



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2018 – Numri: 198

Tiranë – E martë, 22 janar 2019

PËRMBAJTJA

	Faqe
Udhëzim i ministrit të Arsimit, Sportit dhe Rinisë nr. 36, datë 23.11.2018	Për disa ndryshime dhe shtesa në udhëzimin nr. 29, datë 10.9.2018, “Për veprimtarinë dhe ngarkesën mësimore të personelit akademik në institucionet e arsimit të lartë”..... 15307
Udhëzim i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 913, datë 27.12.2018	Mbi përcaktimin e kushteve, procedurave dhe afateve të vlefshmërisë së licencave për ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant për konsum të anijeve në porte dhe në rada (kodi VII.5.7)..... 15308
Urdhër i përbashkët i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe i ministrit të Mbrojtjes nr. 866, datë 13.12.2018	Për krijimin dhe funksionimin e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare..... 15310
Urdhër i përbashkët i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe i ministrit të Mbrojtjes nr. 867, datë 13.12.2018	Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore..... 15314
	Vendim (<i>i shkurtuar</i>) për heqjen e zotësisë juridike për të vepruar të shtetases Sebija Popovic..... 15318
	Vendim (<i>i shkurtuar</i>) për heqjen e zotësisë juridike për të vepruar të shtetases Afrore Agovi..... 15318

**UDHËZIM****Nr. 36, datë 23.11.2018****PËR DISA NDRYSHIME DHE SHTESA
NË UDHËZIMIN NR. 29, DATË 10.9.2018,
“PËR VEPRIMTARINË DHE
NGARKESËN MËSIMORE TË
PERSONELIT AKADEMIK NË
INSTITUCIONET E ARSIMIT
TË LARTË”**

Në mbështetje të nenit 102 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të pikës 8 të nenit 59, të ligjit nr. 80/2015, “Për arsimin e lartë dhe kërkimin shkencor në institucionet e arsimit të lartë në Republikën e Shqipërisë”, ministri i Arsimit, Sportit dhe Rinisë

UDHËZON:

1. Në kreun I të udhëzimit nr. 29, datë 10.9.2018, të ministrit të Arsimit, Sportit dhe Rinisë, “Për veprimtarinë dhe ngarkesën mësimore të personelit akademik në institucionet e arsimit të lartë”, bëhet shtesa e mëposhtme:

a) pas nënpikës “vii”, të shkronjës “b”, të pikës 4, shtohet nënpika “viii”, si vijon:

“viii. Ndjekja dhe/ose drejtimi i praktikës mësimore/profesionale mjekësore për të gjitha ciklet e studimeve, për kategorinë personel akademik me kohë të plotë”.

2. Në kreun II bëhen këto ndryshime:

a) Në pikën 1, togfjalëshi “sipas koeficientëve”, hiqet.

b) Pika 3 ndryshon si vijon:

“3. IAL-të mund të angazhojnë dhe personel akademik me kohë të pjesshme të dedikuar në veprimtari të kërkimit shkencor, i cili nuk ka detyrim mësimdhënien, por që kontribuon në kërkimin shkencor, sipas përcaktimeve në shkronjën “c”, të pikës 4, të kreut I, të këtij udhëzimi.”.

c) Në pikën 4, hiqet fjalia “Kjo ngarkesë nuk përfshihet në llogaritjet e orëve maksimale të pikës 8 të këtij udhëzimi”.

d) Pika 6 të riformulohet si vijon:

“6. Ngarkesa e plotë mësimore vjetore e personelit akademik me kohë të plotë përmban 3 lëndë semestrale, në një vit akademik, në bazë të programeve të përcaktuara nga njësia bazë.”.

e) Pas pikës 7, të shtohet pika “7.1” me këtë përmbajtje:

“7.1 Për personelin akademik me kohë të plotë në institut dhe qendër të kërkimit e zhvillimit, mësimdhënia vjetore do të jetë 20–30% e orëve mësimore, përkatësisht, sipas përcaktimeve të pikës 1 të kreut II, të këtij udhëzimi. Ky personel aktivizohet si rregull në fusha që përputhen me misionin e tyre. Për nevoja të veçanta të kërkimit, për këtë personel akademik mund të planifikohet mësimdhënie vjetore më e pakët”.

f) Pika 8 ndryshon si vijon:

“8. Doktorantët me kohë të plotë dhe që frekuentojnë vitin e dytë ose të tretë të studimeve të doktoratës mund të angazhohen në aktivitete mësimdhënëse mbështetëse jashtë auditorit sipas përcaktimeve të nënpikave “i” dhe “ii”, të shkronjës “b”, të pikës 4, të kreut I, si dhe në aktivitetet kërkimore sipas përcaktimeve të shkronjës “c”, të pikës 4, të kreut I. Angazhimi i doktorantëve në aktivitetet mësimdhënëse të sipërcituara kryhet në kuadër të parashikimeve të programit përkatës të doktoratës nën mbikëqyrjen e udhëheqësit të doktoratës dhe sipas nevojave të njësisë bazë dhe asaj kryesore.”

g) Në pikën 12, në fund të shkronjës “e”, të shtohet:

“Ndjekja e 1 orë praktike klinike në mjekësi është 0.5 orë mësimore.

Praktikat mësimore/profesionale mjekësore për të gjitha ciklet e studimeve, të cilat drejtohen nga mbikëqyrës klinikë do të njësohen 12 orë me 1 orë mësimore.”.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**MINISTRI I ARSIMIT, SPORTIT
DHE RINISË
Lindita Nikolla**



UDHËZIM

Nr. 913, datë 27.12.2018

**MBI PËRCAKTIMIN E KUSHTEVE,
PROCEDURAVE DHE AFATEVE TË
VLEFSHMËRISË SË LICENCAVE PËR
USHTRIMIN E VEPRIMTARISË SË
FURNIZIMIT ME KARBURANT PËR
KONSUM TË ANIJEVE NË PORTE DHE
NË RADA (KODI VII.5.7)**

Në mbështetje të nenit 102 të Kushtetutës, nenit 401, germa “b”, e ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, ligjit nr. 8450, datë 24.2.1999, “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre”, të ndryshuar, ligjit nr. 10081, datë 23.2.2009, “Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë”, si dhe të VKM-së nr. 538, datë 26.5.2009, “Për licencat dhe lejet që trajtohen nga apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta”, të ndryshuar,

UDHËZOJ:

**I. PROCEDURA E DHËNIES SË
LICENCAVE PËR USHTRIMIN E VEPRIM-
TARISË SË FURNIZIMIT ME KARBURANT,
PËR KONSUM, TË ANIJEVE NË PORTE
DHE NË RADA**

1. Veprimtaria e furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada bëhet vetëm nga shoqëritë tregtare, pasi të jenë pajisur me “Licencë për ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada” nga Qendra Kombëtare e Biznesit (QKB), në përputhje me kushtet e përcaktuara në këtë udhëzim dhe VKM-në nr. 538, datë 26.5.2009, “Për licencat dhe lejet që trajtohen nga apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta”, i ndryshuar.

