

URDHËR
Nr. 181, datë 30.7.2026

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES QË PËRCAKTON RREGULLAT E PËRBASHKËTA MBI MENAXHIMIN E FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR¹

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës; të pikës “ç”, të nenit 7 dhe të nenit 87, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”; 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’” dhe vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
 2. Urdhri nr. 281, datë 14.10.2014, “Për miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror”, shfuqizohet.
 3. Në datën e anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian, ky urdhër shfuqizohet.
 4. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
- Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Enea Karakaçi

RREGULLORE
QË PËRCAKTON RREGULLAT E PËRBASHKËTA MBI MENAXHIMIN E FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR

Neni 1
Objekti dhe qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror (në vazhdim MFTA) në mënyrë që të përsosë kapacitetin e disponueshëm të rrjetit të menaxhimit të trafikut

¹ Ky urdhër përafuron plotësisht rregulloren e Komisionit Evropian nr. 255/2010, datë 25 mars 2010, “Për përcaktimin e rregullave të përbashkëta në menaxhimin e fluksit të trafikut ajror”. Numri CELEX 32010R0255, botuar në Fletoren Zyrtare L. 80, datë 26.3.2010, ndryshuar nga Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) nr. 923/2012, datë 26 shtator 2012, që përcakton rregullat e përbashkëta të fluturimit dhe dispozitat operacionale, në lidhje me shërbimet dhe procedurat e lundrimit ajror, si dhe që ndryshon Rregulloren Zbatuese (BE) nr. 1035/2011 dhe Rregulloret (KE) nr. 1265/2007, (KE) nr. 1794/2006, (KE) nr. 730/2006 dhe (BE) nr. 255/2010, Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) nr. 2016/1006, datë 22 qershor 2016, që ndryshon Rregulloren e BE-së nr. 255/2010, në lidhje me dispozitat e ICAO-s të përmendura në nenit 3, paragrafi. Numri CELEX 32016R1006, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së OJ L. 165, datë 23.6.2016 dhe nga Rregullorja Zbatuese e Komisionit (BE) nr. 2017/2159, datë 20 nëntor 2017, që ndryshon Rregulloren e BE-së nr. 255/2010, në lidhje me disa referenca ndaj dispozitave të ICAO-s. Numri CELEX 32017R2159, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së OJ L. 30, datë 21.11.2017.

ajror (në vazhdim RREMTA nën frymën e optimizimit të rrjetit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (në vazhdim RREMTA) dhe të përmirësojë proceset e MFTA-së.

2. Kjo rregullore zbatohet brenda hapësirës ajrore të përmendur në nenin 1(1.2), të kapitullit II, të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian” (Rregullore për Hapësirën Ajrore), të ndryshuar që përafron rregulloren (KE) nr. 551/2004, për:

a) të gjitha fluturimet e destinuara për të operuar ose që operojnë si trafik i përgjithshëm ajror dhe në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental (në tekstin e mëtejme IFR) plotësisht ose pjesërisht;

b) të gjitha fazat e fluturimeve të përmendura në pikën “a” dhe menaxhimin e trafikut ajror.

3. Kjo rregullore duhet të zbatohet për palët e mëposhtme ose personat që veprojnë në emër të tyre, të përfshira në proceset MFTA:

a) operatorët e avionit;

b) njësitë e shërbimit të trafikut ajror (në vazhdim SHTA), përfshirë zyrat e raportimit të SHTA-së dhe shërbimet e kontrollit të aerodromit;

c) shërbimet e informacionit aeronautik;

d) subjektet e përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore;

e) organet menaxhuese të aeroportit;

f) njësinë qendrore për MFTA-në;

g) njësitë lokale të MFTA-së;

h) koordinatorët e slotëve të aeroporteve të koordinuara.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje zbatohen përkufizimet e parashikuara në shtojcën 1, të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010, “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian” (kuadri rregullator), të ndryshuar që përafron rregulloren (KE) nr. 549/2004 dhe nenin 2 të “Rregullores për organizimin e procesit të alokimit të slotëve në aeroporte”, të miratuar me urdhrin nr. 84, datë 9.9.2011.

