

URDHËR
Nr. 115, datë 11.5.2026

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË URDHRIN 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”, I NDRYSHUAR¹**

Në zbatim të pikës 4, neni 102, të Kushtetutës, të pikës 6, neni 84, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Në rregulloren e miratuar me urdhrin 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”, i ndryshuar, bëhen shtesat dhe ndryshimet, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit nr. 85, datë 2.8.2012, “Për miratimin e rregullores për kalibrimin e instalimeve aeronautike nga ajri”, shfuqizohet.

3. 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.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Enea Karakaçi

¹ Ky urdhër përafron pjesërisht rregulloren e Komisionit (BE) 2023/203, të datës 27 tetor 2022, për përcaktimin e rregullave për zbatimin e rregullores (BE) 2018/1139 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, në lidhje me kërkesat për menaxhimin e rrezeve të sigurisë së informacionit, me një ndikim të mundshëm në sigurinë e aviacionit, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 31, datë 2.3.2023, rregulloren e Komisionit (BE) nr. 2024/403, të datës 30 janar 2024, për sa i përket përkufizimit të SIGMET-it dhe kërkesave të caktuara për rregullat e veçanta vizuale të fluturimit dhe lejet e kontrollit të trafikut ajror, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2024/403, datë 11.4.2024, rregulloren e Komisionit (BE) 2024/1111, të datës 10 prill 2024, në lidhje me vendosjen e kërkesave për operimin e avionëve me ekuipazh me aftësi vertikale për ngritje dhe ulje, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2024/1111, datë 23.5.2024, si dhe rregulloren e Komisionit (BE) 2025/343, të datës 17 shkurt 2025, në lidhje me sistemet e shmangies së përplasjeve ajrore, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2025/343, datë 18.2.2025. Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) 2025/2293, të datës 10 nëntor 2025 që ndryshon rregulloren zbatuese (BE) 2023/203, në lidhje me kërkesat e zbatueshme për organizatat që i nënshtrohen një deklarate dhe korrigjon rregulloret (BE) nr. 1178/2011, (BE) nr. 748/2012, (BE) nr. 965/2012, (BE) nr. 139/2014, (BE) nr. 1321/2014, (BE) 2015/340, dhe rregulloren zbatuese (BE) 2017/373, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 2025/2293, datë 11.11.2025.

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”, TË
NDRYSHUAR

I. Në rregulloren e miratuar me urdhrin nr. 193, datë 6.10.2022, “Për miratimin e rregulloreve 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”, të ndryshuar, bëhen shtesat dhe ndryshimet si më poshtë vijon:

1. Në nenin “3a”, pas pikës 2 shtohet pika 3, si më poshtë:

“3. Kriteret që do të zbatohen për përcaktimin e nevojave për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore shqiptare dhe në aerodromet e saj përcaktohen në aneksin XIV të kësaj rregulloreje.”.

2. Pika 92, e aneksit I, riformulohet si vijon:

“(92) SIGMET” nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë e vrojtimit meteorologjik, në lidhje me ndodhjen ose shfaqjen e pritshme të motit të specifikuar gjatë udhëtimit (*en-route*) dhe fenomeneve të tjera në atmosferë, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operacioneve të avionëve dhe zhvillimin e atyre fenomeneve në kohë dhe hapësirë;

3. Në nënpjesës A, të pjesës ATM/ANS.AR të aneksi II, bëhen ndryshime, si më poshtë:

a) Në pikën ATM/ANS.AR.A.020 shtohet shkronja (c) si më poshtë:

“(c) Kur të jetë e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do t’i sigurojë Agjencisë sa më shpejt të jetë e mundur informacione të rëndësishme për sigurinë që rrjedhin nga raportet e sigurisë së informacionit, që ka marrë në përputhje me pikën IS.I.OR.230 të aneksit II (pjesa-IS.I.OR), sipas shtojcës II të urdhrin të ministrit nr. 85, datë 25.3.2026, “Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, ‘Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil’, të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim””.

b) Pas pikës ATM/ANS.AR.A.025 shtohet pika ATM/ANS.AR.A.025A me këtë përmbajtje:

“ATM/ANS.AR.A.025A Reagimi i menjëhershëm ndaj një incidenti ose cenueshmërie të sigurisë së informacionit me ndikim në sigurinë në operim.

