionet 3 dhe 4 të nënpjesës D të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.2.2019, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror".

ATS.OR.315 Lodhja

Në përputhje me pikën ATS.OR.200, një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror:

a) Duhet të hartojë dhe ruajë një politikë për menaxhimin e lodhjes së kontrollorëve të trafikut ajror;

b) Duhet t'u ofrojë kontrollorëve të trafikut ajror programe informimi për parandalimin e lodhjes, duke plotësuar trajnimin në lidhje me faktorët njerëzorë të siguruar në përputhje me Seksionet 3 dhe 4 të nënpjesës D të aneksit I të urdhrit të ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.02.2019, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror".

ATS.OR.320 Sistemi(et) i/e turneve të kontrollorëve të trafikut ajror

a) Një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror duhet të hartojë, zbatojë dhe monitorojë një sistem turnesh, në mënyrë që të menaxhojë rreziqet e lodhjes profesionale të kontrollorëve të trafikut ajror nëpërmjet një alternimi të sigurt të periudhës në shërbim dhe periudhës së pushimit. Në kuadrin e sistemit të turneve, ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror specifikon elementet e mëposhtme:

1. numrin maksimal të ditëve të njëpasnjëshme në shërbim;
2. numrin maksimal të orëve për periudhë në shërbim;
3. intervalin kohor maksimal pa pushime gjatë të cilit ofrohet shërbimi i kontrolli të trafikut ajror;
4. raportin mes periudhave në shërbim dhe pushimeve gjatë ofrimit të shërbimit të kontrollit të trafikut ajror;
5. periudhat minimale të pushimit;
6. numrin maksimal të periudhave të njëpasnjëshme në shërbim, duke përfshirë orët e natës, sipas rastit, në varësi të orarit të punës së njësisë së kontrollit të trafikut ajror në fjalë;
7. periudhën minimale të pushimit pas një periudhe në shërbim, duke përfshirë orët e natës;
8. numrin minimal të periudhave të pushimit brenda një cikli turnesh.

b) Ofruesit e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror duhet të konsultohen me ata kontrollorë të trafikut ajror që do t'i nënshtrohen sistemit të turneve ose me përfaqësuesit e tyre, sipas rastit, gjatë zhvillimit dhe zbatimit të tij, për të identifikuar dhe zbutur rreziqet lidhur me lodhjen që mund të shkaktohet nga vetë sistemi i turneve.

NËNPJESA B – KËRKESA TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR (ATS.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATS.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror

a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të jetë në gjendje të tregojë që metodat e tij të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me:

1. zbatimin e miratimit të Rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror (përafrim i reg EU nr. 923/2012);

2. standardet e përcaktuara në anekset e mëposhtme të Konventës së Çikagos, në masën që ato janë të përshtatshme për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën përkatëse ajrore:

i. Aneksi 10 për telekomunikacionin aeronautik, Vëllimi II për procedurat e komunikimit, duke përfshirë ato me statusin e PANS në botimin e tij të 6-të të tetorit 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri tani dhe duke përfshirë nr. 89;

ii. pa cenuar Rregulloren të miratuar sipas pikës (1) më sipër, aneksi 11 për shërbimet e trafikut ajror në botimin e tij të 13-të të korrikut 2001 (referuar reg EU 923/2012), duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në dhe duke përfshirë nr. 49.

b) Pavarësisht nga pika (a), për njësitë e shërbimeve të trafikut ajror që ofrojnë shërbime për testimet në fluturim, autoriteti kompetent mund të përcaktojë kushte dhe procedura plotësuese ose alternative nga të parashikuara në pikën (a), kur kjo kërkohet për ofrimin e shërbimeve për testimet në fluturim.

ANEKS V
KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRUESIT TË SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE
(Pjesa MET)

NËNPJESA A – KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

MET.OR.100 Të dhënat dhe informacioni aeronautik

a) Ofruesit e shërbimeve të meteorologjisë duhet t'u ofrojnë operatorëve, anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, njësive të shërbimeve të trafikut ajror, njësive të shërbimeve të kërkim-shpëtimit, operatorëve të aerodromit, organeve hetimore të aksidenteve dhe incidenteve, dhe ofruesve të tjerë të shërbimeve dhe subjekteve të aviacionit informacionin meteorologjik të nevojshëm për kryerjen e funksioneve përkatëse, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

b) Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të konfirmojnë saktësinë operacionale të dëshirueshme të informacionit të shpërndarë për kryerjen e operimeve përfshirë burimin e atij informacioni, duke garantuar gjithashtu që ai informacion të shpërndahet në kohën e duhur dhe të përditësohet, sipas nevojës.

MET.OR.105 Ruajtja e informacioneve meteorologjike

a) Ofruesi i shërbimeve meteorologjike duhet të ruajë informacionet e lëshuara meteorologjike për një periudhë prej së paku 30 ditësh nga data e lëshimit.

b) Këto informacione meteorologjike duhet t'u vihen në dispozicion, me kërkesë, për kërkime ose hetime dhe për rrjedhojë ruhen deri në përfundim të hetimit ose kërkimeve.

MET.OR.110 Kërkesat për shkëmbimin e informacioneve meteorologjike

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike duhet të garantojë që ka sisteme, procedura dhe akses në struktura të përshtatshme të telekomunikacionit:

a) që të mundësojë shkëmbimin e informacioneve meteorologjike operacionale me ofruesit e tjerë të shërbimeve meteorologjike;

b) që t'u japë përdoruesve informacionin e kërkuar meteorologjik në kohën e duhur.

MET.OR.115 Buletinet meteorologjike

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike përgjegjës për zonën në fjalë duhet t'u ofrojë përdoruesve të interesuar buletine meteorologjike, nëpërmjet shërbimit fiks aeronautik ose internetit.

MET.OR.120 Njoftimet e mospërputhjeve në qendrat botërore të parashikimit (WAFC)

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike përgjegjës për zonën në fjalë, duhet të njoftojë menjëherë WAFC-in në fjalë, duke përdorur të dhënat WAFS BUFR, lidhur me mospërputhjet e vërejtura ose të raportuara në lidhje me parashikimet e rëndësishme të motit (SIGWX) WAFS, në lidhje me:

a) formimin e akullit, turbulencat, retë cumulonimbus të cilat janë të errësuara, të shpeshta, të fshehura, ose që krijohen në një vijë shtrëngatash, si dhe stuhitë e rërës/pluhurit;

b) shpërthimet vullkanike ose çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë që janë me rëndësi për operacionet e avionëve.

SEKSIONI 2 – KËRKESA SPECIFIKE

Kapitulli 1 – Kërkesat për stacionet meteorologjike aeronautike

MET.OR.200 Raportet meteorologjike dhe informacione të tjera

a) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të shpërndajë:

1. raporte lokale rutinë në intervale të caktuara, që shpërndahen vetëm në aerodromin e origjinës;

2. raporte lokale të veçanta, që shpërndahen vetëm në aerodromin e origjinës;

3. METAR në intervale nga gjysmë ore në aerodromet që shërbejnë për operime të programuara të transportit ajror tregtar ndërkombëtar që shpërndahen përtej aerodromit të origjinës.

b) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të informojë njësitë e shërbimit të trafikut ajror dhe shërbimin e informacionit aeronautik të një aerodromi për ndryshimet në statusin e përdorimit të pajisjeve të automatizuara të përdorura për vlerësimin e rrezes vizuale të pistës.

c) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet t'i raportojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik ndodhjen e aktivitetit vullkanik para shpërthimit, shpërthimeve vullkanike dhe reve të hirit vullkanik.

d) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të krijojë një listë me kritere për të siguruar raporte të veçanta lokale në konsultim me njësitë e duhura ATS, operatorët dhe të tjerë në fjalë.

MET.OR.205 Raportimi i elementeve meteorologjike

Në aerodromet që shërbejnë për operime ndërkombëtare të transportit ajror tregtar ndërkombëtar, një stacion meteorologjik aeronautik duhet të raportojë:

a) drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe;

b) shikueshmërinë;

c) rrezen vizuale të pistës, nëse është e zbatueshme;

d) motin aktual në aerodrom dhe në afërsi të tij;

e) retë;

f) temperaturën e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;

g) trysninë atmosferike;

h) informacione shtesë, nëse është e zbatueshme.

Aty ku është autorizuar nga autoriteti kompetent, në aerodromet që nuk i shërbejnë operacioneve të transportit ajror tregtar ndërkombëtar, një stacion meteorologjik aeronautik mund të raportojë vetëm një nëngrup të elementeve meteorologjike për sa u përket llojeve të fluturimeve në atë aerodrom. Ky grup të dhënash duhet të publikohet në botimin e informacionit të aeronautikës.

MET.OR.210 Mbikëqyrja e elementeve meteorologjike

Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të mbikëqyr dhe/ose mat:

a) drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe;

b) shikueshmërinë;
c) rrezen vizuale të pistës, nëse është e zbatueshme;
d) motin aktual në aerodrom dhe në afërsi të tij;
e) retë;
f) temperaturën e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;
g) trysninë atmosferike;
h) informacione shtesë, nëse është e zbatueshme:

Aty ku është autorizuar nga autoriteti kompetent, në aerodromet që nuk shërbejnë për operime ndërkombëtare të transportit ajror tregtar, një stacion meteorologjik aeronautik mund të mbikëqyrë dhe/ose të masë vetëm një nëngrup të elementeve meteorologjike për sa u përket llojeve të fluturimeve në atë aerodrom. Ky grup të dhënash duhet të publikohet në botimin e informacionit aeronautik.

Kapitulli 2 – Kërkesat për zyrat meteorologjike në aerodrom

MET.OR.215 Parashikimet dhe informacione të tjera

Një zyrë meteorologjike e aerodromit duhet të:

a) përgatisë dhe/ose merr parashikime dhe informacione të tjera meteorologjike të nevojshme për kryerjen e funksioneve përkatëse të fluturimit, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent;

b) ofrojë parashikime dhe/ose paralajmërime për kushtet lokale meteorologjike në aerodromet për të cilat është përgjegjës;

c) shqyrtojë vazhdimisht parashikimet dhe paralajmërimet dhe nxjerr ndryshime menjëherë kur është e nevojshme dhe anulon çdo parashikim të të njëjtit lloj të lëshuar më parë për të njëjtin vend dhe për të njëjtën periudhë të vlefshmërisë ose një pjesë të saj;

d) ofrojë informacione, konsultime dhe dokumentacion fluturimi për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe/ose personelin e operimit të fluturimit;

e) ofrojë informacion klimatik;

f) ofrojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik informacionet e marra për aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimeve vullkanike dhe reve të hirit vullkanik.

g) ofrojë nëse është e zbatueshme, informacione meteorologjik për të kërkuar dhe shpëtuar njësitë e shërbimeve dhe për të mbajtur ndërlidhjen me njësinë e shërbimeve të kërkim-shpëtimit gjatë një operacioni kërkimi dhe shpëtimi;

h) ofrojë informacione meteorologjike për njësitë përkatëse të shërbimeve të informacionit aeronautikë, sipas nevojës, për kryerjen e funksioneve të tyre;

i) përgatisë dhe/ose merr parashikime dhe informacione të tjera përkatëse meteorologjike të nevojshme për kryerjen e funksioneve të njësive ATS në përputhje me pikën MET.OR.242;

j) ofrojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik informacionet e marra për çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë.

MET.OR.220 Parashikimet e aerodromit

a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të lëshojë parashikimet e aerodromit si një TAF në një kohë të caktuar.

b) Kur lëshon TAF, zyra meteorologjike e aerodromit duhet të sigurohet që jo më shumë se një TAF është i vlefshëm në një aerodrom në çdo kohë të caktuar.

MET.OR.225 Parashikimet për ulje

a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të përgatisë parashikimet për ulje siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

b) Parashikimi për ulje duhet të lëshohet në formën e një parashikimi TREND.

c) Periudha e vlefshmërisë së një parashikimi TREND duhet të jetë 2 orë nga koha e raportit që është pjesë e parashikimit të uljes.

MET.OR.230 Parashikimet për ngritjen

Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të:

a) përgatitë parashikimet për ngritje siç përcaktohet nga autoriteti kompetent;

b) t'i japë operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit parashikimet për ngritje sipas kërkesës brenda 3 orëve përpara kohës së pritshme të nisjes.

MET.OR.235 Paralajmërimet e aerodromit dhe paralajmërimet dhe paralajmërimet e gradientit të erës

Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të:

a) ofrojë informacione në lidhje me paralajmërimet e aerdoromit;

b) përgatisë paralajmërime të gradientit të erës për aerodromet ku gradienti i erës konsiderohet si faktor, në përputhje me marrëveshjet lokale me njësinë e duhur ATS dhe operatorët në fjalë;

c) në aeroporte ku gradienti i erës zbulohet nga pajisje të automatizuara të vendosura në tokë për zbulimin ose identifikimin në distancë të gradientit të erës, duhet të lëshojë alarme të gradientit të erës që gjenerohen nga këto pajisje.

d) anulojë paralajmërimet kur këto kushtet atmosferike nuk ndodhin më dhe/ose nuk priten të ndodhin në aerodrom.

MET.OR.240 Informacione për përdorim nga operatorët ose ekuipazhi i fluturimit

a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet t'i ofrojë operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit:

1. parashikimet, e nxjerra nga WAFS, të elementeve të renditura në pikat (1) dhe (2) të pikës MET.OR.275 (a);

2. METAR ose SPECI, përfshirë TREND, TAF ose TAF të ndryshuar për aerodromet e nisjes dhe uljes së synuar, dhe për aerodromet alternative të ngritjes, rrugës dhe destinacionit;

3. parashikimet e aerodormit për ngritje;

4. SIGMET dhe raporte të posaçme ajrore të rëndësishme për të gjithë udhëtimin;

5. informacion këshillues për hirin vullkanik dhe ciklonet tropikale të rëndësishme për të gjithë udhëtimin;

6. parashikimet e zonës për fluturimet në nivel të ulët në tabelë të përgatitur në mbështetje të lëshimit të një mesazhi AIRMET, dhe një mesazh AIRMET për fluturime të nivelit të ulët për të gjithë rrugën;

7. paralajmërimet e aerodromit për aerodromin lokal;

8. imazhe satelitore meteorologjike;

9. informacion për radarët në tokë.

b) Kurdo që informacioni meteorologjik që përfshihet në dokumentacionin e fluturimit ndryshon materialisht nga ai i vënë në dispozicion për planifikimin e fluturimit, zyra meteorologjike e aerodromit duhet të:

1. lajmërojë menjëherë operatorin ose ekuipazhin e fluturimit në fjalë;

2. nëse është e mundur, jep informacionin e rishikuar meteorologjik në marrëveshje me operatorin.

MET.OR.242 Informacioni që i ofrohet njësive të shërbimit të trafikut ajror

a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të ofrojë, sipas nevojës, kullës së kontrollit të aerodromit dhe njësinë AFIS me:

1. raporte lokale rutinë, raporte lokale të posaçme, parashikimet e METAR, TAF dhe TREND dhe përditësimet e tyre;

2. informacionet SIGMET dhe AIRMET, paralajmërimet dhe alarmet e gradientit të erës, dhe paralajmërimet e aerodromit;

3. çdo informacion shtesë meteorologjik të miratuar në nivel lokal, siç janë parashikimet e erës në sipërfaqe për përcaktimin e ndryshimeve të mundshme të pistës;

4. informacioni i marrë për retë e hirit vullkanik, për të cilën nuk është lëshuar ende një SIGMET, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe kullës së kontrollit të aerodromit;

5. informacionin e marrë për aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe/ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe kullës së kontrollit

të aerodromit ose njësisë AFMIS në fjalë.

b) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet t'i ofrojë njësisë së kontrollit në përafrim:

1. raporte lokale rutinë, raporte lokale të posaçme, parashikimet e METAR, TAF dhe TREND dhe përditësimet e tyre;

2. informacionet SIGMET dhe AIRMET, paralajmërimet dhe alarmet e gradientit të erës, raportet e posaçme ajrore dhe paralajmërimet e aerodromit;

3. çdo informacion shtesë meteorologjik të miratuar në nivel lokal;

4. informacioni i marrë për retë e hirit vullkanik, për të cilën nuk është lëshuar ende një SIGMET, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe njësisë së kontrollit të qasjes në fjalë;

5. informacionin e marrë për aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe/ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe njësisë së kontrollit në përafrim;

Kapitulli 3 – Kërkesat për zyrat e vëzhgimeve meteorologjike

MET.OR.245 Vëzhgimet meteorologjike dhe informacione të tjera

Brenda fushës së përgjegjësisë së saj, zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të:

a) vëzhgojë vazhdimisht kushtet meteorologjike që ndikojnë në operimet e fluturimeve;

b) koordinohet me organizatën përgjegjëse për ofrimin e NOTAM dhe/ose ASHTAM për të siguruar që informacioni meteorologjik për hirin vullkanik të përfshirë në mesazhet SIGMET dhe NOTAM dhe/ose ASHTAM është i qëndrueshëm;

c) koordinohet me vëzhguesit e përzgjedhur të vullkanit për të siguruar që informacioni për aktivitetin vullkanik të merret në mënyrë efikase dhe në kohë;

d) ofrojë VAAC përkatëse informacionet e marra për aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimin vullkanik dhe resë së hirit vullkanik për të cilat nuk është lëshuar ende një SIGMET;

e) ofrojënjësive të shërbimit të informacionit aeronautik informacionet e marra për çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë, në zonë ose zonat afër që vëzhgon dhe për të cilat nuk është lëshuar ende një SIGMET;

f) ofrojë qendrës së kontrollit të zonës në fjalë dhe qendrës së informacionit të fluturimit (ACC / FIC), sipas nevojës:

1. METAR-in përkatës, duke përfshirë të dhënat aktuale të trysnisë për aerodromet dhe vendndodhjet e tjera, TAF dhe parashikimet TREND dhe përditësimet e tyre;

2. parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha dhe fenomene domethënëse të motit gjatë udhëtimit dhe përditësimet e tyre, informacionet SIGMET dhe AIRMET dhe raportet e posaçme ajrore;

3. çdo informacion tjetër meteorologjik që kërkohet nga ACC/FIC për të përmbushur kërkesat e avionit në fluturim;

4. informacionin e marrë për retë e hirit vullkanik, për të cilën nuk është lëshuar ende një SIGMET, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të vëzhgimit dhe ACC/FIC;

5. informacionin e marrë lidhur me çlirimin e materialit radioaktiv në atmosferë, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike dhe ACC/FIC;

6. informacionin këshillues për ciklonet tropikale të lëshuar nga një TCAC në fushën e tij të përgjegjësisë;

7. informacionin këshillues për retë e hirit vullkanik të lëshuar nga një VAAC në fushën e tij të përgjegjësisë;

8. informacionin e marrë për aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe/ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike dhe ACC/FIC;

g) kur është i mundshëm, sigurojini njësive përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror, në përputhje me marrëveshjen lokale, informacion në lidhje me lëshimin në atmosferë të kimikateve toksike që mund të ndikojnë në hapësirën ajrore të përdorur nga fluturimet brenda zonës së tyre të përgjegjësisë.

MET.OR.250 Mesazhet SIGMET

Zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të:

a) ofrojë dhe shpërndajë mesazhet SIGMET;

b) sigurohet që mesazhi i SIGMET të anulohet kur fenomenet nuk ndodhin më ose nuk pritet të ndodhin më në zonën e mbuluar nga mesazhi SIGMET;

c) sigurohet që periudha e vlefshmërisë së një mesazhi SIGMET të jetë jo më shumë se 4 orë dhe në rastin e veçantë të mesazheve SIGMET për re të hirit vullkanik dhe ciklonet tropikale, zgjatet deri në 6 orë;

d) sigurohet që mesazhet SIGMET të lëshohen jo më parë se 4 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë, dhe në rastin e veçantë të mesazheve SIGMET për retë e hirit vullkanik dhe ciklonet tropikale, sa më shpejt të jetë e mundur, por jo më parë se 12 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë, dhe përditësuar të paktën çdo 6 orë.

MET.OR.255 Mesazhet AIRMET

Zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të:

a) ofrojë dhe shpërndajë mesazhet AIRMET kur autoriteti kompetent ka përcaktuar se dendësia e trafikut që vepron nën nivelin e fluturimit 100 ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më të larta, kur është e nevojshme, garanton lëshimin dhe shpërndarjen e parashikimeve të zonës për këto operime;

b) anulojë mesazhin AIRMET kur fenomenet nuk ndodhin më ose nuk pritet të ndodhin më në zonë;

c) sigurohet që periudha e vlefshmërisë së një mesazhi AIRMET të jetë jo më shumë se 4 orë

MET.OR.260 Parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët

Zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të:

a) ofrojë parashikimet e zonës për fluturime në nivel të ulët kur dendësia e trafikut që vepron nën nivelin e fluturimit 100 ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më të larta, kur është e nevojshme, garanton lëshimin dhe shpërndarjen e parashikimeve të zonës për këto operime;

b) sigurohet që frekuenca e lëshimit, forma dhe afati kohor ose periudha e vlefshmërisë e parashikimit të zonës për fluturimet e nivelit të ulët dhe kriteret për përditësimin e tyre, janë siç janë përcaktuar nga autoriteti kompetent;

c) sigurohet që parashikimet e zonës për fluturimet e nivelit të ulët të përgatitura në mbështetje të lëshimit të një mesazhi AIRMET të lëshohen çdo 6 orë për një periudhë vlefshmërie prej 6 orësh dhe të transmetohen në zyrat e vëzhgimit meteorologjike përkatëse jo më vonë se 1 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë.

Kapitulli 4 – Kërkesat për qendrën këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)

MET.OR.265 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për hirin vullkanik

Në fushën e përgjegjësisë së saj, VAAC-ja, duhet të:

a) kur një vullkan ka shpërthyer ose pritet të shpërthejë ose raportohet hiri vullkanik, jep informacione këshilluese lidhur me shtrirjen dhe parashikimin e lëvizjes së reve të hirit vullkanik në:

1. qelizën evropiane të koordinimit të krizave të aviacionit;

2. zyrat e vëzhgimit meteorologjik që i shërbejnë rajoneve të informacionit të fluturimit që mund të preket në zonën e tyre të përgjegjësisë;

3. operatorët, qendrat e kontrollit të zonës dhe qendrat e informacionit të fluturimit që ofrojnë informacionin e fluturimit përgjegjësisë që mund të preket, për rajonet në zonën e tyre të;

4. WAFC, bazat ndërkombëtare të të dhënave OPMET, zyrat dhe qendrat ndërkombëtare të NOTAM të përcaktuara nga marrëveshja rajonale e lundrimit ajror për operimin e sistemeve të shpërndarjes satelitore për shërbimet fikse aeronautike;

5. VAAC-të e tjera, zonat e përgjegjësisë së të cilave mund të jenë prekur

b) koordinohet me vëzhguesit e përzgjedhur të vullkanit për të siguruar që informacioni për

aktivitetin vullkanik të merret në mënyrë efikase dhe në kohë;

c) ofrojnë informacionin këshillues meteorologjik të përmendur në pikën (a) të paktën çdo 6 orë derisa koha kur reja e hirit vullkanik nuk është më e identifikueshme nga të dhënat satelitore, nuk marren më raporte meteorologjike të hirit vullkanik dhe nuk raportohet për shpërthime të mëtejshme vullkanike; dhe

d) vëzhgon 24 orë.

Kapitulli 5 – Kërkesat për qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)

MET.OR.270 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për ciklonet tropikale

TCAC duhet të lëshojë:

a) informacione këshilluese në lidhje me pozicionin e qendrës së ciklonit, drejtimin dhe shpejtësinë e lëvizjes, trysninë qendrore dhe maksimumin e erës në sipërfaqe afër qendrës në gjuhën e thjeshtë të shkurtuar, për:

1. zyrat e vëzhgimit meteorologjik në fushën e tyre të përgjegjësisë;

2. TCAC-të e tjera zona e përgjegjësisë së të cilëve mund të preket;

3. qendrat e parashikimit të zonave në botë, bazat e të dhënave ndërkombëtare OPMET dhe qendrat përgjegjëse për operimin e sistemeve të shpërndarjes satelitore për shërbimet fikse aeronautike;

b) informacionin këshillues të përditësuar për zyrat e vëzhgimit meteorologjik për secilin ciklon tropikal, sipas nevojës, por të paktën çdo 6 orë.

