

URDHËR
Nr. 255, datë 5.11.2024

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR PËRCAKTIMIN E PARASHIKIMEVE,
PËR PAJISJET E AVIONËVE TË KËRKUAR, PËR PËRDORIMIN E HAPËSIRËS
AJRORE TË QIELLIT TË VETËM EVROPIAN DHE RREGULLAT E OPERIMIT, NË
LIDHJE ME PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE TË QIELLIT TË VETËM
EVROPIAN”¹**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 81, pika 2, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për përcaktimin e parashikimeve, për pajisjet e avionëve të kërkuar, për përdorimin e hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian dhe rregullat e operimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

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

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

RREGULLORE

**PËR PËRCAKTIMIN E PARASHIKIMEVE, PËR PAJISJET E AVIONËVE TË KËRKUAR,
PËR PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE TË QIELLIT TË VETËM EVROPIAN DHE
RREGULLAT E OPERIMIT NË LIDHJE ME PËRDORIMIN E HAPËSIRËS AJRORE TË
QIELLIT TË VETËM EVROPIAN**

Neni 1

Qëllimi dhe fushëveprimi

1. Kjo rregullore përcakton rregullat e operimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore dhe kërkesat për pajisjet e avionit të kërkuara për operimin e sigurt dhe uniform brenda hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian.

2. Kjo rregullore do të zbatohet për operatorët e avionëve të përmendur në nenin 2(1), pikat “b”/”i” dhe “ii” dhe nenin 2(1), pika “c”, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, që përafron rregulloren (BE) 2018/1139, që janë të angazhuar në trafikun ajror të përgjithshëm dhe operojnë në, brenda ose jashtë hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian.

Neni 2

¹ Ky urdhër përafron plotësisht rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770, të datës 12 shtator 2023, për përcaktimin e parashikimeve për pajisjet e avionëve të kërkuar për përdorimin e hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian dhe rregullat e operimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore të Qieilit të Vetëm Evropian dhe që shfuqizon rregulloret (KE) nr. 29/2009 dhe rregulloret zbatuese (BE) nr. 1206/2011, (BE) nr. 1207/2011 dhe (BE) nr. 1079/2012, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. 228, datë 15.9.2023.

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Njësia e kontrollit të trafikut ajror” (njësia ATC) nënkupton një term të përgjithshëm që tregon në mënyra të ndryshme, qendrën e kontrollit të zonës, njësinë e kontrollit të afrimit ose kullën e kontrollit të aerodromit;
2. “Shërbimi i lidhjes së të dhënave – shërbimi *data-link*” nënkupton një grup ndërveprimesh të lidhura me menaxhimin e trafikut ajror, të mbështetura nga komunikimet e *data-link* ajrore-tokësore, të cilat kanë një qëllim operacional të përcaktuar qartë dhe që fillojnë dhe përfundojnë në një ngjarje operationale;
3. “Operimi me transmetues sinjali shtesë të zhvendosur - *offset carrier operation*” nënkupton një rast kur mbulimi i caktuar operacional nuk mund të sigurohet nga një transmetues i vetëm tokësor dhe ku sinjalet me prejardhje nga dy ose më shumë transmetues tokësorë janë të zhvendosur nga frekuenca e qendrës së kanalit nominal për të minimizuar problemet e ndërhyrjes.

Neni 3

Pajisjet e avionit dhe rregullat e operimit

Operatorët e avionëve duhet të sigurojnë që avionët e tyre janë të pajisur dhe operohen në përputhje me rregullat dhe procedurat e përcaktuara në aneksin I (pjesa-COM) dhe aneksin II (pjesa-SUR).