2. Licenca “Për ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada”, është e nënkategorisë VII.5.7, trajtohet sipas grupit III dhe lëshohet për një afat 5- (pesë-) vjeçar.

3. Licenca “Për ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve

në porte dhe në rada”, me kodin VII.5.7, përfshin ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada me anë të autoboteve, dhe/ose me anë të anijeve cisternë.

4. Licenca “Për ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada”, me kodin VII.5.7, ndahet në dy lloje:

a) Lloji “A” - i cili përfshin ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve vetëm në porte; dhe

b) Lloji “B” - i cili përfshin ushtrimin e veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada.

5. Personat juridikë/fizikë paraqesin në QKB kërkesën për t’u pajisur me licencë të kategorisë VII.5.7 të llojit “A”, shoqëruar nga dokumentet si më poshtë:

a) Formularin e autodeklarimit;

b) Ekstraktin historik dhe tregtar të regjistrit tregtar, nga Qendra Kombëtare e Biznesit, ku objekt të veprimtarisë të ketë tregtimin e karburantit dhe furnizimin me karburant të mjeteve lundruese;

c) Licencë të kategorisë VIII.1.A për tregtimin me shumicë të naftës, gazit, nënprodukteve përfshirë ato bio, si dhe lëndëve djegëse;

d) Kontratë punësimi me një drejtues teknik të licencuar i shoqëruar me dokumentacionin provues;

e) Dokumentacion që provon pronësinë ose kontratën e qirasë për 5 (pesë) automjete tokësore tip autobot për furnizimin e anijeve në kalatë i shoqëruar me dokumentacionin si më poshtë:

i. leja e qarkullimit;

ii. certifikata e kontrollit të fundit teknik;

iii. certifikatën e miratimit ADR të mjetit;

f) Vërtetimin e pronësisë ose kontratën e qirasë për depozitat, që do të përdorë personi juridik, me kapacitet jo më pak se 2000 (dy mijë) m³. Personi juridik nuk mund të marrë me qira kapacitete depozituese, në qoftë se ato janë në përdorim nga qiradhënësi apo nga ndonjë person i tretë, si dhe kapacitete depozituese të rafinerive të naftës dhe impianteve të përpunimit të nënprodukteve të naftës, të cilat janë në funksion të procesit teknologjik dhe kanë infrastrukturë të përbashkët me rafinerinë; kohëzgjatja e kontratës



së qirasë të jetë jo më pak se 5 (pesë) vjet nga data e aplikimit;

g) Projektin teknologjik të depove dhe të linjat përkatëse teknologjike, që realizojnë funksionimin e tyre, të miratuar nga organet përkatëse, sipas legjislacionit në fuqi të mjedisit dhe të mbrojtjes nga zjarri;

h) Certifikatën e përdorimit, të lëshuar nga institucionet përkatëse, sipas legjislacionit në fuqi për planifikimin e territorit për depozitat dhe linjat përkatëse teknologjike, që realizojnë funksionimin e tyre;

i) Certifikatën e kalibrimit të vëllimit të depove, nga Drejtoria e Përgjithshme e Metrologjisë ose organet e autorizuar për këtë qëllim;

j) Policë Sigurimi me vlerë primi jo më pak se 1.000.000 euro për shpërblimin ndaj dëmeve që mund t'u shkaktohen të tretëve gjatë operacioneve të bunkerazhit e vlefshme përgjatë gjithë kohëzgjatjes së licencës;

k) Plan Emergjence për reagimin ndaj ndotjes detare të miratuar nga institucionet përkatëse në zbatim të VKM-së nr. 480, datë 25.7.2012;

l) Kontratë shërbimi me operatorë ekonomik që ofrojnë shërbimin për reagimin ndaj ndotjes detare ose deklaratë që ka në pronësi pajisje reaguese (vërtetuar nëpërmjet faturave dhe fotografive përkatëse), si: kosh depozitues, shirit kufizues; peceta absorbuese, veshje sigurie personale, qese plastike me ngjyrë të verdhë etj.;

m) Vërtetimin për kontrollin e objektit, për respektimin e kushteve teknike, të lëshuar nga organet përkatëse, sipas legjislacionit në fuqi.

6. Personat juridikë/fizikë që kërkojnë për t'u pajisur me licencë të kategorisë VII.5.7 të llojit "B", duhet të paraqesin në QKB përveç dokumentacionit të parashikuar në pikën 5 më sipër dhe dokumentet shoqëruese, si më poshtë vijon:

a) Dokumentacion që provon pronësinë ose kontratën e qirasë të një mjeti lundrues tanker me kapacitet transportues mbi 100 DWT, i cili të jetë ndërtuar, klasifikuar dhe i pajisur me dokumentacionin e nevojshëm teknik për mbajtjen, transportin dhe furnizimin me karburant të anijeve në radë i shoqëruar me dokumentacionin si më poshtë:

i. dokument që vërteton pronësinë e mjetit lundrues (dëshmi pronësie, dëshmi flamuri ose

dëshmi e aftësisë së lundrimit për mjet të vogla) lëshuar nga DPD-ja. Në rastet kur mjeti lundrues merret me qira kontratën e qirasë për një periudhë jo më pak se 5 vjet nga data e aplikimit;

ii. certifikata e klasit e lëshuar nga shoqëria klasifikuese, e cila të jetë klasifikuar si anije tanker;

iii. dokument nga shoqëria klasifikuese që provon se kapaciteti transportues i mjetit lundrues të jetë mbi 100 DWT;

iv. policë sigurimi për shpërblimin ndaj dëmeve që mund të shkaktohen të tretëve nga anija;

v. policë sigurimi në zbatim të Konventës Ndërkombëtare për Heqjen e Anijeve të Mbytura (WRC 2007);

vi. certifikatat e trajnimit të ekuipazhit për familjarizimin me anijen tanker, të lëshuara nga administrata detare në zbatim të Konventës STCW, rregulli V.1.1, seksioni V.1.1.1 ose V.1.1.2.