Kapitulli 6 – Kërkesat për qendrën e parashikimit të zonave në botë (WAFC)

MET.OR.275 Përgjegjësitë për qendrat e parashikimit të zonave në botë

a) WAFC-ja duhet të ofrojë, në formë digjitale.

1. tabelën e parashikimit global për:

i. erën në lartësi;

ii. temperaturën e ajrit dhe lagështia në lartësi;

iii. lartësitë gjeopotenciale të niveleve të fluturimit;

iv. nivelin e fluturimit dhe temperaturën e tropopauzës;

v. drejtimin, shpejtësinë dhe nivelin e fluturimit të erës maksimale;

vi. retë cumulonimbus;

vii. ngrirjen;

viii. turbulencën;

2. parashikime globale për fenomenet domethënëse të motit (SIGWX), duke përfshirë aktivitetin vullkanik dhe çlirimin e materialeve radioaktive.

b) WAFC garanton që produktet e sistemeve për parashikimet e zonave në botë të lëshuara në formatin digjital transmetohen duke përdorur teknikat e komunikimit të të dhënave binare.

NËNPJESA B - KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

MET.TR.115 Buletinet meteorologjike

a) Buletinet meteorologjike duhet të përmbajnë një titull të përbërë nga:

1. një identifikues me katër germa dhe dy shifra;

2. Kodi i ICAO me katër germa i vendndodhjes që përkon me vendndodhjen gjeografike të ofruesit të shërbimeve meteorologjike që lëshon ose përpilon buletinet meteorologjike.

3. grupi i ditës;

4. nëse kërkohet, një tregues me tri germa.

b) Buletinet meteorologjike që përmbajnë informacion për operimet dhe që do të

transmetohen përmes AFTN do të vendosen në pjesën e tekstit të formatit të mesazhit AFTN.

SEKSIONI 2 – KËRKESA SPECIFIKE

Kapitulli 1 – Kërkesat teknike për stacionet meteorologjike aeronautike

MET.TR.200 Raportet meteorologjike dhe informacione të tjera

a) Raportet lokale rutinë dhe lokale të veçanta dhe METAR duhet të përmbajnë elementet e mëposhtme në rendin e treguar:

1. identifikimi i tipit të raportit;
2. treguesin e vendndodhjes;
3. orën e vëzhgimit;
4. identifikimi i një raporti të automatizuar ose të humbur, kur është e zbatueshme;
5. drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe;
6. shikueshmërinë;
7. rrezja vizuale e pistës, kur plotësohen kriteret e raportimit;
8. moti aktual;
9. sasia e reve, lloji i reve vetëm për retë cumulonimbus dhe retë kumulus në formë kulle dhe lartësia e bazës së resë ose, shikueshmëria vertikale nëse ky i fundit mund të matet;
10. temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;
11. QNH dhe nëse është e zbatueshme QFE-në në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të veçanta;
12. informacione shtesë, nëse është e zbatueshme;

b) Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të veçanta;

1. nëse era në sipërfaqe është vërejtur nga më shumë se një vendndodhje përgjatë pistës, duhet të tregohen vendet për të cilat përfaqësohen këto vlera;
2. kur ka më shumë se një pistë në përdorim dhe mbikëqyret era në sipërfaqe në lidhje me këto pista, jepen vlerat e disponueshme të erës për secilën pistë dhe duhet të raportohen pistat për të cilat referohen vlerat;
3. kur variacionet nga drejtimi mesatar i erës janë raportuar në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) (3) (ii) (B), duhet të raportohen dy drejtimet ekstreme ndërmjet të cilave ka ndryshuar era në sipërfaqe;
4. kur variacionet nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) janë raportuar në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) (3) (iii), ato duhet të raportohen si vlera maksimale dhe minimale të shpejtësisë së erës së arritur.

c) METAR

1. METAR duhet të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në shtojcën 1 dhe duhet të shpërndahet në formën e kodit METAR të përshkruar nga Organizata Botërore Meteorologjike.
2. Nëse shpërndahet në formë digjitale, METAR duhet të:

i. formatohet në përputhje me një model të ndërveprimit global të shkëmbimit të informacionit dhe përdor gjuhën e markimit gjeografik (GML);

ii. e shoqëruar me metadatat e duhura.

3. METAR depozitohet për transmetim jo më vonë se 5 minuta pas kohës aktuale të vëzhgimit.

d) Informacioni për shikueshmërinë, rrezen vizuale të pistës, motin aktual dhe madhësinë, llojin dhe lartësinë e bazës së reve zëvendësohet në të gjitha raportet meteorologjike me termin 'CAVOK' kur kushtet e mëposhtme ndodhin në të njëjtën kohë të vëzhgimit:

1. shikueshmëria, 10 km ose më shumë, dhe vizibiliteti më i ulët nuk raportohet;
2. mungesa e reve me rëndësi operacionale;
3. mungesa e fenomeneve meteorologjike me rëndësi për aviacionin.

e) Lista e kritereve për të ofruar raporte të posaçme lokale duhet të përfshijë:

1. vlerat më të përafërta që korrespondojnë me minimumin operativ të operatorëve që përdorin aerodromin;
2. vlerat që plotësojnë kërkesat e tjera lokale të njësive ATS dhe të operatorëve që përdorin

aerodromin;

3. rritjen e temperaturës së ajrit me 2°C ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin më të fundit lokal ose një vlerë alternative e pragut siç është rënë dakord midis ofruesve të shërbimeve meteorologjike, njësisë përkatëse të ATS dhe operatorëve në fjalë;

4. informacionet plotësuese në dispozicion lidhur me ndodhjen e kushteve të rëndësishme meteorologjike në zonat e përafrimit dhe ngritjes;

5. kur zbatohen procedurat e zvogëlimit të zhurmës dhe ndryshimi nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) ka ndryshuar me 5 kt (2,5 m/s) ose më shumë nga ajo e dhënë në kohën e raportit të fundit lokal, shpejtësia mesatare para dhe/ose pas ndryshimit është 15 kt (7,5 m/s) ose më shumë;

6. kur drejtimi mesatar i erës sipërfaqësore ka ndryshuar me 60° ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin e fundit, shpejtësia mesatare përpara dhe/ose pas ndryshimit është 10kt (5 m/s) ose më shumë;

7. kur shpejtësia mesatare e erës në sipërfaqe ka ndryshuar me 10 kt (5 m/s) ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin e fundit lokal;

8. kur ndryshimi nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) ka ndryshuar me 10 kt (5 m/s) ose më shumë nga ajo e dhënë në kohën e raportit të fundit lokal, shpejtësia mesatare para dhe/ose pas ndryshimit është 15 kt (7,5 m/s) ose më shumë;

9. kur ndodh fillimi, ndërprerja ose ndryshimi i intensitetit të ndonjë prej vlerave të mëposhtme të motit:

i. reshje të ngrira;

ii. reshje mesatare ose të rënda, duke përfshirë rrebeshet e tyre; dhe

iii. stuhi, me reshje;

10. kur ndodh fillimi ose ndërprerja e ndonjë nga vlerave të mëposhtme të motit:

i. mjegull e ngrirë;

ii. stuhi, pa reshje;

11. kur sasia e shtresës së reve nën 1500 ft (450 m) ndryshon:

i. nga të shpërndara (SCT) ose më pak, në të copëzuara (BKN) ose në të turbullta (OVC), ose

ii. nga BKN ose OVC në SCT ose më pak.

f) Kur është rënë dakord në mes ofruesit të shërbimeve meteorologjike dhe autoritetit kompetent, raportet e veçanta lokale duhet të lëshohen sa herë që ndodhin ndryshimet e mëposhtme:

1. kur era ndryshon nëpërmjet vlerave të rëndësisë operacionale. Vlerat e pragut vendosen nga ofruesi i shërbimeve meteorologjike në konsultim me njësitë e përshtatshme ATS dhe operatorët e interesuar, duke marrë parasysh ndryshimet në erë të cilat mund:

i. të kërkojnë ndryshimin e pistës(ave) në përdorim;

ii. të tregojnë se komponentët e erës së pasme dhe të tërthortë të pistës kanë ndryshuar në vlera që përfaqësojnë kufijtë kryesorë të operimit për avionët tipikë që operojnë në aerodrom;

2. kur shikueshmëria përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur shikueshmëria përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme:

i. 800, 1 500 ose 3 000 m;

ii. 5 000 m, në rastet kur një numër i konsiderueshëm fluturimesh operohen në përputhje me rregullat e vizuale të fluturimit;

3. kur rrezja vizuale e pistës përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur rrezja vizuale e pistës përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 50, 175, 300, 550 ose 800 m;

4. kur ndodh fillimi, ndërprerja ose ndryshimi i intensitetit të ndonjë prej vlerave të mëposhtme të motit:

i. stuhi pluhuri;

ii. stuhi rëre;

iii. re në formë hinke (tornado ose ujëmbledhës);

5. kur ndodh fillimi ose ndërprerja e ndonjë nga vlerave të mëposhtme të motit:

i. pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;

ii. pluhur që fryn, rërë ose borë;

iii. shtrëngata;

6. kur lartësia e bazës së shtresës së më të ulët të reve të sipërfaqes BKN ose OVC është duke u ngritur dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme, ose kur lartësia e bazës së shtresës së më të ulët të reve të sipërfaqes BKN ose OVC është duke u ulur dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme,

i. 100, 200, 500 ose 1 000 ft (30, 60, 150 or 300 m);

ii. 1 500 ft (450m), në rastet kur një numër i konsiderueshëm fluturimesh operohen në përputhje me rregullat e vizuale të fluturimit;

7. kur qielli errësohet dhe shikueshmëria vertikale përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur shikueshmëria përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 100, 200, 500 ose 1 000 ft (30, 60, 150 or 300 m);

8. dhe kritere të tjera bazuar në çdo kriter tjetër që bazohet në minimumin operativ të aerodromit lokal, siç është rënë dakord midis ofruesve të shërbimeve meteorologjike dhe operatorëve.

MET.TR.205 Raportimi i elementeve meteorologjike

a) Drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe

1. Në raportet lokale rutinë dhe lokale të posaçme dhe në METAR, drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe raportohet përkatësisht me shkallë prej 10 gradësh dhe 1 kt (0,5 m/s).

2. Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të afërt.

3. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, duhet të:

i. tregohen njësitë matëse të përdorura për shpejtësinë e erës;

ii. raportohen si më poshtë variacionet nga drejtimi mesatar i erës gjatë 10 minutave të fundit, nëse variacioni total është 60° ose më shumë, në rast të kundërt:

A. kur variacioni total është 60° ose më shumë dhe më pak se 180° dhe shpejtësia e erës është 3 kt (1,5 m/s) ose më shumë, këto variacione të drejtimit raportohen si dy drejtime ekstreme ndërmjet të cilave era në sipërfaqe ka ndryshuar;

B. kur variacioni total është 60° ose më shumë dhe më pak se 180° dhe shpejtësia e erës është 3 kt (1,5 m/s), drejtimi i erës raportohet si i ndryshueshëm pa drejtim mesatar të erës;

C. kur variacioni total është 180° ose më shumë, drejtimi i erës raportohet si i ndryshueshëm pa drejtim mesatar të erës;

iii. ndryshimet nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere), gjatë 10 minutave të fundit raportohen kur shpejtësia maksimale e erës kalon shpejtësinë mesatare, ose në rast të kundërt:

A. 5 kt (2,5 m/s) ose më shumë në raportet rutinë lokale dhe raportet e posaçme lokale, kur zbatohen procedurat e zhurmës;

B. 10 kt (5 m/s) ose përndryshe më shumë;

iv. kur raportohet se era ka shpejtësi më të vogël se1 kt (0,5 m/s), tregohet si e qetë;

v. kur raportohet që shpejtësia e erës të jetë100 kt (50 m/s) ose më shumë, tregohet më shumë se 99 kt (49 m/s).

vi. kur raportohen variacionet e shpejtësisë mesatare të erës në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) raportohet vlera maksimale e shpejtësisë së arritur të erës;

vii. kur periudha 10-minutëshe përfshin një ndërprerje të dukshëm në drejtimin dhe/ose shpejtësinë e erës, raportohen vetëm ndryshimet nga drejtimi mesatar i erës dhe shpejtësia mesatare e erës që nga momenti i ndërprerjes.

b) Shikueshmëria

1. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, shikueshmëria duhet të raportohet në shkallë prej 50 m kur shikueshmëria është më e vogël se 800 m; në shkallë prej 100 m kur është 800 m ose më shumë, por më pak se 5 km; në shkallë kilometrike kur shikueshmëria është 5 km ose më shumë, por më pak se 10 km; dhe jepet si 10 km kur shikueshmëria është 10 km ose më shumë, përveç kur zbatohen kushtet e CAVOK.

2. Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim

rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

3. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të posaçme, shikueshmëria përgjatë pistave raportohet së bashku me njësitë e matjes të përdoruara për të treguar shikueshmërinë.

c) Rrezja vizuale e pistës(RVR)

1. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, RVR raportohet në shkallë prej 25 m kur është më pak se 400 m; në shkallë prej 50 m kur është ndërmjet 400 dhe 800m; dhe në shkallë 100 m kur është më tepër se 800 m.

2. Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

3. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, duhet të:

i. kur RVR është mbi vlerën maksimale që mund të përcaktohet nga sistemi në përdorim, raportohet duke përdorur shkurtimin "ABV" në raportet lokale rutinë dhe lokale të posaçme dhe shkurtimi 'P' në METAR e ndjekur nga vlera maksimale që mund të përcaktohet nga sistemi;

ii. kur RVR është nën vlerën minimale që mund të përcaktohet nga sistemi në përdorim, raportohet duke përdorur shkurtimin "BLW" në raportet lokale rutinë dhe lokale të posaçme dhe shkurtimi "M" në METAR e ndjekur nga vlera minimale që mund të përcaktohet nga sistemi;

4. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të veçanta duhet të;

i. përfshihen njësitë matëse të përdorura;

ii. nëse RVR-ja vëzhgohet vetëm nga një vend përgjatë pistës, siç është zona e prekjes, ajo përfshihet pa ndonjë tregues të vendndodhjes;

iii. nëse RVR-ja vëzhgohet nga më shumë se një vend përgjatë pistës, vlera përfaqësuese e zonës së prekjes duhet të raportohet së pari, e ndjekur nga vlerat përfaqësuese të mesit dhe të fundit të ndalimit të pistës, dhe vendet ku këto vlera janë përfaqësuese duhet të tregohen;

iv. kur ka më shumë se një pistë në përdorim duhet të raportohen vlerat e disponueshme RVR për secilën pistë dhe tregohen pistat për të cilat referohen vlerat;

d) Fenomenet aktuale të motit

1. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të posaçme, vrojtimi i fenomeneve të motit aktual duhet të raportohet sipas llojit dhe karakteristikave dhe klasifikohet në lidhje me intensitetin, sipas rastit.

2. Në METAR, fenomenet aktuale të vëzhguara të motit duhet të raportohen sipas llojit dhe karakteristikave dhe klasifikohen në lidhje me intensitetin ose afërsinë me aerodromin, sipas rastit.

3. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, karakteristikat e mëposhtme të fenomeneve të motit aktual, sipas nevojës, duhet të raportohen duke përdorur shkurtimet dhe kriteret përkatëse, sipas rastit:

i. Stuhi (TS)

Përdoret për të raportuar një stuhi me reshje. Shkurtesa "TS" përdoret pa kualifikim kur dëgjohen bubullima ose shihen rrufe në aerodrom gjatë periudhës 10-minutëshe para kohës së vëzhgimit, por nuk shihen reshje në aerodrom.

ii. Ngrica (FZ)

Pikat e ujit ose reshjet në temperaturë shumë të ulët, të përdorura me llojet e fenomeneve të motit aktual në përputhje me shtojcën 1.

4. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, duhet të:

i. përdoren një ose më shumë, maksimumi deri në tre, shkurtime aktuale të motit, sipas nevojës, së bashku me një tregues kur është e përshtatshme, të karakteristikave dhe intensitetit ose afërsisë me aerodromin, në mënyrë që të përcjellë një përshkrim të plotë të motit aktual me rëndësi për operacionet e fluturimit;

ii. treguesi i intensitetit ose afërsisë, sipas rastit, raportohet e ndjekur përkatësisht nga karakteristikat dhe lloji i fenomenit të motit;

iii. ku vërehen dy lloje të ndryshme të motit, ato duhet të raportohen në dy grupe të ndara, ku treguesi i intensitetit ose afërsisë i referohet fenomenit të motit që ndjek treguesi. Megjithatë,

llojet e ndryshme të reshjeve të pranishme në kohën e vëzhgimit raportohen si një grup i vetëm, duke raportuar së pari llojin mbizotërues të reshjeve dhe paraprirë nga një kualifikues i vetëm i intensitetit që i referohet intensitetit të reshjeve totale.

e) Retë

1. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të posaçme dhe në METAR, lartësia e bazës së resë raportohet në shkallë prej 100 ft (30m) deri në 10 000 ft (3 000 m)

2. Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

3. Në raportet lokale rutinë dhe lokale të veçanta duhet të;

i. tregohen njësitë matëse të përdorura për lartësinë e bazës së resë dhe shikueshmërinë vertikale;

ii. kur ka më shumë se një pistë në përdorim dhe lartësitë e bazës së reve janë vëzhguar nga instrumentet në lidhje me këto pista, duhet të raportohen lartësitë në dispozicion të bazës së reve për secilën pistë, dhe do të tregohen pistat për të cilat janë referuar vlerat.

f) Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës

1. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të posaçme dhe METAR, temperatura e ajrit dhe pika e kondensimit të vesës duhet të raportohen në gradë celsius.

2. Çdo vlerë e vëzhguar e cila nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset në gradën më të afërt të plotë të celsiusit, me vlerat e vëzhguara që përfshijnë 0,5° të rrumbullakosura deri në gradën pasuese më të lartë të plotë të celsiusit.

3. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, duhet të identifikohen temperaturat nën 0°C.

g) Trysni atmosferike

1. Në raportet lokale rutinë, raportet lokale të posaçme dhe METAR, QNH-ja dhe QFE-ja duhet të llogariten në të dhjetat e hektopaskalëve dhe duhet të raportohen atje në hektopaskalë të plotë, duke përdorur katër shifra.

2. Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim duhet të rrumbullakoset me shkallën më të ulët të plotë hektopaskal.

3. Në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të veçanta;

i. Duhet të përfshihet QNH-ja;

ii. QFE-ja duhet të përfshihet nëse kërkohet nga përdoruesit, ose nëse është rënë dakord në nivel lokal ndërmjet ofruesit të shërbimeve meteorologjike, njësisë ATS dhe operatorëve përkatës, në mënyrë të rregullt;

iii. Duhet të përfshihen njësitë matëse të vlerave të QNH dhe QFE;

iv. nëse vlerat e QFE-së kërkohen për më shumë se një pistë, duhet të raportohen vlerat QFE të kërkuara për secilën pistë, dhe duhet të tregohen pistat për të cilat referohen vlerat;

4. Në METAR, duhet të përfshihen vetëm vlerat e ONH-së.

MET.TR.210 Mbikëqyrja e elementeve meteorologjike

Elementet meteorologjike më poshtë duhet të mbikëqyren dhe/ose maten me saktësi specifike dhe duhet të shpërndahen nga sistemi meteorologjik automatik ose gjysmë-automatik.

a) Drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe

Drejtimi dhe shpejtësia mesatare e erës në sipërfaqe, si edhe ndryshimet e konsiderueshme të drejtimit dhe shpejtësisë së erës (shkulm ere) duhet të maten, dhe raportohen përkatësisht në gradë dhe nyje.

1. Vendosja

Mjeti meteorologjik i përdorur për të matur drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

2. Ekrani

Në stacionin meteorologjik duhet të ndodhen ekranet për erën në sipërfaqe për çdo sensor. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror lidhen me sensorë të njëjtë dhe ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës së monitoruar nga secili sensor.

3. Mesatarisht

Periudha mesatare për mbikëqyrjet e erës sipërfaqësore duhet të jetë:

i. 2 minuta për raportet rutinë dhe të veçanta lokale dhe për ekranet e erës në njësitë ATS;

ii. 10 minuta për METAR, përveç se kur periudha prej 10 minutash përfshin një ndërprerje të dukshme në drejtimin dhe/ose shpejtësinë e erës; vetëm të dhënat që ndodhin pas ndërprerjes duhet të përdoren për marrjen e vlerave mesatare; prandaj, afati kohor në këto rrethana zvogëlohet përkatësisht.

b) Shikueshmëria

1. Shikueshmëria duhet të matet ose mbikëqyret dhe raportohet në metra ose kilometra.

2. Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur shikueshmërinë vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

3. Ekranet

Kur përdoren sisteme me instrumente për matjen e shikueshmërisë, në stacionin meteorologjik duhet të vendosen ekranet e vizibilitetit për çdo sensor. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet duhet të shënohen qartë për të identifikuar zonën e monitoruar nga secili sensor.

4. Mesatarisht

Periudha mesatare duhet të jetë 10 minuta për METAR, përveç se kur periudha prej 10 minuta që paraprin menjëherë vëzhgimin përfshin një ndërprerje të dukshme në shikueshmëri, vetëm ato vlera që ndodhin pas ndërprerjes përdoren për të marrë vlerat mesatare.

c) Rrezja vizuale e pistës(RVR)

1. Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të vlerësuar RVR-në duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet mbikëqyrja.

2. Sistemet me instrumente

Për të vlerësuar RVR-në në pista të destinuara për operimet e përafrimeve ose uljeve instrumentale të kategorive II dhe III dhe për operimet e përafrimeve ose uljeve instrumentale të kategorisë I përdoren sistemet instrumentale të bazuara në transmisometra ose matës të shpërndarjes, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

3. Ekrani

Kur RVR-ja përcaktohet nga sisteme me instrumente, në stacionin meteorologjik duhet të vendoset një ose më shumë ekrane, sipas kërkesës. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës së monitoruar nga secili sensor.

4. Mesatarisht

i. Kur përdoren sisteme me instrumente për vlerësimin e RVR-së, rezultati i tyre duhet të përditësohet çdo 60 sekonda për të lejuar ofrimin e vlerave aktuale dhe përfaqësuese.

ii. Periudha mesatare për vlerat e RVR-së duhet të jetë:

A. 1 minutë për raportet rutinë lokale dhe të veçanta dhe për ekranet e RVR-së në njësitë ATS;

B. 10 minuta për METAR, përveç se kur periudha prej 10 minuta që paraprin menjëherë vëzhgimin përfshin një ndërprerje të dukshme në vlerat e RVR-së, vetëm ato vlera që ndodhin pas ndërprerjes përdoren për të marrë vlerat mesatare.

d) Fenomenet aktuale të motit

1. Fenomenet e më poshtme të motit duhet të raportohen, si minimum: shi, reshje, borë dhe reshje të ngrira, duke përfshirë intensitetin e tij, mjegull me intensitet të lartë, të mesëm dhe të ulët, mjegull e ngrirë dhe stuhi, duke përfshirë stuhitë në afërsi.

2. Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur motin aktual në aerodrom dhe afërsinë e tij duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën

kërkohet matja.

e) Retë

1. Madhësia e resë, lloji i resë dhe lartësia nga baza e resë duhet të mbikëqyret dhe raportohet sipas nevojës për të përshkruar retë e rëndësisë operacionale. Kur qielli është i errët mbikëqyret dhe vëzhgohet shikueshmëria vertikale, atje ku është e matshme, në vend të madhësisë së resë, llojit të resë dhe lartësisë nga baza. Lartësia nga baza e resë dhe shikueshmëria vertikale raportohen në *feet*.

2. Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur sasinë e reve duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

3. Ekrani

Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e lartësisë nga baza e resë, duhet të vendoset të paktën një ekran në stacionin meteorologjik. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar zonën e monitoruar nga secili sensor.

4. Nivel referimi

i. Lartësia nga baza e resë duhet të raportohet mbi lartësinë e aerodromit.

ii. Kur përdoret një pistë me përafrim të precizuar, e cila ka një ngritje të pragut prej 50 ft (15m) ose më shumë nën nivelin e aerodromit, duhet të merren masa lokale në mënyrë që lartësia nga baza e resë që i raportohet avionit në mbërritje t'i referohet lartësisë së pragut.

iii. Në rastin e raporteve nga strukturat në det të hapur, lartësia nga baza e reve jepet mbi nivelin mesatar të detit.

f) Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës

1. Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës duhet të matet, shfaqet në ekran dhe raportohet në gradë celsius.

2. Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e temperaturës së ajrit dhe të pikës së kondensimit të vesës ekranet duhet të vendosen në stacionin meteorologjik. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë.

g) Trysni atmosferike

1. Trysnia atmosferike duhet të matet dhe vlerat e QNH dhe QFE duhet të llogariten dhe raportohen në hektopaskal.

2. Ekrani

i. Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e trysnisë atmosferike, ekranet e ONH-së dhe, nëse kërkohet në përputhje me pikën MET.TR.205 (g) (3) (ii), QFE-së në lidhje me barometrin duhet të vendosen në stacionin meteorologjik me ekrane korresponduese në njësitë e duhura të shërbimit të trafikut ajror.

ii. Kur në ekran paraqiten vlerat e QFE-së për më shumë se një pistë, në ekran duhet të shënjohet qartësisht pista për të cilën referohet vlera e QFE-së.

3. Niveli referimi

Për llogaritjen e QFE-së duhet të përdoret një nivel referimi.

Kapitulli 2 – Kërkesat teknike për zyrat meteorologjike në aerodrom

MET.TR.215 Parashikimi dhe informacione të tjera

a) Informacioni meteorologjik për operatorët dhe anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të:

1. mbulojë fluturimin në lidhje me kohën, lartësinë dhe shtrirjen gjeografike;

2. lidhet me afatet ose periudhat kohore të përshtatshme;

3. shtrihet në aerodromin e planifikuar të uljes, duke mbuluar gjithashtu kushtet meteorologjike të pritshme midis aerodromit të planifikuar të uljes dhe aerodromeve alternative të përcaktuara nga operatori;

4. jetë i përditësuar.

b) Informacioni meteorologjik i ofruar për qendrat koordinuese të shpëtimit duhet të

përfshijë kushtet meteorologjike që ekzistonin në pozicionin e fundit të njohur të një avioni të zhdukur dhe përgjatë rrugës së planifikuar të atij avioni me referencë të veçantë për elementet që nuk janë shpërndarë në mënyrë rutinë.

c) Informacioni meteorologjik i ofruar për njësitë e shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të përfshijë:

1. informacionin për shërbimin meteorologjik të destinuar për përfshirje në botimet e informacionit të aeronautikës;

2. informacionin e nevojshëm për përgatitjen e NOTAM ose ASHTAM;

3. informacionin e nevojshëm për përgatitjen e qarkulloreve të informacioneve aeronautike.

d) Informacionet meteorologjike të përfshira në dokumentacionin e fluturimit duhet të tregohen si më poshtë:

1. erërat në tabela duhet të përshkruhen nga shigjeta me vija treguese dhe flamuj sinjalizues të errët në një rrjet mjaft të dendur.

2. Temperaturat duhet të tregohen nga shifrat në një rrjet mjaft të dendur;

3. të dhënat e erës dhe temperaturës të përzgjedhura nga grupi i të dhënave të marra nga një qendër për parashikimet botërore duhet të tregohen në një rrjet me gjerësi/gjatësi mjaft të dendur;

4. shigjetat e erës kanë përparësi mbi temperaturat dhe sfondin e grafikut;

5. treguesit e lartësisë që i referohen kushteve meteorologjike gjatë udhëtimit duhet të shprehen sipas përshtatshmërisë së situatës, për shembull në nivelet e fluturimit, trysnisë, lartësisë ose gjatësisë mbi nivelin e tokës, ndërsa të gjitha referencat që i referohen kushteve meteorologjike të aerodromit shprehen në lartësinë e aerodromit.

e) Dokumentacioni i fluturimit duhet të përfshijë:

1. parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha;

2. fenomenin SIGWX;

3. METAR, ose kur lëshohet SPECI për aerodromet e nisjes dhe të planifikuar uljes, për ngritjen, gjatë udhëtimit dhe aerodromit alternativ të uljes;

4. TAF-in ose TAF-in e ndryshuar për aerodromet e nisjes dhe të planifikuar uljes, për ngritjen, gjatë udhëtimit dhe aerodromit alternativ të uljes;

5. mesazhin SIGMET dhe, kur lëshohet, mesazhin AIRMET dhe raporte të posaçme ajrore të përshtatshme për të gjithë udhëtimin;

6. informacion këshillues për hirin vullkanik dhe ciklonet tropikale të përshtatshme për të gjithë udhëtimin;

Sidoqoftë, kur arrihet një marrëveshje midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe operatorëve të interesuar, dokumentacioni i fluturimit për fluturime me kohëzgjatje prej dy orësh, pas një ndalese të shkurtër ose kthesë, mund të kufizohet në informacionet e nevojshme operacionale, por në të gjitha rastet dokumentacioni i fluturimit duhet të përmbajë së paku informacionin meteorologjik të shënuar në pikat 3, 4, 5 dhe 6.

f) Grafikët e gjeneruara nga parashikimet digjitale duhet të vihen në dispozicion, siç kërkohet nga operatorët, për zonat fikse të mbulimit siç tregohet në shtojcën 2.

g) Kur parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe të temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha të renditura në pikën MET.OR.275 (a) (1) paraqiten në formën e grafikëve, ata duhet të jenë grafikë të parashikimit për një kohë të caktuar për nivelet e fluturimit siç specifikohet në pikat MET.TR.260(b), MET.TR.275(c) dhe MET.TR.275(d). Kur parashikimet e fenomeneve SIGWX të renditura në pikën MET.OR.275 (a) (2) paraqiten në formën e grafikëve, ata duhet të jenë grafikë të parashikimit për një kohë të caktuar për një shtresë atmosferike të kufizuar nga nivelet e fluturimit siç specifikohet në pikën MET.TR.275 (b) (3).

h) Parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha dhe të fenomenit SIGWX mbi nivelin e fluturimit 100 duhet të jepen sapo të jenë në dispozicion, por jo më vonë se 3 orë para nisjes.

i) Informacioni klimatik aeronautik duhet të përgatitet në formën e tabelave klimatike të aerodromit dhe përmbledhjeve klimatike të aerodromit.

MET.TR.220 Parashikimet e aerodromit

a) Parashikimet e aerodromit dhe ndryshimet e saj lëshohen si TAF dhe duhet të përfshijnë në rendin e treguar:

1. identifikimin e tipit të parashikimit;
2. treguesin e vendndodhjes;
3. kohën e kryerjes së parashikimit;
4. identifikimin e një parashikimi të anuluar, kur është e zbatueshme;
5. datën dhe periudhën e vlefshmërisë së parashikimit;
6. identifikimin e një parashikimi të anuluar, kur është e zbatueshme;
7. erën në sipërfaqe;
8. shikueshmërinë;
9. motin;
10. retë;
11. ndryshimet e pritshme domethënëse për një ose më shumë prej këtyre elementeve gjatë periudhës së vlefshmërisë.

b) TAF duhet të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në shtojcën 3 dhe shpërndahet në formën e kodit TAF.

c) Periudha e vlefshmërisë së një TAF rutinë është 9 ose 24 ose 30 orë dhe duhet të depozitohet për transmetim jo më herët se 1 orë para fillimit të periudhës së tyre të vlefshmërisë.

d) Nëse TAF shpërndahet në formë digjitale duhet të:

1. formatohet në përputhje me një model të ndërveprimit global të shkëmbimit të informacionit;
2. përdor gjuhën e markimit gjeografik (GML);
3. shoqërohet me metadatat e duhura.

e) Elementet meteorologjike të përfshira në TAF, duhet të jenë:

1. Era në sipërfaqe

i. Në parashikimin e erës në sipërfaqe, duhet të jepet drejtimi mbizotërues i pritshëm.

ii. Kur nuk është e mundur të parashikohet një drejtim mbizotërues i erës në sipërfaqe për shkak të ndryshimeve së pritshme të saj, drejtimi i parashikuar i erës duhet të tregohet si e ndryshueshme duke përdorur "VRB".

iii. Kur era parashikohet të jetë më pak se 1 kt (0,5 m/s), shpejtësia e parashikuar e erës duhet të tregohet e qetë.

iv. Kur shpejtësia maksimale e erës e parashikuar tejkalon shpejtësinë mesatare të parashikuar me 10 kt (5 m/s) ose më shumë, duhet të tregohet shpejtësia maksimale e parashikuar e erës.

v. Kur parashikohet që shpejtësia e erës të jetë100 kt (50 m/s) ose më shumë, duhet të tregohet më shumë se 99 kt (49 m/s).

2. Shikueshmëria

i. Kur shikueshmëria parashikohet të jetë më e vogël se 800 m, duhet të shprehet në hapa prej 50 m; kur parashikohet të jetë 800 m ose më shumë, por më pak se 5 km, në hapa prej 100 m; kur parashikohet të jetë 5 km ose më shumë, por më pak se 10 km, në hapa me një kilometër; dhe kur parashikohet të jetë 10 km ose më shumë, shprehet si 10 km, përveç kur parashikohet të zbatohen kushtet e CAVOK. Duhet të parashikohet shikueshmëria mbizotëruese.

ii. Kur shikueshmëria parashikohet të ndryshojë në drejtime të ndryshme dhe nuk mund të parashikohet shikueshmëria mbizotëruese, duhet të jepet shikueshmëria më e ulët e parashikuar.

3. Fenomeni i motit

i. Kur një ose më shumë, deri në një maksimum prej tre, të fenomeneve të motit ose të kombinimeve të tyre, së bashku me karakteristikat e tyre dhe, aty ku është e përshtatshme, intensiteti, duhet të parashikohen nëse ato priten të ndodhin në aerodrom:

A) reshje të ngrira;
B) mjegull e ngrirë;
C) reshje mesatare ose të rënda (duke përfshirë rrebeshet e tyre);
D) pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;
E) pluhur që fryn, rërë ose borë;

F) stuhi pluhuri;
G) stuhi rëre;
H) stuhi (me ose pa reshje);
I) shtrëngata;
J) re në formë hinke (tornado ose ujëmbledhës);
K) fenomene të tjera të motit, siç është rënë dakord nga zyra meteorologjike e aerodromit me njësitë dhe operatorët ATS të interesuar.
ii. Fundi i pritur i shfaqjes së këtyre fenomeneve duhet të tregohet me shkurtimin "NSW".
4. Retë
i. Madhësia e reve duhet të parashikohet duke përdorur shkurtimet "FEW", "SCT", "BKN" ose "OVC", sipas nevojës. Kur pritet që qielli të mbetet ose të bëhet i errët dhe retë nuk mund të parashikohen dhe informacioni për shikueshmërinë vertikale është në dispozicion në aerodrom, shikueshmëria vertikale duhet të parashikohet në formën "VV" e ndjekur nga vlera e parashikuar e vizibilitetit vertikal.
ii. Kur parashikohen disa shtresa ose masa të reve, shuma dhe lartësia e bazës duhet të përfshihen në rendin e mëposhtëm:
A) shtresa ose masa më e ulët, pa marrë parasysh sasinë, që duhet parashikuar, si: FEW, SCT, BKN ose OVC sipas nevojës;
B) shtresa ose masa pasuese, më shumë se 2/8, që duhet parashikuar, si: SCT, BKN ose OVC sipas rastit;
C) shtresa ose masa pasuese më e lartë, më shumë se 4/8, që duhet parashikuar si BKN ose OVC sipas rastit;
D) retë kumulonimbash dhe/ose retë e lartpërmendura të kumulus, sa herë që parashikohet dhe nuk është përfshirë tashmë në pikat (A) deri në (C).
iii. Informacioni për retë duhet të kufizohet në re me rëndësi operacionale; kur nuk parashikohet asnjë re me rëndësi operacionale dhe "CAVOK" nuk është i përshtatshëm, duhet të përdoret shkurtesa "NSC".
f) Përdorimi i grupeve të ndryshimit
1. Kriteret e përdorura për përfshirjen e grupeve të ndryshimit në TAF ose për përditësimin e TAF duhet të bazohen në ndonjë nga fenomenet e mëposhtme të motit, ose kombinimet e tyre, të parashikuara për të filluar ose përfunduar ose për të ndryshuar intensitetin:
i. mjegull e ngrirë;
ii. reshje të ngrira;
iii. reshje mesatare ose të rënda (duke përfshirë rrebeshet e tyre);
iv. stuhi;
v. stuhi pluhuri;
vi. stuhi rëre.
2. Kur kërkohet të tregohet një ndryshim në cilindo nga elementet e dhëna në pikën (a), treguesit e ndryshimit "BECMG" ose "TEMPO" duhet të përdoren të ndjekur nga periudha kohore gjatë së cilës pritet të ndodhë ndryshimi. Periudha kohore duhet të tregohet si fillimi dhe mbarimi i periudhës në orët e plota UTC. vetëm ato elemente për të cilat pritet një ndryshim i rëndësishëm do të përfshihen pas një treguesi ndryshimi. Megjithatë, në rast të ndryshimeve të konsiderueshme në lidhje me retë, duhet të tregohen të gjitha grupet e reve, duke përfshirë shtresat ose masat që nuk pritet të ndryshojnë.
3. Treguesi i ndryshimit "BECMG" dhe grupi kohor në lidhje me të duhet të përdoret për të përshkruar ndryshimet kur kushtet meteorologjike pritet të arrijnë ose kalojnë nëpër vlera të përcaktuara të pragut në një shkallë të rregullt ose të parregullt dhe në një kohë të papërcaktuar gjatë periudhës kohore. Periudha kohore nuk duhet të zgjasë më shumë se 4 orë.
4. Treguesi i ndryshimit "TEMPO" dhe grupi kohor në lidhje me të duhet të përdoret për të përshkruar luhatjet e përkohshme të shpeshta ose jo në kushtet meteorologjike të cilat arrijnë ose kalojnë vlerat e pragut të specifikuara dhe zgjasin për një periudhë më të shkurtër se 1 orë në çdo rast dhe në total, mbulojnë më pak se gjysmën e periudhës së parashikimit gjatë së cilës pritet të ndodhin luhatjet. Nëse luhatja e përkohshme pritet të zgjasë 1 orë ose më shumë, grupi

i ndryshimit "BECMG" duhet të përdoret në përputhje me pikën (3), ose periudha e vlefshmërisë duhet të ndahet në përputhje me pikën (5).

5. Kur një grup i kushteve atmosferike mbizotëruese pritet të ndryshojë në mënyrë të konsiderueshme dhe pak a shumë tërësisht, në një grup kushtesh të ndryshme, periudha e vlefshmërisë duhet të ndahet në periudha të pavarura duke përdorur shkurtimin "FM", e ndjekur menjëherë nga një grup gjashtë-shifror që tregon kohën e shprehur në ditë, orë dhe minuta UTC, që tregon kohën e pritur për të ndodhur ndryshimi. Periudha e ndarjes pas shkurtimit 'FM' është duhet të jetë pavarur dhe të gjitha kushtet e parashikuara përpara shkurtesës duhet të zëvendësohen nga ata që ndjekin shkurtimin.

g) Probabiliteti i shfaqjes së një vlere alternative të një elementi ose elemente parashikuese duhet të përfshihet kur:

1. mundësia 30% ose 40% e kushteve alternative meteorologjike ekziston gjatë një periudhe kohore të parashikuar kohore; ose

2. një probabilitet 30% ose 40% i luhatjeve të përkohshme në kushtet meteorologjike ekziston gjatë një periudhe kohore të parashikuar specifike.

Kjo duhet të tregohet në TAF duke përdorur shkurtesën "PROB" e ndjekur nga probabiliteti në dhjetëra për qind dhe, në rastin e referuar në pikën 1, periudha kohore gjatë së cilës pritet të zbatohen vlerat ose në rastin e përmendur në pikën 2, duke përdorur shkurtesën "PROB" e ndjekur nga probabiliteti në dhjetëra për qind, treguesi i ndryshimit "TEMPO" dhe grupi kohor në lidhje me të.

MET.TR.225 Parashikimet për ulje

a) Parashikimet TREND duhet të lëshohen në përputhje me shtojcën 1.

b) Njësitë dhe shkallët e përdorura në parashikimin e TREND duhet të janë të njëjta me ato të përdorura në raportin në të cilin është bashkëngjitur.

c) Parashikimi TREND-it tregon ndryshime të rëndësishme në lidhje me një ose më shumë elemente: era në sipërfaqe, shikueshmërinë, fenomenet e motit dhe retë. Duhet të përfshihen vetëm ato elemente për të cilat pritet një ndryshim i rëndësishëm. Megjithatë, në rast të ndryshimeve të konsiderueshme në lidhje me retë, duhet të tregohen të gjitha grupet e reve, duke përfshirë shtresat ose masat që nuk pritet të ndryshojnë. Në rastin e një ndryshimi të dukshëm në shikueshmëri, tregohet edhe fenomeni që shkakton uljen e shikueshmërisë. Kur nuk pritet të ndodhë ndonjë ndryshim, kjo duhet të tregohet me termin "NOSIG".

1. Era në sipërfaqe

Parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimet e erës në sipërfaqe e cila përfshin:

i. një ndryshim në drejtimin mesatar të erës prej 60° ose më shumë, shpejtësinë mesatare para dhe/ose pas ndryshimit prej10 kt (5 m/s) ose më shumë;

ii. një ndryshim në shpejtësinë mesatare të erës prej 10 kt (5 m/s) ose më shumë;

iii. ndryshimet në erë nëpërmjet vlerave të rëndësisë operacionale.

2. Shikueshmëria

i. Kur shikueshmëria pritet të përmirësohet dhe të ndryshojë ose kalojë një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur pritet që shikueshmëria të përkeqësohet dhe të kalojë një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 150, 350, 600, 800, 1 500 ose 3 000 m, parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

ii. Kur një numër i konsiderueshëm i fluturimeve kryhen në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit, parashikimi gjithashtu duhet të tregojë ndryshimet apo kalimet në 5 000 m.

iii. Në parashikimet TREND të bashkangjitura në METAR, shikueshmëria i referohet shikeshmërisë mbizotëruese të parashikimit.

3. Fenomeni i motit

i. Parashikimi TREND duhet të tregojë fillimin, ndërprerjen ose ndryshimin e intensitetit të pritshëm të ndonjë prej fenomeneve të motit ose kombinimeve të mëposhtme:

A) reshje të ngrira;

B) reshje mesatare ose të rënda, duke përfshirë rrebeshet e tyre;

C) stuhi, me reshje;

D) stuhi pluhuri;

E) stuhi rëre;

F) fenomene të tjera të motit, siç është rënë dakord nga zyra meteorologjike e aerodromit me njësitë dhe operatorët ATS të interesuar.

ii. Parashikimi TREND duhet të tregojë fillimin, ose ndërprerjen e ndonjë prej fenomeneve të motit ose kombinimeve të mëposhtme:

A) mjegull e ngrirë;

B) pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;

C) pluhur që fryn, rërë ose borë;

D) Stuhi (pa reshje);

E) shtrëngata;

F) re në formë hinke (tornado ose shtjellë uji);

iii. Numri total i fenomeneve të raportuara në pikat (i) dhe (ii) nuk është më shumë se tre.

iv. Fundi i pritur i shfaqjes së këtyre fenomeneve të motit tregohet me shkurtimin 'NSW'.

4. Retë

i. Kur lartësia e bazës së shtresës së reve të sipërfaqes BKN ose OVC pritet të ngrihet dhe të ndryshojë ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme, ose kur lartësia e bazës së shtresës së reve të sipërfaqes BKN ose OVC pritet të ulet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 100, 200, 500, 1 000 dhe 1 500 ft (30, 60, 150, 300 dhe 450 m), parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

ii. Kur lartësia e bazës së shtresës së reve është nën ose pritet të bie ose të ngrihet mbi 1500 ft (450m), parashikimi TREND duhet të tregojë gjithashtu në madhësitë e reve nga FEW, ose SCT që rritet në BKN ose OVC, ose ndryshimet nga BKN ose OVC duke u ulur në FEW ose SCT.

iii. Kur nuk parashikohet asnjë re me rëndësi operacionale dhe "CAVOK" nuk është i përshtatshëm, duhet të përdoret shkurtimi "NSC".

5. Shikueshmëria vertikale

Kur parashikohet se qielli do të qëndrojë ose do të bëhet i errët dhe mbikëqyrjet e shikueshmërisë vertikale janë të disponueshme në aerodrom, dhe shikueshmëria vertikale parashikohet që të përmirësohet dhe të ndryshohet ose të kalojë në një nga vlerat e mëposhtme, ose kur vizibiliteti vertikal parashikohet të përkeqësohet ose të kalojë në një nga vlerat e më poshtme: 100, 200, 500 ose 1 000 ft (30, 60, 150 ose 300 m), parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

6. Kriteret shtesë

Zyra e meteorologjisë së aerodromit dhe përdoruesit mund të bien dakord për kritere shtesë që duhet të përdoren, bazuar në minimumin operativ të aerodromit lokal.

7. Përdorimi i grupeve të ndryshimit

i. pritet të ndodhë një ndryshim, parashikimi TREND duhet të fillojë me një nga treguesit e ndryshimit "BECMG" ose "TEMPO".

ii. Treguesi i ndryshimit "BECMG" duhet të përdoret për të përshkruar ndryshimet e parashikimeve ku kushtet e meteorologjisë pritet të arrijnë ose kalojnë përmes vlerave të specifikuara me normë të rregullt ose të parregullt. Periudha gjatë së cilës ose koha në të cilën parashikohet të ndodhë ndryshimi duhet të tregohet duke përdorur shkurtimet "FM", "TL" ose 'AT' sipas rastit, secila e ndjekur nga një grup kohor i shprehur në orë dhe minuta.

iii. Treguesi i ndryshimit "TEMPO" duhet të përdoret për të përshkruar luhatjet e përkohshme të parashikuara në kushtet meteorologjike të cilat arrijnë ose kalojnë vlerat e specifikuara dhe zgjasin për një periudhë më të vogël se 1 orë në secilin rast dhe, në total, mbulojnë më pak se gjysmën e periudhës gjatë së cilës parashikohet luhatje. Periudha gjatë së cilës parashikohen të ndodhin luhatjet e përkohshme duhet të tregohen duke përdorur shkurtimet "FM" dhe/ose "TL", sipas rastit, secila e ndjekur nga një grup kohor i shprehur në orë dhe minuta.

8. Përdorimi i treguesit të probabilitetit

Treguesi "PROB" nuk duhet të përdoret në parashikimet TREND

MET.TR.230 Parashikimet për ngritjen

a) Parashikimi për ngritjen duhet t'i referohet një periudhe specifike kohore dhe duhet të

përmbajë informacione për kushtet e pritshme mbi kompleksin e pistave në lidhje me drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe dhe çdo variacioni të saj, temperaturën, trysninë dhe ndonjë element tjetër siç është rënë dakord ndërmjet zyrës meteorologjike të aerodromit dhe operatorëve.

b) Rendi i elementeve dhe terminologjia, njësitë dhe shkallët e përdorura në parashikimet për ngritje duhet të jenë të njëjta me ato të përdorura në raportet për të njëjtin aerodrom.