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të zbatojë një sistem për mbledhjen, analizimin dhe shpërndarjen e duhur të informacionit, në lidhje me incidentet dhe cenueshmëritë e sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim që raportohen nga organizatat. Ky sistem do të funksionojë në koordinim me çdo autoritet tjetër përkatës përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda Republikës së Shqipërisë për të rritur koordinimin dhe përputhshmërinë e skemave të raportimit.

b) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm të sigurisë të marrë në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.A.020 (c) dhe pa vonesë të panevojshme u jep Shteteve Anëtare dhe Komisionit çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprime korrigjuese, që duhen ndërmarrë të nevojshme, që ata të reagojnë në kohën e duhur ndaj një incidenti ose cenueshmërie të sigurisë së informacionit, me një ndikim të mundshëm në sigurinë e aviacionit, që përfshin produkte, pjesë, pajisje të përdalueshme, persona ose organizata që i nënshtrohen rregulloreve (BE) 2018/1139 dhe akteve të deleguara dhe zbatueset të saj.

c) Me marrjen e informacionit të përmendur në shkronjat (a) dhe (b), Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që merren, pa vonesa të panevojshme, masa të përshtatshme dhe propocionale për të adresuar ndikimin e mundshëm në sigurinë e aviacionit të incidentit ose cenueshmërisë së sigurisë së informacionit.

d) Masat e marra në përputhje me shkronjën (c) do t'u njoftohen menjëherë të gjithë personave ose organizatave që duhet t'i zbatojnë në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar dhe aktet nënligjore në zbatim të tij. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur kërkohet nga legjislacioni në fuqi do t'ia njoftojë, gjithashtu, këto masa Agjencisë dhe kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve kompetente të Shteteve të tjera të interesuara."

c) Në pikën ATM/ANS.AR.B.001 shtohet shkronja (e) me këtë përmbajtje:

"(e) Përveç kërkesave të përfshira në shkronjën (a), sistemi i menaxhimit i krijuar dhe i mirëmbajtur nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të jetë në përputhje me aneksin I (Pjesë-IS.AR) sipas shtojcës II të urdhrit të ministrit nr. 85, datë 25.3.2026, "Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim, në mënyrë që të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë e aviacionit."

d) Pika ATM/ANS.AR.B.005 ndryshohet si më poshtë:

i. titulli ndryshohet si më poshtë:

"ATM/ANS.AR.B.005 Caktimi i detyrave"

ii. Pas shkronjës (b), shtohet shkronja (c), me këtë përmbajtje:

"(c) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ATM/ANS.OR.B.005A, Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'u caktojë detyra subjekteve të kualifikuara të përcaktuara sipas shkronjës (a), ose çdo autoriteti tjetër përgjegjës për sigurinë e informacionit ose sigurinë kibernetike brenda Republikës së Shqipërisë. Gjatë ndarjes së detyrave, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron, që:

(1) të gjitha aspektet që lidhen me sigurinë në operim koordinohen dhe merren në konsideratë nga subjekti i kualifikuar ose autoriteti përkatës;

(2) rezultatet e aktiviteteve të certifikimit dhe të mbikëqyrjes të kryera nga subjekti i kualifikuar, ose autoriteti përkatës, janë integruar në dosjet e përgjithshme të certifikimit dhe të mbikëqyrjes të organizatës;

(3) sistemi i tij i menaxhimit të sigurisë së informacionit i krijuar në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.B.001(e) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit dhe të mbikëqyrjes së vazhdueshme të kryera në emër të tij;

e) Në pikën ATM/ANS.AR.C.010, pas shkronjës (c) shtohet shkronja (d) me këtë përmbajtje:

d) Në lidhje me certifikimin dhe mbikëqyrjen e përputhshmërisë së organizatës me pikën ATM/ANS.OR.B.005A, përveç pajtueshmërisë me pikat (a) deri në (c), Autoriteti i Aviacionit Civil shqyrton çdo miratim të dhënë në përputhje me pikën IS.I.OR.200(e) të aneksit II, të shtojcës II, të urdhrit të ministrit nr. 85, datë 25.3.2026, "Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, 'Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil', të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim", në vijim të ciklit të zbatueshëm të auditimit të mbikëqyrjes dhe sa herë që ndodhin ndryshime në fushën e veprimtarisë së organizatës".