7. Gjatë gjithë kohës së vlefshmërisë së licencës së tregtimit, shoqëria e tregtimit me shumicë ka detyrimin të furnizohet në magazina të miratuara doganore dhe të zbatojë legjislacionin fiskal dhe doganor në fuqi.

8. Gjatë gjithë kohës së vlefshmërisë së licencës së tregtimit, shoqëria e tregtimit me shumicë ka detyrimin të ketë kontratë punësimi të vlefshme me një drejtues teknik të licencuar.

II. PROCEDURA DHE AFATET E SHQYRTIMIT TË KËRKESËS PËR LICENCIM

1. Shqyrtimi i dokumentacionit të plotë për marrjen e licencës për furnizimin me karburant për konsum, të anijeve në porte dhe në rada nga personi juridik, trajtohet nga ministria përgjegjëse për transportin detar sipas dispozitave të ligjit nr. 10081, datë 23.2.2009, "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë", të ndryshuar, dhe VKM-së nr. 538, datë 26.5.2009, "Për licencat dhe lejet që trajtohen nga apo nëpërmjet Qendrës Kombëtare të Licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta", të ndryshuar.

2. Pas ardhjes së kërkesës nga QKB-ja, struktura përgjegjëse në Ministri shqyrton përmbushjen e kriterëve të licencimit, vlerëson aplikimin e bërë nga shoqëria dhe informon QKB-në për vendimarrjen.



3. Struktura përgjegjëse në Ministri, pas shqyrtimit, vendos për miratimin ose refuzimin e kërkesës së paraqitur nga subjekti brenda një afati 20 (njëzet) ditë pune.

4. Në rastet kur struktura përgjegjëse nuk mund të marrë vendimin brenda afatit të kërkuar, mund të shpallë në regjistrin e QKB-së shtyrjen e afatit për rastin përkatës, duke dhënë arsyet e kësaj shtyrje.

5. Në rast se strukturat e përcaktuara në pikën 10 vlerësojnë se kërkesa nuk përmbush të gjitha kushtet e parashikuara në kreun I të këtij udhëzim, refuzon kërkesën dhe informon QKB-në për vendimmarrjen dhe mangësitë e aplikimit.

III. ZBATIMI I KUSHTEVE TEKNIKE

1. Subjektet që kërkojnë të ushtrojnë veprimtarinë e furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada, pas licencimit zbatojnë detyrimet e dala nga konventat ndërkombëtare, “Kodin Detar” dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij.

2. Subjektet e licencuara janë objekti i zbatimit të rregullave të shërbimit të sigurt të bunkerazhit, të përcaktuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

3. Kushtet teknike janë të detyrueshme për t’u zbatuar nga të gjitha subjektet që kërkojnë të ushtrojnë veprimtarinë e furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada. Pajisja e këtyre subjekteve me vërtetim teknik realizohet sipas kushteve dhe procedurave të miratuara nga ministri përgjegjës për hidrokarburet.

4. Vërtetimi për kontrollin e objektit, për respektimin e kushteve teknike, i lëshuar sipas pikës së mësipërme rinovohet çdo 1 (një) vit. Në rast se ky vërtetim nuk rinovohet, Inspektorati Shtetëror Përgjegjës zbaton procedurat e parashikuara në nenin 25, të ligjit nr. 8450, datë 24.2.1999, “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre”, të ndryshuar, duke propozuar ndërmjet të tjerave edhe revokimin e licencës.

5. Subjektet që kërkojnë të ushtrojnë veprimtarinë e furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada janë të detyruara të zbatojnë sistemin e taksave dhe tatimeve dhe kodin doganor në fuqi në Republikën e Shqipërisë.

6. Ministria që mbulon veprimtarinë e transportit detar dhe atë hidrokarbure publikojnë kushtet teknike.

IV. DISPOZITA TË TJERA

1. Bllokimi i përkohshëm i veprimtarisë së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada bëhet në përputhje me përcaktimet e pikës 1, të nenit 28, të Kodit Detar, si dhe të pikës 3, të nenit 25, të ligjit nr. 8450, datë 24.2.1999, “Për përpunimin, transportimin dhe tregtimin e naftës, gazit dhe nënprodukteve të tyre”, të ndryshuar.

2. Revokimi i licencës së furnizimit me karburant, për konsum, të anijeve në porte dhe në rada për subjektet e licencuara bëhet në përputhje me përcaktimet e neneve 12 e 29, të ligjit nr. 10081, datë 23.2.2009, “Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar.

3. Ngarkohen strukturat përkatëse pranë Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe Inspektorati Shtetëror Teknik dhe Industrial në zbatimin e këtij udhëzimi.

4. Ky udhëzim i njoftohet QKB-së, Drejtorisë së Përgjithshme Detare dhe publikohet në faqen zyrtare të internetit të Ministrisë.

Ky udhëzim botohet në Fletoren Zyrtare dhe hyn në fuqi 2 (dy) muaj nga ky botim.

MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Damian Gjijnuri

URDHËR
Nr. 866, datë 13.12.2018

PËR KRIJIMIN DHE FUNKSIONIMIN E KOMITETIT TË POLITIKAVE TË MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE SHQIPTARE

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7(ç), të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, 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”, si dhe në dokumentin 330 të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), mbi bashkëpunimit civil-ushtarak në Menaxhimin e Trafikut Ajror, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministri i Mbrojtjes

URDHËROJNË:

1. Krijimin e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare me këtë përbërje:

Drejtori ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, **kryetar**;

Komandanti i Forcave Ajrore, **nënkryetar**;

Drejtori i përgjithshëm, përgjegjës për politikën e transportit në MIE, **anëtar**;

Një përfaqësues nga Shtabi i Përgjithshëm i FA, **anëtar**;

Një përfaqësues nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, **anëtar**;

Përfaqësues nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore, **vëzhgues**.