MET.TR.235 Paralajmërimet e aerodromit dhe paralajmërimet dhe alarmet e gradientit të erës

a) Paralajmërimet e gradientit të erës duhet të lëshohen sipas modelit në shtojcën 4.

b) Numri rendor i përmendur në modelin e shtojcës 4 duhet të korrespondojë me numrin e paralajmërimeve të gradientit të erës, të lëshuara për aerodromin që nga ora 00.01 UTC në ditën në fjalë.

c) Alarmet e gradientit të erës duhet të japin informacione koncize dhe të përditësuara në lidhje me ekzistencën e gradientit të vëzhguar të erës, që përfshin, ndryshimin e erës në drejtim kundërt ose në drejtim të njëjtë me 15 kt (7.5 m/s) ose më shumë, e cila mund të ndikojë negativisht tek avioni në rrugën e përafrimit përfundimtar ose në rrugën e ngritjes fillestare, si dhe tek avionët në pistë gjatë qarkullimit pas uljes ose gjatë qarkullimit para ngritjes.

d) Alarmi i gradientit të erës, nëse është e mundur, lidhet me segmentet specifike të pistës dhe distancat përgjatë rrugës së përafrimit ose rrugës së ngritjes, siç është rënë dakord ndërmjet zyrës meteorologjike të aerodromit, njësive të duhura ATS dhe operatorëve përkatës.

Kapitulli 3 – Kërkesat teknike për zyrat e vëzhgimeve meteorologjike

MET.TR.250 Mesazhet SIGMET

a) Përmbajtja dhe rendi i elementeve në një mesazh SIGMET duhet të jetë në përputhje me modelin e treguar në shtojcën 5A.

b) Mesazhet SIGMET duhet të përbëhen nga tri lloje:

1. SIGMET për fenomenet e motit gjatë udhëtimit përveç hirit vullkanik ose ciklonet tropikale, të referuara si WS SIGMET;

2. SIGMET për hirin vullkanik, referuar si WV SIGMET;

3. SIGMET për ciklonet tropikale, referuar si WC SIGMET;

c) Numri i sekuencës së mesazheve SIGMET duhet të përbëhet nga 3 karaktere që përfshijnë një shkronjë dhe dy numra.

d) vetëm një nga fenomenet e renditura në shtojcën 5A përfshihet në një mesazh SIGMET, duke përdorur shkurtimet e duhura dhe vlerën e pragut në vijim të shpejtësisë së erës në sipërfaqe prej 34 kt (17 m/s) ose më shumë për ciklon tropikal.

e) Informacionet SIGMET që lidhen me stuhitë ose ciklonet tropikale nuk duhet të përfshijnë referencat në lidhje me turbulencën dhe ngrirjen.

f) Nëse SIGMET shpërndahet në formë digjitale duhet të:

1. formatohet në përputhje me një model të ndërveprimit global të shkëmbimit të informacionit dhe përdor gjuhën e markimit gjeografik (GML);

2. jetë e shoqëruar me metadatat e duhura.

MET.TR.255 Mesazhet AIRMET

a) Përmbajtja dhe rendi i elementeve në një mesazh AIRMAT duhet të jetë në përputhje me modelin e treguar në shtojcën 5A.

b) Numri i sekuencës i referuar në modelin e shtojcës 5 duhet të korrespondojë me numrin e mesazheve AIRMET të lëshuara për rajonin e informacionit të fluturimit që nga ora 00.01 UTC në ditën në fjalë.

c) vetëm një nga fenomenet në shtojcën 5A duhet të përfshihet në një mesazh AIRMET, duke përdorur shkurtimet e duhura dhe vlerat e pragut si më poshtë, kur fenomenet janë nën nivelin e fluturimit 100 ose nën nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më të larta kur është e nevojshme:

1. shpejtësia e erës mbi 30 kt (15 m/s);

2. zona të përhapura të prekura nga zvogëlimi i shikueshmërisë në më pak se 5 000 m, duke përfshirë fenomenin e motit që shkakton reduktimin e shikueshmërisë;

3. zona të përhapura me re të dendura ose që e mbulojnë plotësisht qiellin, me lartësi nga baza më të vogël se 1000 ft (300m) mbi nivelin e tokës.

d) Mesazhet AIRMET në lidhje me stuhitë apo retë cumulonimbus nuk duhet të përfshijnë referencat në lidhje me turbulencën dhe ngrirjen.

e) IRMET, nëse shpërndahet në formë digjitale, do të jetë:

1. i formatuar në përputhje me një model global të ndërveprimit të shkëmbimit të informacionit dhe do të përdorë gjuhën e shënjimit të gjeografisë (GML);

2. shoqëruar me meta të dhënat e duhura.

MET.TR.260 Parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët

a) Kur përdoren grafikë për parashikimet e zonës për fluturimet në nivel të ulët, parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha duhet të lëshohen për pika të ndara prej jo më shumë se 300 NM, dhe si minimum për lartësitë si më poshtë: 2 000, 5 000 dhe 10 000 ft (600, 1 500 dhe 3 000 m) dhe 15 000 ft (4 500 m) në zona malore. Nxjerrja e parashikimeve për erën në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha në një lartësi prej 2 000 ft (600ft) mund të jetë subjekt i vlerësimeve lokale orografike siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

b) Kur grafiku përdoret për parashikimin e zonës për fluturime në nivel të ulët, parashikimi i fenomenit SIGWX duhet të lëshohet si parashikim i nivelit të ulët i SIGWIX për fluturime e nivelit deri në 100, ose për fluturime të nivelit 150 për zonat malore, ose më lart atje ku është e nevojshme. Parashikimi i nivelit të ulët SIGWIX duhet të përfshijë:

1. fenomenet në vijim të cilat kërkojnë lëshimin e një SIGMET-i: formimin e akullit, turbulencat, retë cumulonimbus, të cilat janë të errësuara, të shpeshta, të fshehura, ose që krijohen në një vijë shtrëngatash, stuhitë e rërës/pluhurit dhe shpërthimet vullkanike, ose çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë, dhe që priten të ndikojnë te fluturimet e nivelit të ulët;

2. elementet e mëposhtme në parashikimet e zonës për fluturimet e nivelit të ulët: erën në sipërfaqe, shikueshmërinë e sipërfaqes, fenomenet e rëndësishme meteorologjike, errësimet mbi male, retë, formimet e akullit, turbulencat, valët orografike dhe lartësinë e izotermës së shkallës zero.

c) Kur autoriteti kompetent ka vendosur se dendësia e trafikut që operon nën nivelin e fluturimit 100 garanton lëshimin e një mesazhi AIRMET, parashikimet e zonës duhet të lëshohen për të mbuluar shtresën ndërmjet tokës dhe nivelit të fluturimit 100, ose deri në nivelin e fluturimit 150 për zonat malore, ose më lart atje ku është e nevojshme, dhe përmban informacione për fenomenet e motit gjatë udhëtimit, të rrezikshme për fluturimet e nivelit të ulët, në mbështetje të lëshimit të mesazheve AIRMET dhe informacioneve shtesë të kërkuara për fluturimet e nivelit të ulët.

Kapitulli 4 – Kërkesat teknike për qendrat këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)

MET.TR.265 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për hirin vullkanik

a) Informacioni këshillues për hirin vullkanik duhet të lëshohet në gjuhë të thjeshtë dhe të shkurtuar dhe në përputhje me modelin e treguar në shtojcën 6. Kur nuk ka shkurtime përdoret sa më pak të jetë e mundur gjuha e thjeshtë në anglisht.

b) Kur informacioni këshillues i hirit vullkanik, nëse shpërndahet në formë digjitale, do të jetë:

1. i formatuar në përputhje me një model global të ndërveprimit të shkëmbimit të informacionit dhe do të përdorë gjuhën e shënjimit të gjeografisë (GML);

2. i shoqëruar me meta të dhënat e duhura

c) Informacioni këshillues për hirin vullkanik, kur përgatitet në formatin grafik, do të lëshohet duke përdorur formatin e rrjetit portabël (PNG).

Kapitulli 5 – Kërkesat teknike për qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)

MET.TR.270 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për ciklonet tropikale

a) Informacioni këshillues për ciklonet tropikale duhet të lëshohet për ciklonet tropikale kur maksimumi i shpejtësisë së erës në sipërfaqe, mesatarisht prej 10 minutash pritet të arrijë ose tejkalojë 34 kt gjatë periudhës së mbuluar nga qendra e këshillimit.

b) Informacioni këshillues për ciklonet tropikale duhet të jetë në përputhje me shtojcën 7.

Kapitulli 6 – Kërkesat teknike për qendrat e parashikimit të zonave në botë (WAFCs)

MET.TR.275 Përgjegjësitë për qendrat e parashikimit të zonave në botë

a) WAFC-të duhet të përdorin të dhënat e përpunuara meteorologjike në formën e vlerave të pikave në rrjet, të shprehura në formë binare (kodi GRIB), për ofrimin e parashikimeve globale në formate rrjetë dhe kodin BUFR për ofrimin e parashikimeve të fenomeneve të rëndësishme meteorologjike.

b) Tabela globale e parashikimit, WAFCs duhet të:

1. përgatisë parashikimet për:

i. erën në lartësi;

ii. temperaturën e ajrit në lartësi;

iii. lagështinë;

iv. drejtimin, shpejtësinë dhe nivelin e fluturimit të erës maksimale;

v. nivelin e fluturimit dhe temperaturën e tropopauzës;

vi. zonat me erë cumulonimbus;

vii. ngrirjen;

viii. turbulencat në ajër të pastër dhe me re;

ix. lartësitë gjeopotenciale të nivelit të fluturimit;

katër herë në ditë dhe të jenë të vlefshme për periudha kohore të përcaktuara në 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 dhe 36 orë pas orës (00.00, 06.00, 12.00 dhe 18.00 UTC) të të dhënave sinoptike për të cilat bazohen parashikimet;

2. japin parashikimet në urdhrin e përmendur në pikën 1 dhe kryen shpërndarjen e tyre sa më shpejt që të jetë e realizueshme teknikisht, por jo më vonë se 6 orë pas kohës standarde të vëzhgimit;

3. ofrojnë parashikime rreth pikave rrjetore në një rrjetë të rregullt me një rezolucion horizontal prej 1,25° gjerësi dhe gjatësi dhe duke përfshirë:

i. të dhënat e erës për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) dhe 530 (100 hPa);

ii. të dhënat e temperaturës për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) and 530 (100 hPa);

iii. të dhënat e lagështisë për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) dhe 180 (500 hPa);

iv. shtrirjen horizontale dhe nivelet e fluturimit të bazës dhe pjesës së sipërme të reve cumulonimbus;

v. ngrirjen për shtresat e caktuara në nivelet e fluturimit 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) dhe 300 (300 hPa);

vi. turbulencat në ajër të pastër për shtresat e caktuara në nivelet e fluturimit 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (250 hPa), 390 (200 hPa) dhe 450 (150 hPa);

vii. turbulencat në ajër me re për shtresat e caktuara në nivelet e fluturimit 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) dhe 300 (300 hPa);

viii. të dhënat e lartësisë gjeopotenciale për nivelet e fluturimi 50 (850 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) and 530 (100 hPa).

c) Për parashikimet globale të fenomeneve domethënëse të motit gjatë udhëtimit, WAFCs duhet të:

1. përgatisë parashikimet SIGWX katër herë në ditë dhe të jenë të vlefshme për periudha kohore të përcaktuara për 24 orë pas orës (00.00, 06.00, 12.00 dhe 18.00 UTC) të të dhënave sinoptike në të cilën janë bazuar parashikimet. Shpërndarja e çdo parashikimi duhet të përfundojë sapo të jetë teknikisht e mundur, por jo më vonë se 9 orë pas kohës standarde të vëzhgimit;

2. lëshojë parashikimet SIGWX si parashikime të nivelit të ulët SIGWIX për nivelet e fluturimit ndërmjet 250 dhe 630;

3. përfshijë në parashikimet SIGWX pikat e mëposhtme:

i. ciklon tropikal, me kusht që maksimumi i shpejtësisë mesatare të erës në sipërfaqe prej mesatarisht 10 minutash pritet të arrijë ose tejkalojë 34 kt (17 m/s);

ii. vijë shtrëngatash të forta;

iii. turbulenca të moderuara ose të ashpra (në ajër të pastër ose me re);

iv. ngrirje e moderuar ose e ashpër;

v. stuhi të përhapura të rërës/pluhurit;

vi. re cumulonimbus të lidhura me stuhitë dhe pikat (i) deri në (v);

vii. zonat me re jokonvektive shoqëruar me turbulenca të moderuar ose të fortë brenda reve dhe/ose ngrirje të moderuar ose të ashpër;

viii. nivelet e fluturimit në tropopauzë;

ix. rrymat e ajrit;

x. informacione për vendndodhjen e shpërthimeve vullkanike që prodhojnë re me hi vullkanik me rëndësi për operimet e avionëve, duke përfshirë: simbolin e shpërthimit vullkanik në vendin e vullkanit dhe, në një kuti teksti të veçantë në tabelë, simbolin e shpërthimit vullkanik, emrin e vullkanit, nëse dihet, dhe gjerësinë/gjatësinë e shpërthimit. Përveç kësaj, legjenda e grafikut SIGWX duhet të tregojë "KONTROLLO SIGMET, KËSHILLIME PËR TC DHE VA, DHE ASHTAM DHE NOTAM PËR VA";

xi. informacione për vendndodhjen e çlirimit të materialeve radioaktive në atmosferë me rëndësi për operimet e avionëve, duke përfshirë: simbolin e materialeve radioaktive në atmosferë në vendin e çlirimit dhe në një kuti të veçantë në tabelë, simbolin e materialeve radioaktive në atmosferë, gjerësinë/gjatësinë e vendit të çlirimit dhe, nëse dihet, emrin e vendit të burimit radioaktiv. Përveç kësaj, legjenda e grafikut SIGWX në të cilin tregohet çlirimi i rrezatimit duhet të përmbajë 'KONTROLLO SIGMET DHE NOTAM PËR RDOACT CLD'.

4. Për parashikimet e SIGWX duhet të aplikohen kriteret e mëposhtme:

i. pikat (i) deri (vi) të pikës (3) duhet të përfshihen vetëm nëse pritet të ndodhin midis niveleve të ulëta dhe të larta të parashikimit të SIGWX;

ii. shkurtimi "CB" duhet të përfshihet vetëm kur i referohet ngjarjes ose ngjarjes së pritur të reve cumulonimbus:

A) që ndikojnë në një zonë me mbulim maksimal hapësinor prej 50% ose më shumë të zonës përkatëse;

B) përgjatë një vije me pak ose aspak hapësirë ndërmjet reve të veçuara; ose

C) vendosur midis shtresave të reve ose të fshehur nga mjegulla;

iii. përfshirja e "CB" do të kuptohet që përfshin të gjitha fenomenet meteorologjike të shoqëruara normalisht me retë cumulonimbus, d.m.th. stuhi, ngrirje e moderuar ose e ashpër, turbulence e moderuar ose e fortë dhe breshër;

iv. nëse një shpërthim vullkanik ose një çlirim i materialeve radioaktive në atmosferë kërkon përfshirjen e simbolit të aktivitetit vullkanik ose simbolin e radioaktivitetit në parashikimet SIGWX, simbolet duhet të përfshihen në parashikimet SIGWX pavarësisht nga lartësia në të cilën raportohet ose pritet kolona e hirit vullkanik ose ajo e materialit radioaktiv;

v. në rastin e prezencës ose të mbivendosjes së pjesshme të pikave (i), (x) dhe (xi) të pikës (3), përparësia i jepet pikës (x), pasuar nga pikat (xi) dhe (i). Pika me përparësi vendoset në vendin e ngjarjes dhe përdoret një shigjetë për të lidhur vendndodhjen e pikës(ave) tjetër (të tjera) me simbolin(et) ose kutinë(të) e tekstit të tyre.

d) parashikimet mesatare SIGWX duhet të lëshohen për nivelet e fluturimit ndërmjet 100 dhe 250 për zonat e kufizuara gjeografike.

SHTOJCË 1

Modeli për METAR
Çelësi:
M = përfshirja e detyrueshme, pjesë e çdo mesazhi;
C = përfshirja e kushtëzuar, e varur nga kushtet meteorologjike ose metoda e vëzhgimit;
O = përfshirja opsionale.
Shënimi 1: Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në METAR janë paraqitur poshtë këtij modeli.
Shënimi 2: Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në procedurat për shërbimet e lundrimit ajror - shkurtimet dhe kodet e ICAO-s (PANS-ABC, Dok 8400).

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele		Shembuj
Identifikimi i tipit të raportit (M)	Lloji i raportit (M)	METAR, METAR COR,		METAR METAR COR
Treguesi i vendndodhjes (M)	Treguesi i vendndodhjes ICAO (M)	Nnnn		YUDO
Koha e vëzhgimit (M)	Dita dhe koha aktuale e vëzhgimit në UTC (M)	nnnnnnZ		221630Z
Identifikimi i një raporti të automatizuar ose të humbur (C)	Identifikuesi i raportit i automatizuar ose i humbur(C)	AUTO ose NIL		AUTO NIL
FUNDI I METAR NËSE RAPORTI ËSHTË I HUMBUR.				
Era në sipërfaqe (M)	Drejtimi i erës (M)	Nnn	VRB	24004MPS (24008KT) VRB01MPS (VRB02KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P149MPS (140P99KT)
	Shpejtësia e erës (M)	[P]nn[n]		
	Variacionet domethënëse të shpejtësisë (C)	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Njësitë e matjes (M)	MPS (ose KT)		
	Variacionet domethënëse të drejtimit (C)	nnnVnnn	–	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj

Shikueshmëria (M)	Shikueshmëria mbizotërues ose minimal (M)	Nnnn			CAVOK	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Shikueshmëria dhe drejtimi minimal i shikueshmërisë minimal (C)	nnnn[N] ose nnnn[NE] ose nnnn[E] ose nnnn[SE] ose nnnn[S] ose nnnn[SW] ose nnnn[W] ose nnnn[NW]				2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Rrezja vizuale e pistës (C) (1)	Emri i elementit (M)	R				R32/0400 R12R/1700 R10/M0050 R14L/P2000
	Pista (M)	nn[L]/ose nn[C]/ose nn[R]/				
	Rrezja vizuale e pistës (M)	[P ose M]nnnn				R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Tendenca e kaluar e rrezes vizuale të pistës (C)	U, D ose N				R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Moti aktual (C)	Intensiteti ose afërsia e motit aktual (C)	– ose +	–	VC		
	Karakteristikat dhe llojet e motit aktual (M)	DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose FZUP ose FC (2) ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose SHUP ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN ose TSUP ose UP	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG ose //	FG ose PO ose FC ose DS ose SS ose TS ose SH ose BLSN ose BLSA ose BLDU ose VA		RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA +TSRASN –SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj

Retë (M)	Madhësia e resë dhe lartësia nga baza e resë ose shikueshmëria vertikale (M)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn ose FEW/// ose SCT/// ose BKN/// ose OVC/// ose ///nnn ose //////	VVnnn ose VV///	NSC ose NCD		FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Lloji i resë (C)	CB ose TCU ose ///	–			BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025/// //////CB
Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës (M)	Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës (M)	[M]nn/[M]nn				17/10 02/M08 M01/M10
Vlerat e trysnisë (M)	Emri i elementit (M)	Q				Q0995 Q1009 Q1022 Q0987
	QNH (M)	Nnnn				
Informcaion shtesë (C)	Moti i kohëve të fundit (C)	REFZDZ ose REFZRA ose REDZ ose RE[SH]RA ose RERASN ose RE [SH]SN ose RESG ose RESHGR ose RESHGS ose REBLSN ose RESS ose REDS ose RETSRA ose RETSSN ose RETSGR ose RETSGS ose RETS ose REFC ose REVA ose REPL ose REUP ose REFZUP ose RETSUP ose RESHUP				REFZRA RETSRA
	Gradienti i erës (C)	WS Rnn[L] ose WS Rnn[C] ose WS Rnn[R] ose WS ALL RWY				WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Deti – temperatura e sipërfaqes dhe gjendja e detit ose lartësitë domethënëse të valës (C)	W[M]nn/Sn ose W[M]nn/Hn[n][n]				W15/S2 W12/H75
	Gjendja e pistës (C) — Shenjat e pistës (M)	R nn[L]/ ose Rnn[C]/ ose Rnn[R]/			R/SNOCLO	R99/421594 R/SNOCLO R14L/CLRD//
	Gjendja e pistës (C) — Depozitat e pistës (M)	n ose /		CLRD//		

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj

		Shtrirja en kontaminimit të pistës (M)	n ose /				
		Thellësia enn ose // depozitës (M)					
		Koeficienti inn ose // fërkimit ose veprimi i frenimit (M)					
Parashikimi Trend (O)	Treguesi i ndryshimit (M)		NOSIG	BECMG ose TEMPO			NOSIG BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT) BECMG FM1030 TL1130 CAVOK BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT1800 9000 NSW BECMG FM1900 0500 +SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL0430 FZRA
	Periudha e ndryshimit (C)			FMnnnn dhe/ose TLnnnn ose ATnnnn			
	Era (C)			nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (ose nnn[P]nn[G[P]nn]KT)			
	Shikueshmëria mbizotëruese(C)			nnnn		CAVOK	
	Fenomeni i motit: dendësia (C)			– ose +	–	NSW	
	Fenomenet e motit: karakteristikat dhe lloji (C)			DZ ose RA or SN ose SG or PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG		
	Madhësia e resë dhe lartësia nga baza e resë ose shikueshmëria vertikale (C)			FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	VVnnn ose VV///	NSC	TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC BECMG AT1130 OVC010

	Lloji i resë (C)		CB ose TCU	–			TEMPO TL1530 +SHRA BKN012CB
Të përfshihet nëse shikueshmëria ose rrezja vizuale e pistës është <1500 m; për maksimumi katër pista. "I rëndë" përdoret për të treguar një tornado ose një shtjellë uji; "i moderuar" (pa cilësues) për të treguar një re në formë hinke që nuk e arrin tokën.							

Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në METAR			
Elementi		Intervali	Rezolucioni
Pista:	(pa njësi)	01-36	1
Drejtimi i erës:	°të vërtetë	000-360	10
Shpejtësia e erës:	MPS KT	00-99 00-199	1 1
Shikueshmëria:	M M M M	0000-0750 0800–4 900 5 000-9 000 10 000–	50 100 1 000 0 (vlera fikse: 9 999)
Rrezja vizuale e pistës:	M M M	0000-0375 0400-0750 0800-2 000	25 50 100
Shikueshmëria vertikale:	30's M (100's FT)	000-020	1
Retë: lartësia nga baza e resë:	30's M (100's FT)	000-100	1
Temperatura e ajrit; Temperatura e pikës së kondensimit të vesës:	°C	– 80 - +60	1
QNH:	hPa	0850-1 100	1
Deti –temperatura e sipërfaqes:	°C	– 10 - +40	1
Gjendja e detit:	(pa njësi)	0-9	1
Lartësia domethënëse e valëve	M	0-999	0,1

Gjendja e pistës	Shenjat e pistës: (pa njësi)	01–36; 88; 99	1
	Depozitat e pistës: (pa njësi)	0-9	1
	Shtrirja e kontaminimit të pistës: (pa njësi)	1; 2; 5; 9	–
	Thellësia e depozitës: (pa njësi)	00–90; 92-99	1
	Koeficienti i fërkimit / veprimi i frenimit: (pa njësi)	00–95; 99	1
* Nuk ka kërkesë aeronautike për të raportuar shpejtësinë e erës në sipërfaqe prej 100 kt (50 m/s) ose më shumë; megjithatë, është është siguruar një dispozitë për raportimin e shpejtësisë së erës deri në 199 kt (99 m/s) për qëllime joaeronautike, sipas nevojës.			

