

URDHËR
Nr. 181, datë 6.8.2024

**PËR DISA SHITESA DHE NDRYSHIME NË URDHËRIN NR. 193, DATË 6.10.2022,
“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”¹**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të pikës 6, të nenit 84, të ligjit nr. 96/2020, “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. Në rregulloren “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”, miratuar me urdhrin nr. 193, datë 6.10.2022, bëhen shtesat dhe ndryshimet sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohen Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletore Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE
MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

DISA SHITESA DHE NDRYSHIME
**NË RREGULLOREN “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”**

1. Në Nenin 2 bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) pika 3 zëvendësohet me sa vijon:

“3. “Menaxheri i rrjetit” nënkupton subjektin të cilit i janë besuar detyrat e nevojshme për zbatimin e funksioneve të përmendura në nenin 6 të udhëzimit të ministrit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian”, të ndryshuar;”.

b) shtohen pikat 9, 10, 11, 12 dhe 13, si vijon:

“9) “Interogatori Mode S (*Mode S interrogator*)” është një sistem, i përbërë nga antenë dhe pjesët elektronike, i cili mbështet adresimin e avionëve individualë nëpërmjet zgjedhjes së modalitetit (“Mode S”);

10) “Interogatori Mode S i përshtatshëm (*eligible Mode S interrogator*)” nënkupton një interogator në Mode S për të cilin plotësohet të paktën një nga kushtet e mëposhtme:

¹ Ky urdhër përafron plotësisht rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1771, të datës 12 shtator 2023, që ndryshon rregulloren zbatuese (BE) 2017/373, për sa u përket sistemeve dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror dhe që shfuqizon rregulloret (KE) nr. 1032/2006, (KE) nr. 633/2007 dhe (KE) nr. 262/2009, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. 228, 15.9.2023.

a) interogatori mbështetet, të paktën pjesërisht në pyetjet Mode S të të gjitha thirrjeve, dhe përgjigjet për arritjen e objektivave të Mode S;

b) interogatori veçon objektivat e Mode S në përgjigje të pyetjeve Mode S të të gjitha thirrjeve, në mënyrë të përhershme ose me ndërprerje, pjesërisht ose në tërësinë e mbulimit të tij; ose

c) interogatori përdor protokollet e komunikimeve në shumë faqe për aplikacionet e lidhjes së të dhënave;

11) “Operator Mode S” nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje që operon ose ofron të operojë një interogator Mode S, duke përfshirë:

a) ofruesit e shërbimeve të survejimit;

b) prodhuesit e interogatorëve Mode S;

c) operatorët e aeroportit;

d) institucionet kërkimore;

e) çdo subjekt tjetër që ka të drejtë të operojë një interogator Mode S;

12) “Ndërhyrje e dëmshme” nënkupton ndërhyrje që pengon arritjen e kërkesave të performancës;

13) “Plani i shpërndarjes së kodit të interogatorit” nënkupton setin e plotë të aprovuar më së fundi të shpërndarjeve të kodit të interogatorit;”.

2. Në nenin 3, shtohet paragrafi 6a, si më poshtë vijon:

“6a. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që përdorimi i një transmetuesi me bazë tokësore që operohet në territorin e Republikës së Shqipërisë, nuk prodhon ndërhyrje të dëmshme në sistemet e tjera të mbikëqyrjes.”.

3. Pas nenit 3 shtohen nenet 3e dhe 3f me këtë përmbajtje:

Neni 3e

Shpërndarja e kodeve të interogatorit Mode S

1. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që ndryshimet në shpërndarjen e kodeve të një interogatori që rezultojnë nga një përditësim i planit të shpërndarjes së kodeve të interogatorit u komunikohen operatorëve përkatës të Mode S nën autoritetin e tij, brenda 14 ditëve kalendarike nga dita e marrjes së planit të përditësuar të shpërndarjes së kodeve.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vërë në dispozicion të shteteve të tjera të ZPEA-së, të paktën çdo 6 muaj nëpërmjet sistemit të shpërndarjes së kodeve të interogatorit, një regjistër të përditësuar të shpërndarjes dhe përdorimit të kodeve të interogatorit të Mode S brenda zonës së tyre të përgjegjësisë.

3. Kur ekziston një mbivendosje ndërmjet mbulimit të një interogatori Mode S që ndodhet brenda zonës së përgjegjësisë të Republikës së Shqipërisë dhe mbulimit të një interogatori të Mode S që ndodhet brenda zonës së përgjegjësisë së një vendi tjetër, nga Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurohet që:

a) vendi tjetër të jetë i informuar për kërkesat e sigurisë në lidhje me shpërndarjen dhe përdorimin e kodeve të interogatorit;

b) të merren masat e nevojshme për të koordinuar përdorimin e kodeve të interogatorit me vendin tjetër në fjalë.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror nën juridiksionin e tij për interogatorët Mode S që operojnë nën përgjegjësinë e një vendi tjetër për të cilin shpërndarja e kodeve të interogatorit Mode S nuk është koordinuar.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të mundësojë një shërbim qendror të alokimit të kodeve të interogatorit. Autoriteti i Aviacionit Civil do të kontrollojë vlefshmërinë e aplikimeve të kodit të interogatorit të marrë nga operatorët e Mode S përpara se të vërë në dispozicion kodet e interogatorit përmes sistemit të shpërndarjes së kodeve të interogatorit për koordinim.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurohet që operatorët e Mode S, përveç ofruesve të shërbimeve të mbikëqyrjes, të jenë në përputhje me pikën CNS.TR.205 në shtojcën VIII.

7. Kërkesat e përcaktuara në paragrafët 1 deri në 6 nuk do të zbatohen në hapësirën ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian që nuk është pjesë e rajonit evropian (EUR) të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

Neni 3f

Përdorimi i hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian

1. Në kontekstin e mbrojtjes së spektrit, Autoriteti i Aviacionit Civil sigurohet që një transponder radari i mbikëqyrjes sekondare, në bordin e çdo avioni që fluturon mbi një shtet të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, nuk është subjekt i interogimeve të tepërta që transmetohen nga interogatorët e mbikëqyrjes me bazë tokësore dhe që ose nxjerrin përgjigje, ose edhe kur nuk nxjerrin një përgjigje, kanë fuqi të mjaftueshme për të tejkaluar nivelin minimal të pragut të marrësit të transponderit të radarit të mbikëqyrjes sekondare. Në rast mosmarrëveshjeje ndërmjet shteteve të ZPEA-së, në lidhje me masat e nevojshme, AAC, kur Shqipëria është shtet i interesuar e çon çështjen në Komision.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa që të sigurohet që për Shqipërinë të gjitha caktimet e frekuencës së zërit të konvertohen në një hapësirë kanali 8,33 kHz.

Kërkesat e konvertimit nuk do të zbatohen për caktimet e frekuencës:

a) të cilat do të mbetet brenda hapësirës së kanaleve 25 kHz në frekuencat e mëposhtme:

1) frekuenca e emergjencës (121,5 MHz);

2) frekuencën ndihmëse për operacionet e kërkim-shpëtimit (123,1 MHz);

3) frekuencat e lidhjes digjitale VHF (VDL) të caktuara për t'u përdorur brenda hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian;

4) frekuencat e sistemit të adresimit dhe raportimit të komunikimit të avionit (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz dhe 131,825 MHz);

b) ku përdoret funksionimi i bartësit të zhvendosur brenda një gjerësie kanali prej 25 kHz.

3. Kërkesat e përcaktuara në paragrafin 2 nuk do të zbatohen as në hapësirën ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian, që nuk është pjesë e Rajonit EUR ICAO dhe as në Rajonin e Informacionit të Fluturimit Canarias (FIR)/Rajonin e Informacionit të Epërm (UIR).

4. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë dhe publikojë në publikimin kombëtar të informacionit aeronautik (AIP) aty ku është e zbatueshme, procedurat për trajtimin e avionëve që nuk janë të pajisur me:

a) transponderët e radarit të survejimit sekondar Mode S;

b) radiot që kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz.”.