f) pas pikës ATM/ANS.AR.C.025 shtohet pika e ATM/ANS.AR.C.025A me këtë përmbajtje:

"ATM/ANS.AR.C.025A Ndryshimet në sistemin e menaxhimit të sigurisë së informacionit"

a) Për ndryshimet e menaxhuara dhe të njoftuara tek Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me procedurën e përcaktuar në pikën IS.I.OR.255(a) të aneksit II (Pjesë-IS.I.OR), sipas shtojcës II të urdhrimit të ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 85, datë 25.3.2026, “Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim”, Autoriteti i Aviacionit Civil përfshin shqyrtimin e këtyre ndryshimeve në mbikëqyrjen e tij të vazhdueshme në përputhje me parimet e përcaktuara në pikën ATM/ANS.AR.C.010. Në rast se konstatohet ndonjë mospërputhje, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton organizatën, kërkon marrjen e masave për ndryshime të mëtejshme dhe vepron në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.C.050.

b) Në lidhje me ndryshimet e tjera që kërkojnë një aplikim për miratim në përputhje me pikën IS.I.OR.255(b) të aneksit II, Pjesa-IS.I.OR) të shtojcës II, të urdhrimit të ministrit nr. 85, datë 25.3.2026, “Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim”, Autoriteti i Aviacionit Civil:

(1) Pas marrjes së kërkesës për ndryshim, kontrollon përputhshmërinë e organizatës me kërkesat e zbatueshme përpara dhënies së miratimit;

(2) Përcakton/miraton kushtet në të cilat organizata mund të operojë gjatë zbatimit të ndryshimit;

(3) Nëse vlerëson që organizata përmbush kërkesat e zbatueshme, do të miratojë ndryshimin.”.

4. Aneksi III (Pjesa-ATM/ANS.OR) ndryshohet, si më poshtë:

a) Pas pikës ATM/ANS.OR.B.005 shtohet pika ATM/ANS.OR.B.005A me këtë përmbajtje:

“ATM/ANS.OR.B.005A Sistemi i menaxhimit të sigurisë së informacionit

Përveç sistemit të menaxhimit të përmendur në pikën ATM/ANS.OR.B.005, ofruesi i shërbimit krijon, zbaton dhe mirëmban një sistem të menaxhimit të sigurisë së informacionit, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 85, datë 25.3.2026, “Për miratimin e rregulloreve për përcaktimin e rregullave për zbatimin e vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, ‘Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil’, të ndryshuar, në lidhje me menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me një ndikim të mundshëm në sigurinë në operim”, në mënyrë që të sigurojë menaxhimin e duhur të rreziqeve të sigurisë së informacionit që mund të kenë ndikim në sigurinë në operim”.

b) Pika ATM/ANS.OR.D.010 ndryshohet, si më poshtë:

“ATM/ANS.OR.D.010 Menaxhimi i sigurisë

a) Si pjesë përbërëse e sistemit të tyre të menaxhimit, ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror si dhe Administratori i Rrjetit, duhet të krijojnë një sistem të menaxhimit të sigurisë, siç kërkohet në pikën ATM/ANS.OR.B.005, për të garantuar:

(1) sigurinë e objekteve dhe personelit të tyre, me qëllim që të parandalojnë çdo ndërhyrje të paligjshme në ofrimin e shërbimeve;

(2) sigurinë e të dhënave operacionale që ata marrin, prodhojnë ose përdorin, në mënyrë që aksesimi në to të jetë i rezervuar vetëm për personat e autorizuar.

b) Sistemi i menaxhimit të sigurisë duhet të përcaktojë:

(1) procesin dhe procedurat për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut të sigurisë, monitorimin dhe përmirësimin e sigurisë, rishikimet e sigurisë dhe shpërndarjen e mësimave të nxjerra;

(2) mjetet e krijuara për të identifikuar, për të monitoruar dhe për të zbuluar shkeljet e sigurisë dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet e duhura të sigurisë;

(3) mjetet për të kontrolluar efektet e shkeljeve të sigurisë 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) Aspektet që lidhen me sigurinë e informacionit do të menaxhohen në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.005A.”.