SHTOJCË 2

ZONA FIKSE TË MBULIMIT TË PARASHIKIMEVE WAFS NË FORMË GRAFIKËSH

Projeksioni Mercator

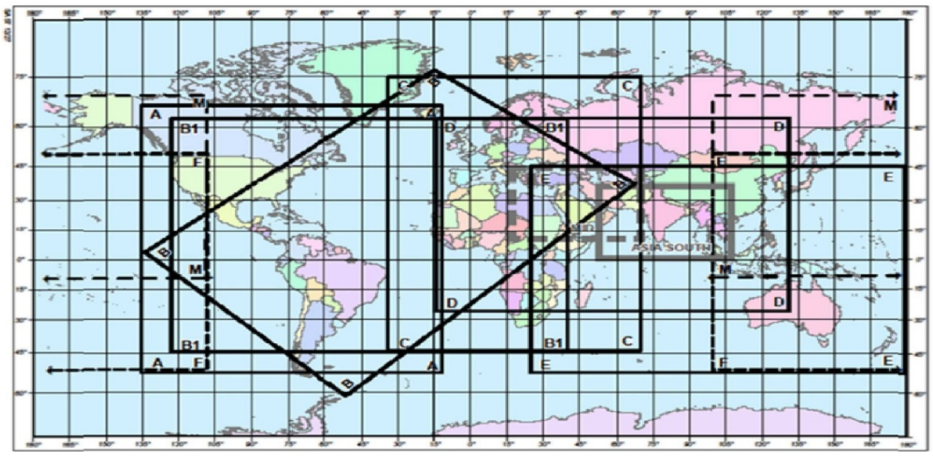

CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4455	E02446
ASIA	N3600	E10800	E	N4455	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S5355	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

Projeksion stereografik polar (hemisfera veriore)

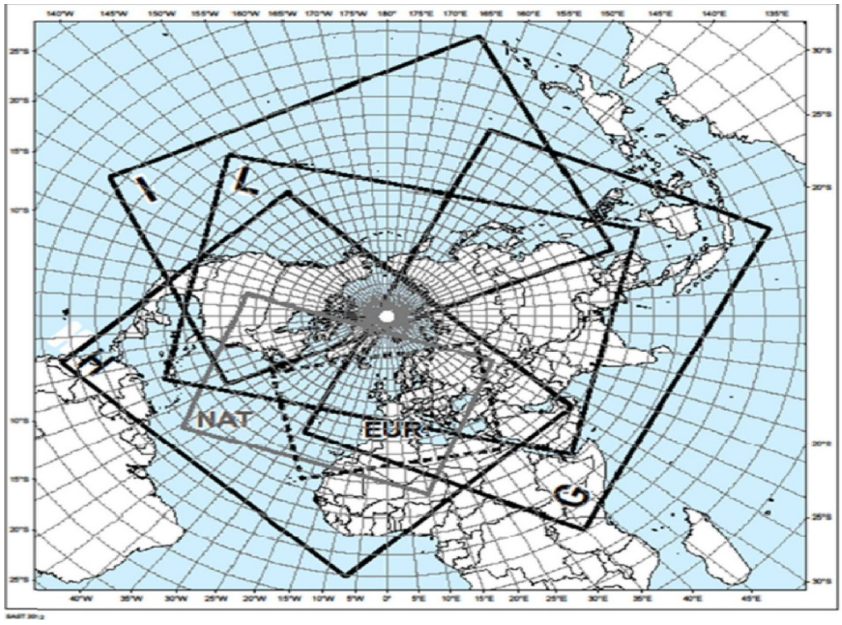

CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

Projeksion stereografik polar (hemisfera jugore)

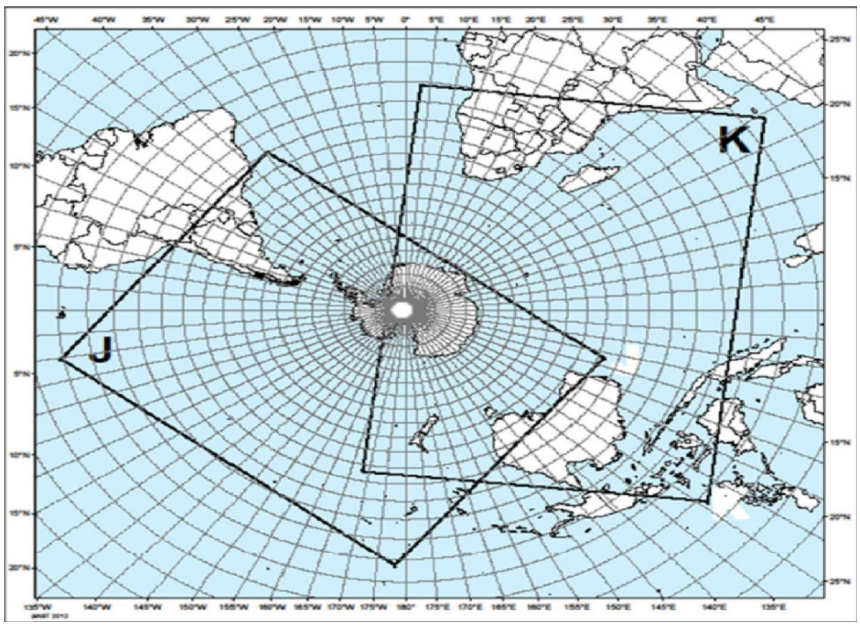

CHART	LATITUDE	LONGITUDE
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

SHTOJCË 3
MODELI PËR TAF

Çelësi:
M = përfshirja e detyrueshme, pjesë e çdo mesazhi;
C = përfshirja e kushtëzuar, e varur nga kushtet meteorologjike ose metoda e vëzhgimit;
O = përfshirja opsionale.

Shënimi 1. Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në TAF janë paraqitur poshtë këtij modeli.

Shënimi 2. Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në procedurat për shërbimet e lundirimit ajror - shkurtimet dhe kodet e ICAO-s (PANS-ABC, Dok 8400).

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj
Identifikimi i llojit të parashikimit (M)	Lloji i parashikimit (M)	TAF ose TAF AMD ose TAF COR	TAF TAF AMD
Treguesi i vendndodhjes (M)	Treguesi i vendndodhjes ICAO (M)	Nnnn	YUDO
Kohën e kryerjes së parashikimit (M)	Dita dhe koha e kryerjes së parashikimit në UTC (M)	nnnnnnZ	160000Z
Identifikimin e një parashikimi të munguar (C)	Identifikuesi i parashikimit të munguar (C)	NUK KA	NUK KA
FUNDI I TAF NËSE PARASHIKIMI ËSHTË I HUMBUR.			
Datat dhe periudha e vlefshmërisë së parashikimit (M)	Datat dhe periudha e vlefshmërisë e parashikimit në UTC (M)	nnnn/nnnn	1606/1624 0812/0918
Identifikimin e një parashikimi të anuluar (C)	I anuluar Identifikuesi i parashikimit (C)	CNL	CNL

FUNDI I TAF NËSE PARASHIKIMI ËSHTË I ANULUAR.			
Era në sipërfaqes (M)	Drejtimi i erës (M)	nnn ose VRB	24004MPS; VRB01MPS (24008KT); (VRB02KT) 19005MPS (19010KT)
	Shpejtësia e erës (M)	[P]nn[n]	00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele				Shembuj
	Variacionet domethënëse të shpejtësisë (C)	G[P]nn[n]				12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Njësitë e matjes (M)	MPS (ose KT)				
Shikueshmëria (M)	Shikueshmëria mbizotërues(M)	Nnnn			CAVOK	0350 CAVOK 7000 9000 9999
Moti (C)	Intensiteti i fenomentit të motit (C) (1)	– ose +		–		
	Karakteristikat dhe llojet e fenomenit të motit (C)	DZ ose RA ose SN or SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN		FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG		RA HZ +TSRA FG –FZDZ PRFG +TSRASN SNRA FG
Retë (M)2	Madhësia e resë dhe lartësia nga baza e resë ose shkueshmëria vertikale (M)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	VVnnn ose VV///	NSC		FEW010 VV005 OVC020 VV/// NSC SCT005 BKN012
	Lloji i resë (C)	CB ose TCU	–			SCT008 BKN025CB

Temperatura (O)3	Emri i elementit (M)	TX	TX25/1013Z TN09/1005Z TX05/2112Z TNM02/2103Z
	Temperatura maksimale (M)	[M]nn/	
	Dita dhe koha e matjes së temperaturës maksimale (M)	nnnnZ	
	Emri i elementit (M)	TN	
	Temperatura minimale (M)	[M]nn/	
	Dita dhe koha e matjes së temperaturës minimale (M)	nnnnZ	

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj
I parashikuar	Ndryshimi ose probabiliteti tregues (M)	PROB30 [TEMPO] ose PROB40 [TEMPO] ose BECMG ose TEMPO ose FM	
ndryshimet e parashikura për një apo më shumë nga elementet e mësipërme gjatë periudhes se vlefshmërisë (C)	Periudha e okurrencës ose ndryshimit (M)	nnnn/nnnn or nnnnnn	
	Era (C)	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS or VRBnnMPS (or nnn[P]nn[G[P]nn] KT ose VRBnnKT)	TEMPO 0815/0818 25017G25MPS (TEMPO 0815/0818 25034G50KT) TEMPO 2212/2214 17006G13MPS 1000 TSRA SCT010CB BKN020

						(TEMPO 2212/2214 17012G26KT 1000 TSRA SCT010CB BKN020)
	Mbizotëruese	Nnnn			CAVOK	BECMG 3010/3011 00000MPS 2400 OVC010 (BECMG 3010/3011 00000KT 2400 OVC010) PROB30 1412/1414 0800 FG
	Shikueshmëria (C);					
	fenomen i motit:	– ose +	–	NSW		BECMG 1412/1414 RA TEMPO 2503/2504 FZRA TEMPO 0612/0615 BLSN PROB40 TEMPO 2923/3001 0500 FG
	intensiteti (C)					
	fenomen i motit:	DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG			
	karakteristikat					
	dhe lloji (C)					

		TSRA ose TSSN				

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele				Shembuj
	Madhësia e resë dhe lartësia e bazës ose vizibilitetit shikueshmëria (C)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	VVnnn ose VV///	NSC		FM051230 15015KMH 9999 BKN020 (FM051230 15008KT 9999 BKN020) BECMG 1618/1620 8000 NSW NSC
	Lloji i resë (C)	CB ose TCU	–			BECMG 2306/2308 SCT015CB BKN020

(1) Të përfshihet kur është e zbatueshme. Asnjë cilësues për intensitetin e moderuar. Deri në
(2) katër shtresa resh.
(3) Përbëhet nga maksimumi 4 vlera temperaturash (dy temperatura maksimale dhe dy temperatura minimale).

Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në TAF			
Elementet		Intervali	Rezolucioni
Drejtimi i erës:	°të vërtetë	000-360	10
Shpejtësia e erës:	MPS	00–99 (*)	1
KT (*)		0-199	1

Shikueshmëria:	M M M M	0000-0750 0800–4 900 5 000-9 000 10 000 -	50 100 1 000 0 (vlera fikse: 9 999)
Shikueshmëria vertikale:	30's M (100's FT)	000-020	1
Retë: lartësia nga baza e resë:	30's M (100's FT)	000-100	1
Temperatura e ajrit (maksimumi dhe minimumi):	°C	– 80 - + 60	1
* Nuk ka kërkesë aeronautike për të raportuar shpejtësinë e erës në sipërfaqe prej 100 kt (50 m/s) ose më shumë; megjithatë, është siguruar në dispozitë për raportimin e shpejtësisë së erës deri në 199 kt (99 m/s) për qëllime joaeronautike, sipas nevojës.			

SHTOJCË 4

Modeli për paralajmërimet e gradientit të erës

Çelësi:

M = përfshirja e detyrueshme, pjesë e çdo mesazhi;

C = përfshirja e kushtëzuar, atje ku është e zbatueshme.

Shënimi 1. Intervalet dhe rezolucionet për elementet numerike të përfshira në paralajmërimet e gradientit të erës tregohen në shtojcën 8.

Shënimi 2. Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në procedurat për shërbimet e lundirimit ajror – shkurtimet dhe kodet e ICAO-s (PANS-ABC, Dok 8400).

Elementi	Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembull:
Treguesi i vendndodhjes të aerodromit (M)	Treguesi i vendndodhjes të aerodromit	nnnn	YUCC
Identifikimi i tipit të mesazhit (M)	Tipi i mesazhit dhe numri i sekuencës	WS WRNG [n]n	WS WRNG 1
Koha e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë (M)	Dita dhe koha e lëshimit dhe, ku është e zbatueshme, periudha e vlefshmërisë në UTC.	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] ose [VALID nnnnnn/nnnnnn]	211230 VALID TL 211330 221200 VALID 221215/221315
PËR ANULIMIN E PARALAJMËRIMIT TË GRADIENTIT TË ERËS, SHIKONI DETAJET NË FUND TË MODELIT.			

Fenomeni (M)	Identifikimi i fenomenit dhe vendndodhja e tij	[MOD] ose [SEV] WS IN APCH ose [MOD] ose[SEV] WS [APCH] RWYnnn ose [MOD] ose [SEV] WS IN CLIMB-OUT ose [MOD] ose [SEV] WS CLIMB-OUT RWYnnn ose MBST IN APCH ose MBST [APCH] RWYnnn ose MBST IN CLIMB-OUT ose MBST CLIMB-OUT RWYnnn	WS APCH RWY12 MOD WS RWY34 WS IN CLIMB-OUT MBST APCH RWY26 MBST IN CLIMB-OUT
Fenomeni i mbikëqyrur, raportuar dhe i parashikuar (M)	Identifikimi nëse fenomeni është mbikëqyrur ose raportuar dhe pritet të vazhdojë ose të parashikohet	REP AT nnnn nnnnnnnn ose OBS [AT nnnn] ose FCST	REP AT 1510 B747 OBS AT 1205 FCST
Detaje të fenomenit (C)	Përshkrim i fenomenit që provokon lëshimin e paralajmërimit të gradientit të erës	SFC WIND: nnn/nnMPS (ose nnn/ nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/ nnMPS (ose nnn/nnKT) ose nnKMH (ose nnKT) LOSS nnKM (ose nnNM) FNA RWYnn ose nnKMH (ose nnKT) GAIN nnKM (ose nnNM) FNA RWYnn	ERA SFC: 320/5MPS 60M-ERA: 360/13MPS (SFC ERA: 320/10KT 200FT-ERA: 360/26KT) 60KMH LOSS 4KM FNA RWY13 (30KT LOSS 2NM FNA RWY13)
OSE			
Anulimi i paralajmërimit të gradientit të erës	Anulimi i paralajmërimit të gradientit të erës duke iu referuar identifikimit të tij	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/ nnnnnn	CNL WS WRNG 1 211230/211330

SHTOJCË 5 A
MODELI PËR MESAZHET SIGMET DHE AIRMET

Çelësi:
M = përfshirja e detyrueshme;
C = përfshirja e kushtëzuar, atje ku është e zbatueshme; dhe
= = shenja e barazimit tregon që teksti në vijim duhet të vendoset në vijën pasuese.

Shënim. Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në mesazhet SIGMET/AIRMET dhe në raportet e posaçme ajrore tregohen te shtojca 8.

Element	Permbajtja e detajuar	Modele SIGMET	Modele AIRMET	Shembuj SIGMET	Shembuj AIRMET

Treguesi i vendndodhjes të FIR/CTA (M)	Treguesi i vendndodhjes ICAO i njësisë ATS në shërbim të FIR ose CTA të cilit i referohet SIGMET/AIRMET	nnnn		YUCC YUDD	
Identifikimi (M)	Sigmet ose identifikimi i mesazhit AIRMET dhe sekuenca e numrit	SIGMET nnn	AIRMET [n] [n] n	SIGMET U 05 SIGMET 112	AIRMET 2 AIRMET 19 AIRMET B19
Periudha e vlefshmërisë (M)	Grupet datë-orë që tregojnë periudhën e vlefshmërisë në UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn		E VLEFSHME 010000/010400 E VLEFSHME 221215/221600 E VLEFSHME 101520/101800 E VLEFSHME 251600/252200 E VLEFSHME 152000/160000 E VLEFSHME 192300/200300	
Treguesi i vendndodhjes së MWO (M)	Treguesi i vendndodhjes së MWO që e nis mesazhin me një vizë ndarëse	nnnn–		YUDO– YUSO–	

Emri i FIR/CTA ose identifikimi i avionit (M)	Treguesi i vendndodhjes dhe emri i FIR/CTA për të cilat janë lëshuar SIGMET/AIRMET	nnnn nnnnnnnnnn FIR [/UIR] ose nnnn nnnnnnnnnn CTA	nnnn nnnnnnnnnn FIR [/n]	YUCC AMSWELL FIR YUDD SHANLON FIR/UIR YUCC AMSWELL FIR/2 YUDD SHANLON CTA	YUCC AMSWELL FIR/2 YUDD SHANLON FIR
NËSE SIGMET DO TË ANULOHET, SHIKO DETAJET NË FUND TË MODELIT.					

Elementet	Përmbajtja e hollesishme	Modelet SIGMET	Modelet AIRMET	Shembujt SIGMET	Shembujt AIRMET

Fenomeni i (M)	Përshkrimi i fenomenit që shkakton lëshimin e SIGMET / AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] CB ose TC NN PSN Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnn] [PSN Nnn [nn] or Snn [nn] Ennn [nn] or Wnnn [nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn / nn [n] MPS (ose SFC WIND nnn / nn [n] KT) SFC 9VIS nnnnM (nn) ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD nnn/[ABV] nnnnM (ose BKN CLD nnn/[ABV] nnnnFT) OVC CLD nnn/[ABV] nnnnM (ose OVC CLD nnn/[ABV] nnnnFT) ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW	OBSC TS OBSC TSGR EMBD TS EMBD TSGR FRQ TS FRQ TSGR SQL TS SQL TSGR TC GLORIA PSN N10 W060 CB TC NN PSN S2030 E06030 CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS VA ERUPTION MT ASHVAL PSN S15 E073 VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND 040/40MPS SFC WIND 310/20KT SFC VIS 1500M (BR) ISOL TS ISOL TSGR OCNL TS OCNL TSGR MT OBSC BKN CLD 120/ 900M BKN CLD 400/ 3000FT BKN CLD SFC/3000M BKN CLD SFC/ ABV10000FT OVC CLD 270/ ABV3000M OVC CLD 900/ ABV10000FT OVC CLD SFC/3000M OVC CLD SFC/ ABV10000FT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
Fenomeni i mbikëqyrur ose i parashikuar (M)	Treguesi nëse informacioni është mbikëqyrur dhe pritet të vazhdojë ose të parashikohet (M)	OBS [AT nnnnZ] ose FCST [AT nnnnZ]		OBS OBS AT 1210Z FCST FCST AT 1815Z	

Elementet	Përmbajtja e hollesishme	Modelet SIGMET	Modelet AIRMET	Shembujt SIGMET
Vendndodhja (C)	Vendndodhja (duke iu referuar gjerësisë dhe gjatësisë (në gradë dhe minuta))	Nnn[nn] Wnnn[nn] ose Nnn[nn] Ennn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Snn[nn] Ennn[nn] ose N OF Nnn[nn] ose S OF Nnn[nn] ose N OF Snn[nn] ose S OF Snn[nn] ose [DHE] W OF Wnnn[nn] or E OF Wnnn[nn] or W OF Ennn[nn] or E OF Ennn[nn] or N OF Nnn[nn] or N OF Snn[nn] AND S OF Nnn [nn] or S OF Snn[nn] or W OF Wnnn[nn] or W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] or E OF Ennn[nn] ose N OF LINE ose NE OF LINE ose E OF LINE ose SE OF LINE ose S OF LINE or SW OF LINE or W OF LINE ose NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn [nn]] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] [AND N OF LINE or NE OF LINE ose E OF LINE or SE OF LINE or S OF LINE ose SW OF LINE or W OF LINE ose NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]]] ose WI Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn [nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – [Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn [nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] (4) ose APRX nnKM WID LINE BTN (ose nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn [nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] ose E GJITHA FIR/UIR ose E GJITHA CTA ose WI nnnKM (ose nnnNM) OF TC CENTRE	N2020 W07005 N48 E010 S60 W160 S0530 E16530 N OF N50 S OF N5430 N OF S10 S OF S4530 W OF W155 E OF W45 W OF E15540 E OF E09015 N OF N1515 DHE W OF E13530 S OF N45 DHE N OF N40 N OF LINE S2520 W11510 – S2520 W12010 SW OF LINE N50 W005 – N60 W020 SW OF LINE N50 W020 – N45 E010 AND NE OF LINE N45 W020 – N40 E010 WI N6030 E02550 – N6055 E02500 – N6050 E02630 – N6030 E02550 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N60 W010 – N57 E010 E GJITHA FIR E GJTHA FIR/UIR E GJITHA CTA WI 400KM OF TC CENTRE WI 250NM OF TC CEN	

Elementet	Përmbajtja e hollesishme	Modelet SIGMET	Modelet AIRMET	Shembuj SIGMET	Shembuj AIRMET
Niveli (C)	Niveli i fluturimit ose lartësia	[SFC/]FLnnn ose [SFC/]nnnnM (ose [SFC/][n]nnnnFT) ose FLnnn/nnn ose TOP FLnnn ose [TOP] ABV FLnnn ose [nnnn/]nnnnM (ose [[n]nnnn/][n]nnnnFT) ose [nnnnM/]FLnnn (ose [[n]nnnnFT/]FLnnn) ose (1) TOP [ABV or BLW] FLnnn		FL180 SFC/FL070 SFC/3000M SFC/10000FT FL050/080 TOP FL390 ABV FL250 TOP ABV FL100 3000M 2000/3000M 8000FT 6000/12000FT 2000M/FL150 10000FT/FL250 TOP FL500 TOP ABV FL500 TOP BLW FL450	
Lëvizje ose lëvizje e pritshme (C) (5)	Lëvizje ose lëvizje e pritshme (C) (drejtimi dhe shpejtësia) duke u referuar te një nga 16 (gjashtëmbëdhjetë) pikat e kompasit, ose stacionare (C).	MOV N [nnKMH] ose MOV NNE [nnKMH] ose MOV NE [nnKMH] ose MOV ENE [nnKMH] ose MOV E [nnKMH] ose MOV ESE [nnKMH] ose MOV SE [nnKMH] ose MOV SSE [nnKMH] ose MOV S [nnKMH] ose MOV SSW [nnKMH] ser MOV SW [nnKMH] ose MOV WSW [nnKMH] ose MOV W [nnKMH] ose MOV WNW [nnKMH] ose MOV NW [nnKMH] ose MOV NNW [nnKMH] (ose MOV N [nnKT] ose MOV NNE [nnKT] ose MOV NE [nnKT] ose MOV ENE [nnKT] ose MOV E [nnKT] ose MOV ESE [nnKT] ose MOV SE [nnKT] ose MOV SSE [nnKT] ose MOV S [nnKT] ose MOV SSW [nnKT] ose MOV SW [nnKT] ose MOV WSW [nnKT] ose MOV W [nnKT] ose MOV WNW [nnKT] ose MOV NW [nnKT] ose MOV NNW [nnKT]) ose STNR		MOV SE MOV NNW MOV E 40KMH MOV E 20KT MOV WSW 20KT STNR	
Ndryshimet në intensitet (C)	Ndryshimet e pritshme në intensitet (C)	INTSF ose WKN ose NC		INTSF WKN NC	
Parashikimi kohës (C) (5)	Tregimi i kohës së parashikimit të fenomenit	FCST AT nnnnZ	–	FCST AT 2200Z	–

Parashikimi pozicionit (C) (5)	Pozicioni i parashikimit të reve të hirit vullkanik ose qendrës së ciklonit tropikal ose fenomeneve të tjera të rrezikshëm6 në fund të periudhës së vlefshmërisë së SIGMET	Nnn[nn] Wnnn[nn] or Nnn[nn] Ennn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Snn[nn] Ennn[nn] or N OF Nnn[nn] or S OF Nnn[nn] or N OF Snn[nn] or S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] or E OF Wnnn[nn] or W OF Ennn[nn] or E OF Ennn[nn] or	–	N30 W170 N OF N30 S OF S50 AND W OF E170 S OF N46 DHE N OF N39 NE OF LINE N35 W020 – N45 W040 SW OF LINE N48 W020 – N43 E010 AND NE OF LINE N43 W020 – N38 E010	–	

Elementet	Përmbajtja e hollësishme	Modelet SIGMET	Modelet AIRMET	Shembujt SIGMET	Shembujt AIRMET

		Nnn[nn] Wnnn[nn] ose Nnn[nn] Ennn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Snn[nn] Ennn[nn] ose N OF Nnn[nn] ose S OF Nnn[nn] ose N OF Snn[nn] ose S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] ose E OF Wnnn[nn] ose W OF Ennn[nn] ose E OF Ennn[nn] ose OF Nnn[nn] ose N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] ose S OF Snn[nn] ose W OF Wnnn[nn] ose W OF Ennn[nn] DHE E OF Wnnn[nn] ose E OF Ennn[nn] ose N OF LINE ose NE OF LINE or E OF LINE ose SE OF LINE ose S OF LINE ose SW OF LINE ose W OF LINE ose NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] [DHE N OF LINE ose NE OF LINE ose E OF LINE ose SE OF LINE ose S OF LINE ose SW OF LINE ose W OF LINE ose NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]]] ose WI Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] (4) ose APRX nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)		WI N20 W090 – N05 W090 – N10 W100 – N20 W100 – N20 W090 APRX 50KM WID LINE BTN N64 W017 – N57 W005 – N55 E010 – N55 E030 ENTIRE FIR ENTIRE FIR/ UIR ENTIRE CTA TC CENTRE PSN N2740 W07345 NO VA EXP	

		Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]][– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] ose ENTIRE FIR[/UIR] ose ENTIRE CTA ose TC CENTRE PSN Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] (1) ose NO VA EXP (2)			

përsëritja e elementeve (C) (3)	Përsëritja e elementeve të përfshira në një SIGMET për re të hirit vullkanik ose ciklon tropikal	[DHE]	–	DHE	–

OSE					
Anullimi i SIGMET/AIR-MET (C)	Anullimi i SIGMET/AIR-MET duke u referuar tek identifikimi i tij	CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/nnnnnn ose CNL SIGMET [nn]n nnnnnn/ nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] 3	CNL AIRMET [nn]n nnnnnn/ nnnnnn	CNL SIGMET B04 101200/ 101600 CNL SIGMET I07 251030/ 251430 VA MOV TO YUDO FIR	CNL AIRMET 05 151520/ 151800
Vetëm për SIGMET për ciklonet tropikale. Vetëm për SIGMET për hirin vullkanik. Të përdoret për dy re hiri vullkanik ose dy qendra të cikloneve tropikale që ndikojnë njëkohësisht në FIR në fjalë. Numri i koordinatave mbahet në minimum dhe normalisht nuk duhet të kalojë shtatë. Elementet "koha e parashikimit" dhe 'pozicioni i parashikimit' nuk do të përdoren së bashku me elementin 'lëvizja ose lëvizja e pritshme'. Shënim. Ngrirja e ashpër ose të moderuara dhe turbulencat e forta ose të moderuara (SEV ICE, MOD ICE, SEV TURB, MOD TURB) të shoqëruara me stuhi, re të kumulonimbusit ose ciklone tropikale nuk duhet të përfshihen.					