4. Në anekset I, II, III, IV, VIII, IX, X dhe XII bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

1) Në aneksin I bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) shtohet pika (30a) me këtë përmbajtje:

“(30a) “Pajisje ATM/ANS” nënkupton përbërësit e ATM/ANS siç përcaktohet në nenin 3(19) të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe sistemet ATM/ANS, siç përkufizohen në nenin 3(23) të atij vendimi, duke përjashtuar përbërësit ajrorë, të cilët i nënshtrohen urdhrin të ministrit nr. 57, datë 13.3.2024, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor ose deklaratën e përputhshmërisë së avionit dhe produkteve të lidhura me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për kërkesat e aftësisë së organizatave të projektimit dhe prodhimit;”;

b) shtohet pika (34a) me këtë përmbajtje:

“(34a) “kufi” nënkupton një plan anësor ose vertikal që përcakton hapësirën ajrore në të cilën një njësi ATC ofron shërbime të trafikut ajror;”;

c) shtohen pikat (39a) dhe (39b) me këtë përmbajtje:

(39a) “të dhëna koordinimi” nënkupton të dhëna me interes për stafin operacional, në lidhje me procesin e njoftimit, koordinimit dhe transferimit të fluturimeve dhe me procesin e koordinimit civilo-ushtarak;

(39b) “pika e koordinimit” (COP) nënkupton një pikë në ose ngjitur me kufirin e përdorur nga njësitë ATC dhe referuar në proceset e koordinimit;”;

d) shtohet pika (40a) me këtë përmbajtje:

“(40a) “shërbim i lidhjes së të dhënave” nënkupton një grup transaksionesh të lidhura me menaxhimin e trafikut ajror, të mbështetur nga komunikimet e lidhjeve të të dhënave ajrore-tokësore, të cilat kanë një qëllim operacional të përcaktuar qartë dhe fillojnë dhe mbarojnë në një ngjarje operative;”;

e) shtohet pika (46a) me këtë përmbajtje:

“(46a) “kodi interrogues i përshtatshëm” nënkupton çdo kod midis kodeve II dhe kodeve SI, përveç:

a) Kodi II 0;

b) kodin/et e interroguesit të rezervuar për entitetet ushtarake, duke përfshirë organizatat ndërqeveritare dhe në veçanti menaxhimin dhe alokimin e Organizatës së Traktatit të Atlantikut të Veriut;”;

f) shtohet pika (47a) me këtë përmbajtje:

“(47a) “të dhëna përlllogaritëse” nënkupton pikën e koordinimit, kohën e parashikuar të një avioni dhe nivelin e pritshëm të fluturimit të avionit në pikën e koordinimit;”;

g) shtohet pika (62a) me këtë përmbajtje:

“(62a) “sekuenca e zbatimit” nënkupton sekuencën e kufizuar në kohë të zbatimit të alokimeve të kodit interrogues me të cilën operatorët e Mode S duhet të pajtohen për të shmangur konfliktet e përkohshme të kodit të interroguesit;”;

h) shtohet pika (73a) me këtë përmbajtje:

“(73a) “njësi e njoftuar” nënkupton njësinë ATC që ka marrë informacionin e njoftimit;”;

i) shtohet pika (81a) me këtë përmbajtje:

“(81a) “njësi marrëse” nënkupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror që merr të dhëna;”;

j) pika (88) zëvendësohet me:

“(88) “Direktivë sigurie” nënkupton një dokument të lëshuar ose miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, i cili:

1) urdhëron veprimet që duhet të kryhen në një sistem funksional ose vendos kufizime në përdorimin e tij operacional për të rivendosur sigurinë, kur provat tregojnë se siguria në operim përndryshe mund të rrezikohet; ose

2) urdhëron veprimet që duhet të kryhen në pajisjet ATM/ANS që i nënshtrohen deklaratës së përputhshmërisë të lëshuar në përputhje me nenin 6 të rregullores që përcakton rregulla të detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores së deleguar të Komisionit (BE) nr. 2023/1768, për të adresuar një gjendje të pasigurisë në aviacion ose të pasigurisë në operim që është identifikuar, ose të dyja, dhe për të rivendosur performancën dhe ndërveprimin të asaj pajisje ATM/ANS, kur provat tregojnë se siguria në operim, siguria në aviacion, performanca ose ndërveprimi i asaj pajisjeje të veçantë mund të rrezikohet.”.

k) shtohen pikat (107a) dhe (107b) me këtë përmbajtje:

“(107a) “pozicioni i punës” nënkupton mobilet dhe pajisjet teknike në të cilat një anëtar i personelit të shërbimeve të trafikut ajror kryen detyrat që lidhen me punën e tyre;

(107b) “paralajmërim” nënkupton një mesazh që shfaqet në një pozicion pune kur procesi i automatizuar i koordinimit ka dështuar;”.

2. Në Aneksin II bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) në pikën ATM/ANS.AR.A.020, pika (a) zëvendësohet me:

“a) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është e zbatueshme, njofton pa vonesë të panevojshme Agjencinë, në rast të ndonjë problemi të rëndësishëm me zbatimin e dispozitave përkatëse të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij ose të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010, “Kuai rregullativ në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010, “Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm evropian”, që përafrojnë përkatësisht rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004 dhe (KE) nr. 551/2004 të zbatueshëm për ofruesit e shërbimeve.”;

b) pika ATM/ANS.AR.A.030 zëvendësohet me:

“ATM/ANS.AR.A.030 Direktivat e sigurisë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil do të lëshojë një direktivë të sigurisë në operim kur ka konstatuar ekzistencën e ndonjë prej rasteve të mëposhtëm:

- 1) një gjendje e pasigurt në një sistem funksional që kërkon veprim të menjëhershëm;
- 2) një gjendje e pasigurisë në aviacion, e pasigurisë në operim, funksionimi nën nivelin e duhur të performancës ose mosndërveprimi në pajisjen që është subjekt i deklaratës së pajtueshmërisë, në përputhje me nenin 6 të rregullores, që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores së deleguar të Komisionit (BE) nr. 2023/1768, dhe ky kusht ka të ngjarë të ekzistojë ose zhvillohet në pajisje të tjera ATM/ANS.

b) Direktiva e sigurisë do t’u përcillet ofruesve të ATM/ANS në fjalë dhe do të përmbajë, minimalisht, informacionin e mëposhtëm:

- 1) identifikimin e gjendjes së pasigurisë në operim;
- 2) identifikimin e sistemit funksional të prekur;
- 3) veprimet e kërkuara dhe arsyetimi i tyre;
- 4) afati kohor për kryerjen e veprimeve të kërkuara;
- 5) datën e hyrjes në fuqi të tij.

c) Nëse është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil i dërgon një kopje të direktivës së sigurisë Agjencisë dhe çdo autoriteti tjetër kompetent të interesuar brenda një muaji nga lëshimi i saj.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë përputhshmërinë e ofruesve të ATM/ANS me direktivat e sigurisë dhe me direktivat e pajisjeve ATM/ANS, sipas rastit.”;

c) pika (a) e ATM/ANS.AR.C.005 zëvendësohet me:

“a) Brenda objektit të pikës ATM/ANS.AR.B.001(a)(1), Autoriteti i Aviacionit Civil vendos një proces për të verifikuar:

1) pajtueshmërinë e ofruesve të shërbimeve me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara në anekset III deri në XIII, dhe çdo kusht të zbatueshëm bashkëngjitur certifikatës përpara lëshimit të asaj certifikate. Certifikata lëshohet në përputhje me shtojcën 1 të këtij aneksi;

2) pajtueshmërinë me çdo detyrim lidhur me sigurinë në operim në aktin e dezignimit të nxjerrë në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010, “Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian”, që përafrojnë rregulloren (KE) nr. 550/2004;

3) pajtueshmërinë e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij;

4) zbatimin e objektivave të sigurisë në operim, sigurisë në aviacion dhe ndërveprimet, kërkesat e zbatueshme dhe kushtet e tjera të identifikuar në deklaratën e pajtueshmërisë për pajisjet ATM/ANS; kufizimet dhe kushtet teknike dhe të performancës të identifikuar në certifikatat e pajisjeve ATM/ANS dhe/ose deklaratat e pajisjeve ATM/ANS; dhe masat e sigurisë në operim, duke përfshirë direktivat e pajisjeve ATM/ANS të mandatuara nga Agjencia, në përputhje me pikën ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 të shtojcës I të rregullores që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të

shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores së deleguar të Komisionit (BE) nr. 2023/1768, të cilat mund të pranohen dhe publikohen nga AAC;

5) zbatimin e direktivave të sigurisë në operim, veprimet korrigjuese dhe masat shtënguese.”;

d) pika ATM/ANS.AR.C.050 ndryshohet si më poshtë:

i. pikat (c), (d) (e) dhe (f) zëvendësohen me:

“c) Një gjetje e nivelit 1 do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri serioze me kërkesat e zbatueshme të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij ose të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010, “Kuatrë rregullativ në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010, “Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm evropian”, që përafrojnë përkatësisht rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004 dhe (KE) nr. 551/2004 dhe rregullat e tyre zbatuese, me procedurat dhe manualët e ofruesit të ATM/ANS, me termat dhe kushtet e certifikatës, me aktin e dezignimit, nëse është e zbatueshme, ose me përmbajtjen e një deklarate, e cila paraqet një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit ose përndryshe vë në pikëpyetje aftësinë e ofruesit të shërbimit për të vazhduar operimet.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, por nuk kufizohen në:

1) nxjerrja e procedurave operacionale dhe/ose ofrimi i një shërbimi në një mënyrë që paraqet një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit;

2) marrjen ose ruajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së ofruesit të shërbimit nëpërmjet paraqitjes së provave dokumentare të falsifikuara;

3) dëshmi për keqpërdorim ose përdorim mashtrues të certifikatës së ofruesit të shërbimit;

4) mungesa e një menaxheri përgjegjës.

d) Një gjetje e nivelit 2 do të lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri tjetër me kërkesat e zbatueshme të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij ose të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010, “Kuatrë rregullativ në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010, “Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian”, të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm evropian”, që përafrojnë përkatësisht rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004 dhe (KE) nr. 551/2004 dhe rregullat e tyre zbatuese, me procedurat dhe manualët e ofruesit të ATM/ANS ose me termat dhe kushtet e certifikatës, ose me përmbajtjen e deklaratës.