Neni 4

Mjetet e përputhshmërisë

1. Agjencia zhvillon mjete të pranueshme të përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770, që përafrohet përmes kësaj rregulloreje, rregulloren (BE) 2018/1139, përafrohet përmes VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, dhe aktet në zbatim të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil pranon dhe publikon mjetet e pranueshme të përputhshmërisë të zhvilluara dhe nxjerra nga Agjencia, që mund të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me këtë rregullore, VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet në zbatim të tij ose mund të nxjerrë mjetet e tij të përputhshmërisë.
2. Mjetet alternative të përputhshmërisë mund të përdoren për të përcaktuar pajtueshmërinë me këtë rregullore.
3. Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme nëse mjetet alternative të përputhshmërisë të përdorura nga vetë ai ose nga organizatat nën mbikëqyrjen e tij përputhen me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe aktet në zbatim të tij.
4. Kur është e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil informon Agjencinë për çdo mjet alternativ të përputhshmërisë të përdorur nga personat fizikë ose juridikë nën mbikëqyrjen e tij ose nga vetë ai për të përcaktuar pajtueshmërinë me këtë rregullore.

ANEKS I Komunikimi (Pjesa-COM)

AUR.COM.1001 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për pajisjet e avionit dhe rregullat e operimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore, duke mbuluar kërkesat e zbatueshme për shërbimet e *data-link* dhe hapësirën e kanaleve zanore.

KREU 1 – SHËRBIMET E LIDHJES SË TË DHËNAVE – *DATA-LINK*

AUR.COM.2001 Fushëveprimi

Ky kre zbatohet vetëm për fluturimet që operohen si trafik ajror i përgjithshëm, në përputhje me rregullat e fluturimit me instrument mbi FL 285 brenda hapësirës ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian, duke përjashtuar hapësirën ajrore që nuk është pjesë e rajonit EUR të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) dhe rajonit të Informacionit të Fluturimit të Lartë të Finlandës (UIR) në veri të 61°30', dhe UIR i Suedisë në veri të 61°30'.

AUR.COM.2005 Kërkesat për pajisjet e avionëve

1. Operatori i avionit duhet:

a) të sigurojë që çdo avion që operon të ketë aftësinë për të operuar shërbimet e mëposhtme të lidhjes së të dhënave:

- i. Aftësia e Inicimit të Komunikimeve të Lidhjes së të Dhënave – *data-link*;
- ii. Menaxhimi i Komunikimeve të Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC);
- iii. Autorizimi dhe informacioni i ATC-së;
- iv. Kontrolli i mikrofonit ATC;

b) të marrë masat e duhura për të siguruar që shkëmbimi i të dhënave të mund të vendoset ndërmjet avionit të tij që ka aftësi lidhjeje të të dhënave dhe të gjitha njësive ATC që mund të kontrollojnë fluturimet që ai kryen, duke pasur parasysh kufizimet e mundshme të mbulimit, në lidhje me teknologjinë e komunikimit të përdorur.

2. Pika 1 nuk zbatohet për:

a) avionët me certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë përpara datës 1 janar 1995;

b) avionët me një certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë përpara datës 1 janar 2018 dhe të pajisur para kësaj date me një pajisje *data-link* që siguron ndërveprimin e aplikacioneve ATS mbi rrjetin ajror-tokësor të Sistemit të Adresimit dhe Raportimit të Komunikimit të Avionëve (ACARS), i përdorur kryesisht kur mbikëqyrja e radarit nuk është e praktikueshme;

c) avionët me kapacitet maksimal të certifikuar ndenjësesh prej 19 pasagjerësh ose më pak, dhe një kapacitet maksimal të certifikuar ngritjeje prej 45 359 kg (100 000 lb) ose më pak, dhe me një certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë përpara datës 5 shkurt 2020;

d) avionët që fluturojnë për testim, dorëzim ose për qëllime mirëmbajtjeje, ose me përbërës të lidhjes së të dhënave përkohësisht jofunksionale sipas kushteve të specifikuara në listën minimale të pajisjeve të zbatueshme;

e) kombinimet e llojeve dhe modeleve të avionëve të renditur në shtojcën I;

f) kombinimet e llojeve dhe modeleve të avionëve të renditur në shtojcën II, që kanë certifikatën e parë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar përpara datës 5 shkurt 2020.

AUR.COM.2010 Procedurat operative dhe trajnimi DLS

Operatorët e avionëve duhet të marrin masat e nevojshme për të siguruar që:

a) procedurat e tyre të operimit janë në përputhje me këtë kre dhe pasqyrohen në manualët e tyre të operimit; dhe

b) personeli që menaxhon pajisjet e lidhjes së të dhënave është informuar siç duhet në lidhje me këtë kre dhe është trajnuar në mënyrë të përshtatshme për funksionet e tyre të punës.