5. Pika ATS.TR.270 në nënpjesën B, aneksi IV, ndryshohet, si më poshtë:

a) Shkronja (a) zëvendësohet me sa vijon:

“Fluturimet speciale VFR mund të autorizohen të operojnë brenda një zone kontrolli, në varësi të një lejeje ATC. Me përjashtim të rasteve kur lejohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, për helikopterët në raste të veçanta, si, por pa u kufizuar në operacionet policore, mjekësore, të kërkim-shpëtimit dhe fluturimet zjarrfikëse, do të zbatohen kushtet e mëposhtme shtesë:”.

b) Shkronja (a) (3) zëvendësohet me sa vijon:

“(3) Një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk do të lëshojë një leje të veçantë VFR për avionët për t’u ngritur ose ulur në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose për të hyrë në rrethin e trafikut të aerodromit brenda një zone kontrolli, kur kushtet meteorologjike të raportuara në atë aerodrom janë nën minimumin e mëposhtëm:

i. dukshmëria në tokë është më pak se 1 500 m ose, për helikopterët, më pak se 800 m;

ii. tavani është më pak se 180 m (600 ft);

6. Në aneksin IV në nënshkronjën (a) të pikës ATS.TR.305 shtohet pika (7a) me këtë përmbajtje:

“(7a) informacioni mbi avionët pa pilot;”.

7. Shkronja (f) në pikën AIS.TR.330 NOTAM, në nënpjesën B, aneksi VI, zëvendësohet me sa vijon:

“(f) Informacioni në lidhje me borën, borën e shkrirë, akullin, ngricat, pellgjet e ujit ose ujin i shoqëruar me borë, borën e shkrirë, akullin ose ngricat në zonën e lëvizjes do të shpërndahen me anë të SNOWTAM dhe do të përmbajë informacionin në rendin e treguar në formatin SNOWTAM të shtojcës 3.”.

8. Në aneksin VIII bëhen ndryshimet, si më poshtë:

a) Në pikën DAT.TR.100 në nënpjesën B, seksioni 1, titulli zëvendësohet me sa vijon:

“CNS.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigimit, dheurvejimit”

b) Shkronja (d) në pikën DAT.TR.100, në nënpjesën B, SEKSIONI 1, zëvendësohet me sa vijon:

“(d) Vëllimi IV përurvejimin me radar dhe sistemet e shmangies së përplasjes në botimin e tij të 5-të të korrikut 2014, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr. 91;

9. Pas aneksit XIII shtohet aneksi XIV me përmbajtje. si më poshtë:

“ANEKSI XIV

KRITERET QË DO TË ZBATOHEN PËR PËRCAKTIMIN E NEVOJAVE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

Parashikimet e mëposhtme zbatohen nga ofruesi i certifikuar dhe i caktuar i Shërbimeve të Lundrimit Ajror, për përcaktimin e nevojave ofrimin e Shërbimeve të Trafikut Ajror.

I. LLOJET E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

1. Llojet e ATS-ve:

1.1 Shërbimet e Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC)

1.1.1. Shërbimi i kontrollit të zonës

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit.

1.1.2. Shërbimi i kontrollit të afrimit

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për mbërritjen ose nisjen e fluturimeve të kontrolluara.

1.1.3. Shërbimi i kontrollit të aerodromit

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit.

1.2 Shërbimi i Informacionit të Fluturimit (FIS)

Një shërbim i ofruar për qëllimin e dhënies së këshillave dhe informacioneve të dobishme për kryerjen e sigurt dhe efikase të fluturimeve.

1.3 Shërbimi i alarmit

Një shërbim i ofruar për të njoftuar organizatat e duhura në lidhje me avionët që kanë nevojë për ndihmë për kërkim-shpëtim dhe për të asistuar organizatat e tilla sipas nevojës.

1.4 Shërbimi këshillues

Një shërbim i ofruar brenda hapësirës ajrore këshilluese për të siguruar ndarjen, aq sa është praktike, ndërmjet avionëve që operojnë në planet e fluturimit IFR.

Shënim. Shërbimi këshillues nuk është i zbatueshëm në Shqipëri.