e) Kur zbulohet një gjetje, gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa paragjykuar ndonjë veprim shtesë të kërkuar nga vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe akteve nënligjore në zbatim të tij ose të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010, “Kuatrë rregullativ në qiellin e vetëm evropian”, udhëzimi nr. 6, datë 3.6.2010 “Mbi dispozitat e shërbimit të navigimit ajror në qiellin e vetëm evropian”, udhëzimi nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda qiellit të vetëm evropian”, që përafrojnë përkatësisht rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004 dhe (KE) nr. 551/2004 dhe rregullat e tyre zbatuese, ia komunikon gjetjen ofruesit të shërbimit me shkrim dhe kërkon veprime korrigjuese për të adresuar mospërputhshmërinë/të e identifikuar:

1) Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndërmarrë veprime të menjëhershme dhe të duhura dhe, nëse është e përshtatshme, mund të kufizojë, pezullojë ose revokojë plotësisht ose pjesërisht certifikatën duke siguruar vazhdimësinë e shërbimeve me kusht që siguria në operim të mos jetë komprometuar, dhe kur është e zbatueshme në rastin e Menaxherit të Rrjetit, ai do të informojë Komisionin. Masat e marra do të varen nga shtrirja e gjetjes dhe do të

mbeten në fuqi derisa të ndërmerren veprime korrigjuese të suksesshme nga ofruesi i ATM-së/ANS.

2) Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, Autoriteti i Aviacionit Civil:

i. i jep ofruesit të shërbimit një periudhë zbatimi të veprimeve korrigjuese të përfshira në një plan veprimi të përshtatshëm për natyrën e gjetjes;

ii. vlerëson veprimet korrigjuese dhe planin e zbatimit të propozuar nga ofruesi i shërbimit dhe, nëse vlerësimi arrin në përfundimin se ato janë të mjaftueshme për të adresuar mospërputhshmërinë/të, i pranon ato.

3) Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, kur ofruesi i shërbimit dështon të paraqesë një plan veprimi korrigjues që është i pranueshëm për Autoritetin e Aviacionit Civil në këndvështrimin e gjetjes, ose kur ofruesi i shërbimit nuk arrin të kryejë veprimin korrigjues brenda periudhës së kohës së pranuar ose zgjatur nga Autoriteti i Aviacionit Civil, gjetja mund të ngrihet në një gjetje të nivelit 1 dhe në këtë rast do të ndërmerren veprime siç parashikohet në pikën 1.

f) Kur Autoriteti i Aviacionit Civil zbulon se ofruesi i ATM/ANS integron pajisjet ATM/ANS në sistemin e tij funksional pa siguruar përputhjen me pikën ATM/ANS.OR.A.045(g), ai, duke pasur parasysh nevojën për të garantuar sigurinë në operim dhe vazhdimësinë e operimeve, merr të gjitha masat e nevojshme për të kufizuar zonën e aplikimit të pajisjes ATM/ANS në fjalë ose për të ndaluar përdorimin e saj nga ofruesit e ATM/ANS nën mbikëqyrjen e tij.”;

ii. shtohet pika (g) me këtë përmbajtje:

“g) Për ato raste që nuk kërkojnë gjetje të nivelit 1 dhe 2, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të nxjerrë observacione.”;

3. Në aneksin III bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) në pikën ATM/ANS.OR.A.045 shtohen pikat (g) deri në (j), të cilat do të zbatohen kur rregullorja që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, që përafron rregulloren e deleguar (BE) nr. 2023/1768, dhe rregullorja që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative për miratimin e organizatave të përfshira në projektimin dhe prodhimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, që përafron rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) nr. 2023/1769 të kenë hyrë në fuqi, me këtë përmbajtje:

“g) Përpara se të integrojë pajisjet ATM/ANS në sistemin funksional, ofruesi i ATM/ANS duhet të sigurojë që:

1) pajisjet e reja ose të modifikuara ATM/ANS janë të certifikuara nga Agjencia në përputhje me rregulloren që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, që përafron rregulloren e deleguar (BE) nr. 2023/1768, dhe janë prodhuar nga një organizatë e miratuar projektimi ose prodhimi në përputhje me rregulloren që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative për miratimin e organizatave të përfshira në projektimin dhe prodhimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, që përafron rregulloren zbatuese (BE) nr. 2023/1769; ose

2) pajisjet e reja ose të modifikuara ATM/ANS deklarohen nga një organizatë projektuese e miratuar në përputhje me rregulloren që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror që përafron rregulloren e deleguar (BE) nr. 2023/1768 dhe janë prodhuar nga një organizatë e miratuar projektimi ose prodhimi në përputhje me rregulloren që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative për miratimin e organizatave të përfshira në projektimin dhe prodhimin

e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror që përafron rregulloren zbatuese (BE) nr. 2023/1769; ose

3) pajisjet e reja ose të modifikuara ATM/ANS lëshohen me një deklaratë përputhshmërie në përputhje me nenin 6(1) të rregullores që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror që përafron rregulloren e deleguar (BE) nr. 2023/1768; ose

4) kur pajisja ATM/ANS nuk është subjekt i vlerësimit të konformitetit sipas rregullores që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror që përafron rregulloren e deleguar (BE) nr. 2023/1768, pajisja e veçantë ATM/ANS është verifikuar për përputhje me specifikimet dhe kualifikimet e zbatueshme;

h) ofruesi i ATM/ANS duhet të sigurojë që pajisja ATM/ANS është verifikuar në përputhje me specifikimet e prodhuesit të pajisjeve, duke përfshirë instalimin dhe testin/et në vend.

i) përpara se ofruesi i ATM/ANS të vërë në shërbim pajisjen ATM/ANS, ai duhet të sigurojë që sistemi funksional i modifikuar që integron këtë pajisje ATM/ANS plotëson të gjitha kërkesat e zbatueshme dhe do të identifikojë të gjitha devijimet dhe kufizimet.

j) kur ofruesi i ATM/ANS vë në shërbim pajisjen ATM/ANS, ai duhet të sigurojë që pajisja ATM/ANS, ose ajo e modifikuar, të vendoset në përputhje me kushtet e përdorimit, si dhe me çdo kufizim të zbatueshëm, dhe plotëson të gjitha kërkesat e zbatueshme.”.

b) pika ATM/ANS.OR.A.060 zëvendësohet me:

“ATM/ANS.OR.A.060 Reagim i menjëhershëm ndaj një problemi sigurie

a) Një ofrues shërbimi do të zbatojë çdo masë sigurie, duke përfshirë direktivat e sigurisë, të mandatuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.A.025(c).

Kur të lëshohet një direktivë sigurie për të korrigjuar gjendjen e përmendur në deklaratën e pajtueshmërisë të lëshuar në përputhje me nenin 6 të rregullores që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores së deleguar (EU) 2023/1768, ofruesi i ATM/ANS, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në rastin kur nevojiten veprime urgjente:

1) propozon veprimet e duhura korrigjuese dhe i dorëzon detajet e atij propozimi Autoritetit të Aviacionit Civil për miratim;

2) pas miratimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil, i zbaton ato.”;

c) në pikën (a) të ATM/ANS.OR.B.005, shtohet pika (8) me këtë përmbajtje:

“8) një proces për të siguruar që dizajni i pajisjeve ATM/ANS, ose ndryshimet në dizajnin e tij, që i nënshtrohet nenit 6 të rregullores që përcakton rregullat e detajuara për certifikimin dhe deklarimin e sistemeve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përbërësve të shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/të shërbimeve të lundrimit ajror, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores së deleguar (BE) nr. 2023/1768, në përputhje me specifikimet e zbatueshme, duke përfshirë funksionin e pavarur të kontrollit të demonstrimit të pajtueshmërisë në bazë të së cilës ofruesi i ATM/ANS lëshon një deklaratë përputhshmërie dhe dokumentacionin përkatës të pajtueshmërisë me të.”;

d) ATM/ANS.OR.D.025 ndryshohet, si më poshtë:

“1. Pika (c) zëvendësohet me:

“c) Menaxheri i Rrjetit i jep Komisionit dhe Agjencisë një raport vjetor të aktiviteteve të tij. Ky raport do të mbulojë performancën e tij operative, si dhe aktivitetet dhe zhvillimet e rëndësishme në veçanti në fushën e sigurisë.”;

2. Pika (d)(3) zëvendësohet me:

“3. për Menaxherin e Rrjetit, performancën e tij krahasuar me objektivat e performancës të përcaktuara në Planin e Strategjisë së Rrjetit, duke krahasuar performancën aktuale me performancën e përcaktuar në Planin Operativ të Rrjetit, duke përdorur treguesit e performancës të vendosur në Planin Operativ të Rrjetit;”.