Sekretaria e përhershme e këtij Komiteti do të jetë struktura përkatëse në AAC.

2. Qëllimi dhe roli i Komitetit

Komiteti ka për qëllim të sigurojë bashkëpunimin në nivel strategjik të strukturave përgjegjëse për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.

Roli i Komitetit është të sigurojë një përdorim të sigurt dhe efikas të strukturës së hapësirës ajrore kombëtare dhe rrjetit të rrugëve ATS dhe të mundësojë një vazhdimësi dhe transparencë të trajtimit operacional në kufijtë kombëtarë bazuar në marrëveshjet e harmonizuara që rrjedhin nga planifikimi i hapësirës ajrore në bashkëpunim me shtetet fqinje.

3. Objektivat strategjike të Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, janë:

a) të akomodojë kërkesat për përdorimin e përbashkët të hapësirës ajrore shqiptare nga të gjitha grupet e përdoruesve dhe kryesisht ato ushtarake;

b) të ndërtojë besim dhe respekt mes rregullatorëve të hapësirës ajrore dhe të gjithë partnerëve të tjerë përmes këshillimit dhe bashkëpunimit;

c) të ruajë dhe të përmirësojë standardet e shërbimit nëpërmjet planifikimit dhe monitorimit efektiv të proceseve dhe aktiviteteve;

d) të harmonizojë procedurat për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore me shtetet fqinje sipas rastit;

e) të kryejë monitorimin e rregullt të pajtueshmërisë me konceptin e FUA-së për secilin nivel.

4. Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare ka funksionet e më poshtme:

a) formulon politikën kombëtare për menaxhimin e hapësirës ajrore;

b) rivlerëson strukturën kombëtare të hapësirës ajrore dhe rrjetin ajror ATS, të paktën një herë në vit, me qëllim planifikimin, për aq sa është e mundur, për strukturat dhe procedurat e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore nga secila palë e interesuar;

c) siguron drejtimin e vlerësimit të sigurisë gjatë planifikimit për krijimin e CDR, TRAs, TSAs, CBAs, zonave D dhe R dhe AMC-të menaxhueshme, nëse kërkohet;

d) sugjeron në Autoritetin e Aviacionit Civil mbi klasifikimin e hapësirës ajrore duke marrë parasysh konceptin e FUA-së;

e) garanton që të vendosen proceset e koordinimit ndërmjet të gjitha niveleve të ASM-së;

f) ndryshon ose modifikon, nëse kërkohet dhe nëse është e mundur, zonat D dhe R në hapësirën ajrore të përkohshme të caktuar;

g) garanton koordinimin e ngjarjeve kryesore siç janë ushtrimet ushtarake në shkallë të gjerë të planifikuara, të cilat kërkojnë hapësirë ajrore shtesë të veçuar.

h) rishikon periodikisht procedurat, së paku një herë në vit, të operacioneve të ASM niveli 2, dërgimin e kërkesave të hapësirës ajrore dhe procedurave të negociatave dhe rregullave prioritare për alokimin e hapësirës ajrore;

i) rishikon periodikisht procedurat, të paktën një herë në vit, të operacioneve të nivelit 3 të ASM-së, ndryshimit të menjëhershëm dhe përditësimit dinamik të të gjithë planit të nevojshëm të fluturimit dhe të të dhënave radare, si dhe përdorimin e pajisjeve të koordinimit civil-ushtarak të përshtatshëm;



j) garanton ekzistencën e marrëveshjeve të bashkërendimit që përcaktojnë procedura të kuptueshme dhe të qarta në operacionet e ASM-së nivelet 2 dhe 3.

k) garanton krijimin e AMC-së kombëtare midis FA dhe ofruesit të shërbimeve të trafikut ajror për planifikimin dhe ekzekutimin në nivel parataktik dhe taktik të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

l) garanton dhe monitoron që çdo rezervim hapësinor dhe kufizimet që i nënshtrohen ASM-së janë të natyrës së përkohshme dhe:

i. të garantojë që të vendosen rregulla për aktivizimin në kohë dhe lirin e hapësirës ajrore të rezervuar, bazuar në përdorimin aktual;

ii. të garantojë që marrëveshjet me shkrim të hartohen midis palëve të përfshira.

5. Procedurat mbi funksionimin e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, vendosen me një protokoll të përbashkët midis AAC-së dhe KFA-së.

6. Përkufizimet e termave për qëllime të këtij urdhri jepen në shtojcën bashkëlidhur dhe është pjesë përbërëse e tij.

MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Damian Gjoknuri

MINISTRI I MBROJTJES
Olta Xhaçka

SHTOJCA

Përkufizime

“Autoriteti i Aviacionit Civil”(AAC), është autoriteti i aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë, në varësi të ministrit përgjegjës për transportin.

“Celula e Menaxhimit të Hapësirës Ajrore” (AMC - Airspace Management Cell) është një qelizë e përbashkët civil-ushtarake përgjegjëse për menaxhimin ditor dhe shpërndarjen e përkohshme të hapësirës ajrore kombëtare ose nënrajonale nën juridiksionin e një ose më shumë shteteve.

“Hapësirë ajrore ndërkuftare” (CBA - Cross Border Area) nënkupton një strukturë hapësire ajrore e zgjatur përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit.

“Hapësirë Ajrore Përkohësisht e Rezervuar” (TRA - Temporary Reserved Airspace) është një vëllim i përcaktuar i hapësirës ajrore zakonisht nën juridiksionin e një autoriteti aviacioni e rezervuar përkohësisht, me marrëveshje të përbashkët, për përdorimin specifik nga një tjetër autoritet aviacioni dhe nëpërmjet të cilit mund të lejohen fluturime të tjera transit, nën lejen e ATC.

Në kontekstin e Konceptit FUA, gjithë TRA-të janë rezervimet e hapësirës ajrore subjekt i menaxhimit dhe shpërndarjes në nivelin 2 ASM.