II. FAKTORËT KYÇ QË PËRCAKTOJNË NEVOJËN PËR OFRIMIN E SHËRBIMIT TË TRAFIKUT AJROR

Nevoja për ofrimin e Shërbimeve të Trafikut Ajror (ATS) është thelbësore për të garantuar sigurinë, efikasitetin dhe rregullsinë e navigimit ajror. Faktorët kryesorë, që përcaktojnë këtë nevojë, përfshijnë:

a) Siguria në operim: Objektivi kryesor i ATS-së është të parandalojë përplasjet midis avionëve dhe të menaxhojë kalimin e tyre të sigurt përmes hapësirës ajrore të kontrolluar. ATS-ja ofron informacion dhe udhëzime thelbësore për pilotët për të ruajtur ndarjen e sigurt nga avionët e tjerë dhe pengesat.

b) Vëllimi i trafikut ajror: Zonat me densitet të lartë të trafikut, të tilla si aeroportet e ngarkuara dhe rrugët kryesore të fluturimit, kërkojnë ATS gjithëpërfshirëse për të menaxhuar kompleksitetin e shtuar dhe për të siguruar rrjedhën e qetë të trafikut.

c) Menaxhimi i hapësirës ajrore: Llojet e ndryshme të hapësirës ajrore (të kontrolluara, të pakontrolluara, të kufizuara etj.) kërkojnë nivele të ndryshme të ATS-së. Hapësira ajrore e kontrolluar, veçanërisht pranë aeroporteve, kërkon ATS më të rrepta për të menaxhuar ngritjet, uljet dhe kalimet ndërmjet sektorëve të hapësirës ajrore.

d) Kushtet e motit: Kushtet e pafavorshme të motit, si stuhitë, turbulencat dhe dukshmëria e ulët, kërkojnë ATS të fuqishme për t'u ofruar pilotëve informacione të përditësuara dhe rrugë alternative për të shmangur motin e rrezikshëm.

e) Përparimet teknologjike: Evolucioni i teknologjive të navigimit dhe të mbikëqyrjes (p.sh. radar, navigacion satelitor) ka zgjeruar aftësitë dhe shtrirjen e ATS-së, duke mundësuar një menaxhim më të saktë dhe efikas të trafikut ajror.

f) Kërkesat rregullatore: Autoritetet ndërkombëtare dhe kombëtare të aviacionit, si Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) dhe administratat kombëtare të aviacionit civil, vendosin rregullore dhe standarde që mandatojnë ofrimin e ATS-së në hapësira të caktuara ajrore dhe për lloje të veçanta fluturimesh.

g) Efikasiteti Operacional: ATS-ja kontribuon në reduktimin e vonesave, optimizimin e shtigjeve të fluturimit dhe përmirësimin e efikasitetit të përgjithshëm operacional, i cili është thelbësor, si për aviacionin komercial, ashtu edhe për atë të përgjithshëm.

h) Kërkimi dhe Shpëtimi (SAR): ATS-ja luan një rol jetik në koordinimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit, në rast të një emergjence ose aksidenti avioni, duke ofruar ndihmë dhe mbështetje në kohë.

i) Konsiderata mjedisore: ATS-ja efikase ndihmon në minimizimin e ndikimit mjedisor të aviacionit, duke reduktuar konsumin e panevojshëm të karburantit dhe emetimet përmes drejtimit të optimizuar të fluturimit dhe zvogëlimit së kohës së pritjes.

j) Siguria Kombëtare: ATS-ja është pjesë përbërëse e ruajtjes së sigurisë kombëtare duke monitoruar dhe kontrolluar lëvizjen e avionëve brenda hapësirës ajrore të një vendi, duke ndihmuar në parandalimin e aktiviteteve të paautorizuara ose potencialisht kërcënuese.

III. PROCESI I VLERËSIMIT PËR PËRCAKTIMIN E NEVOJAVE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

Përcaktimi i nevojave për ofrimin e Shërbimeve të Trafikut Ajror (ATS) përfshin një proces sistematik vlerësimi dhe analize që drejton këtë përcaktim, siç përshkruhet më poshtë:

1. Identifikimi i kërkesave të hapësirës ajrore:

- Klasifikimi i hapësirës ajrore: Përcaktoni llojin e hapësirës ajrore (të kontrolluar, të pakontrolluar, përdorim të veçantë) dhe klasifikojeni atë sipas ICAO-s ose standardeve kombëtare.