SHTOJCË 5B
MODELI I RAPORTEVE-AJRORE TË VEÇANTË (LIDHJA E SIPËRME)

Çelësi:

M = përfshirja e detyrueshme, pjesë e çdo raporti-ajror të veçantë (lidhja e më sipër);

C = përfshirja me kusht, kur është e zbatueshme;

= = një vijë e dyfishtë tregon se teksti pas tij do të vendoset në rreshtin pasues.

Shënim. Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në raportet – ajrore të veçantë tregohen në shtojcën 8.

Element	Përmbajtje e hollësishme	Model	Shembuj
Identifikimi (M)	Identifikimi i veçantë i raportit-ajror (lidhja e sipërme)	ARS	ARS
Identifikimi i avionit (M)	Shenja e thirrjes radiotelefonike të avionëve	nnnnnn	VA812
Fenomeni i vërejtur (M)	Përshkrimi i fenomenit të vëzhguar që shkakton lëshimin e raportit - ajror të veçantë	TS TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA [MT nnnnnnnnnn] MOD TURB MOD ICE	TSGR SEV TURB SEV ICE SEV MTW HVY SS VA CLD VA VA MT ASHVAL5 MOD TURB MOD ICE
Koha e vëzhgimit (M)	Koha e vëzhgimit të dukurisë së vëzhguar	OBS AT nnnnZ	OBS AT 1210Z

Vendndodhja (C)	Vendndodhja (referuar gjerësisë dhe gjatësisë gjeografike (në gradë dhe minuta)) të fenomenit të vëzhguar	NnnnnWnnnnn ose NnnnnEnnnnn ose SnnnnWnnnnn ose SnnnnEnnnnn	N2020W07005 S4812E01036
Niveli (C)	Niveli i fluturimit ose lartësia e dukurisë së vëzhguar	FLnnn ose FLnnn/nnn ose nnnnM (ose [n]nnnnFT)	FL390 FL180/210 3000M 12000FT

SHTOJCË 6
MODELI PËR MESAZHIN KËSHILLUES PËR HIRIN VULLKANIK

Çelësi:
M = përfshirja e detyrueshme;
O = përfshirja opsionale;
= = shenja e barazimit tregon që teksti në vijim duhet të vendoset në vijën pasuese.

Shënimi 1. Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në mesazhet këshilluese për hirin vullkanik tregohen te shtojca 8.

Shënimi 2. Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në "Procedurat për shërbimet e lundirimit ajror – shkurtimet dhe kodet e ICAO-s (PANS-ABC, Dok 8400)".

Shënimi 3. Përfshirja e "dy pikave" pas çdo elementi të kreut është i detyrueshëm.

Shënimi 4. Numrat nga 1 deri në 18 janë përfshirë vetëm për qartësi dhe ato nuk janë pjesë e mesazhit këshillues, siç tregohet në shembull.

Elementi		Përmbajtja e hollësishme	Modele (t)		Shembujt	
1	Identifikimi i tipit të mesazhit (M)	Tipi i mesazhit	KËSHILLIME VA		KËSHILLIME VA	
2	Koha e lëshimit (M)	Viti, muaji, dita, koha në UTC	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ	DTG:	20080923/0130Z
3	Emri i VAAC-së (M)	Emri i VAAC	VAAC:	nnnnnnnnnnnn	VAAC:	TOKYO
4	Emri i vullkanit (M)	Emri dhe Shoqata Ndërkombëtare e Vullkanologjisë dhe Kimisë së Interios së Tokës (IAVCEI) numri i vullkanit	VOLCANO:	nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] ose PA EMËR ose PA EMËR	VOLCANO: VOLCANO:	KARYMSKY 1000-13 VULLKANI: PA EMËR
5	Vendndodhja e vulkanit (M)	Vendndodhja e vullkanit në gradë dhe minuta	PSN:	Nnnnn ose Snnnn Wnnnnn ose Ennnnn ose E PANJOHUR	PSN: PSN:	N5403 E15927 E PANJOHUR
6	Shteti ose rajoni (M)	Shteti, ose rajoni nëse nuk është raportuar hi mbi një Shtet	ZONA:	nnnnnnnnnnnnnnnn	ZONA:	RUSIA
7	Lartësia e majës (M)	Lartësia e majës në m (ose ft)	LARTËSIA E MAJËS:	nnnnM (ose nnnnnFT)	LARTËSIA E MAJËS	1536M

8	Numri i këshillimit (M)	Numri i këshillimit: viti i plotë dhe numri i mesazhit (sekuencë e veçantë për secilin vullkan)	ADVISORY NR:	nnnn/nnnn	ADVISORY NR:	2008/4
9	Burimi i informacionit (M)	Burimi i informacionit që përdor tekst të lirë	INFO SOURCE:	Tekst i lirë deri në 32 karaktere	INFO SOURCE:	MTSAT-1R KVERT KEMSD
10	Kodi i ngjyrës (O)	Kodi i ngjyrës për aviacionin	KODI I NGJYRËS PËR AVIACIONIN:	I KUQ ose PORTOKALLI ose I VERDHË ose I GJELBËR ose NUK DIHET ose NUK JEPET ose NUK KA	KODI I NGJYRËS PËR AVIACIONIN:	I KUQ
11	Hollësitë e shpërthimit (M)	Hollësitë e shpërthimit (duke përfshirë datën/orën e shpërthimeve (s))	HOLLËSITË E SHPËRTHIMIT:	Tekst i lirë deri në 64 karaktere ose E PANJOHUR	HOLLËSITË E SHPËRTHIMIT	RAPORTOHET SHPËRTHIM NË 20080923/0000Z FL300
12	Ora e vrojtimit (ose ora e përafërt) të hirit (M)	Data dhe ora (në UTC) e vrojtimit (ose ora e përafërt) të hirit vullkanik	OBS (ose EST) VA DTG:	nn/nnnnZ	OBS VA DTG:	23/0100Z
13	Re të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar (M)	Shtrirja horizontale (në gradë dhe minuta) dhe vertikale në kohën e vëzhgimit të reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar ose, nëse baza është e panjohur, maja e reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar; Lëvizja e reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar	OBS VA CLD ose EST VA CLD:	TOP FLnnn ose SFC/FLnnn ose FLnnn/nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn][– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] or Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn]] MOV N nnKMH (ose KT) ose MOV NE nnKMH (ose KT) ose MOV E nnKMH (ose KT) ose MOV SE nnKMH (ose KT) ose MOV S nnKMH (ose KT) ose MOV SW nnKMH (ose KT) ose MOV W nnKMH (ose KT) ose MOV NW nnKMH (ose KT) ose VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FLnnn/nnn	OBS VA CLD:	FL250/300 N5400 E15930 – N5400 E16100 – N5300 E15945 MOV SE 20KT SFC/FL200 N5130 E16130 – N5130 E16230 – N5230 E16230 – N5230 E16130 MOV SE 15KT TOP FL240 MOV W 40KMH VA NOT IDENTIFIABLE FM SATELLITE DATA WIND FL050/070 180/12MPS

				nnn/nn[n]MPS (ose KT) (2) ose WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (ose KT) ose WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (ose KT) ose WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (ose KT)		
14	Lartësia e parashikimit dhe pozicioni i reve të hirit (+ 6 HR) (M)	Dita dhe ora (në UTC) (6 orë nga 'Ora e vëzhgimit (ose e përllogaritjes) të hirit' të dhënë në pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikuar (në gradë dhe minuta) për secilën masë të reve për atë kohë të caktuar fikse	FCST VA CLD + 6 HR:	nn/nnnnZ SFC ose FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn][– Nnn [nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn [nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] (1) ose NO VA EXP ose NOT AVBL ose NOT PROVIDED	FCST VA CLD + 6 HR:	23/0700Z FL250/350 N5130 E16030 – N5130 E16230 – N5330 E16230 – N5330 E16030 SFC/FL180 N4830 E16330 – N4830 E16630 – N5130 E16630 – N5130 E16330 NO VA EXP I PADISPONUESHËM NUK JEPET
15	Lartësia e parashikimit dhe pozicioni i reve të hirit (+ 12 HR) (M)	Dita dhe ora (në UTC) (12 orë nga 'Ora e vëzhgimit (ose e përllogaritjes) të hirit' të dhënë në pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikuar (në gradë dhe minuta) për secilën masë të reve për atë kohë të caktuar fikse	FCST VA CLD + 12 HR:	nn/nnnnZ SFC ose FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn]– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] or Ennn[nn]– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn]– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn]] ose NO VA EXP ose NOT AVBL ose NOT PROVIDED	FCST VA CLD +12 HR	23/1300Z SFC/FL270 N4830 E16130 - N4830 E16600 - N5300 E16600 - N5300 E16130 NO VA EXP I PADISPONUESHËM NUK JEPET
16	Lartësia e parashikimit dhe pozicioni i reve të hirit (+ 18 HR) (M)	Dita dhe ora (në UTC) (18 orë nga 'Ora e vëzhgimit (ose e përllogaritjes) të hirit' të dhënë në pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikuar (në gradë dhe minuta) për secilën masë të reve për atë kohë të caktuar	FCST VA CLD + 18 HR:	nn/nnnnZ SFC ose FLnnn/[FL]nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn]– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose	FCST VA CLD +18 HR:	23/1900Z NO VA EXP I PADISPONUESHEM NUK JEPET

		fikse		Ennn[nn]] ose NO VA EXP ose I PADISPONUESHEM ose NUK JEPET		
17	Shënime (M)	Shënime, sipas rastit	RMK:	Tekst i lirë deri në 256 karaktere ose NUK KA	RMK:	RAPORTI I FUNDIT FM KVERT (0120Z) TREGON SE SHPËRTHIMI KA NDALUAR. DY SHPËRNDARËS VA CLD DUKEN QARTË NË IMAZHET SATELITORE NUK KA
18	Këshillimi i ardhshëm (M)	Viti, muaji, dita dhe ora në UTC	KËSHILLIMI I ARDHSHËM:	nnnnnnnn/nnnnZ ose JO MË VONË SE nnnnnnnn/nnnnZ ose NUK KA KËSHILLIME TË MËTEJSHME ose DO TË LËSHOHET NGA nnnnnnnn/nnnnZ	NXT ADVISORY:	20080923/0730Z NO LATER THAN nnnnnnnn/nnnnZ NO FURTHER ADVISORIES WILL BE ISSUED BY nnnnnnnn/nnnnZ
Deri në katër shtresa të përzgjedhura. Nëse raportohet hi (p.sh. AIREP), por nuk identifikohet nga të dhënat satelitore.						

SHTOJCË 7
MODELI PËR MESAZHIN KËSHILLUES PËR CIKLONET TROPIKALE

Çelësi:

= = shenja e barazimit tregon që teksti në vijim duhet të vendoset në vijën pasuese.

Shënimi 1. Gama dhe rezolucioni për elementet numerike të përfshira në mesazhet këshilluese për hirin vullkanik tregohen te shtojca 8.

Shënimi 2. Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në procedurat për shërbimet e lundrimit ajror – shkurtimet dhe kodet e ICAO-s (PANS-ABC, Dok 8400).

Shënimi. Të gjitha elementet janë të detyrueshme.

Shënimi 4. Përfshirja e "dy pikave" pas çdo elementi të kreut është i detyrueshëm.

Shënimi 5. Numrat nga 1 deri në 19 janë përfshirë vetëm për qartësi dhe ato nuk janë pjesë e mesazhit këshillues, siç tregohet në shembull.

Elementi		Përmbajtja e hollësishme	Modele	Shembuj
1	Identifikimi i tipit të mesazhit	Tipi i mesazhit	TC ADVISORY	TC ADVISORY
2	Koha e lëshimit	Viti, muaji, dita dhe ora në UTC e lëshimit	DTG: nnnnnnnn/nnnnZ	DTG: 20040925/ 1600Z
3	Emri i TCAC	Emri i TCAC (treguesi i vendndodhjes ose emri i plotë)	TCAC:nnnn ose nnnnnnnnnn	TCAC:YUFO TCAC:MIAMI

4	Emri i ciklonit tropikal	Emri i ciklonit tropikal ose 'NN' për ciklonet tropikale pa emër	TC: nnnnnnnnnnnn ose NN	TC: GLORIA
5	Numri i këshillimit	Numri i këshillimit (fillon me '01' për secilin ciklon)	NR: nn	NR: 01
6	Pozicioni i qendrës	Pozicioni i qendrës së ciklonit tropikal (në gradë dhe minuta)	PSN: Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]	PSN: N2706 W07306
7	Drejtimi dhe shpejtësia e lëvizjes	Drejtimi dhe shpejtësia e lëvizjes, të dhëna në gjashtëmbëdhjetë pikat e busullës dhe km/h (ose kt) përkatësisht ose lëviz ngadalë (<6 km/h (3 kt)) ose stacionare (<2 km/h (1 kt))	MOV: N nnKMH (ose KT) ose NNE nnKMH (ose KT) ose NE nnKMH (ose KT) ose ENE nnKMH (ose KT) ose E nnKMH (ose KT) ose ESE nnKMH (ose KT) ose SE nnKMH (ose KT) ose SSE nnKMH (ose KT) ose S nnKMH (ose KT) ose SSW nnKMH (ose KT) ose SW nnKMH (ose KT) ose WSW nnKMH (ose KT) ose W nnKMH (ose KT) ose WNW nnKMH (ose KT) ose NW nnKMH (ose KT) ose NNW nnKMH (ose KT) ose SLW ose STNR	MOV: NW 20KMH
8	Tensioni qendror	Tensioni qendror (në hPa)	C: nnnHPA	C: 965HPA
9	Era maksimale e sipërfaqes	Era maksimale e sipërfaqes afër qendrës (mesatarja mbi 10 minuta, në m/s (ose kt))	MAX nn[n]MPS ERA: (ose nn[n]KT)	MAX 22MPS ERA:
10	Parashikimi i qendrës së pozicionit (+ 6 HR)	Dita dhe ora (në UTC) (6 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2); Parashikimi i pozicionit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN nn/nnnnZ + 6 HR: Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]	FCST PSN 25/2200Z + 6 HR: N2748 W07350
11	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (+ 6 HR)	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (6 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2)	FCST MAX WIND + 6 HR: nn[n]MPS (ose nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 6 HR: 22MPS
12	Parashikimi i qendrës së pozicionit (+ 12 HR)	Dita dhe ora (në UTC) (12 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2); Parashikimi i pozicionit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN nn/nnnnZ + 12 HR: Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]	FCST PSN 26/0400Z + 12 HR: N2830 W07430
13	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (+ 12 HR)	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (12 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2)	FCST MAX WIND + 12 HR: nn[n]MPS (ose nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 12 HR: 22MPS

14	Parashikimi i qendrës së pozicionit (+ 18 HR)	Dita dhe ora (në UTC) (18 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2); Parashikimi i pozicionit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN + 18 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]	FCST PSN + 18 HR:	26/1000Z N2852 W07500
15	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (+ 18 HR)	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (18 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2)	FCST MAX WIND + 18 HR:	nn[n]MPS (ose nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 18 HR:	21MPS
16	Parashikimi i qendrës së pozicionit (+ 24 HR)	Dita dhe ora (në UTC) (24 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2); Parashikimi i pozicionit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN + 24 HR:	nn/nnnnZ Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]	FCST PSN + 24 HR:	26/1600Z N2912 W07530
17	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (+ 24 HR)	Parashikimi i erës maksimale të sipërfaqes (24 orë nga 'DTG' e dhënë në pikën 2)	FCST MAX WIND + 24 HR:	nn[n]MPS (ose nn[n]KT)	FCST MAX WIND + 24 HR:	20MPS
18	Shënime:	Shënime, sipas rastit	Shënim:	Tekst i lirë deri në 256 karaktere ose NUK KA	Shënim:	NUK KA
19	Ora e pritshme për lëshimin e këshillimit të ardhshëm	Viti, muaji, dita dhe ora (në UTC) e pritshme për lëshimin e këshillimit të ardhshëm	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ ose NO MSG EXP	NXT MSG:	20040925/ 2000Z

SHTOJCË 8

Intervalet dhe rezolucionet për elementet numerike të përfshira në mesazhet këshilluese për hirin vullkanik dhe ciklonin tropikal, mesazhet SIGMET/AIRMET dhe paralajmërimet e aerodromit dhe të gradientit të erës.

Elementet		Intervali	Rezolucioni
Lartësia e majës:	M	000-8 100	1
	FT	000-27 000	1
Numri i këshillimit:	për VA (indeks) (*)	000-2 000	1
	për TC (indeks) (*)	00-99	1

Era maksimale e sipërfaqes:	MPS	00-99	1
	KT	00-199	1
Tensioni qendror:	hPa	850-1 050	1
Shpejtësia e erës së sipërfaqes:	MPS	15-49	1
	KT	30-99	1
Shikueshmëria e sipërfaqes:	M	0000-0750	50
	M	0800-5 000	100
Reja: lartësia e bazës:	M	000-300	30
	FT	000-1 000	100
Reja: lartësia e majës:	M	000-2 970	30
	M	3 000-20 000	300
	FT	000-9 900	100
	FT	10 000-60 000	1 000
Gjerësia gjeografike:	° (gradë)	00-90	1
	(minuta)	00-60	1
Gjatësia gjeografike:	° (gradë)	000-180	1
	(minuta)	00-60	1
Nivelet e fluturimit:		000-650	10
Lëvizja:	KMH	0-300	10
	KT	0-150	5
(*) Jodimensionale			

ANEKS VI
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK
(Pjesa AIS)

NËNPJESA A – KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

AIS.OR.100 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

a) Ofruesi i shërbimeve të informacionit aeronautik do të garantojë që informacioni dhe të dhënat janë të disponueshme për operacione në një formë të përshtatshme për:

1. personelin operacional të fluturimit, përfshirë ekuipazhin e fluturimit;

2. planifikimin e fluturimit, sistemet e menaxhimit të fluturimit dhe simulatorët e fluturimit;

3. ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror të cilët janë përgjegjës për shërbimet e informacionit të fluturimit, shërbimet e informacionit të fluturimit nga aerodromi dhe ofrimin e informacionit para fluturimit.

b) Ofruesit e shërbimeve të informacionit aeronautik do të garantojnë integritetin e të dhënave dhe konfirmojnë nivelin e saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë burimin e këtij informacioni, përpara se ky informacion të shpërndahet.

NËNPJESA B – KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

AIS.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operacionale për ofrimin e shërbimeve të informacionit aeronautik

Ofruesi i shërbimeve të informacionit aeronautik do të demonstrojë se është në gjendje të ilustrojë se metodat e punës dhe procedurat operacionale janë në përputhje me standardet në anekset e mëposhtme të Konventës së Çikagos, në masën që ato janë të përshtatshme për ofrimin e shërbimeve të informacionit aeronautik në hapësirën ajrore në fjalë:

a) Aneksi 4 për grafikët aeronautikë në edicionin e 11-të korrik 2009, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në dhe përfshirë nr. 58, të miratuara; udhëzimi i ministrit përgjegjës për transportet nr. 84, datë 2.8.2012 "Për miratimin e rregullores mbi hartat aeronautike" në botimin e tij të 11-të të korrikut 2009, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 58;

b) pa cenuar urdhrin e ministrit nr. 252, datë 15.9.2014 "Për përcaktimin e kërkesave mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe të informacionit aeronautik", që përafron Rregulloren e Komisionit (BE) nr. 73/2010, aneksi 15 mbi shërbimet e informacionit aeronautik në edicionin e saj të 14-të korrik 2013, duke përfshirë të gjitha ndryshimet atë nr. 38.

ANEKS VII
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE
(Pjesa-DAT)

NËNPJESA A – KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.OR.100 Të dhënat dhe informacioni aeronautik

a) Ofruesi i DAT-it do të marrë, mbledhë, përkthejë, përzgjedhë, formatojë, shpërndajë dhe/ose integrojë të dhënat dhe informacionin aeronautik që lëshohet nga një burim autorizuar për t'u përdorur në një bazë te të dhënave aeronautike mbi aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit.

Në raste specifike, nëse të dhënat aeronautike nuk janë ofruar në publikimin e informacionit

aeronautik (AIP) ose nga një burim i autorizuar ose nuk i plotësojnë kërkesat e zbatueshme të cilësisë së të dhënave (DQR-të), të dhënat aeronautike mund të krijohen nga vetë ofruesi i DAT-it dhe/ ose nga ofrues të tjerë të DAT-it. Në këtë kontekst, të dhënat e aeronautikës do të validohen nga ofruesi i DAT-it që i ka krijuar.

b) Kur e kërkon klienti i tij, ofruesi i DAT-it mund të përpunojë të dhëna të përshtatura të ofruara nga operatori i avionëve ose të krijuara nga ofruesit e tjerë të DAT-it për t'u përdorur nga operatori i avionit. Përgjegjësia për këto të dhëna dhe përditësimet vijuese i mbeten operatorit të avionëve.