“Hapësirë Ajrore Përkohësisht e Veçuar” (TSA – Temporary Segregated Airspace) është një vëllim i përcaktuar i hapësirës ajrore zakonisht nën juridiksionin e një autoriteti aviacioni e veçuar përkohësisht, me marrëveshje të përbashkët, për përdorimin ekskluziv nga një tjetër autoritet aviacioni dhe nëpërmjet të cilit nuk lejohet trafik tjetër transit.

“Hapësira Ajrore e Koordinuar e Reduktuar” (RCA – Reduced Coordinated Area) është një pjesë e hapësirës ajrore me përmasa të përcaktuara brenda së cilës GAT lejohet të fluturojë “off-route” pa nevojën e fillimit të koordinimit nga kontrollorët e fluturimeve GAT me kontrollorët e fluturimeve OAT.

“Komanda e Forcave Ajrore” (KFA) është autoriteti kompetent ushtarak i emëruar nga Ministria e Mbrojtjes, përgjegjës për rregullat dhe standardet e mjeteve ajrore të Forcave të Armatosura.

“Kohë reale” - Real Time do të thotë koha aktuale gjatë së cilës ndodh një proces ose një ngjarje.

“Koncepti i Përdorimit Fleksibël të Hapësirës Ajrore” (FUA – Flexible Use of Airspace) bazohet në principin kryesor që hapësira ajrore nuk duhet të planifikohet si hapësirë ajrore vetëm civile apo ushtarake, por të konsiderohet si një vazhdimësi në të cilën gjithë kërkesat e përdoruesve duhet të vendosen në hapësirën e mundshme.

“Koordinimi civil-ushtarak civil” (Military Coordination) është komunikimi midis elementeve civile dhe ushtarake (njerëzore dhe/ose teknike) të nevojshme për të siguruar përdorim të hapësirës ajrore të sigurt, efikas dhe të rregullt.



“Menaxhimi i Hapësirës Ajrore” (ASM - Airspace Management) është një funksion planifikimi me objektiv kryesor maksimizimin e përdorimit të hapësirës ajrore të disponueshme duke bërë një ndarje në kohë dinamike dhe, ndonjëherë, ndarjen e hapësirës ajrore ndërmjet kategorive të ndryshme përdoruesish bazuar në nevojat me afate të shkurtra. Në sistemet e ardhshme, menaxhimi i hapësirës ajrore do të ketë, gjithashtu, një funksion strategjik lidhur me planifikimin e infrastrukturës.

Në kontekstin e konceptit të FUA-së, menaxhimi i hapësirës ajrore është një term i përgjithshëm i cili mbulon çdo aktivitet menaxhues në të tria nivelet, atë strategjik, parataktik dhe taktik, të mundësuar për qëllimin e arritjes së përdorimit më efikas të hapësirës ajrore bazuar në nevojat aktuale dhe, aty ku është e mundur, shmangia e ndarjes së përhershme të hapësirës ajrore.

“Niveli 1 – ASM strategjike” (Level 1 - Strategic ASM) është akti i përcaktimit dhe rishikimit, sipas nevojës, të politikave të hapësirës ajrore duke marrë në konsideratë kërkesat e hapësirës ajrore kombëtare dhe ndërkombëtare.

“Niveli 2 – ASM parataktike” (Level 2 - Pre-Tactical ASM) është veprimi i përcjelljes të menaxhimit operacional brenda sistemit të strukturës ATM ekzistuese të paracaktuar dhe procedurës përcaktuar në nivelin 1 ASM dhe i arritjes së një marrëveshje specifike midis autoriteteve civile dhe ushtarake të përfshira.

“Niveli 3 – ASM taktike” (Level 3 - Tactical ASM) është veprimi, në ditën e operimit, i aktivizimit, çaktivizimit apo rishpërndarjes në kohë reale të hapësirës ajrore të shpërndarë në ASM nivelin 2, dhe i zgjidhjes së problemeve specifike të hapësirës ajrore dhe/ose situatave të trafikut individual OAT/GAT në kohë reale midis njësive ATS civile dhe ushtarake dhe/ose kontrollimi i njësive ushtarake dhe/ose kontrollorëve, sipas nevojës.

“Njësi ushtarake kontrolli e hapësirës ajrore” nënkupton çdo njësi fikse apo e lëvizshme ushtarake që drejton trafikun ajror ushtarak dhe/ose ndjek aktivitetet e tjera të cilat, për shkak të natyrës së tyre specifike, mund të kërkojnë një rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore.

“Përdorues” nënkupton një mjet ajror civil ose ushtarak që operon në ajër, si edhe çdo palë tjetër që kërkon përdorimin e hapësirës ajrore;

“Procesi i Shpërndarjes të Përkohshme të Hapësirës Ajrore” (Temporary Airspace Allocation Process) konsiston në procesin e shpërndarjes të hapësirës ajrore në pjesë të përcaktuara të caktuara për ruajtjen/ndarjen e përkohshme (TRA/TSA) ose kufizimin (D/R) dhe identifikohet zakonisht më shumë si një zonë “AMC- e Menaxhueshme”.

“Rezervim i hapësirës ajrore” (Airspace Reservation) do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i rezervuar përkohësisht për përdorim ekskluziv ose specifik nga kategori përdoruesish.

“Rruga e kushtëzuar” (CDR - Conditional Route) është një rrugë ATS që është e disponueshme vetëm për planifikimin e fluturimit dhe përdorimin në kushte të specifikuar.

“Strukturë e Hapësirës Ajrore” (Airspace Structures) është një pjesë specifike e hapësirës ajrore e dizenuar për të garantuar veprimtarinë e sigurt të avionit.

Në kontekstin e Konceptit FUA. “Strukturat e Hapësirës Ajrore” përfshijnë Hapësirën Ajrore të Kontrolluar, Rrugën ATS, duke përfshirë: CDRs, sektorët ATC, Zona e Rrezikut (D), Zona e Kufizuar (R), Zona e Ndalar (P), Zona e Ndarë Përkohësisht (TSA), Zona e Rezervuar Përkohësisht (TRA), Zona e Kalimit të Kufirit (CBA).

“Zona e Kufizuar” (R- Restricted Area), është hapësira ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqet tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionit është i kufizuar në përputhje me kushte të caktuara specifike.

Një rrugë e kushtëzuar mund të ketë më shumë se një kategori, dhe këto kategori mund të ndryshojnë në kohë specifike.