4. Në aneksin IV bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) pika ATS.OR.400 zëvendësohet me:

“ATS.OR.400 Shërbim aeronautik “mobile” (komunikim ajër-tokë) – i përgjithshëm

a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të përdorë lidhjen zanore ose të të dhënave, ose të dyja, në komunikimet ajër-tokë për qëllime të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Kur komunikimet zanore ajër-tokë bazohen në hapësirën e kanaleve 8,33 kHz, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që:

1) të gjitha pajisjet për komunikimet zanore ajër-tokë përfshijnë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz dhe janë në gjendje të sintonizojnë kanalet me distancë 25 kHz;

2) të gjitha caktimet e frekuencës së zërit kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz;

3) procedurat e zbatueshme për avionët e pajisur me radio që kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz dhe për avionët që nuk janë të pajisur me pajisje të tilla, që i nënshtrohen transferimit ndërmjet njësisë të shërbimeve të trafikut ajror, janë të specifikuara në letrat e marrëveshjes ndërmjet atyre njësisë të ATS;

4) avionët që nuk janë të pajisur me radio që kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz mund të akomodohen, me kusht që të mund të trajtohen në mënyrë të sigurt brenda kufijve të kapacitetit të sistemit të menaxhimit të trafikut ajror në UHF ose në caktimet e frekuencës 25 kHz; dhe

5) ai i komunikon, në baza vjetore, Autoritetit të Aviacionit civil që e ka caktuar, planet e tij për trajtimin e avionëve shtetërorë të cilët nuk janë të pajisur me radio që kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz, duke marrë parasysh kufijtë e kapacitetit të lidhur me procedurat e publikuara në publikimet kombëtare të informacionit aeronautik (AIP).

c) Kur, për ofrimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror, përdoren komunikimet zanore e drejtpërdrejta pilot-kontrollor, me dy drejtime ose *Data Link*, pajisjet e regjistrimit duhet të sigurohen nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror në të gjitha kanalet e tilla të komunikimit ajër-tokë.

d) Kur për ofrimin e shërbimit të informacionit të fluturimit, duke përfshirë shërbimin e informacionit të fluturimit të aeroportit (AFIS), përdoren komunikime të drejtpërdrejta zanore me dy drejtime ose lidhje të të dhënave ajër-tokë, pajisjet e regjistrimit në të gjitha kanalet e tilla të komunikimit ajër-tokë do të sigurohen nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror, përveç nëse parashikohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil.”;

b) pika ATS.OR.415 zëvendësohet me:

“ATS.OR.415 Shërbimi aeronautik “mobile” (komunikim ajër-tokë) – shërbimi i kontrollit të zonës

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që:

a) pajisjet e komunikimit ajër-tokë mundësojnë që komunikimet zanore në dy drejtime të kryhen ndërmjet një njësie që ofron shërbimin e kontrollit të zonës dhe avionëve të pajisur siç duhet, që fluturojnë kudo brenda zonës ose zonave të kontrollit; dhe

b) objektet e komunikimit ajër-tokë mundësojnë komunikimin në dy drejtime të të dhënave ndërmjet një njësie që ofron shërbimin e kontrollit të zonës dhe avionëve të pajisur siç duhet që fluturojnë brenda hapësirës ajrore të përmendur në pikën AUR.COM.2001 të rregullores që përcakton dispozitat për pajisjet e avionëve, të kërkuara për përdorimin e hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian dhe rregullat e funksionimit në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore të vetme evropiane, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores zbatuese të Komisionit (BE) nr. 2023/1770, për të përdorur shërbimet e lidhjes së të dhënave të referuara në pikën (1) (a) të pikës AUR.COM.2005 të asaj rregulloreje zbatuese.”;

c) pika ATS.OR.430 zëvendësohet me:

“ATS.OR.430 Shërbimi fiks aeronautik (komunikim tokë-tokë) – i përgjithshëm

a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që komunikimet e të folurit të drejtpërdrejtë ose të lidhjes së të dhënave, ose të dyja, përdoren në komunikimet tokë-tokë për qëllime të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Kur komunikimi për qëllime të koordinimit ATC mbështetet nga automatizimi, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që:

1) janë zbatuar masat e duhura për të marrë, ruajtur, përpunuar, nxjerrë dhe shfaqur automatikisht informacionin përkatës të fluturimit;

2) dështimet ose anomalitë e një koordinimi të tillë të automatizuar i paraqiten qartë kontrollorit ose kontrollorëve të trafikut ajror përgjegjës për koordinimin e fluturimeve në një njësi transferuese;

3) paralajmërimet në lidhje me shkëmbimin e informacionit të sistemit paraqiten në pozicionet përkatëse të punës;

4) informacioni për proceset përkatëse të shkëmbimit të informacionit të sistemit u jepet kontrollorëve të trafikut ajror;

5) kontrollorët e trafikut ajror pajisen me mjetet për të modifikuar informacionin e shkëmbyer të fluturimit.”;

d) shtohet pika ATS.OR.446 me këtë përmbajtje:

“ATS.OR.446 Të dhënat eurvejimit

a) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror nuk do të përdorin të dhëna nga interogatorët Mode S që operojnë nën përgjegjësinë e një vendi tjetër, nëse shpërndarja e kodit të interogatorit nuk është koordinuar.

b) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që aftësitë e nevojshme janë zbatuar për të lejuar kontrollorët e trafikut ajror të vendosin identifikimin individual të avionit, duke përdorur veçorinë e identifikimit të avionit të lidhur me linjë, siç detajohet në shtojcën 1.

c) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë operime të pandërprera brenda hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e tyre dhe në kufirin me hapësirat ajrore ngjitur duke zbatuar kërkesat minimale të përshtatshme për ndarjen e avionëve.”;

e) në pikën ATS.TR.230, shtohet pika (c) me këtë përmbajtje:

“c) Koordinimi i transferimit të kontrollit ndërmjet njësive që ofrojnë shërbimin e kontrollit të zonës brenda rajonit EUR ICAO, ose kur është rënë dakord me ose ndërmjet njësive të tjera të kontrollit të trafikut ajror, do të mbështetet nga procese të automatizuara, siç përcaktohet në shtojcën 2.”;

f) shtohen shtojcat e mëposhtme 1 dhe 2, me këtë përmbajtje:

“SHTOJCA 1

Identifikimi i avionit individual duke përdorur veçorinë e identifikimit të avionit me lidhje të poshtme, siç kërkohet nga pika ATS.OR.446(b)

Tipari i identifikimit të avionit me lidhje të poshtme do të përdoret si më poshtë për të vendosur identifikimin individual të avionit:

a) Ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror do t'i deklarojë Menaxherit të Rrjetit vëllimet e hapësirës ajrore ku përcaktohet identifikimi individual i avionit duke përdorur veçorinë e identifikimit të avionit me lidhje të poshtme.

b) Kodi i dallimit SSR A1000 do t'i caktohet avionit ku identifikimi individual i avionit përcaktohet duke përdorur veçorinë e identifikimit të avionit me lidhje të poshtme.

c) Me përjashtim të rasteve kur zbatohet një nga kushtet e përcaktuara në pikën (d), kodi SSR i dallimit A1000 do t'i caktohet avionit që niset ose avionëve për të cilët, në përputhje me pikën (g), kërkohet një ndryshim kodi, kur zbatohen kushtet e mëposhtme:

1) identifikimi i avionit me lidhje të ulët përputhet me hyrjen përkatëse në planin e fluturimit për atë avion;

2) Menaxheri i rrjetit ka komunikuar se avioni i veçantë është i përshtatshëm për caktimin e kodit SSR të dallueshëm A1000.

d) Kodi SSR i dallueshëm A1000 nuk do t'u caktohet avionëve të përmendur në pikën (c) nëse zbatohet ndonjë nga kushtet e mëposhtme:

1) janë vendosur masat emergjente që kërkojnë caktimin e kodeve të dallueshme SSR për avionët nga një ofrues i shërbimit të navigimit ajror që përjeton ndërprerje të paplanifikuara të sensorit të mbikëqyrjes tokësore;

2) Masat e jashtëzakonshme të emergjencës ushtarake kërkojnë që ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror të caktojnë kode të dallueshme SSR për avionët;

3) Një avion i cili është i përshtatshëm për caktimin e kodit SSR të dallueshëm A1000 të vendosur në përputhje me pikën (c) del ose devijohet ndryshe jashtë vëllimit të hapësirës ajrore të përmendur në pikën (a).

e) Avionëve të cilëve nuk u është caktuar kodi SSR i dukshëm A1000 i vendosur në përputhje me pikën (c) do t'u caktohet një kod SSR që përputhet me një listë të shpërndarjes së kodeve të rënë dakord dhe të koordinuar me vendet e tjera (përfshirë dhe vendet anëtare).

f) Kur një kod SSR i është caktuar një avioni, një kontroll do të bëhet sa më shpejt që të konfirmohet se kodi SSR i vendosur nga piloti është identik me atë të caktuar për fluturimin.

g) Kodet SSR të caktuara për avionët që transferohen nga ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror në shtetet fqinje do të kontrollohen automatikisht për të parë nëse caktimet mund të mbahen në përputhje me një listë të shpërndarjes të kodeve të rënë dakord dhe të koordinuara me vendet e tjera.

h) Marrëveshjet formale me përmbajtjen minimale të mëposhtme do të vendosen me ofruesit fqinje të shërbimeve të navigimit ajror që vendosin identifikimin individual të avionit duke përdorur kode diskrete SSR:

1) një detyrim për ofruesit fqinje të shërbimeve të navigimit ajror për të transferuar avionë me kode diskrete të verifikuara SSR të caktuara në përputhje me një listë të shpërndarjes së kodeve të rënë dakord nga Shtetet Anëtare dhe të koordinuar me vendet e tjera;

2) një detyrim për të njoftuar njësitë pranuese për çdo parregullsi të vërejtur në funksionimin e përbërësve ajrore të sistemeve të mbikëqyrjes;

i) ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që caktimi i kodeve diskrete SSR në përputhje me një listë të shpërndarjes së kodeve të rënë dakord dhe të koordinuar me vendet e tjera për të vendosur identifikimin individual të avionit, përputhet me sa vijon:

1) kodet SSR u caktohen automatikisht avionëve në përputhje me një listë të shpërndarjes së kodeve të rënë dakord dhe të koordinuara me vendet e tjera;

2) kodet SSR të caktuara për avionët që transferohen nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror në shtetet fqinje kontrollohen për të parë nëse caktimet mund të mbahen në përputhje me një listë të shpërndarjes së kodeve të rënë dakord nga Shtetet Anëtare dhe të koordinuara me vendet e tjera;

3) kodet SSR klasifikohen në kategori të ndryshme për të lejuar caktimin e kodeve të diferencuara;

4) kodet SSR nga kategoritë e ndryshme të përmendura në pikën 3 janë caktuar sipas drejtimeve të fluturimeve;

5) caktime të shumta të njëkohshme të të njëjtit kod SSR u bëhen fluturimeve që operojnë në drejtime pa konflikt kodesh;

6) kontrollorët informohen automatikisht kur caktimet e kodit SSR publikohen pa qëllim.

SHTOJCA 2

Proceset që do të zbatohen për koordinim të automatizuar siç kërkohet nga pika ATS.TR.230(c)

A. Proceset e detyrueshme që do të zbatohen ndërmjet njërive që ofrojnë shërbimin e kontrollit të zonës, ose kur është rënë dakord me ose ndërmjet njërive të tjera të kontrollit të trafikut ajror, do të jenë si më poshtë:

a) Njoftimi:

1) Informacioni i fluturimit që i nënshtrohet procesit të njoftimit duhet të përfshijë minimalisht:

- i. identifikimin e avionit;
- ii. modaliteti dhe kodi SSR (nëse disponohet);
- iii. aeroporti i nisjes;
- iv. të dhënat e vlerësimit;
- v. aeroporti i destinacionit;
- vi. numrin dhe llojin e avionit;
- vii. lloji i fluturimit;
- viii. aftësia dhe statusi i pajisjeve.

2) Përmbajtja e informacionit të “mundësisë dhe statusit të pajisjes” përfshin minimumin e reduktuar minimal të ndarjes vertikale (RVSM) dhe aftësinë për ndarjen e kanaleve 8,33 kHz. Artikuj të tjerë mund të përfshihen në përputhje me letrat e marrëveshjes.

3) Procesi i njoftimit do të kryhet të paktën një herë për çdo fluturim të përshtatshëm të planifikuar për të kaluar kufijtë, përveç nëse fluturimi është objekt i procesit të njoftimit dhe koordinimit para nisjes.

4) Kriteret e përshtatshmërisë për njoftimin ndërkufitar të fluturimeve duhet të jenë në përputhje me letrat e marrëveshjes.

5) Kur procesi i njoftimit nuk mund të kryhet në një kohë të dakorduar nga të dyja palët para procesit të koordinimit fillestar, ai përfshihet në procesin e koordinimit fillestar.

6) Kur kryhet, procesi i njoftimit i paraprin procesit të koordinimit fillestar.

7) Procesi i njoftimit do të përsëritet sa herë që ka një ndryshim në ndonjë nga të dhënat e mëposhtme përpara procesit të koordinimit fillestar:

- i. pika e koordinimit (COP);
- ii. kodin e pritur SSR në pikën e transferimit të kontrollit;
- iii. aeroporti i destinacionit;
- iv. lloji i avionit;
- v. aftësia dhe statusi i pajisjeve.

8) Nëse konstatohet mospërputhje ndërmjet të dhënave të transmetuara dhe të dhënave përkatëse në sistemin pranues, ose nëse nuk ka informacion të tillë që do të rezultonte në nevojën për veprime korrigjuese pas marrjes së të dhënave fillestare të koordinimit, mospërputhja do të referohet në një pozicion të përshtatshëm pune kontrollori për zgjidhje.

9) Kriteret kohore për fillimin e procesit të njoftimit:

- i. Procesi i njoftimit do të fillojë me një numër parametri minutash përpara kohës së parashikuar në COP (pikën e koordinimit).
- ii. Parametrat e njoftimit do të përfshihen në letrat e marrëveshjes ndërmjet njësive ATC në fjalë.
- iii. Parametrat e njoftimit mund të përcaktohen veçmas për secilën nga pikat e koordinimit.

b) Koordinimi fillestar:

1) Për një fluturim që i nënshtrohet koordinimit fillestar, kushtet e miratuara të transferimit të një fluturimi do të jenë operative detyruese për të dyja njësitë e kontrollit të trafikut ajror, përveç nëse koordinimi shfuqizohet ose rishikohet.

2) Informacioni për fluturimin që i nënshtrohet procesit të koordinimit fillestar duhet të përfshijë minimalisht:

- i. identifikimin e avionit;
- ii. modaliteti dhe kodi SSR;
- iii. aeroporti i nisjes;
- iv. të dhënat e vlerësuara;
- v. aeroporti i destinacionit;
- vi. numrin dhe llojin e avionit;
- vii. lloji i fluturimit;

viii. aftësia dhe statusi i pajisjeve.

3) Përmbajtja e informacionit të “mundësisë dhe statusit të pajisjes” duhet të përfshijë si minimum aftësinë RVSM dhe ndarjen e kanaleve 8,33 kHz. Zëra të tjerë mund të përfshihen siç është rënë dakord në mënyrë dypalëshe nga letrat e marrëveshjes.

4) Procesi fillestar i koordinimit do të kryhet për të gjitha fluturimet e pranueshme të planifikuara për të kaluar kufijtë.

5) Kriteret e përshtatshmërisë për koordinimin fillestar ndërkufitar të fluturimeve do të jenë në përputhje me letrat e marrëveshjes.

6) Nëse nuk është nisur tashmë manualisht, procesi i koordinimit fillestar do të iniciohet automatikisht, në përputhje me letrat e marrëveshjes, në:

i. një periudhë kohore parametri të rënë dakord nga të dyja palët përpara kohës së parashikuar në pikën e koordinimit; ose

ii. koha në të cilën fluturimi është në një distancë të rënë dakord nga të dyja palët nga pika e koordinimit.

7) Procesi fillestar i koordinimit për fluturim kryhet vetëm një herë, përveç nëse fillon anulimi i procesit të koordinimit.

8) Pas shfuqizimit të procesit të koordinimit, procesi fillestar i koordinimit mund të fillohet sërish me të njëjtën njësi.

9) Përfundimi i procesit fillestar të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, do t'i kalohet njësisë transferuese - atëherë fluturimi konsiderohet “i koordinuar”.

10) Dështimi i procesit të koordinimit fillestar për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e punës së kontrollorit përgjegjës për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

11) Informacioni fillestar i koordinimit i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit në njësinë pranuese.

c) Rishikimi i koordinimit:

1) Procesi i rishikimit të koordinimit siguron lidhje me fluturimin e koordinuar më parë.

2) Për një fluturim që i nënshtrohet procesit të rishikimit të koordinimit, kushtet e miratuara të transferimit të një fluturimi do të jenë operativisht të detyrueshme për të dyja njësitë e kontrollit të trafikut ajror, përveç nëse koordinimi shfuqizohet ose kushtet rishikohen më tej.

3) Procesi i rishikimit të koordinimit do të sigurojë informacionin e mëposhtëm të fluturimit, me kusht që të ketë ndryshuar:

i. modaliteti dhe kodi SSR;

ii. koha e parashikuar dhe niveli i fluturimit;

iii. aftësia dhe statusi i pajisjeve.

4) Nëse është rënë dakord në mënyrë dypalëshe, të dhënat e rishikimit të koordinimit duhet të japin informacionin e mëposhtëm me kusht që të ketë ndryshuar:

i. pikën e koordinimit;

ii. rrugës.

5) Procesi i rishikimit të koordinimit mund të bëhet një ose më shumë herë me njësinë me të cilën aktualisht është koordinuar një fluturim.

6) Procesi i rishikimit të koordinimit bëhet, kur:

i. koha e parashikuar gjatë pikës së koordinimit ndryshon nga ajo e dhënë më parë nga më shumë se një vlerë e rënë dakord nga të dyja palët;

ii. niveli/et e transferimit, kodi SSR ose aftësia dhe statusi i pajisjes është (janë) të ndryshëm nga ato (ato) të dhëna më parë.

7) Kur është rënë dakord në mënyrë dypalëshe, procesi i rishikimit të koordinimit do të bëhet kur ka ndonjë ndryshim në sa vijon:

i. pikën e koordinimit;

ii. rrugës.

8) Përfundimi i procesit të rishikimit të koordinimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë transferuese.