DAT.OR.105 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

a) Krahas ATM/ANS.OR.B.001, ofruesi i DAT-it do të:

1. kryej marrjen, mbledhjen, përkthimin, përzgjedhjen, formatimin, shpërndarjen dhe/ ose integrimin e të dhënave dhe informacionit aeronautik që lëshohet nga ofruesit e burimeve të të dhënave aeronautike në bazat e të dhënave aeronautike për aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit sipas kërkesave të zbatueshme. Ofruesi i tipit 2 DAT do të garantojë që DQR-të të jenë në përputhje me përdorimin e menduar të aplikacioneve/ pajisjeve të certifikuara të avionit nëpërmjet një marrëveshjeje të përshtatshme me mbajtësin e miratimit të dizajnit specifik të pajisjes ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik;

2. lëshojë një deklaratë përputhshmërie që bazat e të dhënave aeronautike që ajo ka prodhuar, prodhohen në përputhje me këtë Rregullore dhe me standardet e zbatueshme të industrisë;

3. ofrojë asistencë për mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes, për trajtimin e veprimeve të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim që lidhen me bazat e të dhënave aeronautike që janë prodhuar.

b) Për lëshimin e bazave të të dhënave, menaxheri përgjegjës emëron stafin e certifikuar, të parashikuar në pikën DAT.TR.100 (b) dhe ndan përgjegjësitë e tyre në mënyrë të pavarur për të verifikuar përmes deklaratës së përshtatshmërisë se të dhënat i plotësojnë DQR-të dhe proceset zbatohen. Përgjegjësia përfundimtare për deklaratat për lëshimin e bazave të të dhënave të nënshkruara nga stafi certifikues vazhdon të jetë e menaxherit përgjegjës të ofruesit të DAT-it.

DAT.OR.110 Sistemi i menaxhimit

Krahas pikës ATM/ANS.OR.B.005, ofruesi i DAT-it, sipas rastit për llojin e dispozitës DAT, do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem menaxhimi që përfshin procedurat e kontrollit, për:

a) lëshimin, miratimin ose ndryshimin e dokumentit;

b) ndryshimin e DQR-ve;

c) verifikimin se të dhënat hyrëse janë prodhuar në përputhje me standardet e zbatueshme;

d) përditësimin në kohë të të dhënave të përdorura;

e) identifikimin dhe gjurmimin;

f) proceset për marrjen, mbledhjen, përkthimin, përzgjedhjen, formatimin, shpërndarjen dhe/ ose integrimin e të dhënave në një bazë të përgjithshme të dhënash ose baze të dhënash që përputhet me aplikacionet/ pajisjet specifike të avionit;

g) teknikat e verifikimit dhe validimit të të dhënave;

h) identifikimin e mjeteve, duke përfshirë menaxhimin e konfigurimit dhe kualifikimin e mjeteve, sipas nevojës;

i) trajtimin e gabimeve/ mangësive;

j) koordinimin me ofruesit e burimeve të të dhënave aeronautike dhe/ ose ofruesit e DAT-it, dhe me mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik gjatë ofrimit të shërbimeve të tipit 2 DAT;

k) lëshimin e deklaratës së përputhshmërisë;

l) shpërndarjen e kontrolluar të bazave të të dhënave te përdoruesit.

DAT.OR.115 Regjistrimi i të dhënave

Krahas pikës ATM/ANS.OR.B.001, ofruesi i DAT-it përfshin në sistemin e tij të regjistrimit të të dhënave, elementet e përcaktuar në pikën DAT.OR.110.

SEKSIONI 2 – KËRKESA SPECIFIKE

DAT.OR.200 Kërkesat për raportim

a) Ofruesi i DAT-it:

1. i raporton klientit dhe, sipas rastit, mbajtësit të miratuar të dizajnit të pajisjeve, të gjitha rastet kur bazat e të dhënave aeronautike janë lëshuar nga ofruesi i DAT-it dhe më pas janë identifikuar se kanë mangësi dhe/ ose gabime, duke mos përmbushur kërkesat e zbatueshme të të dhënave.;

2. i raporton autoritetit kompetent mangësitë dhe/ ose gabimet e identifikuara sipas pikës (1), të cilat mund të çojnë në kushte të pasigurta. Këto raporte do të hartohen në një format dhe mënyrë të pranueshme nga autoriteti kompetent;

3. kur ofruesi i certifikuar i DAT-it vepron si furnizues për një ofrues tjetër DAT-i, i raporton po ashtu organizatës tjetër të gjitha rastet kur ka lëshuar baza të dhënash aeronautike për atë organizatë që më pas janë identifikuar se kanë gabime;

4. i raporton ofruesit të burimeve të të dhënave aeronautike rastet e të dhënave të gabuara, kontradiktore, ose që mungojnë në burimin aeronautik.

b) Ofruesi i DAT-it do të krijojë dhe mbaj një sistem të brendshëm raportimi, në interes të parrezikshmërisë për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve, në mënyrë që të identifikojë tendencat e pafavorshme ose për të trajtuar mangësitë dhe për të nxjerrë ngjarje dhe veprime të raportueshme.

Ky sistem i brendshëm raportimi mund të integrohet në sistemin e menaxhimit siç kërkohet në pikën ATM/ANS.OR. B.005.

NËNPJESA B - KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operacionale

Ofruesi i DAT-it do të:

a) në lidhje me të gjitha të dhënat e nevojshme aeronautike:

1. krijojë DQR-të për të cilat është rënë dakord me ofruesin tjetër të DAT-it dhe në rast se ka një ofrues të tipit 2 DAT, me mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes ose me aplikantin për mbjates të miratuar të atij dizajni specifik, për të përcaktuar përputhshmërinë e këtyre DQR-ve me përdorimin e menduar;

2. përdor të dhëna nga burimet autorizuese dhe, nëse kërkohet, të dhëna të tjera aeronautike të verifikuara dhe të validuara nga vetë ofruesi i DAT-it dhe/ose nga ofruesit e tjerë të DAT-it;

3. krijojë një procedurë për të garantuar që të dhënat janë përpunuar në mënyrë korrekte;

4. krijojë dhe zbatojë procese për të garantuar që të dhënat e përshtatura të ofruara ose të kërkuara nga një operator avioni ose një ofrues tjetër i DAT-it, shpërndahen vetëm te kërkuesi; dhe

b) në lidhje me stafin certifikues që nënshkruan deklaratat e përputhshmërisë të lëshuar sipas pikës DAT.OR.105 (b), garanton që:

1. njohuritë, formimi (duke përfshirë funksionet e tjera në organizatë) dhe përvoja e stafit certifikues janë të përshtatshme për përgjegjësitë që u janë caktuar;

2. mban të dhëna për të gjithë stafin certifikues, ku përfshihen hollësitë e objektit të autorizimit të tyre;

3. stafi certifikues është i pajisur me dëshmi të objektit të autorizimit të tyre.

DAT.TR.105 Ndërveprimet e kërkuara

Ofruesi i DAT-it garanton ndërveprimet e nevojshme zyrtare me:

a) burimet e të dhënave aeronautike dhe/ ose ofruesit e tjerë të DAT-it;

b) mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes për dispozitën e tipit 2 DAT, ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik;

c) operatorët e avionëve; sipas rastit.

ANEKS VIII
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT dhe SURVEJIMIT
(Pjesa-CNS)

NËNPJESA A – KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT DHE S (CNS.OR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CNS.OR.100 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

a) Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të garantojë disponueshmërinë, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e shërbimeve të tyre.

b) Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të konfirmojë nivelin e cilësisë së shërbimeve që ofron, dhe duhet të demonstrojë se pajisjet e tyre mirëmbahen dhe kalibrohen rregullisht sipas rastit,.

NËNPJESA B – KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT, OSE SURVEJIMIT (CNS.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigimit, dhe survejimit.

Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të jetë në gjendje të demostrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet e aneksit 10 të Konventës së Çikagos për telekomunikacionin aeronautik në versionet e mëposhtme, në masën që ato janë të përshtatshme për ofrimin e shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe mbikëqyrjes në hapësirën ajrore në fjalë:

a) vëllimi I për mjetet ndihmëse të navigimit me radio në botimin e tij të 6-të të korrikut 2006, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 89;

b) vëllimi II për procedurat e komunikimit, duke përfshirë ato me statusin e PANS në botimin e tij të 6-të të tetorit 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 89;

c) vëllimi III për sistemet e komunikimit në botimin e tij të 2-të të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 89;

d) vëllimi IV për survejimin me radar dhe sistemet e shmangies së përplasjes në botimin e tij të 4-të të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 89;

e) vëllimi V për përdorimin e spektrit të radiofrekuencave aeronautike në botimin e tij të 3-të të korrikut 2013, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 89.

ANEKS IX
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR
(Pjesa-ATFM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR (ATFM.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATFM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operacionale për ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

Ofruesi i menaxhimit të fluksit së trafikut ajror do të demonstrojë se metodat e punës dhe procedurat operacionale janë në përputhje me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 281, datë 14.10.2014 "Për miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror", që përafron Rregulloren (BE) nr. 255/2010, si dhe të Rregullores (BE) nr. 677/2011.

ANEKS X
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE
(Pjesa-ASM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE (ASM.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ASM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e menaxhimit të hapësirës ajrore

Ofruesi i menaxhimit të hapësirës ajrore është në gjendje të ilustrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me urdhrin e përbashkët të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe të ministrit të Mbrojtjes nr. 867, datë 13.12.2018, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore", që përafron Rregulloren (BE) nr. 2150/2005, si dhe të Rregullores (BE) nr. 677/2011.

ANEKS XI
KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E DIZAJNIT TË PROCEDURËS
(Pjesa-ASD)

ANEKS XII
KËRKESAT SPECIFIKE PËR ADMINISTRATORIN E RRJETIT
(Pjesa-NM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR ADMINISTRATORIN E RRJETIT(NM.TR)

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

NM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për administratorin e rrjetit

Administratori i rrjetit është në gjendje të ilustrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian dhe në veçanti me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 281, datë 14.10.2014 "Për miratimin e rregullores që

përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror", që përafron Rregulloren (BE) nr. 255/2010, si dhe të Rregullores (BE) nr. 677/2011.

ANEKS XIII
KËRKESAT PËR OFRUESIT TË SHËRBIMEVE QË LIDHEN ME TRAJNIMIN E PERSONELIT DHE VLERËSIMIN E KOMPETENCAVE
(Pjesa-PERS)

NËNPJESA A – PERSONELI I ELEKTRONIKËS SË PARREZIKSHMËRISË SË TRAFIKUT AJROR

SEKSIONI 1 – KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATSEP.OR.100 Objekti

a) Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga ofruesi i shërbimeve në lidhje me trajnimin dhe vlerësimin e kompetencave të personeli inxhinierik i shërbimeve të trafikut ajror (ATSEP).

b) Për ofruesit e shërbimeve që aplikojnë për një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikat (a) dhe (b) të pikës ATM/ ANS.OR.A.010 dhe/ ose duke deklaruar aktivitetet e tij në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.015, kërkesat minimale që duhet të përmbushen në lidhje me trajnimin dhe vlerësimin e kompetencave të ATSEP-it mund të përcaktohen nga autoriteti kompetent. Këto kërkesa minimale duhet të bazohen në kualifikimin, përvojën dhe përvojën e kohëve të fundit, për të mirëmbajtur pajisje specifike ose llojet e pajisjeve dhe për të garantuar një nivel të barabartë parrezikshmërie.

ATSEP.OR.105 Programi i trajnimit dhe vlerësimit të kompetencave

Në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.005(a)(6), ofruesi i shërbimit që punëson ATSEP-in duhet të krijojë një program trajnimi dhe vlerësimi të kompetencës për të mbuluar detyrat dhe përgjegjësitë që duhet të kryhen nga një ATSEP.

Kur një ATSEP punësohet nga një organizatë e kontraktuar, ofruesi i shërbimeve duhet të garantojë që këta ATSEP të kenë marrë trajnimin dhe kompetencat e zbatueshme të parashikuara në këtë nënpjesë.

ATSEP.OR.110 Ruajtja e të dhënave

Përveç pikës ATM/ANS.OR.B.030, ofruesi i shërbimit që punëson një ATSEP duhet të ruaj të dhënat për të gjithë trajnimin e përfunduar nga ATSEP, si dhe vlerësimin e kompetencës së ATSEP dhe t'i bëjë ato të disponueshme:

a) sipas kërkesës, për ATSEP-in përkatës;

b) sipas kërkesës, dhe me marrëveshjen e ATSEP-it, për punëdhënësin e ri kur ATSEP-i është i punësuar nga një subjekt i ri.

ATSEP.OR.115 Aftësia gjuhësore

Ofruesi i shërbimit garanton që ATSEP ka aftësinë gjuhësore të kërkuar për ushtrimin e detyrave të tij.

SEKSIONI 2 – KËRKESAT E TRAJNIMIT

ATSEP.OR.200 Kërkesat e trajnimit – Të përgjithshme

Ofruesi i shërbimit duhet të garantojë që ATSEP:

a) ka përfunduar me sukses:

1. trajnimin bazik siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.205;
2. trajnimin kualifikues siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.210;
3. trajnimin e kategorisë për sistemet/ pajisjet siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.215;

b) ka përfunduar trajnimin e vazhdueshëm në përputhje me pikën ATSEP.OR.220.

ATSEP.OR.205 Trajnimi bazë

a) Trajnimi bazik i ATSEP përbëhet nga:

1. subjekti, temat dhe nëntemat e përfshira në shtojcën 1 (Trajnimi bazik – të përgjithshme);

2. ku është e përshtatshme për aktivitetet e ofruesit të shërbimeve, subjektet e përfshira në shtojcën 2 (Trajnimi bazë – specifike).

b) Ofruesi i shërbimit mund të përcaktojë kërkesat arsimore më të përshtatshme për kandidatin e tij ATSEP dhe, rrjedhimisht, të përshtatë numrin dhe/ ose nivelin e subjekteve, temave ose nëntemave, të përmendura në pikën (a), sipas rëndësisë.

ATSEP.OR.210 Trajnimi kualifikues

Trajnimi kualifikues i ATSEP duhet të përbëhet nga:

a) subjektet, temat dhe nëntemat e përfshira në shtojcën 3 (Trajnimi kualifikues – të përgjithshme);

b) ku është e përshtatshme me aktivitetet e tij, së paku një nga kualifikimet specifike të përfshira në shtojcën 4 (Trajnimi kualifikues – të përgjithshme).

ATSEP.OR.215 Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet

a) Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet i ATSEP është i zbatueshëm për detyrat që do të kryhen, dhe përfshin një ose disa nga sa më poshtë:

1. kurse teorike;

2. kurse praktike;

3. trajnimi në vendin e punës.

b) Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet garanton që kandidati ATSEP fiton njohuri dhe aftësi që kanë të bëjnë me:

1. funksionimin e sistemit dhe pajisjeve;

2. ndikimin real dhe potencial të veprimeve të ATSEP-ëve në sistem dhe pajisje;

3. ndikimin e sistemit dhe pajisjeve në mjedisin operacional.

ATSEP.OR.220 Trajnimi i vazhdueshëm

Trajnimi i vazhdueshëm i ATSEP përbëhet nga trajnime rifreskuese, përditësim dhe modifikimet e pajisjeve/ sistemeve, dhe/ ose trajnimet e emergjencës.

SEKSIONI 3 – KËRKESAT E VLERËSIMIT TË KOMPETENCËS

ATSEP.OR.300 Vlerësimi i kompetencës – Të përgjithshme

Ofruesi i shërbimit garanton që ATSEP:

a) është vlerësuar si kompetent para kryerjes së detyrave;

b) janë subjekt i vlerësimit të vazhdueshëm të kompetencës në përputhje me pikën ATSEP.OR.305.

ATSEP.OR.305 Vlerësimi i kompetencëa fillestare dhe të vazhdueshme

Ofruesit e shërbimeve që punëson personelin ATSEP duhet të:

a) krijojnë, zbatojnë dhe dokumentojnë proceset për:

1. vlerësimin e kompetencëa fillestare dhe të vazhdueshme të ATSEP;

2. trajtimin e një dështimi ose degradimi të kompetencave të ATSEP-it, duke përfshirë një proces ankimimi;

3. sigurimin e mbikëqyrjes së personelit që nuk është vlerësuar si kompetent;

b) përcaktojnë kriteret e mëposhtme në bazë të të cilave vlerësohen kompetencat fillestare dhe e vazhdueshme:

1. aftësitë teknike;

2. sjellja;

3. njohuritë.

SEKSIONI 4 - KËRKESAT PËR INSTRUKTORËT DHE VLERËSUESIT

ATSEP.OR.400 Instruktorët e trajnimit të personelit ATSEP

Ofruesit e shërbimeve që punësojnë personelin ATSEP duhet të garantojnë që:

a) instruktorët e trajnimit të personelit ATSEP kanë përvojën e duhur në fushën e tyre të trajnimit;

b) instruktorët për trajnimin në vendin e punës kanë përfunduar me sukses një kurs për trajnimin në vendin e punës dhe kanë aftësitë e duhura për të ndërhyrë në situata ku parrezikshmëria mund të rrezikohet gjatë trajnimit.

ATSEP.OR.405 Vlerësuesit e aftësive teknike

Ofruesit e shërbimeve që punësojnë personelin ATSEP garantojnë që vlerësuesit e aftësive teknike kanë përfunduar me sukses një kurs vlerësiuesi dhe kanë përvojën e duhur për të vlerësuar kriteret e përcaktuara në pikën ATSEP.OR.305(b).

Shtojca 1

Trajnimi bazë - Të përgjithshme

Subjekti 1: HYRJE

TEMA 1 BASIND - HYRJE

Nëntema 1.1 – Përmbledhje e Trajnimit dhe Vlerësimit
Nëntema 1.2 – Organizata Kombëtare
Nëntema 1.3 – Vendi i punës
Nëntema 1.4 – Roli i ATSEP
Nëntema 1.5 – Dimensioni Evropian/Botëror

Nëntema 1.6 – Standardet Ndërkombëtare dhe Praktikat e Rekomanduara
Nëntema 1.7 –Siguria e të Dhënave
Nëntema 1.8 – Menaxhimi i Cilësisë

Nëntema 1.9 – Sistemi i Menaxhimit të Parrezikshmërisë
Nëntema 1.10 – Shëndeti dhe Parrezikshmëria

Subjekti 2: FAMILJARIZIM ME TRAFIKUN AJROR

TEMA 1 BASATF – Familjarizim me Trafikun Ajror

Nëntema 1.1 – Menaxhimi i Trafikut Ajror
Nëntema 1.2 – Kontrolli i Trafikut Ajror
Nëntema 1.3 – Rrjetet e parrezikshmërisë të instaluara në tokë

Nëntema 1.4 – Mjetet e kontrollit të trafikut ajror dhe mjetet ndihmëse të monitorimit
Nëntema 1.5 – Familjarizim

Shtojca 2

Trajnimi bazë – Specifik

Lënda 3: SHËRBIMET E INFORMACIONIT AERONAUTIK
Lënda 4: METEOROLOGJIA
Lënda 5: KOMUNIKIMI
Lënda 6: NAVIGIM
Lënda 7: SURVEJIM

Lënda 8: PROCESIMI I TË DHËNAVE
Lënda 9: KONTROLLI DHE MONITORIMI I SISTEMIT
Lënda 10: PROCEDURAT E MIRËMBAJTJES

Shtojca 3
Trajnimi për kualifikimin - Të përgjithshme

Subjekti 1: PARREZIKSHMËRIA

TEMA 1 – Menaxhimi i Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Politika dhe Parimet
Nëntema 1.2 – Koncepti i Riskut dhe Parimet e Vlerësimit të Riskut
Nëntema 1.3 – Procesi i Vlerësimit të Parrezikshmërisë
Nëntema 1.4 – Skema e Klasifikimit të Riskut të Sistemit të Lundrimit Ajror
Nëntema 1.5 –Rregullorja e Parrezikshmërisë
Subjekti 2: SHËNDETI DHE SIGURIA

TEMA 1 – Ndërgjegjësimi ndaj Rrezikut dhe Rregullat Ligjore

Nëntema 1.1 – Ndërgjegjësimi ndaj situatave të rezikshme
Nëntema 1.2 – Rregulloret dhe Procedurat
Nëntema 1.3 – Trajtimi i Materialeve të situatave të rezikshme
Subjekti 3: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA 1 – Hyrje në Faktorët Njerëzorë

Nëntema 1.1 – Hyrje

TEMA 2 – Aftësitë dhe Njohja e Punës

Nëntema 2.1 – Njohuritë, aftësitë dhe kompetencat e ATSEP

TEMA 3 – Faktorët Psikologjikë

Nëntema 3.1 – Njohja

TEMA 4 – Mjekësore

Nëntema 4.1 – Lodhja
Nëntema 4.2 – Gjendja Shëndetësore
Nëntema 4.1 – Mjedisi i Punës

TEMA 5 – Faktorët Organizativë dhe Socialë

Nëntema 5.1 – Nevojat Bazë të Njerëzve në Punë
Nëntema 5.2 –Menaxhimi i Burimeve të Ekipit
Nëntema 5.3 – Puna në Grup dhe Rolet e Ekipit

TEMA 6 – Komunikimi

Nëntema 6.1 – Raporti me Shkrim
Nëntema 6.2 – Komunikimi Verbal dhe Joverbal

TEMA 7 – Stresi

Nëntema 7.1 – Stresi
Nëntema 7.1 – Menaxhimi i Stresit

TEMA 8 – Gabimi Njerëzor

Nëntema 8.1 – Gabimi Njerëzor

Shtojca 4
Trajnimi Kualifikiues - të përgjithshme
1. KOMUNIKIMI – ME ZË

Lënda 1: ZËRI

TEMA 1 – Ajër-Tokë

Nëntema 1.1 – Transmetimi/pranimi
Nëntema 1.2 – Sistemet e radioantenave
Nëntema 1.3 – Komutimi (*switch*) i zërit
Nëntema 1.4 – Pozicioni i punës së kontrollorit
Nëntema 1.5 – Ndërfaqet e radios

TEMA 2 – COMVCE – Tokë-Tokë

Nëntema 2.1 – Ndërfaqet
Nëntema 2.2 – Protokollet
Nëntema 2.3 – Komutimi (*switch*)
Nëntema 2.4 – Zinxhiri i komunikimit
Nëntema 2.5 – Pozicioni i punës i kontrollorit

Lënda 2: RRUGA E TRANSMETIMIT

TEMA 1 – LINJAT

Nëntema 1.1 – Teoria e linjave
Nëntema 1.2 – Transmetimet digjitale
Nëntema 1.3 – Llojet e linjave

TEMA 2 – Linket specifike

Nëntema 2.1 – Linku i mikrovalëve
Nëntema 2.2 – Satelit

Lënda 3: REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA (*safety*) FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

2. KOMUNIKIMI – TË DHËNAT

Lënda 1: TË DHËNAT

TEMA 1 – Hyrje në rrjete

Nëntema 1.1 – Llojet
Nëntema 1.2 – Rrjetet
Nëntema 1.3 – Shërbimet e jashtme të rrjetit
Nëntema 1.4 – Mjetet matëse
Nëntema 1.5 – Diagnostikimi i defekteve

TEMA 2 – PROTOKOLLET

Nëntema 2.1 – Teoria themelore
Nëntema 2.2 – Protokollet e përgjithshme
Nëntema 2.3 – Protokollet specifike