Gjithashtu, do të zbatohen përkufizimet në vijim:

1. **“Masa të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (MFTA)”**, nënkupton veprimet e ndërmarra për të kryer menaxhimin e fluksit të trafikut ajror dhe menaxhimin e kapaciteteve.

2. **“Operator”** nënkupton një person, organizatë ose ndërmarrje, e cila angazhohet ose ofrohet për t’u angazhuar në drejtimin e operimit të një avioni.

3. **“IFR”** nënkupton simbolin e përdorur për të përcaktuar rregullat e fluturimit instrumental.

4. **“Zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror (SHTA)”** nënkupton një njësi të SHTA-së e themeluar me qëllim të marrjes së raporteve, në lidhje me SHTA-në dhe planifikimin e fluturimeve të paraqitura para dorëzimit të parë të autorizimit të kontrollit të trafikut ajror.

5. **“Njësia lokale e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (MTFA)”** nënkupton një njësi të menaxhimit të fluksit, e cila operon në emër të një ose më shumë enteve të menaxhimit të fluksit si ndërldhës midis njësisë qendrore për MFTA-në dhe një njësie të SHTA-së ose një grup të njësive të tilla.

6. **“Ngjarja kritike”** nënkupton një situatë të pazakontë apo krize, e cila përfshin një humbje të madhe të kapacitetit të rrjetit evropian të menaxhimit të trafikut ajror RREMTA ose një çekuilibër të madh midis kapacitetit dhe kërkesës së RREMTA-s, ose një mosfunksionim të madh në fluksin e informacionit në një ose disa pjesë të RREMTA-s.

7. **“Sloti i nisjes së menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (MFTA)”** nënkupton kohën e llogaritur mirë të ngritjes, e dhënë nga njësia qendrore për MFTA-në me një kohë tolerancë të menaxhuar nga njësia lokale SHTA.

8. **“Orientimi i rrugëve dhe trafikut”** nënkupton politikat dhe procedurat për përdorimin e rrugëve nga avioni.

9. **“Plani i shumëfishtë i fluturimit”** nënkupton më shumë se një plan fluturimi për të njëjtin fluturim midis dy aeroporteve.

10. **“Konfigurimi i sektorit të njësisë së shërbimit të trafikut ajror (SHTA)”** nënkupton përshkrimin katërdimensional të sektorit SHTA të njësisë së hapësirës ajrore ose grupi sektorësh, të cilët mund të operojnë mbi një bazë të përhershme, ose të përkohshme.

11. **“Koha e taksisë së aerodromit”** nënkupton vlerën e paracaktuar kohore nga vendi i qëndrimit deri në nisje, e shprehur në minuta dhe e vlefshme gjatë operacioneve normale të aeroportit.

12. **“Pozicioni i përditësuar i fluturimit”** nënkupton pozicionin e avionit, i përditësuar nga të dhënat e vëzhgimit, të dhënat e planit të fluturimit ose raportet e pozicionit.

13. **“Autorizimi i kontrollit të trafikut ajror”** nënkupton autorizimin për një avion për të vepruar nën kushtet e specifikuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror.

14. **“Pezullimi i planit të fluturimit”** nënkupton procesin e iniciuar nga një organizëm i MFTA-së për t’u siguruar se është bërë një ndryshim në planin e fluturimit nga operatori para kryerjes të fluturimit.

15. **“Shërbim ajror”** nënkupton një fluturim ose një seri fluturimesh që transportojnë pasagjerë, mallra ose postë për pagesë, ose qira.

16. **“Regjistri operacional”** nënkupton një regjistër të sistemit MFTA, i konvertuar në një bazë të dhënash për të lejuar kërkimin e shpejtë të të dhënave MFTA.

Neni 3

Struktura e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

1. Planifikimi, koordinimi dhe zbatimi i masave MFTA nga ana e palëve të referuara në nenin 1 (3), duhet të pajtohet me dispozitat e ICAO-s të specifikuara në shtojcë.