9) Dështimi i procesit të rishikimit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e punës së kontrollorit përgjegjës për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

10) Procesi i rishikimit të koordinimit do të bëhet menjëherë pas hyrjes ose përditësimit përkatës.

11) Procesi i rishikimit të koordinimit do të pengohet pasi fluturimi të jetë në një kohë/distanca të miratuar nga të dyja palët nga pika e kontrollit, në përputhje me letrat e marrëveshjes.

12) Informacioni për rishikimin e koordinimit duhet t'i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit brenda njësisë pranuese.

13) Nëse përfundimi i procesit të rishikimit të koordinimit nuk konfirmohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, njësia transferuese do të nisë koordinimin verbal.

d) Shfuqizimi i koordinimit:

1) Procesi i shfuqizimit të koordinimit siguron lidhje me procesin e mëparshëm të njoftimit ose koordinimit që anulohet.

2) Procesi i shfuqizimit të koordinimit bëhet me njësinë për fluturim të koordinuar, kur:

i. njësia nuk është më njësia e radhës në sekuencën e koordinimit;

ii. plani i fluturimit anulohet në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;

iii. informacioni i shfuqizimit të koordinimit merret nga njësia e mëparshme në lidhje me fluturimin.

3) Procesi i shfuqizimit të koordinimit mund të bëhet me një njësi për një fluturim të njoftuar, kur:

i. njësia nuk është më njësia e radhës në sekuencën e koordinimit;

ii. plani i fluturimit anulohet në njësinë dërguese dhe koordinimi nuk është më i rëndësishëm;

iii. informacioni i shfuqizimit të koordinimit është marrë nga njësia e mëparshme në lidhje me fluturimin;

iv. fluturimi është vonuar gjatë rrugës dhe një vlerësim i rishikuar nuk mund të përcaktohet automatikisht.

4) Përfundimi i procesit të shfuqizimit të koordinimit, përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë transferuese.

5) Dështimi i procesit të shfuqizimit të koordinimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e punës së kontrollorit përgjegjës për koordinimin e fluturimit brenda njësisë transferuese.

6) Informacioni për shfuqizimin e koordinimit i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit në njësinë e njoftuar ose brenda njësisë me të cilën anulohet koordinimi.

7) Nëse përfundimi i procesit të shfuqizimit të koordinimit nuk konfirmohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme për cilësinë e shërbimit, njësia transferuese do të iniciojë koordinimin verbal.

e) Të dhënat bazë të fluturimit:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të të dhënave bazë të fluturimit duhet të sigurojë minimalisht:

i. identifikimin e avionit;

ii. Modaliteti dhe kodi SSR.

2) Çdo informacion shtesë i siguruar nga procesi i të dhënave bazë të fluturimit do t'i nënshtrohet marrëveshjes dypalëshe.

3) Procesi i të dhënave bazë të fluturimit do të kryhet automatikisht për çdo fluturim të pranueshëm.

4) Kriteret e përshtatshmërisë për të dhënat bazë të fluturimit duhet të jenë në përputhje me letrat e marrëveshjes.

5) Përfundimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit, përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë furnizuese.

6) Dështimi i procesit të të dhënave bazë të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë furnizuese.

f) Ndryshimi në të dhënat bazë të fluturimit:

1) Procesi i ndryshimit në bazë të të dhënave të fluturimit do të sigurojë lidhjen me fluturimin që më parë i nënshtrohet një procesi të të dhënave bazë të fluturimit.

2) Çdo informacion tjetër që i nënshtrohet procesit të ndryshimit në të dhënat bazë të fluturimit dhe kriteret përkatëse për sigurimin e tij do të jenë objekt i marrëveshjes dypalëshe.

3) Procesi i ndryshimit në bazë të të dhënave të fluturimit do të bëhet vetëm për një fluturim që është njoftuar më parë nga procesi i të dhënave bazë të fluturimit.

4) Procesi i ndryshimit në bazë të të dhënave të fluturimit do të iniciohet automatikisht në përputhje me kriteret e rëna dakord nga të dyja palët.

5) Përfundimi i procesit të ndryshimit në të dhënat bazë të fluturimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë furnizuese.

6) Dështimi i procesit të ndryshimit në bazë të të dhënave të fluturimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë furnizuese.

7) Informacioni i ndryshimit në bazë të të dhënave të fluturimit duhet t'i vihet në dispozicion pozicionit të duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë marrëse.

B. Kur bihet dakord ndërmjet njësive të interesuara për të kryer njoftimin para nisjes, proceset e ndryshimit të frekuencës ose të supozimit manual të komunikimit do të jenë, si më poshtë:

a) Njoftimi dhe koordinimi para nisjes:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të njoftimit dhe koordinimit para nisjes duhet të përfshijë minimalisht:

i. identifikimin e avionit;

ii. Mënyra dhe kodi SSR nëse disponohet;

iii. aeroporti i nisjes;

iv. koha e parashikuar e ngritjes ose të dhënat e vlerësimit, siç është rënë dakord nga të dyja palët;

v. aeroporti i destinacionit;

vi. numrin dhe llojin e avionit.

2) Informacioni që i nënshtrohet procesit të njoftimit dhe koordinimit para nisjes nga njësia e kontrollit të zonës së manovrimit të terminalit TMA ose një ACC duhet të përmbajë sa vijon:

i. lloji i fluturimit;

ii. aftësia dhe statusi i pajisjeve.

3) Përmbajtja e informacionit të “mundësisë dhe statusit të pajisjes” duhet të përfshijë si minimum aftësinë RVSM dhe hapësirën e kanaleve 8,33 kHz.

4) Informacioni i “aftësisë dhe statusit të pajisjes” mund të përmbajë artikuj të tjerë, siç janë rënë dakord nga të dyja palët me letrat e marrëveshjes.

5) Procesi i njoftimit dhe koordinimit para nisjes do të bëhet një ose më shumë herë për çdo fluturim të pranueshëm të planifikuar për të kaluar kufijtë ku koha e fluturimit nga nisja deri në pikën e koordinimit nuk do të lejonte kohë të mjaftueshme për proceset fillestare të koordinimit ose njoftimit. të ekzekutohet.

6) Kriteret e përshtatshmërisë për njoftimin ndërkufitar para nisjes dhe koordinimin e fluturimeve do të jenë në përputhje me letrat e marrëveshjes.

7) Procesi i njoftimit dhe koordinimit para nisjes do të përsëritet sa herë që ka një ndryshim në ndonjë artikull të të dhënave që i nënshtrohet procesit të mëparshëm të njoftimit dhe koordinimit para nisjes përpara nisjes.

8) Përfundimi i procesit të njoftimit dhe koordinimit para nisjes, përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë transferuese.

9) Dështimi i njoftimit para nisjes dhe procesi i koordinimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e punës së kontrollorit përgjegjës për njoftimin/koordinimin e fluturimit brenda njësi transferuese.

10) Njoftimi para nisjes dhe informacioni i koordinimit vihen në dispozicion në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë së njoftuar.

b) Ndryshimi i frekuencës:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të ndryshimit të frekuencës do të përfshijë identifikimin e avionit dhe cilindo nga sa vijon, nëse është i disponueshëm:

- i. treguesi i lëshimit;
- ii. niveli i fluturimit i miratuar;
- iii. drejtimi/pista e caktuar ose hapësira e drejtpërdrejtë;
- iv. shpejtësia e caktuar;
- v. norma e caktuar e ngjitjes/zbritjes.

2) Nëse është rënë dakord në mënyrë dypalëshe, ndryshimi i të dhënave të frekuencës do të përmbajë sa vijon:

- i. pozicioni aktual i pistës;
- ii. frekuenca e udhëzuar.

3) Procesi i ndryshimit të frekuencës do të iniciohet manualisht nga kontrollori transferues.

4) Përfundimi i procesit të ndryshimit të frekuencës, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë ATC transferuese.

5) Dështimi i procesit të ndryshimit të frekuencës për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë ATC transferuese.

6) Informacioni për ndryshimin e frekuencës i vihet në dispozicion kontrolluesit pranues pa vonesë.

c) Supozimi manual i komunikimeve:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit manual të supozimit të komunikimit duhet të përfshijë së paku identifikimin e avionit.

2) Procesi i supozimit manual të komunikimit do të iniciohet nga njësia pranuese kur të vendoset komunikimi.

3) Përfundimi i procesit manual të supozimit të komunikimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia transferuese, i kalohet njësisë ATC pranuese.

4) Dështimi i procesit të supozimit manual të komunikimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë pranuese ATC.

5) Informacioni manual i supozimit të komunikimit do t'i paraqitet menjëherë kontrollorit brenda njësisë transferuese.

d) Njoftimi për qëllimin e kalimit:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të njoftimit për qëllimin e kalimit duhet të përfshijë minimalisht:

- i. identifikimin e avionit;
- ii. modaliteti dhe kodi SSR;
- iii. numrin dhe llojin e avionit;
- iv. identifikuesin e sektorit përgjegjës;
- v. itinerarin e kalimit duke përfshirë kohën e parashikuar dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në itinerar.