TEMA 3 – RRJETET KOMBËTARE

Nëntema 3.1 – Rrjetet kombëtare

TEMA 4 – Rrjetet evropiane

Nëntema 4.1 – Teknologjitë e rrjetit

TEMA 5 – Rrjetet globale

Nëntema 5.1 – Rrjetet dhe standardet
Nëntema 5.2 – Përshkrimi
Nëntema 5.3 – Arkitektura globale
Nëntema 5.4 – Nënrrjetet Ajër-Tokë
Nëntema 5.5 – Nënrrjetet Tokë-Tokë
Nëntema 5.6 – Rrjetet në Bordin e Avionëve
Nëntema 5.7 – Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 2: RRUGA E TRANSMETIMIT

TEMA 1 – Linjat

Nëntema 1.1 – Teoria e linjave
Nëntema 1.2 – Transmetimet digjitale
Nëntema 1.3 – Llojet e linjave

TEMA 2 – Linket specifike

Nëntema 2.1 – Linku i mikrovalëve
Nëntema 2.2 – Satelit
Lënda 3: REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

3. NAVIGIMI – PAJISJA PËR LËSHIMIN E SINJALEVE PA DREJTIM TË CAKTUAR (NDB)

Lënda 1: NAVIGIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – Konceptet e navigimit

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Navigimi i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i navigimit zonal (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE– NDB

TEMA 1 – NDB/Lokalizuesi

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Arkitektura e stacionit tokësor
Nëntema 1.3 – Nënsistemi transmetues
Nëntema 1.4 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.5 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.6 – Pajisjet në bord
Nëntema 1.7 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord

TEMA 2 – Lundrimi i pavarur

Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial

TEMA 3 – Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

4. LUNDRIMI – PËRCAKTIMI I DREJTIMIT (DF)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – Konceptet e lundrimit

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Lundrimi i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i lundrimit të zonës (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – DF

TEMA 1 – DF

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Arkitektura e pajisjeve VDF/DDF
Nëntema 1.3 – Nënsistemi marrës
Nëntema 1.4 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.5 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.6 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit
Subjekti 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord

TEMA 2 – Lundrimi autonom

Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial

TEMA 3 – Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

5. NAVIGIMI – PAJISJE NAVIGACIONALE VHF (VOR)

Lënda 1: NAVIGIM I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – Konceptet e navigimit

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Navigim i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i navigimit në zonë (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM
Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – VOR

TEMA 1 – VOR

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Bazat e CVOR-it dhe/ose DVOR-it
Nëntema 1.3 – Arkitektura e stacionit tokësor
Nëntema 1.4 – Nënsistemi transmetues
Nëntema 1.5 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.6 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.7 – Pajisjet në bord
Nëntema 1.8 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit
Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord

TEMA 2 – Lundrimi autonom

Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial

TEMA 3 – Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: – PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

6. NAVIGIMI – PAJISJET PËR MATJEN E DISTANCËS (DME)

Lënda 1: NAVIGIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – KONCEPTET E LUNDRIMIT

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Navigimi i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i lundrimit në zonë (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – DME

TEMA 1 – DME

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Bazat e DME
Nëntema 1.3 – Arkitektura e stacionit tokësor
Nëntema 1.4 – Nënsistemi marrës
Nëntema 1.5 – Përpunimi i sinjalit
Nëntema 1.6 – Nënsistemi transmetues
Nëntema 1.7 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.8 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.9 – Pajisjet në bord
Nëntema 1.10 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord
TEMA 2 – Lundrimi i pavarur
Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial
TEMA 3 – Lundrimi vertikal
Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë
TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

7. NAVIGIMI – SISTEMI I ULJE ME INSTRUMENT (ILS)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – Konceptet e lundrimit

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Lundrimi i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i lundrimit në zonë (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – ILS

TEMA 1 – ILS

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Bazat e ILS-ve
Nëntema 1.3 – Sistemet 2F
Nëntema 1.4 – Arkitektura e stacionit tokësor
Nëntema 1.5 – Nënsistemi transmetues
Nëntema 1.6 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.7 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.8 – Pajisjet në bord
Nëntema 1.9 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord

TEMA 2 – Lundrimi i pavarur

Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial

TEMA 3 – Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

8. NAVIGIMI – SISTEMI I ULJEVE ME MIKROVALË (MLS)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 – Konceptet e lundrimit

Nëntema 1.1 – Kërkesat operacionale
Nëntema 1.2 – Lundrimi i bazuar në performancë
Nëntema 1.3 – Koncepti i lundrimit në zonë (RNAV)
Nëntema 1.4 – NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – MLS

TEMA 1 – MLS

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit
Nëntema 1.2 – Bazat e MLS-ve
Nëntema 1.3 – Arkitektura e stacionit tokësor
Nëntema 1.4 – Nënsistemi transmetues
Nëntema 1.5 – Nënsistemi i antenës
Nëntema 1.6 – Nënsistemet e monitorimit dhe kontrollit
Nëntema 1.7 – Pajisjet në bord
Nëntema 1.8 – Kontrolli dhe mirëmbajtja e sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 – GNSS

Nëntema 1.1 – Pasqyrë e përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 – Sistemet në bord

Nëntema 1.1 – Sistemet në bord

TEMA 2 – Lundrimi i pavarur

Nëntema 2.1 – Lundrimi inercial

TEMA 3 – Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 – Lundrimi vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

9. SURVEJIMI – RADARI PRIMAR I SURVEJIMIT

Lënda 1: RADARI PRIMAR I SURVEJIMIT

TEMA 1 – Survejimi ATC

Nëntema 1.1 – Përdorimi i PSR-ve për shërbimet e trafikut ajror
Nëntema 1.2 – Antena (PSR)
Nëntema 1.3 – Transmetuesit
Nëntema 1.4 – Karakteristikat e objektivave primarë
Nëntema 1.5 – Marrësit
Nëntema 1.6 – Përpunimi i sinjalit dhe nxjerrja e paraqitjes grafike
Nëntema 1.7 – Kombinimi i paraqitjeve grafike
Nëntema 1.8 – Karakteristikat e radarit primar

TEMA 2 – SURPSR – Radari i lëvizjeve mbi terren (SMR)

Nëntema 2.1 – Përdorimi i SMR-ve për shërbimet e trafikut ajror
Nëntema 2.2 – Sensori i radarit

TEMA 3 – SURPSR – Testimi dhe matja

Nëntema 3.1 – Testimi dhe matja

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 – SURPSR – HMI

Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-ve
Nëntema 1.2 – HMI-ja e ATSEP-ëve
Nëntema 1.3 – HMI-ja e pilotit
Nëntema 1.4 – Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 – SDT

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet
Nëntema 1.2 – Metodat e verifikimit

Lënda 4: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – SURPSR – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – SURPSR – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 – Komponentët e sistemit

Nëntema 1.1 – Sistemet e përpunimit të të dhënave të survejimit

10 SURVEJIMI – RADARI SEKONDAR I SURVEJIM

Lënda 1: RADARI SEKONDAR I SURVEJIMIT (SSR)

TEMA 1 – SSR dhe SSR Mono-puls

Nëntema 1.1 – Përdorimi i SSR-ve për shërbimet e trafikut ajror
Nëntema 1.2 –Antena (SSR)
Nëntema 1.3 – Interogator
Nëntema 1.4 – Transponderi
Nëntema 1.5 – Marrësit
Nëntema 1.6 – Përpunimi i sinjalit dhe nxjerrja e paraqitjes grafike
Nëntema 1.7 – Kombinimi i paraqitjeve grafike
Nëntema 1.8 – Testimi dhe matja

TEMA 2 – Mode S

Nëntema 2.1 – Hyrje në mode S
Nëntema 2.2 – Sistemi i mode S

TEMA 3 – Multilaterimi

Nëntema 3.1 – MLAT-i në përdorim
Nëntema 3.2 – Parimet e MLAT-it

TEMA 4 – SURSSR – Mjedisi

Nëntema 4.1 – Mjedisi i SSR-ve

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 – HMI

Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-ve
Nëntema 1.2 – HMI-ja e ATSEP-ëve

Nëntema 1.3 – HMI-ja e pilotit
Nëntema 1.4 – Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 – SDT

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet
Nëntema 1.2 – Metodat e verifikimit

Lënda 4: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – Parrezikshmëria funksionale
Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 – Komponentët e sistemit

Nëntema 1.1 – Sistemet e përpunimit të të dhënave të mbikëqyrjes

11. SURVEJIM – SURVEJIMI I VARUR AUTOMATIK (ADS)

Lënda 1: SURVEJIM AUTOMATIKE E VARUR (ADS)

TEMA 1 – Pasqyrë e përgjithshme mbi ADS-në

Nëntema 1.1 – Përkufizimi i ADS-së

TEMA 2 – SURADS – ADS-B
Nëntema 2.1 – Hyrje në ADS-B
Nëntema 2.2 – Teknikat e ADS-B
Nëntema 2.3 – VDL Mode 4 (STDMA)
Nëntema 2.4 – "Squitter" i Zgjeruar i mode S
Nëntema 2.5 – UAT
Nëntema 2.6 – ASTERIX

TEMA 3 – ADS-C

Nëntema 3.1 – Hyrje në ADS-C
Nëntema 3.2 – Teknikat në ADS-C

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 – HMI

Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-ve

Nëntema 1.2 – HMI-ja e ATSEP-ëve
Nëntema 1.3 – HMI-ja e Pilotit
Nëntema 1.4 – Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË MBIKËQYRJES

TEMA 1 – SDT

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet
Nëntema 1.2 – Metodat e verifikimit

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

TEMA 2 – SURADS – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 2.1 – Parrezikshmëria funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 – Komponentët e sistemit

Nëntema 1.1 – Sistemet e përpunimit të të dhënave të survejimit

12. TË DHËNAT– PËRPUNIMI I TË DHËNAVE

Lënda 1: Parrezikshmëria funksionale

TEMA 1 – Parrezikshmëria funksionale

Nëntema 1.1 – Parrezikshmëria funksionale
Nëntema 1.2 – Integriteti dhe siguria e softuerit

TEMA 2 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Nëntema 2.1 – Qëndrimi ndaj parrezikshmërisë

Lënda 2: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 – Kërkesat e përdoruesve

Nëntema 1.1 – Kërkesat e kontrollorëve
Nëntema 1.2 – Trajektoret, parashikimi dhe llogaritja
Nëntema 1.3 – Rrjetet e parrezikshmërisë me bazë tokësore
Nëntema 1.4 – Mbështetja e vendimit

TEMA 2 – Të dhënat e komponentëve të sistemit

Nëntema 2.1 – Sistemet e përpunimit
Nëntema 2.2 – Sistemet e përpunimit të të dhënave të fluturimit
Nëntema 2.3 – Sistemet e përpunimit të të dhënave të survejimit

Lënda 3: PROCESI I TË DHËNAVE

TEMA 1 – Procesi i softuerit

Nëntema 1.1 – Middleware
Nëntema 1.2 – Sistemet operative
Nëntema 1.3 – Kontrolli i konfigurimit
Nëntema 1.4 – Procesi i zhvillimit të softuerit

TEMA 2 – Platforma e harduerit

Nëntema 2.1 – Përmirësimi i pajisjeve
Nëntema 2.2 – COTS
Nëntema 2.3 – Ndërvarësia
Nëntema 2.4 – Mirëmbajtja

TEMA 3 – Testimi
Nëntema 3.1 – Testimi

Lënda 4: TË DHËNAT

TEMA 1 – Karakteristikat themelore të të dhënave
Nëntema 1.1 – Rëndësia e të dhënave
Nëntema 1.2 – Kontrolli i konfigurimit të të dhënave
Nëntema 1.3 – Standardet e të dhënave
TEMA 2 – Të dhënat e ATM –Struktura e hollësishme
Nëntema 2.1 – Zona e sistemit
Nëntema 2.2 – Pikat karakteristike
Nëntema 2.3 – Performancat e avionit
Nëntema 2.4 – Menaxheri i ekranit
Nëntema 2.5 – Mesazhet e autokoordinuese
Nëntema 2.6 – Të dhënat e kontrollit të konfigurimit
Nëntema 2.7 – Të dhënat e konfigurimit fizik
Nëntema 2.8 – Të dhënat meteorologjike përkatëse
Nëntema 2.9 – Mesazhet paralajmëruese dhe të gabimeve për ATSEP-in
Nëntema 2.10 –Mesazhet paralajmëruese dhe të gabimeve për ATCO-në

Lënda 5: TË DHËNAT E KOMUNIKIMIT

TEMA 1 – Hyrje në rrjete

Nëntema 1.1 – Llojet
Nëntema 1.2 – Rrjetet
Nëntema 1.3 – Shërbime të jashtme të rrjetit
Nëntema 1.4 – Mjetet matëse
Nëntema 1.5 – Diagnostikimi i defekteve

TEMA 2 – Protokollet

Nëntema 2.1 – Teoria themelore

Nëntema 2.2 – Protokollet e përgjithshme
Nëntema 2.3 – Protokollet specifike

TEMA 3 – DATDP – Rrjetet kombëtare

Nëntema 3.1 – Rrjetet kombëtare

Lënda 6: MBIKËQYRJA – PRIMARE

TEMA 1 – Mbikëqyrja ATC

Nëntema 1.1 – Përdorimi i PSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

Lënda 7: SURVEJIM - SEKONDARE

TEMA 1 – SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 – Përdorimi i SSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

TEMA 2 – Mode S

Nëntema 2.1 – Hyrje në mode S

TEMA 3 – Multilaterimi

Nëntema 3.1 – Parimet e MLAT-it

Lënda 8: MBIKËQYRJA – HMI

TEMA 1 – HMI

Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-ve

Lënda 9: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 – Transmetimi i të dhënave të survejimit

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet

13. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT – KOMUNIKIMI

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA

Nëntema 1.1 – SMCCOM – Organizimi dhe operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 – Programi i Mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 – Politikat

TEMA 3 – Konteksti ATM

Nëntema 3.1 – Konteksti ATM

TEMA 4 – Praktikat administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 – Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 – Ndikimet operacionale

Nëntema 1.1 – Degradimi ose humbja e shërbimeve të sistemit/pajisjeve

TEMA 2 – SMCCOM – Funksionaliteti dhe operimi i pozicionit të përdoruesit

Nëntema 2.1 – Pozicioni i punës së përdoruesit
Nëntema 2.2 – Pozicioni i punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 – Kërkesat

Nëntema 1.1 – SMS
Nëntema 1.2 – QMS
Nëntema 1.3 – Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 – Marrëveshjet e mirëmbajtjes me agjencitë e jashtme

Nëntema 2.1 –Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 – Proceset e përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 – Rolet dhe përgjegjësitë

TEMA 4 – Sistemet e menaxhimit të mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 – Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 – Teknologjitë dhe parimet

Nëntema 1.1 – Të përgjithshme
Nëntema 1.2 – Komunikimi
Nëntema 1.3 – Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI ME ZË

TEMA 1 – AJËR-TOKË

Nëntema 1.1 – Pozicioni i punës së kontrollorit

TEMA 2 – TOKË-TOKË

Nëntema 2.1 – Ndërfaqja
Nëntema 2.2 – Komutimi (*switch*)
Nëntema 2.3 – Pozicioni i punës së kontrollorit

Lënda 6: KOMUNIKIMI – TË DHËNAT

TEMA 1 – Rrjetet evropiane

Nëntema 1.1 – Teknologjitë e rrjetit

TEMA 2 – Rrjetet globale

Nëntema 2.1 – Rrjetet dhe standardet
Nëntema 2.2 – Përshkrimi
Nëntema 2.3 – Arkitektura globale
Nëntema 2.4 – Nënrrjetet ajër-tokë
Nëntema 2.5 – Nënrrjetet tokë-tokë
Nëntema 2.6 – Aplikacionet ajër-tokë

Lënda 7: KOMUNIKIMI – REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 8: LUNDRIMI – PBN

TEMA 1 – Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 – NOTAM

14. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT – NAVIGIMI
Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE

Nëntema 1.1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 – Programi i mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 – Politika

TEMA 3 – Konteksti ATM

Nëntema 3.1 – Konteksti ATM

TEMA 4 – Praktikat administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 – Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 – Ndikimet operacionale

Nëntema 1.1 – SMCNAV – Degradimi ose humbja e shërbimeve të sistemit/pajisjeve

TEMA 2 – Funksionaliteti dhe operimi i pozicionit të përdoruesit

Nëntema 2.1 – Pozicioni i punës së përdoruesit
Nëntema 2.2 – Pozicioni i punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 – SMCNAV – kërkesat

Nëntema 1.1 – SMS
Nëntema 1.2 – QMS
Nëntema 1.3 – Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 – Marrëveshjet e mirëmbajtjes me agjencitë e jashtme

Nëntema 2.1 –Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 – Proceset e përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 – Rolet dhe përgjegjësitë

TEMA 4 – SMCNAV– Sistemet e menaxhimit të mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 – Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 – SMCNAV – Teknologjitë dhe parimet

Nëntema 1.1 – Të përgjithshme
Nëntema 1.2 – Komunikimi
Nëntema 1.3 – Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI – TË DHËNAT

TEMA 1 – SMCNAV– Rrjetet evropiane

Nëntema 1.1 – Teknologjitë e rrjetit

TEMA 2 – Rrjetet globale

Nëntema 2.1 – Rrjetet dhe standardet
Nëntema 2.2 – Përshkrimi
Nëntema 2.3 – Arkitektura globale
Nëntema 2.4 – Nënrrjetet ajër-tokë

Nëntema 2.5 – Nënrrjetet tokë-tokë
Nëntema 2.6 – Aplikacionet ajër-tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI – REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI – PBN

TEMA 1 – Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 – NOTAM

Lënda 8: NAVIGIMI – SISTEMET ME BAZË TOKËSORE– NDB

TEMA 1 – NDB/lokalizuesi

Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit

Lënda 9: NAVIGIMI – SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – DFI
TEMA 1 – SMCNAV – DF
Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit

Lënda 10: NAVIGIMI – SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – VOR
TEMA 1 – VOR
Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit

Lënda 11: NAVIGIMI – SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – DME
TEMA 1 – DME
Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit

Lënda 12: NAVIGIMI – SISTEMET ME BAZË TOKËSORE – ILS
TEMA 1 – ILS
Nëntema 1.1 – Përdorimi i sistemit

15. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT – SURVEJIMI

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE
Nëntema 1.1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA -ve
TEMA 2 – Programi i mirëmbajtjes së OSHLA-ve
Nëntema 2.1 – Politika

TEMA 3 – Konteksti ATM

Nëntema 3.1 – Konteksti ATM

TEMA 4 – Praktikat administrative të OSHLA -ve

Nëntema 4.1 – Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 – Impakti operacional

Nëntema 1.1 – SMCSUR – Degradimi ose humbja e shërbimeve të sistemit/pajisjeve

TEMA 2 – Funksionaliteti dhe operimi i pozicionit të përdoruesit

Nëntema 2.1 – Pozicioni i punës së përdoruesit
Nëntema 2.2 – Pozicioni i punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 – Kërkesat

Nëntema 1.1 – SMS
Nëntema 1.2 – QMS
Nëntema 1.3 – Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 – Marrëveshjet e mirëmbajtjes me agjencitë e jashtme

Nëntema 2.1 –Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 – Proceset e përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 – Rolet dhe përgjegjësitë

TEMA 4 – Sistemet e menaxhimit të mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 – Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 – Teknologjitë dhe parimet

Nëntema 1.1 – Të përgjithshme
Nëntema 1.2 – Komunikimi
Nëntema 1.3 – Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI – TË DHËNAT

TEMA 1 – Rrjetet evropiane

Nëntema 1.1 – Teknologjitë e rrjetit

TEMA 2 – Rrjetet globale

Nëntema 2.1 – Rrjetet dhe standardet

Nëntema 2.2 – Përshkrimi
Nëntema 2.3 – Arkitektura globale
Nëntema 2.4 – Nënrrjetet ajër-tokë
Nëntema 2.5 – Nënrrjetet tokë-tokë
Nëntema 2.6 – Aplikacionet ajër-tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI – REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI – PBN

TEMA 1 – Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 – NOTAM

Lënda 8: SURVEJIMI – PRIMARE

TEMA 1 – Mbikëqyrja ATC

Nëntema 1.1 – Përdorimi i PSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

Lënda 9: SURVEJIMI - SEKONDARE
TEMA 1 – SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 – Përdorimi i SSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

TEMA 2 – Mode S

Nëntema 2.1 – Hyrje në mode S

TEMA 3 – Multilaterimi

Nëntema 3.1 – Parimet e MLAT-it
Lënda 10: SURVEJIMI – HMI
TEMA 1 – HMI
Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-së

Lënda 11: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 – Transmetimi i të dhënave të mbikëqyrjes

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet

16. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT – TË DHËNAT

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE

Nëntema 1.1 – Organizimi dhe operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 – Programi i mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 – Politika

TEMA 3 – Konteksti ATM

Nëntema 3.1 – Konteksti ATM

TEMA 4 – Praktikat administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 – Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 – Ndikimet operacionale

Nëntema 1.1 – Degradimi ose humbja e shërbimeve të sistemit/pajisjeve

TEMA 2 – Funksionaliteti dhe operimi i pozicionit të përdoruesit

Nëntema 2.1 – Pozicioni i punës së përdoruesit
Nëntema 2.2 – Pozicioni i punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 – SMCDAT – Kërkesat

Nëntema 1.1 – SMS
Nëntema 1.2 – QMS
Nëntema 1.3 – Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 – Marrëveshjet e mirëmbajtjes me agjencitë e jashtme

Nëntema 2.1 –Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 – Proceset e përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 – Rolet dhe përgjegjësitë

TEMA 4 – Sistemet e menaxhimit të mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 – Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 – Teknologjitë dhe parimet

Nëntema 1.1 – Të përgjithshme
Nëntema 1.2 – Komunikimi
Nëntema 1.3 – Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI – TË DHËNAT

TEMA 1 – Rrjetet evropiane

Nëntema 1.1 – Teknologjitë e rrjetit

TEMA 2 – Rrjetet globale

Nëntema 2.1 – Rrjetet dhe standardet
Nëntema 2.2 – Përshkrimi
Nëntema 2.3 – Arkitektura globale
Nëntema 2.4 – Nënrrjetet ajër-tokë
Nëntema 2.5 – Nënrrjetet tokë-tokë
Nëntema 2.6 – Aplikacionet ajër-tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI – REGJISTRUESIT

TEMA 1 – Regjistruesit ligjorë

Nëntema 1.1 – Rregulloret
Nëntema 1.2 – Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI – PBN

TEMA 1 – SMCDAT — Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 – NOTAM

Lënda 8: SURVEJIMI – PRIMARE

TEMA 1 – SURVEJIMI ATC

Nëntema 1.1 – Përdorimi i PSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

Lënda 9: SURVEJIMI - SEKONDARE

TEMA 1 – SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 – Përdorimi i SSR-ve për shërbimet e trafikut ajror

TEMA 2 – Mode S

Nëntema 2.1 – Hyrje në mode S

TEMA 3 – Multilaterimi

Nëntema 3.1 – Parimet e MLAT-it

Lënda 10: SURVEJIMI – HMI

TEMA 1 – HMI

Nëntema 1.1 – HMI-ja e ATCO-së

Lënda 11: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 – Transmetimi i të dhënave të survejimit

Nëntema 1.1 – Teknologjia dhe protokollet

Lënda 12: SURVEJIMI – SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 – Kërkesat e Përdoruesve

Nëntema 1.1 – Kërkesat e kontrollorëve
Nëntema 1.2 – Trajektoret, parashikimi dhe llogaritja
Nëntema 1.3 – Rrjetet e parrezikshmërisë tokësore
Nëntema 1.4 – Mbështetja e vendimit

Lënda 13: SURVEJIMI – PROCESI I TË DHËNAVE

TEMA 1 – Platforma e harduerit

Nëntema 1.1 – Përmirësimi i pajisjeve
Nëntema 1.2 – COTS
Nëntema 1.3 – Ndërvarësia

Lënda 14: SURVEJIMI – TË DHËNAT

TEMA 1 – Karakteristikat themelore të të dhënave

Nëntema 1.1 – Rëndësia e të dhënave
Nëntema 1.2 – Kontrolli i konfigurimit të të dhënave
Nëntema 1.2 – Standardet e të dhënave