2. MFTA-ja duhet të drejtohet nga parimet e mëposhtme:

a) masat MFTA duhet:

i. të parandalojnë kërkesat e tepruara të trafikut ajror krahasuar me kapacitetin e deklaruar të trafikut ajror (KTA) të sektorëve dhe aeroporteve;

ii. të përdorë kapacitetin e RREMTA-s në masën maksimale të mundshme, në mënyrë që të përsosë efikasitetin e MFTA-së dhe të minimizojnë efektet negative mbi operatorët;

iii. të përsosë kapacitetin e RREMTA-s të vënë dispozicion nëpërmjet zhvillimit dhe zbatimit të kapaciteteve të masave të siguruar nga njësia SHTA;

iv. të mbështesë menaxhimin e ngjarjeve kritike;

b) njësia lokale MFTA dhe njësia qendrore për MFTA-në duhet të konsiderohet si pjesë e funksionit MFTA.

3. Caktimit të slotit të nisjes MFTA duhet t’i jepet prioritet për fluturimet sipas rendit të hyrjes së tyre të planifikuar në vendin ku do të aplikohen masat MFTA, përveç nëse rrethanat e veçanta kërkojnë aplikimin e një rregulli të ndryshëm prioritar për të cilin është rënë dakord zyrtarisht dhe është në dobi të RREMTA-s.

Nënparagrafi i parë mund të aplikohet për fluturime, të cilat nuk janë në gjendje të pranojnë opsionin e një rruge tjetër për të shmangur ose zbutur zonat e mbushur plot, duke marrë parasysh vendndodhjen dhe shtrirjen e zonës dendur.

Neni 4

Detyrimet e përgjithshme të AAC-së

1. AAC-ja duhet të sigurojë që funksioni i MFTA-së është në dispozicion të palëve të referuara në nenin 1(3) gjatë 24 orëve.
2. Përkufizimi dhe zbatimi i masave MFTA do të jetë në përputhje me kërkesat e sigurisë dhe mbrojtjes, në mënyrë që të sigurohet planifikimi efikas i hapësirës ajrore, ndarja dhe përdorimi për përfitimin e palëve referuar në nenin 1(3).
3. Procedura e qëndrueshme duhet të themelohet për bashkëpunim ndërmjet palëve të përfshira në funksionin MFTA, njësitë SHTA dhe subjektet e përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, në mënyrë që të përsosë përdorimin e hapësirës ajrore.
4. Duhet të krijohet një dokument i përbashkët referimi me vendet e BE-së, që përmban politikat, procedurat dhe përshkrim për orientimin e rrugëve dhe trafikut. Aty ku aplikohet, publikimi i disponueshmërisë së rrugëve në publikimet e informacionit aeronautik kombëtar duhet të jenë plotësisht në përputhje me këtë dokument reference të përbashkët.
5. Procedurat e përbashkëta për të kërkuar përjashtimin nga një slot nisjeje MFTA duhet të hartohen në përputhje me dispozitat e ICAO-s të specifikuar në shtojcë. Këto procedura do të koordinohen me njësinë qendrore për MFTA-në dhe duhet të botohen në publikimet kombëtare të informacionit aeronautik.

Neni 5

Detyrimet e AAC-së në lidhje me njësinë qendrore për MFTA-në

AAC-ja duhet të sigurojnë që njësia qendrore për MFTA-në:

- a) të përsosë efektet e performancës së përgjithshme mbi MFTA-në, me anë të planifikimit, koordinimit dhe zbatimit të masave të MFTA-së;
- b) këshillohet me operatorët në përcaktimin e masave të MFTA-së;
- c) të sigurojë zbatimin efektiv të masave për MFTA-në, së bashku me njësitë lokale MFTA;
- d) në koordinim me njësitë lokale MFTA, identifikon rrugët alternative për të shmangur ose zbutur zonat e dendura, duke marrë parasysh efektet e përgjithshme të performancës në MFTA;
- e) ofron një rrugë tjetër alternative për ato fluturimet që do të përsosin efektin e pikës “d”;
- f) siguron informacion mbi MFTA-në në kohën e duhur ndaj operatorëve dhe njësive të SHTA-së, duke përfshirë:
 - i. masat e planifikimit MFTA;
 - ii. ndikimin e masave MFTA në kohën e ngritjes dhe profilin e fluturimit të fluturimeve individuale;
- g) monitoron zhvillimin e planeve të fluturimeve të humbura dhe planeve të fluturimit shumëfishë që janë ngritur;
- h) pezullon planin e fluturimit, duke marrë parasysh tolerancën kohore, sloti i nisjes ATFM nuk mund të plotësohen dhe koha e qëndrimit e vlerësuar nuk është e njohur;
- i) monitoron numrin e përjashtimeve të garantuara në përputhje me nenin 4(5).

Neni 6

Detyrimet e përgjithshme të njësive të SHTA-së

1. Kur duhet të zbatohet një masë MFTA, njësitë e SHTA-së duhet të koordinohen nëpërmjet njësisë lokale MFTA me njësinë qendrore për MFTA-në, në mënyrë që të sigurohet se zgjedhja e masës është bërë me qëllim përsosjen e efekteve të përgjithshme të performancës së RRMTA-së.
2. Kur është e nevojshme, zyrat e raportimit SHTA duhet të lehtësojnë shkëmbimin e informacionit midis pilotëve ose operatorëve dhe njësisë lokale ose qendrore për MFTA-në.

3. Njësitë SHTA duhet të sigurojnë që masat e MFTA-së të aplikuara për aeroportet janë të koordinuara me organizmin menaxhues të aeroportit në fjalë, në mënyrë që të sigurojnë efikasitetin në planifikimin dhe përdorimin e aeroportit në dobi të palëve, referuar në nenin 1(3).

4. Njësitë SHTA duhet të njoftojnë njësinë qendrore për MFTA-në nëpërmjet njësive lokale MFTA të gjitha ngjarjet që mund të ndikojnë aftësinë e kontrollit të trafikut ajror ose kërkesat e trafikut ajror.

5. Njësitë SHTA duhet të sigurojnë njësinë qendrore për MFTA-në me të dhënat e mëposhtme dhe të përditësuara, në kohën e duhur dhe për të siguruar cilësinë tyre:

- a) disponueshmërinë e hapësirës ajrore dhe strukturës së rrugës;
- b) konfigurimin dhe aktivizimin e sektorit të njësive SHTA;
- c) kohën e taksimit (lëvizje) në aerodrom;
- d) sektorin e kontrollit të trafikut ajror dhe kapacitetet e aeroportit;
- e) disponueshmërinë e rrugës, duke përfshirë disponueshmërinë nëpërmjet aplikimit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, në përputhje me udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 10, datë 3.6.2010, “Rregullore e përbashkët për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore”;
- f) pozicionet e fluturimit të përditësuar;
- g) devijimet nga planet e fluturimit;
- h) disponueshmëria e hapësirës ajrore, duke përfshirë disponueshmërinë nëpërmjet aplikimit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 10, datë 3.6.2010, “Për rregulloren e përbashkët të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore”;
- i) koha aktuale e nisjes së fluturimit.

Të dhënat duhet të vihen në dispozicion të palëve të referuara në nenin 1(3) dhe të ofrohen falas për, dhe nga njësia qendrore për MFTA-në.

6. Njësia SHTA në aeroportin e nisjes duhet të sigurojë, që:

- a) kur një fluturim është objekt i një sloti nisjeje MFTA, ky slot është përfshirë si pjesë e autorizimit (leje) të kontrollit të trafikut ajror;
- b) fluturimet të respektojnë slotet e nisjes MFTA;
- c) fluturimet që respektojnë kohën e nisjes së parashikuar, duke marrë parasysh kohën e tolerancës, nuk marrin autorizim nisjeje;
- d) fluturimet, plani i të cilave është refuzuar ose anuluar nuk marrin autorizim ngritjeje.