2) Procesi i njoftimit për qëllimin e kalimit do të iniciohet manualisht nga kontrollori, ose automatikisht siç përshkruhet në letrat e marrëveshjes.

3) Përfundimi i procesit të njoftimit për qëllimin e kalimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia e njoftuar, i kalohet njësisë njoftuese.

4) Dështimi i procesit të njoftimit për qëllimin e kalimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme për cilësinë e shërbimit, do të rezultojnë në një paralajmërim brenda njësisë njoftuese.

5) Informacioni për njoftimin për qëllimin e kalimit duhet t'i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit brenda njësisë së njoftuar.

e) Kërkesa për leje kalim:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të kërkesës për leje kalimi duhet të përfshijë minimalisht:

i. identifikimin e avionit;

ii. modaliteti dhe kodi SSR;

iii. numrin dhe llojin e avionit;

iv. identifikuesin e sektorit përgjegjës;

v. itinerarin e kalimit duke përfshirë kohën e parashikuar dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në itinerar.

2) Nëse është rënë dakord në mënyrë dypalëshe, kërkesa për leje kalimi duhet të përmbajë aftësinë dhe statusin e pajisjes.

3) Përmbajtja e informacionit të “aftësive dhe statusit të pajisjes” do të përfshijë si minimum aftësinë RVSM dhe mund të përmbajë artikuj të tjerë sipas marrëveshjes dypalëshe.

4) Kërkesa për leje kalimi do të iniciohet sipas gjykimit të kontrollorit, në përputhje me kushtet e përcaktuara në letrat e marrëveshjes.

5) Përfundimi i procesit të kërkesës për leje kalimi, përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese e kërkesës, i sigurohet njësisë kërkuese.

6) Dështimi i procesit të kërkesës për leje kalimi për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë kërkuese.

7) Informacioni i kërkesës për leje kalimi i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit brenda njësisë që pranon kërkesën.

8) Një procesi i kërkesës për leje kalimi do t'i përgjigjet ndonjë nga sa vijon:

i. pranimi i detajeve të rrugës/kalimit të hapësirës ajrore të propozuar;

ii. një kundërpropozim duke përfshirë detaje të ndryshme të kalimit të rrugës/hapësirës ajrore siç specifikohet në seksionin 6 më poshtë;

iii. refuzimin e detajeve të rrugës/kalimit të hapësirës ajrore të propozuar.

9. Nëse përgjigje operative nuk merret brenda një intervali të dakorduar nga të dyja palët, do të lëshohet paralajmërim në pozitën e duhur të punës së kontrollorit në njësinë kërkuese.

f) Kundërpropozimi i kalimit:

1) Procesi i kundërpropozimit të kalimit do të sigurojë lidhjen me fluturimin që më parë i ishte nënshtruar koordinimit.

2) Informacioni që i nënshtrohet procesit të kryqëzimit-kundër-propozimit duhet të përfshijë minimalisht:

i. identifikimin e avionit;

ii. itinerarin e kalimit duke përfshirë kohën e parashikuar dhe nivelet e fluturimit për çdo pikë në itinerar.

3) Kundërpropozimi përfshin një nivel të ri fluturimi dhe/ose itinerar të propozuar.

4) Përfundimi i procesit të kundërpropozimit, duke përfshirë konfirmimin nga njësia fillestare kërkuese, i kalohet njësisë kundërpropozuese.

5) Dështimi i procesit të kalimit kundër propozimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë kundërpropozuese.

6) Informacioni për kundërpropozimin e kryqëzimit do t'i vihet në dispozicion pozicionit të duhur të punës së kontrollorit brenda njësisë fillestare kërkuese.

7) Konfirmimi i përpunimit të suksesshëm të informacionit të kundërpropozimit nga ana e njësisë kërkuese fillestare do të pasohet nga një përgjigje operative nga njësia kërkuese fillestare.

8) Përgjigjja operative ndaj kundërpropozimit për kalim do të jetë pranimi ose refuzimi, sipas rastit.

9) Nëse përgjigje operative nuk merret brenda një intervali të dakorduar nga të dyja palët, do të lëshohet paralajmërim në pozitën e duhur të punës së kontrollorit në njësinë kundërpropozuese.

g) Anulimi i kalimit:

1) Procesi i anulimit të kalimit siguron lidhjen me procesin e mëparshëm të njoftimit ose koordinimit që është anuluar.

2) Një proces anulimi i kalimit do të iniciohet nga njësia përgjegjëse për fluturimin kur ndodh një nga sa vijon:

i. fluturimi i njoftuar më parë nga procesi i të dhënave bazë të fluturimit tani nuk do të hyjë në hapësirën ajrore të njësisë së njoftuar ose nuk është më me interes për njësinë e njoftuar;

ii. kalimi nuk do të kryhet në itinerarin e shprehur në informacionin e njoftimit për qëllimin e kalimit;

iii. kalimi nuk do të ekzekutohet sipas kushteve nën negociata ose sipas kushteve të rënë dakord pas një dialogu për kalimin e hapësirës ajrore.

3) Një proces i anulimit të kalimit do të shkaktohet automatikisht ose manualisht nga një input kontrollues në përputhje me letrat e marrëveshjes.

4) Përfundimi i procesit të anulimit të kalimit, përfshirë konfirmimin nga njësia e njoftuar/kërkuar, i kalohet njësisë anuluese.

5) Dështimi i procesit të anulimit të kalimit për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në një paralajmërim në pozicionin e duhur të punës brenda njësisë anuluese.

6) Informacioni për anulimin e kalimit do t'i vihet në dispozicion pozitës përkatëse të punës së kontrollorit brenda njësisë së njoftuar/kërkuar.

C. Ndërmjet njësive që ofrojnë shërbime të kontrollit të zonës që kërkohen për të përdorur shërbimet e lidhjes së të dhënave siç referohen në pikën AUR.COM.2005 1(a) të rregullores që përcakton dispozitat për pajisjet e avionëve, të kërkuara për përdorimin e hapësirës ajrore të qiellit të vetëm evropian dhe rregullat e funksionimit në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore të vetme evropiane, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores zbatuese BE nr. 2023/1770, ose kur është rënë dakord me ose ndërmjet njësive të tjera, proceset e mëposhtme do të mbështeten nga automatizimi:

a) Regjistrimi hyrës:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të regjistrimit hyrës duhet të përfshijë minimalisht:

i. identifikimin e avionit;

ii. aeroporti i nisjes;

iii. aeroporti i destinacionit;

iv. lloji i hyrjes;

v. parametrat e hyrjes.

2) Një proces regjistrimi hyrës do të kryhet për çdo fluturim të lidhur në lidhjen e të dhënave të planifikuar për të kaluar kufijtë.

3) Procesi i regjistrimit hyrës do të fillojë në kohën ose sa më shpejt që të jetë e mundur pas më herët të kohës së përcaktuar, në përputhje me letrat e marrëveshjes, nga sa vijon:

i. një numër parametri minutash përpara kohës së parashikuar në pikën e koordinimit;

ii. koha në të cilën fluturimi është në një distancë të rënë dakord nga të dyja palët nga pika e koordinimit.

4) Kriteret e përshtatshmërisë për procesin e regjistrimit duhet të jenë në përputhje me letrat e marrëveshjes.

5) Informacioni i regjistrimit hyrës përpara do të përfshihet me informacionin përkatës të fluturimit në njësinë marrëse.

6) Statusi i regjistrimit hyrës të fluturimit mund të shfaqet në pozicionin e duhur të punës së kontrolluesit brenda njësisë marrëse.

7) Përfundimi i procesit të regjistrimit hyrës, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë transferuese.

8) Dështimi i procesit të regjistrimit hyrës për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në fillimin e një kërkesë për kontaktin e lidhjes së të dhënave ajrore-tokë në avion.

b) Autoriteti tjetër i njoftuar:

1) Informacioni që i nënshtrohet procesit të njoftuar nga autoriteti i ardhshëm duhet të përfshijë së paku:

- ii. identifikimin e avionit;
- ii. aeroporti i nisjes;
- iii. aeroporti i destinacionit.

2) Një proces i njoftuar nga autoriteti tjetër do të kryhet për çdo kufi të kalimit të pranueshëm të fluturimit.

3) Procesi i njoftuar nga autoriteti tjetër do të niset pasi kërkesa e radhës e autoritetit të të dhënave me avionin të jetë pranuar nga sistemi ajror.

4) Pas përpunimit të suksesshëm të informacionit të njoftuar nga autoriteti tjetër, njësia marrëse do të iniciojë një kërkesë për fillimin e lidhjes së të dhënave kontrollues-pilot CPDLC me avionin.

5) Nëse informacioni i njoftuar nga autoriteti i ardhshëm nuk është marrë në përputhje me kohën e parametrave të rënë dakord nga të dyja palët, procedurat lokale do të zbatohen nga njësia pranuese për iniciimin e komunikimeve të lidhjes së të dhënave me avionin.

6) Përfundimi i procesit të njoftuar nga autoriteti i ardhshëm, duke përfshirë konfirmimin nga njësia pranuese, i kalohet njësisë transferuese.