- Dendësia e trafikut: Vlerësoni vëllimin aktual dhe të parashikuar të trafikut ajror në zonë; zonat me densitet të lartë trafiku zakonisht kërkojnë ATS më gjithëpërfshirëse.

2. Vlerësimi i kërkesave të sigurisë:

- Rreziku i përplasjes: Vlerësoni rrezikun e përplasjeve në ajër dhe rreziqe të tjera; zonat me një potencial të lartë për konflikte ndërmjet avionëve kanë nevojë për ATS të rrepta.

- Terreni dhe pengesat: Identifikoni dhe vlerësoni terrenin dhe pengesat brenda hapësirës ajrore që mund të paraqesin rrezik për aviacionin.

3. Vlerësimi i faktorëve operacionalë:

- Operacionet e aeroportit: Analizoni operacionet në aeroportet brenda hapësirës ajrore, duke përfshirë ngritjet, uljet dhe procedurat e taksimit.

- Fluksi i trafikut ajror: Ekzaminoni rrugët ekzistuese dhe të parashikuara, modelet e pritjes dhe nevojat e menaxhimit të rrjedhës së trafikut ajror.

4. Rishikimi i kushteve të motit:

- Moti i pafavorshëm: Përcaktoni shpeshhtësinë dhe ndikimin e kushteve të pafavorshme të motit që mund të ndikojnë në operacionet e aviacionit.

- Informacioni i motit: Vlerësoni nevojën për ofrimin e informacionit të saktë dhe në kohë të motit për pilotët.

5. Analizimi i aftësive teknologjike:

- Navigimi dhe mbikëqyrja: Vlerësoni infrastrukturën ekzistuese të navigimit dhe mbikëqyrjes, si radarët, ADS-B dhe sistemet satelitore.

- Sistemet e komunikimit: Sigurohuni që të jenë të vendosura sisteme të fuqishme komunikimi për ndërveprimet pilot-kontrollor.

6. Marrja parasysh e standardeve rregullatore dhe ndërkombëtare:

- Standardet e ICAO-s: Përafrohuni me standardet e ICAO-s dhe praktikën e rekomanduar për ofrimin e ATS-së.

- Rregulloret kombëtare: Pajtohuni me rregulloret dhe politikat kombëtare të aviacionit që rregullojnë ATS.

7. Efikasiteti operacional dhe ndikimi në mjedis:

- Efikasiteti i karburantit: Vlerësoni se si ATS-ja mund të kontribuojë në efikasitetin e karburantit dhe reduktimin e emetimeve.

- Reduktimi i vonesave: Merrni parasysh se si ATS-ja mund të ndihmojë në minimizimin e vonesave dhe përmirësimin e efikasitetit të përgjithshëm të fluturimit.

8. Kryerja e vlerësimit të riskut:

- Analiza e rrezikut: Kryeni një analizë të detajuar të rrezikut për të identifikuar rreziqet e mundshme dhe masat zbutëse.

- Sistemet e Menaxhimit të Sigurisë (SMS): Zbatoni dhe integroni SMS për të monitoruar dhe për të përmirësuar vazhdimisht sigurinë.

9. Konsultimi me palët e interesuara:

- Angazhoni palët e interesuara: Përfshini linjat ajrore, operatorët e aeroportit, pilotët dhe palët e tjera të interesuara në procesin e vendimmarrjes.

- Reagimet dhe bashkëpunimi: Merrni komente dhe bashkëpunoni me palët e interesuara për të siguruar mbulim gjithëpërfshirës të nevojave dhe shqetësimeve.

10. Planifikimi i zbatimit:

- Shpërndarja e burimeve: Përcaktoni burimet (personeli, pajisjet, teknologjia) e nevojshme për të zbatuar ATS.

- Trajnimi dhe zhvillimi: Plani për trajnimin e kontrollorëve të trafikut ajror dhe personelit tjetër të përfshirë në ofrimin e ATS-së.

- Zbatimi me faza: Zhvilloni një plan zbatimi me faza për të prezantuar dhe rritur gradualisht ATS sipas nevojës.

11. Monitorim dhe rishikim i vazhdueshëm:

- Monitorimi i performancës: Monitoroni vazhdimisht performancën dhe efektivitetin e ATS-së.