Neni 7

Detyrimet e përgjithshme të operatorëve

1. Çdo fluturim i planifikuar duhet të ketë një plan të vetëm fluturimi. Plan i paraqitur i fluturimit duhet të pasqyrojë saktë profilin e synuar të fluturimit.

2. Të gjitha masat përkatëse MFTA dhe ndryshimet në to duhet të përfshihen në planin operacional të fluturimit dhe t'i komunikohen pilotit.

3. Kur nisen nga një aeroport që nuk është objekt rregullimi i një sloti nisjeje MFTA, operatorët janë përgjegjës për të respektuar në kohën e tyre të parashikuar të lëvizjes, duke marrë parasysh një tolerancë kohore të përcaktuara në dispozitat e ICAO-s, të specifikuara në shtojcë.

4. Kur një plan fluturimi është pezulluar në përputhje me nenin 5 (h), operatori i interesuar duhet të marrë masa për përditësimin ose anulimin e planit të fluturimit.

Neni 8

Detyrimet e përgjithshme të organeve drejtuese të aeroportit

Organet menaxhuese të aeroportit do të njoftojnë njësinë qendrore për MFTA-në, drejtpërdrejt ose nëpërmjet njësisë lokale MFTA, ose njësisë SHTA, ose të dyja, për të gjitha ngjarjet që mund të ndikojnë në kapacitetet e kontrollit të trafikut ajror ose kërkesat e trafikut ajror. Ata duhet informojë njësinë lokale MFTA dhe njësitë SHTA ku njoftimi është bërë direkt.

Neni 9

Konsistenca midis planeve të fluturimit dhe slotëve të aeroportit

1. AAC-ja duhet të sigurojë që, kur kërkohet nga një koordinator i slotit të aeroportit ose nga një organ drejtues i një aeroporti të koordinuar, njësia qendrore për MFTA-në apo njësitë lokale MFTA duhet t'i sigurojnë atyre planin e fluturimit të pranuar të një fluturimi që operon në atë aeroport, para se të zhvillohet fluturimi. Koordinatorët e slotit të aeroportit apo organet drejtuese të aeroporteve të koordinuara duhet të organizojnë aksesin për planet e fluturimeve të pranuar të siguruara në një njësi qendrore për MFTA-në ose njësi lokale MFTA.

2. Para fluturimit, operatorët duhet t'u sigurojnë aeroporteve informacionin e nevojshëm për nisjen dhe mbërritjen, për të mundësuar një korrelacion midis përcaktuesit të fluturimit të përfshirë në planin e fluturimit me atë të regjistruar në slotin e aeroportit përkatës.

3. Çdo operator, organizëm i menaxhimi të aeroportit dhe njësia SHTA ka të drejtën e raportimit të koordinatori i slotit të aeroportit, për operacionet e përsëritura të shërbimeve ajrore kur ato janë shumë të ndryshme nga slotet e caktuara të aeroporteve ose me përdorimin e slotëve në mënyrë shumë të ndryshme nga ajo e treguar në kohën e përcaktuar, në rastin kur kjo dëmton aeroportin ose operacionet e trafikut ajror.

4. AAC-ja duhet të sigurojë se njësia qendrore për raportet MFTA në drejtim të koordinatorëve të slotëve të aeroportit mbi shërbimet e përsëritura të shërbimeve ajrore, në kohë të ndryshme nga ato të caktuara në slotet e aeroportit ose me përdorimin e slotëve në një mënyrë shumë të ndryshme me atë të treguar në kohën e ndarjes, kur kjo sjell dëmtime për MFTA-në.

Neni 10

Detyrimet në lidhje me ngjarjet kritike

1. AAC-ja duhet të sigurojë që procedurat MFTA për trajtimin e ngjarjeve kritike janë krijuar dhe publikuar nga njësia qendrore për MFTA-në, në mënyrë për të minimizuar ndërprerjen e MFTA-së.

2. Në përgatitje për ngjarjet kritike, njësitë SHTA dhe organet menaxhuese të aeroportit duhet të koordinojnë lidhjen dhe përmbajtjen e procedurave të paparashikuara me operatorët e prekur nga ngjarjet kritike, përfshi çdo rregullim në rregullat prioritare.