7) Dështimi i procesit të njoftuar nga autoriteti tjetër për të konfirmuar përfundimin, në përputhje me kërkesat e zbatueshme të cilësisë së shërbimit, do të rezultojë në fillimin e procedurave lokale brenda njësisë transferuese.”.

5. Në aneksin VIII, nënpjesa B, shtohet Seksioni 2 me këtë përmbajtje:

“SEKSIONI 2

KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË MBIKËQYRJES

CNS.TR.205 Shpërndarja dhe përdorimi i kodeve të interogatorëve Mode S

a) Një ofrues i shërbimeve të survejimit do të operojë vetëm me një interogator të përshtatshëm Mode S, duke përdorur një kod interogatori të përshtatshëm IC, nëse ka marrë një kod interogues, për këtë qëllim, nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Një ofrues i shërbimeve të mbikëqyrjes që synon të operojë, ose operon, një interogator të përshtatshëm të Mode S, për të cilin nuk është marrë asnjë caktim i kodit të interogatorit, duhet t'i paraqesë Autoritetit të Aviacionit Civil një aplikim për kodin e interogatorit, i cili përfshin pikat kryesore të mëposhtme, si minimale:

- 1) Një referencë unike aplikimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil;
- 2) Detajet e plota të kontaktit të përfaqësuesit të Shtetit Anëtar përgjegjës për koordinimin e shpërndarjes së kodit të interogatorit Mode S;
- 3) Detajet e plota të kontaktit të pikës së kontaktit të operatorit Mode S për çështjet e shpërndarjes të Mode S IC;
- 4) Emri i interogatorit Mode S;
- 5) Përdorimi i interogatorit në Mode S operativ ose testues;
- 6) Vendndodhja e interogatorit të Mode S;
- 7) Interogatori i Mode S datën e planifikuar të transmetimit të parë të Mode S;
- 8) Kërkoji mbulim Mode S;
- 9) Kërkesat specifike operative;
- 10) Aftësia e kodit SI;
- 11) Aftësia e “operimit të kodit II/SI”;

- 12) Aftësia e hartës së mbulimit.
- c) Një ofrues i shërbimeve tëurvejimit duhet të pajtohet me pikat kryesore të alokimeve të kodit të interrogatorit që ka marrë, duke përfshirë të paktën artikujt e mëposhtëm:
- 1) Referencën përkatëse të aplikimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil;
 - 2) Një referencë unike alokimi nga shërbimi i shpërndarjes së kodit të interrogatorit;
 - 3) Zëvendësohen referencat e shpërndarjes, sipas nevojës;
 - 4) Kodi i caktuar i interrogatorit;
 - 5) Kufizimet e mbulimit të mbikëqyrjes dhe bllokimit nën formën e diapazoneve të sektorizuara ose hartës së mbulimit të Mode S;
 - 6) Periudha e zbatimit gjatë së cilës shpërndarja duhet të regjistrohet në interrogatorin Mode S të identifikuar në aplikacion;
 - 7) Sekuenca e zbatimit e cila duhet të respektohet;
 - 8) Opsionale dhe të lidhura me alternativa të tjera: rekomandimi i grupit;
 - 9) Kufizime specifike operative, sipas nevojës.
- d) Një ofrues i shërbimeve të mbikëqyrjes do të informojë autoritetin në fjalë të paktën çdo 6 muaj për çdo ndryshim në planifikimin e instalimit ose në statusin operacional të interrogatorëve të përshtatshëm të Mode S në lidhje me cilindo nga pikat kyçe të caktimit të kodit të interrogatorit të listuar në pikën (c).
- e) Ofruesi i shërbimeve të mbikëqyrjes duhet të sigurojë që secili nga interrogatorët e tij në Mode S të përdorë ekskluzivisht kodin e tij të caktuar të interrogatorit.”.

6. Në aneksin IX, pika ATFM.TR.100 zëvendësohet me:

“ATFM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat e funksionimit për ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

Një ofrues i menaxhimit të rrjedhës së trafikut ajror duhet të jetë në gjendje të demonstrojë se metodat e tij të punës dhe procedurat e funksionimit janë në përputhje me urdhrin e ministrit 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 dhe rregulloren që përcakton rregullat e detajuara për zbatimin e funksioneve të rrjetit ATM, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores BE 2019/123.”.

7. Në aneksin X, pika ASM.TR.100 zëvendësohet me:

“ASM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat e funksionimit për ofruesit e menaxhimit të hapësirës ajrore

Një ofrues i menaxhimit të hapësirës ajrore duhet të jetë në gjendje të demonstrojë se metodat e tij të punës dhe procedurat e funksionimit janë në përputhje me VKM nr. 593, datë 18.10.2023, “Për organizimin, funksionimin dhe detyrat e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare dhe rregullat për koordinimin e bashkëpunimin për organizimin e hapësirës ajrore”, që përafron rregulloren e Komisionit KE nr. 2150/2005 dhe rregulloren që përcakton rregullat e detajuara për zbatimin e funksioneve të rrjetit ATM, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores BE nr. 2019/123.”.

8. Në aneksin XII bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

a) NM.TR.100 zëvendësohet me:

“NM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për Menaxherin e Rrjetit

Menaxheri i Rrjetit do të jetë në gjendje të demonstrojë se metodat e tij të punës dhe procedurat e funksionimit janë në përputhje me urdhrin e ministrit 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 dhe rregulloren që përcakton rregullat e detajuara për zbatimin e funksioneve të rrjetit ATM, kur të jetë e zbatueshme me përafrimin e rregullores BE nr. 2019/123.”;

b) shtohet seksioni 2 me këtë përmbajtje:

“SEKSIONI 2

Kërkesat teknike për ekzekutimin e funksioneve të menaxhimit të rrjetit të trafikut ajror funksionet e rrjetit

NM.TR.105 Ndarja dhe përdorimi i kodeve të interogatorëve të Mode S

a) Menaxheri i Rrjetit ka një procedurë të vendosur që siguron që sistemi i shpërndarjes së kodit të interogatorit:

1) Kontrollon aplikacionet e kodit të interogatorit për pajtueshmëri me formatin e aplikueshëm dhe konventat e të dhënave;

2) Kontrollon aplikacionet e kodit të interogatorit për plotësinë, saktësinë dhe afatin kohor;

3) Brenda maksimumit 6 muajsh kalendarikë nga data e aplikimit:

i. kryen simulimet e përditësimit të planit të shpërndarjes së kodit të interogatorit në bazë të aplikacioneve në pritje;

ii. përgatit një përditësim të propozuar të planit të shpërndarjes së kodit të interogatorit për miratim nga Shtetet Anëtare të prekura prej tij;

iii. siguron që përditësimi i propozuar për planin e shpërndarjes së kodit të interogatorit plotëson, në masën më të madhe të mundshme, kërkesat operative të aplikacioneve të kodit të interogatorit, siç përshkruhet nga pikat kryesore 7, 8 dhe 9 të listuara në pikën (b) të pikës CNS.TR.205;

iv. përditëson dhe u komunikon Shteteve Anëtare planin e shpërndarjes së kodit të interogatorit menjëherë pas miratimit të tij, pa paragjykuar procedurat kombëtare për komunikimin e informacionit mbi interogatorët Mode S të përdorur nga ushtria.

b) Menaxheri i Rrjetit merr masat e nevojshme për të siguruar që njësitë ushtarake që përdorin interogatorë të përshtatshëm Mode S në çdo kod të interogatorit të ndryshëm nga kodii 0, dhe kode të tjera të rezervuara për menaxhimin ushtarak, të jenë në përputhje me kërkesat për caktimin dhe përdorimin e Kodeve të interogatorit Mode S.

c) Menaxheri i Rrjetit merr masat e nevojshme për të siguruar që njësitë ushtarake që operojnë interogatorët Mode S në kodin II 0, ose kode të tjera të interogatorit të rezervuara për menaxhimin ushtarak, të monitorojnë përdorimin ekskluziv të këtyre kodeve të interogatorit për të shmangur përdorimin e pakoordinuar të ndonjë kodi të pranueshëm të interogatorit IC.

d) Menaxheri i Rrjetit merr masat e nevojshme për të siguruar që caktimi dhe përdorimi i kodeve të interogatorit për njësitë ushtarake të mos ketë ndikim të dëmshëm në sigurinë e trafikut të përgjithshëm ajror.

NM.TR.110 Identifikimi i fluturimeve që kualifikohen për identifikim individual, duke përdorur karakteristikën e identifikimit të avionit

a) Menaxheri i Rrjetit, bazuar në vëllimin e hapësirës ajrore të deklaruar sipas shtojcës 1 të pikës (b) të pikës ATS.OR.446 të kësaj rregulloreje dhe planet e fluturimit të paraqitura në përputhje me pikën SERA.4013 të urdhrit të ministrit nr. 42, datë 27.3.2023, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operationale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror”, të ndryshuar, që përafron rregulloren zbatuese BE nr. 923/2012 dhe ndryshimet e saj, vlerëson përshtatshmërinë e fluturimit për caktimin e kodit SSR dallues A1000.

b) Menaxheri i rrjetit i komunikon të gjitha njësitë të prekura të shërbimeve të trafikut ajror ato fluturime që janë të pranueshme për përdorimin e kodit SSR dallues A1000.”