Kategoria një - CDR e planifikuar në mënyrë të përhershme:

a) Rrugët CDR1 janë përgjithësisht të disponueshme për planifikimin e fluturimeve gjatë kohëve të publikuara në Publikimin e Informacionit Aeronautik Kombëtar (AIP). Informacioni i përditësuar për disponueshmërinë në përputhje me kushtet e publikuara çdo ditë në EAUP/EUUP.



b) Kategoria dy – CDR e planifikuar në mënyrë jo të përhershme:

Rrugët CDR2 mund të jenë të disponueshme për planifikimin e fluturimeve. Fluturimet mund të planifikohen në CDR2 vetëm në përputhje me kushtet e publikuara çdo ditë në EAUP/EUUPS; dhe

c) Kategoria tre – CDR e paplanifikuara:

“Zona e Ndaluar” (P- Prohibited Area) është hapësira ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqet tokësore apo ujërat territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionit është i ndaluar.

“Zona e Rrezikut” (D- Danger Area) është një hapësirë ajrore brenda së cilës mund të ekzistojnë aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionit në kohë specifike.

URDHËR¹

Nr. 867, datë 13.12.2018

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË PËRBASHKËTA PËR PËRDORIMIN FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 7(ç), të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, 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”, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministri i Mbrojtjes

URDHËROJNË:

1. Miratimin e rregullores “Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore”.

2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil dhe Komanda e Forcave Ajrore për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

3. Udhëzimi i ministrit përgjegjës për transportin nr. 10, datë 3.6.2010, “Për rregulloren e përbashkët të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore”, shfuqizohet.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Damian Gjijnuri

MINISTRI I MBROJTJES
Olta Xhaçka

RREGULLORE

MBI PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË
PËRBASHKËTA PËR PËRDORIMIN
FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

Hyrje

Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) dhe i përpunuar nga Organizata Evropiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror (Eurocontrol), sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si ose krejtësisht civile apo krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.

Neni 2
Fusha e zbatimit

Kjo rregullore përforcon dhe harmonizon aplikimin brenda Qiellit të Vetëm Evropian, të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç përcaktohet në udhëzimin e ministrit nr. 5, datë

¹ Ky urdhër përaftron Rregulloren e Komisionit Evropian, nr. 2150/2005, datë 23 dhjetor 2005, që parashtroi rregullat e përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore, Fletore Zyrtare BE L.342, datë 24.12.2005.



3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian (Kuadri Rregullator)”, me qëllim për të përcaktuar rregulla dhe procedura sa më efikase koordinimi dhe bashkëpunimi ndërmjet strukturave civile dhe ushtarake përgjegjëse për menaxhimin e trafikut ajror dhe kontrollin e hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

Neni 3

Përkufizime

1. “Autoriteti i Aviacionit Civil”(AAC), nënkupton autoritetin në fushën e transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë, në varësi të ministrit përgjegjës për transportin, i ngarkuar me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës, sipas udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 7, datë 3.6.2010 “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian (Rregullore për hapësirën ajrore)”;

2. “Celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore” nënkupton një qelizë përgjegjëse për menaxhimin e përditshëm të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë ose bashkë me ndonjë Shtet fqinj;

3. “Hapësirë ajrore ndërkufitare” nënkupton një strukturë e hapësirës ajrore e zgjatur përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit;

4. “Kohë reale” nënkupton kohën aktuale gjatë së cilës ndodh një proces ose një ngjarje;

5. “Koordinim civil-ushtarak” nënkupton koordinimin midis palëve civile dhe ushtarake të autorizuara për të marrë vendime dhe pranuar një drejtim veprimi;

6. “Komanda e Forcave Ajrore (KFA)” nënkupton autoritetin kompetent ushtarak i emëruar nga Ministria e Mbrojtjes, përgjegjës për rregullat dhe standardet e mjeteve ajrore të Forcave të Armatosura;

7. “Korridor fluturimi” nënkupton rrugën e një avioni në ajër, e përcaktuar në tri dimensione;

8. “Kufizim i hapësirës ajrore” nënkupton një vëllim të caktuar të hapësirës ajrore brenda së cilës mund të kryhen në orë të përcaktuara, aktivitete të ndryshme të rrezikshme për fluturimin e avionëve (një “zonë e rrezikshme”); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të një

shteti, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i kufizuar sipas kushteve specifike të caktuara (një “zonë e kufizuar”); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të një shteti, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i ndaluar (një “zonë e ndaluar”);

9. “Menaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)” përmbledh funksionet e bazuara në tokë (të përbërë nga ATS-ja, ASM-ja, ATFM-ja) dhe në ajër, të nevojshme për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të mjeteve fluturuese gjatë të gjitha fazave të operimit;

10. “Ndarje” nënkupton hapësirën midis avionëve, niveleve ose gjurmëve;

11. “Njësi ushtarake kontrolli” nënkupton çdo njësi fikse apo të lëvizshme ushtarake që drejton trafikun ajror ushtarak dhe/ose ndjek aktivitete të tjera të cilat, për shkak të natyrës së tyre specifike, mund të kërkojnë një rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;

12. “Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror (OSHLA)” nënkupton një ent publik ose privat, që ofron shërbime të lundrimit ajror, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja;

13. “Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore” nënkupton një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si, ose krejtësisht civile, ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm;

14. “Përdorues” nënkupton një mjet ajror civil ose ushtarak që operon në ajër, si edhe çdo palë tjetër që kërkon përdorimin e hapësirës ajrore;

15. “Qëllim fluturimi” nënkupton korridorin e fluturimit dhe të dhënat shoqëruese të fluturimit që përshkruajnë trajektoren e planifikuar të një fluturimi drejt destinacionit të tij, i azhurnueshëm në çdo moment;

16. “Qielli i Vetëm Evropian” është një iniciativë e Komisionit Evropian e cila koordinon projektimin, menaxhimin dhe rregullimin e hapësirës ajrore brenda ZPAE-së, me qëllim organizimin e hapësirës ajrore uniforme me zonat e kontrollit të trafikut ajror, duke siguruar përdorimin e sigurt dhe efikas të hapësirës ajrore dhe sistemin e menaxhimit të trafikut ajror brenda dhe përtej BE-së.