Procedurat e ngjarjeve të paparashikuara duhet të përfshijnë:

- a) masat organizative dhe koordinimin;
- b) masat MFTA për të menaxhuar aksesin në zonat e prekura për të parandaluar kërkesat e tepërta të trafikut ajror në krahasim me kapacitetin e deklaruar plotësisht ose pjesërisht të hapësirës ajrore ose aeroporteve në fjalë;
- c) rrethanat, kushtet dhe procedurat për zbatimin e rregullave prioritare për fluturime, në lidhje me sigurinë esenciale të vendit ose interesave të politikës së mbrojtjes;
- d) mënyrat e rikuperimit.

Neni 11

Monitorimi i respektimit të masave MFTA

1. AAC-ja duhet të sigurojë se në rastin kur hyrja në slotet e nisjes MFTA në një aeroport nisjeje është 80% ose më pak gjatë një viti, njësia SHTA në këtë aeroport duhet të japë informacionin e duhur për mosrespektimin dhe veprimet për të siguruar futjen në slotet e nisjes MFTA. Veprime të tilla do të tregohen në një raport që do të paraqitet te Komisioni Evropian, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

2. Njësia SHTA e aeroportit në fjalë duhet të japë informacionin e duhur për çdo dështim, për t'iu përmbajtur refuzimeve të planit të fluturimit ose pezullimit në atë aeroport dhe të veprimeve të ndërmarra për të siguruar përmbajtjen. Veprime të tilla do të përcaktohen në një raport të paraqitur te Komisioni Evropian, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

3. AAC-ja duhet të sigurojë, që:

a) njësia qendrore për MFTA-në njofton vendin tonë, i cili ka aprovuar përjashtime më tepër se 0,6 % të nisjeve vjetore të atij shteti anëtar;

b) kur vendi ynë është njoftuar sipas pikës “a”, ai duhet të hartojë një raport, duke dhënë detaje të përjashtimeve të dhëna, të cilat do t'i dorëzohen Komisionit.

4. Shtetet anëtare duhet të sigurojnë se kur është identifikuar një jopajtueshmëri me masat e MFTA, të cilat kanë rezultuar nga zbatimi i nenit 5/“g”, njësia qendrore për MFTA-në duhet të njoftojë operatorin për mosrespektimin.

5. Operatorët duhet të paraqesin një raport tek njësia qendrore për MFTA-në për çdo mospërputhje me masat e MFTA-së, duke dhënë detaje të rrethanave që kanë rezultuar në humbjen e planit të fluturimit apo të planeve të shumta të fluturimit dhe veprimeve të ndërmarra për të korrigjuar papajtueshmëri të tilla.

6. AAC-ja duhet të sigurojë që njësia qendrore për MFTA-në përgatit një raport vjetor, i cili siguron detajet të planeve të fluturimeve të munguara apo planeve të fluturimeve të dyfishta për të njëjtin fluturim që janë paraqitur dhe se raporti i është dorëzuar Komisionit.

7. AAC-ja duhet të kryejë një rishikim vjetor të respektimit të masave MFTA, për të siguruar që palët e referuara në nenin 1 (3) kanë përmirësuar nivelin e respektimit të këtyre masave.

Neni 12

Vlerësimi i performancës

1. Kur zbatohet neni 11, AAC-ja duhet të sigurohet që njësia qendrore për MFTA-në përgatit raporte vjetore që tregojnë cilësinë e MFTA-së, të cilat duhet të përfshijnë detaje të:

a) shkaqeve të masave MFTA;

b) ndikimit të masave MFTA;

c) zbatimit të masave MFTA;

d) kontributeve nga palët e përmendura në nenin 1(3), për përsosjen e ndikimit të rrjetit të përgjithshëm.