KREU 2 – HAPËSIRA E KANALIT ZANOR

AUR.COM.3001 Fushëveprimi

Ky kre zbatohet vetëm për fluturimet që operohen si trafik ajror i përgjithshëm brenda hapësirës ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian që është pjesë e rajonit EUR ICAO dhe ku ofrohen shërbimet e radiokomunikimit zanor ajër–tokë dhe tokë–tokë në brezin e frekuencave 117,975-137 MHz. Rajoni i Informacionit të Fluturimit Ishujt Kanarie (FIR)/UIR përjashtohet nga fusha e zbatimit.

AUR.COM.3005 Kërkesat për pajisjet e avionit

1. Operatorët e avionëve duhet të sigurojnë që të gjitha pajisjet e komunikimit zanor të vënë në shërbim pas datës 17 nëntor 2013, të përfshijnë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz dhe të jenë në gjendje të sintonizohen në kanalet me distancë 25 kHz.

2. Përjashtimet nga detyrimi për të operuar një avion ku radioja kërkohet me pajisjet e saj radio që kanë aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz për rastet me ndikim të kufizuar në rrjet, të dhëna në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 21, datë 5.10.2010, “Mbi kriteret për ndarjet në kanale të komunikimeve zanore për Qiellin e Vetëm Evropian” apo të dhëna nga vendet anëtare të BE-së në përputhje me nenin 14(2) të rregullores zbatuese (BE) nr. 1079/2012, që i janë komunikuar Komisionit mbeten të vlefshme.

SHTOJCË I
Përfshirjet e përmendura në pikën “e” të AUR.COM.2005 (2)

Lloji i avionit/seria/modeli	Prodhuesi	Përcaktuesi i tipit ICAO
AN-12 të gjitha	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 të gjitha	Ilyushin	IL76
A300 të gjitha	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 të gjitha	Airbus	A310
A-319/-320/-321 me një certifikatë të parë të vlefshmërisë ajrore, të lëshuar midis 1 janarit 1995 dhe 5 korrikut 1999, përfshirëse	Airbus	A319 A320 A321
A340 të gjitha	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
MD-11 të gjitha	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100
King Air series (90/100/200/300)	Béhcrafft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockhëd	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

SHTOJCË II
Përfshirjet e përmendura në pikën “f” të AUR.COM.2005 (2)

Lloji i avionit/seria/modeli	Prodhuesi	Përcaktuesi i tipit ICAO
Seria A330 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000	Bombardier	GLEX/GL5T
BD-700-1A10/1A11		
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Falcon 2000 të gjitha	Dassault	F2TH
Falcon 900 të gjitha	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135

		E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12

ANEKS II

Mbikëqyrja (Pjesa-SUR)

AUR.SUR.1001 Qëllimi

Kjo pjesë përcakton kërkesat për pajisjet e avionit dhe rregullat e operimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore që mbulon kërkesat e zbatueshme për mbikëqyrjen.

KREU 1 – MBIKËQYRJA ME BASHKËPUNIM, E NDËRVARUR

AUR.SUR.2001 Fushëveprimi

1. Ky kre zbatohet vetëm për fluturimet që operohen si trafik ajror i përgjithshëm, në përputhje me rregullat e fluturimit me instrument brenda hapësirës ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian që është pjesë e rajonit EUR të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

2. Pavarësisht paragrafit 1, pika AUR.SUR.2015 zbatohet për të gjitha fluturimet që operohen si trafik ajror i përgjithshëm.