17. “Rezervim i hapësirës ajrore” nënkupton një vëllim të caktuar të hapësirës ajrore i rezervuar përkohësisht për përdorim ekskluziv ose specifik nga kategoritë e përdoruesve;

18. “Sistemi i Menaxhimit të Parrezikshmërisë (SMS)” nënkupton një sistem të dokumentuar për menaxhimin e rreziqeve që integron sistemet operacionale dhe teknike me menaxhimin e burimeve financiare dhe njerëzore për të garantuar parrezikshmërinë e aviacionit dhe sigurinë e publikut;

19. “Strukturë e hapësirës ajrore” nënkupton një vëllim të caktuar të hapësirës ajrore i përcaktuar për të garantuar operacionin e sigurt dhe optimal të avionit;

20. “Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit (ZPEA)” nënkupton zonën e përbashkët evropiane të aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 4

Parimet

Koncepti “përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” duhet të udhëhiqet nga parimet e mëposhtme:

a) koordinimi midis autoriteteve civile dhe ushtarake, duhet të organizohet në nivele strategjike, parataktike dhe taktike për të mundësuar përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore nëpërmjet vendosjes së marrëveshjeve dhe procedurave për rritjen e parrezikshmërisë dhe kapacitetit të hapësirës ajrore, dhe përmirësimit të eficiencës dhe fleksibilitetit të operacioneve të avionëve;

b) qëndrueshmëria midis menaxhimit të hapësirës ajrore, menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror dhe shërbimeve të trafikut ajror duhet të vendoset dhe ruhet në të tria nivelet e menaxhimit të hapësirës ajrore të renditura në shkronjën “a” të këtij neni për të garantuar, në përfitim të të gjithë përdoruesve, eficiencën në planifikimin, shpërndarjen dhe përdorimin e hapësirës ajrore;

c) rezervimi i hapësirës ajrore për përdorim ekskluziv ose specifik për kategoritë e përdoruesve duhet të jetë e një natyre të përkohshme, e aplikuar vetëm gjatë periudhave të limituara kohore bazuar mbi përdorimin aktual dhe lëshuar sa më shpejt sapo aktiviteti i kryer në këtë hapësirë të ketë mbaruar;

d) AAC-ja dhe KFA-ja duhet të bashkëpunojnë për aplikimin eficient dhe të qëndrueshëm të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit dhe në veçanti duhet t’iu adresohet aktiviteteve ndërkufitare. Ky bashkëpunim mbulon të gjitha çështjet përkatëse ligjore, operacionale dhe teknike;

e) njësitë dhe përdoruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet ta shfrytëzojnë më së miri hapësirën ajrore në dispozicion.

Neni 5

Menaxhimi strategjik i bashkëpunimit për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore (niveli 1)

1. AAC-ja dhe KFA-ja kryejnë detyrat e mëposhtme:

a) të garantojnë të gjithë aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore në një nivel strategjik, parataktik dhe taktik;

b) të shqyrtojnë impaktin reciprok të kërkesave të përdoruesve civil dhe ushtarak në përdorimin e hapësirës ajrore;

c) të aprovojnë aktivitete që kërkojnë rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;

d) të përcaktojnë strukturat dhe procedurat e përkohshme të hapësirës ajrore për të ofruar mundësi të shumta për rezervimin e hapësirës ajrore dhe rrugë ajrore;

e) të vendosin kriteret dhe procedura për krijimin dhe përdorimin e limiteve të përshtatshëm horizontal dhe vertikal të hapësirës ajrore të kërkuar për të rregulluar variantet e ndryshme të korridoreve të fluturimit dhe ndryshimet afatshkurtra të fluturimeve;

f) të vlerësojnë strukturat dhe rrjetin e rrugëve kombëtare të hapësirës ajrore me synim planifikimin për strukturat dhe procedurat të hapësirës fleksibël ajrore;

g) të caktojnë kushtet specifike nën të cilat përgjegjësia për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake të bjerë mbi njësitë e shërbimit të trafikut ajror ose njësitë ushtarake të kontrollit;

h) të zhvillojnë përdorimin ndërkufitar të hapësirës ajrore me shtetet fqinje, atje ku nevojitet nga lëvizja e trafikut dhe aktivitetet e përdoruesve;



i) të koordinojnë politikat e tij të menaxhimit të hapësirës ajrore me ato të shteteve fqinje për t'iu adresuar përdorimit të përbashkët të hapësirës ajrore përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit;

j) të ndërtojnë dhe vënë në dispozicion të përdoruesve struktura të hapësirës ajrore në bashkëpunim të ngushtë dhe në koordinim me shtetet fqinje ku strukturat e hapësirës ajrore në fjalë kanë një ndikim të rëndësishëm mbi trafikun përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit, me synimin për të garantuar përdorimin optimal të hapësirës ajrore për të gjithë përdoruesit e saj;

k) të vendosin me shtetet fqinje një bllok standardesh të përbashkëta për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake për aktivitete ndërkufitare;

l) të vendosin mekanizma konsultimi midis personave ose organeve siç referohet te paragrafi 3 i këtij neni dhe midis gjithë partnerëve dhe organizatave përkatëse për të garantuar që kërkesat e përdoruesve janë adresuar siç duhet;

m) të vlerësojnë dhe rishikojnë procedurat dhe performancën e operacioneve të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore;

n) të ndërtojnë mekanizma për të arkivuar të dhënat mbi kërkesat, shpërndarjen dhe përdorimin aktual të strukturave të saj për analiza të mëtejshme dhe aktivitete planifikimi.

Kushtet referuar shkronjës “g” duhen dokumentuar dhe marrë parasysh në vlerësimin e parrezikshmërisë duke ju referuar nenit 8 të kësaj rregulloreje.

2. Detyrat e përcaktuara në paragrafin 1 kryhen përmes një procesi të përbashkët civil-ushtarak.

3. AAC-ja duhet të njoftojë Komisionin Evropian për strukturat të cilat janë përgjegjëse për kryerjen e detyrave të listuara në paragrafin 1.