2. AAC-të duhet të sigurojnë se është krijuar dhe mbajtur nga njësia qendrore MFTA një arkiv i të dhënave MFTA të renditura në nenin 6(5), planet e fluturimit, dokumentet operacionale dhe të dhënat përkatëse kontekstuale janë krijuar dhe mirëmbajtur nga njësia qendrore për MFTA-në.

Të dhënat e përmendura në nënparagrafin e parë do të ruhen për 2 vjet nga data e paraqitjes së tyre dhe do të vihen në dispozicion të Komisionit dhe shteteve anëtare, siç është përcaktuar në Marrëveshjen Shumëpalëshe, njësive SHTA dhe operatorëve. Të dhënat duhet të vihen në dispozicion të koordinatorëve të aeroportit dhe operatorëve të aeroporteve për të ndihmuar në vlerësimin e tyre të rregullt të kapacitetit të deklaruar.

Neni 13

Kërkesat e sigurisë

AAC-ja duhet të sigurojë se është kryer një vlerësim i sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, vlerësimin e rrezikut dhe zvogëlimin, para çdo ndryshimi domethënës të sistemeve dhe procedurave MFTA, duke përfshirë një vlerësim të procesit të menaxhimit të sigurisë adresuar ciklit të plotë të jetës së sistemit të menaxhimit të trafikut ajror.

Neni 14 **Kërkesat shitesë**

1. AAC-ja duhet të sigurojë se personeli i palëve, referuar në nenin 1(3) të përfshira në aktivitete MFTA:

- a) janë vënë në dijeni të dispozitave të kësaj rregulloreje;
- b) janë trajnuar në mënyrën e duhur; dhe
- c) janë kompetent për funksionet e tyre të punës.

2. AAC-ja duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar se palët e referuara në nenin 1(3) me përgjegjësitë për funksionet MFTA-së:

a) zhvillojnë dhe kanë manuale operacionale, të cilat përmbajnë instruksionet dhe informacionet e nevojshme për t'i mundësuar personelit të tyre operacional të aplikojnë dispozitat e kësaj rregulloreje;

b) sigurojnë që këto manuale janë konsistente, të aksesueshme dhe të përditësuara, si dhe përditësimi dhe shpërndarja e tyre janë subjekt për cilësinë e duhur dhe menaxhimin e konfigurimit të dokumenteve;

c) sigurojnë se metodat e punës dhe procedurat operacionale janë në përputhje me këtë rregullore.

Neni 15 **Sanksionet**

AAC-ja duhet të aplikojë masa administrative të zbatueshme sipas legjislacionit në fuqi, për shkeljet e dispozitave të kësaj rregulloreje dhe duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të siguruar që ato janë zbatuar. Masat duhet të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

SHTOJCA

Lista e dispozitave të ICAO-s, për qëllime të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

1. Kapitulli 3, paragrafi 3.7.5 (Menaxhimi i Fluksit të Trafikut Ajror) i aneksit 11, të Konventës së Çikagos – Shërbimet e Trafikut Ajror (botimi i 14-të – korrik 2016, që përfshin amendimin nr. 50A).

2. Kapitulli 3 (Kapaciteti i sistemit ATS dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror) i Dok. 4444, të ICAO-s, Procedurat për Shërbimet e Navigimit Ajror – Menaxhimi i Trafikut Ajror (PANS-ATM) (botimi i 16-të – 2016 që përfshin amendimin nr. 7A).

3. Kapitulli 8, paragrafi 8.3 (Përfshirjet nga caktimi i sloteve ATFM) i Dok. 7030, të ICAO-s, Procedurat Plotësuese Rajonale Evropiane (EUR) (botimi i 5-të, 2008).

4. Kapitulli 8, paragrafi 8.4 1.c) (mbi respektimin e masave ATFM nga operatorët e avionëve) të Dok. 7030, të ICAO-s, Procedurat Plotësuese Rajonale Evropiane (EUR) (botimi i 5-të, 2008).

5. Kapitulli 2, paragrafi 2.3.2 (mbi ndryshimet në EOBT) të Dok. 7030, të ICAO-s, Procedurat Plotësuese të Rajonit Evropian (EUR) (botimi i 5-të, 2008).