AUR.SUR.2005 Kërkesat për pajisjet e avionëve

1. Operatorët e avionëve duhet të sigurojnë që:

a) avionët janë të pajisur me transponder të radarëve të mbikëqyrjes dytësore funksionale që janë në përputhje me kushtet e mëposhtme:

i. ato kanë aftësi për Mbikëqyrje Elementare në Mode S në ajër (ELS);

ii. ato kanë vazhdimësi të mjaftueshme për të shmangur paraqitjen e një rreziku operacional;

b) avionët me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje që tejkalon 5 700 kg ose që kanë një kapacitet maksimal të shpejtësisë së vërtetë ajrore më të madhe se 250 kt, me një certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë më 7 qershor 1995 ose pas kësaj date, janë të pajisur me transponderë të radarëve të mbikëqyrjes dytësore funksionale që plotësojnë kushtet e mëposhtme:

i. ato kanë kapacitetet për 1 090 MHz *Extended Squitter* (ES) me mbikëqyrje-transmetim automatik të varur (ADS-B) jashtë, përveç aftësive të përmendura në pikën “a”/“i”;

ii. ato kanë vazhdimësi të mjaftueshme për të shmangur paraqitjen e një rreziku operacional;

c) avionët me krahë fiks me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje që tejkalon 5 700 kg ose që kanë një kapacitet maksimal të shpejtësisë së vërtetë ajrore më të madhe se 250 kt, me një certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë më 7 qershor 1995 ose pas kësaj date, janë të pajisur me transponderë të radarëve të mbikëqyrjes dytësore funksionale që plotësojnë kushtet e mëposhtme:

i. ato kanë kapacitetet për Mbikëqyrjen e Avancuar të Mode S në ajër (EHS), përveç kapaciteteve të referuara në pikat “a”/“i” dhe “b”/“i”;

ii. ato kanë vazhdimësinë e mjaftueshme për të shmangur paraqitjen e një rreziku operacional.

2. Pikat 1/“b” dhe “c” nuk zbatohen për avionët që i përkasin njëres prej kategorive të mëposhtme:

a) avionët që fluturojnë për t’iu nënshtruar mirëmbajtjes;

b) avionët që fluturojnë për eksport;

c) avionët, aktiviteti i të cilëve do të përfundojë brenda datës 31 tetor 2025.

3. Operatorët e avionëve me një certifikatë individuale të vlefshmërisë ajrore të lëshuar për herë të parë përpara datës 7 dhjetor 2020, duhet të jenë në përputhje me pikat 1/“b” dhe “c”, duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme:

a) ata kanë krijuar përpara datës 7 dhjetor 2020 një program rinovimi që demonstroi pajtueshmërinë me pikat 1/“b” dhe “c”;

b) këta avionë nuk kanë përfituar nga asnjë financim i Bashkimit Evropian, i dhënë me qëllimin që këta avionë të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pikat 1/“b” dhe “c”.

4. Operatorët e avionëve duhet të sigurojnë që avionët e pajisur në përputhje me pikat 1, 2 dhe 3, dhe me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje që tejkalon 5 700 kg ose që kanë një kapacitet maksimal të shpejtësisë së vërtetë ajrore më të madhe se 250 kt, të operojnë me diversitet antenash.

AUR.SUR.2010 Transponderi jofunksional

Për avionët ku kapaciteti i transponderëve për të përmbushur kërkesat e përcaktuara në pikat 1/“b” dhe “c”, të pikës AUR.SUR.2005 është përkohësisht jofunksional, operatorët e avionëve do të kenë të drejtë t'i operojnë ato avionë për një maksimum prej 3 ditësh të njëpasnjëshme.

AUR.SUR.2015 Transponderi 24-bit, adresa ICAO e avionit

Operatorët e avionëve duhet të sigurojnë që në bordin e avionit që ata operojnë, çdo transponder i Mode S të operojë me një adresë avioni ICAO 24-bit që korrespondon me regjistrimin që është caktuar nga shteti në të cilin është regjistruar avioni.

AUR.SUR.2020 Procedurat operative të mbikëqyrjes dhe trajnimit

Operatorët e avionëve marrin masat e nevojshme për të siguruar që:

a) procedurat e tyre të operimit janë në përputhje me këtë kre dhe pasqyrohen në manualët e tyre të operimit; dhe

b) personeli që operon me pajisjet e mbikëqyrjes është informuar siç duhet në lidhje me këtë kre dhe është trajnuar në mënyrë të përshtatshme për funksionet e tyre të punës.