Neni 6

Menaxhimi parataktik i bashkëpunimit për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore (niveli 2)

1. AAC-ja dhe KFA-ja, me urdhër të përbashkët, caktojnë një celulë të përbashkët civile-ushtarake, përgjegjëse për ndarjen e hapësirës ajrore në përputhje me kushtet dhe

procedurat e përcaktuara në nenin 5, pika 1, të kësaj rregulloreje.

2. Dy ose më shumë shtete mund të krijojnë celula të përbashkëta për menaxhimin e hapësirës ajrore, kur ka marrëveshje ndërkufitare midis shteteve.

3. AAC-ja dhe KFA-ja, nëpërmjet njësive përkatëse civile-ushtarake të kontrollit të trafikut ajror, angazhohen për zhvillimin e sistemeve të nevojshme për të krijuar mundësi për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore, si dhe për komunikimin në kohën e duhur të disponueshmërisë të hapësirës ajrore të të gjithë përdoruesit e prekur, partnerët dhe organet përkatëse.

Neni 7

Menaxhimi taktik i bashkëpunimit për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore (niveli 3)

1. AAC-ja dhe KFA-ja duhet të garantojnë vendosjen e procedurave të koordinimit civil-ushtarak dhe mënyrave të komunikimit midis njësive përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake të kontrollit duke lejuar që të dhënat e ndërsjella për hapësirën ajrore të lejojnë në kohë reale aktivizimin, çaktivizimin ose rindarjen e hapësirës ajrore të caktuar në nivelin parataktik.

2. AAC-ja dhe KFA-ja duhet të garantojnë që njësitë përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësitë ushtarake të kontrollit të shkëmbejnë çdo modifikim të aktivizimit të planifikuar të hapësirës ajrore në kohë dhe në mënyrë efektive dhe të njoftojnë të gjithë përdoruesit e prekur mbi gjendjen aktuale të hapësirës ajrore.

3. AAC-ja dhe KFA-ja duhet të garantojnë ndërtimin e procedurave të koordinimit dhe ndërtimin e sistemeve mbështetëse midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësive ushtarake të kontrollit për të garantuar siguri kur menaxhohen ndërveprimet midis fluturimeve civile dhe ushtarake.

4. AAC-ja dhe KFA-ja duhet të garantojnë që janë ndërtuar procedura koordinimi midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe ushtarak për të lejuar transmetimin direkt të informacionit përkatës për të zgjidhur situata specifike trafiku kur kontrollorët civil dhe ushtarak ofrojnë shërbime në të njëjtën hapësirë



ajrore. Ky informacion përkatës duhet të vihet në dispozicion, në veçanti kur ai kërkohet për arsye sigurie, të kontrollorëve civil dhe ushtarak dhe njësisë ushtarake të kontrollit nëpërmjet shkëmbimit në kohë të të dhënave të fluturimit, duke përfshirë pozicionin dhe qëllimin e avionit.

5. Kur zhvillohen aktivitete ndërkufitare, AAC-ja dhe KFA-ja duhet të garantojnë që midis njësisë të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësisë të shërbimit të trafikut ajror ushtarak dhe/ose njësisë ushtarake të kontrollit pjesëmarrëse në këto aktivitete, janë hartuar procedurat e përbashkëta për të menaxhuar situatat specifike të trafikut në hapësirat ajrore përkatëse.

Neni 8

Vlerësimi i parrezikshmërisë

AAC-ja dhe KFA-ja, për të ruajtur ose rritur nivelet ekzistuese të parrezikshmërisë, duhet të garantojnë që, brenda kontekstit të një procesi menaxhimi të parrezikshmërisë, kryhet një vlerësim i parrezikshmërisë, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, përpara se kërkesat për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore të vihen në zbatim.

Neni 9

Raportimi

AAC-ja duhet të japë të gjithë elementet e detajuar në shtojcën bashkëlidhur këtij udhëzimi, kur bën raportimin vjetor mbi aplikimin e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç referohet tek udhëzimi i ministrit përgjegjës për transportin nr. 7, datë 3.6.2010.

Neni 10

Monitorimi i përputhshmërisë

AAC-ja, me anë të inspektimeve dhe auditimeve të parrezikshmërisë, do të monitorojë përputhshmërinë me këtë rregullore.

SHTOJCA

LISTA E ELEMENTEVE TË KËRKUARA PËR RAPORTIMIN VJETOR MBI APLIKIMIN E PËRDORIMIT FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

a) Përshkrim i përgjithshëm i organizimit kombëtar dhe përgjegjësitë në nivelet 1, 2 dhe 3, të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore;

b) Vlerësimi i funksionimit të marrëveshjeve, procedurave dhe sistemeve mbështetëse të ndërtuara në nivele strategjike, parataktike dhe taktike të menaxhimit të hapësirës ajrore. Ky vlerësim duhet të kryhet në lidhje me parrezikshmërinë, kapacitetin e hapësirës ajrore, eficiencën dhe fleksibilitetin e operacioneve të avionit për të gjithë përdoruesit;

c) Problemet e ndeshura gjatë zbatimit të kësaj rregulloreje, veprimet e ndërmarra dhe nevoja për ndryshime;

d) Rezultati i inspektimeve kombëtare, survejimeve dhe auditimeve të parrezikshmërisë;

e) Bashkëpunimi i shteteve anëtare të ZPEA-së, nëpërmjet autoriteteve përkatëse, mbi menaxhimin e hapësirës ajrore dhe, veçanërisht, mbi krijimin dhe menaxhimin hapësirave ajrore ndërkufitare dhe aktiviteteve ndërkufitare.

VENDIM

(i shkurtuar)

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Shkodër, me vendimin nr. 1621(5439), datë 20.12.2017, vendosi heqjen e zotësisë juridike për të vepruar të shtetases Sebija Taip Popovic, e datëlindjes 4.4.1942, si dhe vendosjen e saj nën kujdestarinë ligjore të shtetasit Arben Fadil Kraja.

VENDIM

(i shkurtuar)

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Shkodër, me vendimin nr. 1022(4457), datë 26.9.2018, vendosi heqjen e zotësisë juridike për të vepruar të shtetases Afrore Xhevat Agovi, e datëlindjes 26.1.1973, si dhe vendosjen e saj nën kujdestarinë ligjore të shtetases Diana Xhevat Agovi.

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2019

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 112 lekë