- Rishikimi periodik: Kryeni rishikime të rregullta për t'iu përshtatur ndryshimeve në trafikun ajror, teknologjisë, rregulloreve dhe faktorëve të tjerë.

Shërbimet ATS		Kërkesat H/A		Kërkesat Safety		OPS		Kushtet e motit		Teknologjia			Stand. rreg.		Ef. op ndik. mjedis		Risqet		Palët e interesit		Zbatimi		Monitorimi	
		Klasifikimi i hapësirës ajrore	Dendësia e trafikut (sektor/h)	Ndarja	Terreni dhe pengesat	Operacionet e Aeroportit	Fluksi i trafikut ajror	Moti i pafavorshëm	Informacioni i motit	Navigimi	Mbilëgjuerja	Komunikimi	Standardet	Standardet kombëtare	Efikasiteti i karburantit	Reduktimi i vonesave	Analiza e riskut	SMS	Angazhimi i palëve të interesuara	Komentet dhe bashkëpunimi	Shpërndarja e burimeve	Trajnimi dhe zhvillimi	Zbatimi me faza	Monitorimi i performancës
FIS		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
AFIS		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ATC	Shërbimi i kontrollit të zonës	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Shërbimi i kontrollit të qasjes	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Shërbimi i kontrollit të aerodromit	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	Shërbimi i alarmit	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Tabela 1: Paraqitja tabelore e faktorëve kyç.

I. PËRCAKTIMI I NEVOJAVE PËR HAPËSIRËN AJRORE DHE AERODROMET

Sa më sipër, elementet janë analizuar dhe kriteret janë përcaktuar veçmas për hapësirën ajrore dhe aerodromet, si më poshtë:

1. Shërbimet e trafikut ajror në hapësirën ajrore shqiptare:

1.1 Hapësira ajrore nga FL 195 në FL 660.

Lloji i shërbimit: Vetëm ATC.

1.2 Hapësira ajrore nga FL më e ulët e përdorshme në FL 195.

Lloji i shërbimit:

a) ATC vetëm për rrugët ATS;

b) FIS për hapësirën ajrore jashtë rrugëve ATS.

1.3 Hapësira ajrore nga GND në FL më të ulët të përdorshme.

Lloji i shërbimit:

FIS, përveç CTR-ve dhe TMA-ve, që shërbejnë për aeroportet ku kërkohet shërbimi ATC.

2. Shërbimet e trafikut ajror në aerodrome:

2.1 Nuk do të ofrohet ATS në aerodromet, ku:

- a) Nuk është një aerodrom ndërkombëtar; dhe
- b) Nuk janë vendosur IFR IFP; dhe
- c) Nuk ka operacione CAT; dhe
- d) Funksionojnë vetëm për avionët e lehtë; dhe
- e) Numri i lëvizjeve në vit nuk i kalon 10000 avionë.

2.2 AFIS-ja duhet të sigurohet në aerodromet, ku:

- a) Është dhe aerodrom ndërkombëtar; ose
- b) Ka procedura IFR të vendosura; ose
- c) Ka operacione CAT; ose
- d) Numri i lëvizjeve në vit nuk i kalon 30000 avionë; ose
- e) Jo më shumë se 12000 janë operacione CAT; ose
- f) Vlerësimi i sigurisë i ofruar nga SP-ja (ofruesi i shërbimit) kërkon ngritjen e shërbimit

AFIS.

2.3 Shërbimi ATC duhet të sigurohet në aerodromet, ku:

- a) Numri i lëvizjeve në vit i kalon 30000 avionë; ose
- b) Më shumë se 12000 janë operacione CAT; ose
- c) Vlerësimi i sigurisë i ofruar nga SP-ja kërkon ngritjen e shërbimit ATC.

Shënim. Vlerësimi i sigurisë duhet të marrë parasysh, gjithashtu:

- I. Llojin dhe dendësinë e trafikut;
- II. Kushtet meteorologjike;
- III. Konsideratat gjeografike;
- IV. Kompleksitetin e hapësirës ajrore;
- V. Pajisjet e disponueshme.

3. Çdo njësi ATS duhet të ofrojë shërbimin e alarmit.”.