



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2021 – Numri: 129

Tiranë – E enjte, 19 gusht 2021

PËRMBAJTJA

	Faqe
Udhëzim i përbashkët i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe i ministrit të Financave dhe Ekonomisë nr. 4884, datë 14.6.2021	Për përcaktimin e tarifave të shërbimeve portuale të portit të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës..... 13383
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 296, datë 29.7.2021	Për miratimin e rregullore “Mbi shërbimin e informacionit aeronautik në Republikën e Shqipërisë”..... 13397
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 161, datë 12.7.2021	Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin qershor 2021..... 13420
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 162, datë 12.7.2021	Mbi dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e ortakut kryesor të shoqërisë “Alin Trading” sh.p.k..... 13422
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 163, datë 12.7.2021	Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin dhe miratimin e rregullore “Për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit ose ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollon interesat e të licencuarit” 13422
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 164, datë 27.7.2021	Mbi refuzimin e kërkesës së shoqërisë “W.T.S. – Energi” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04P, miratuar me vendimin e Bordit të Komisionerëve të ERE-s nr. 39, datë 22.7.2004, modifikuar me vendimin nr. 26, datë 9.4.2009 dhe vendimin nr. 115, datë 7.10.2013..... 13423
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 165, datë 27.7.2021	Mbi heqjen e licencës nr. 478, seria T20, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike dhënë shoqërisë “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 242, datë 21.12.2020, i ndryshuar..... 13425



UDHËZIM I PËRBASHKËT
Nr. 4884, datë 14.6.2021

PËR PËRCAKTIMIN E TARIFAVE TË SHËRBIMEVE PORTUALE TË PORTIT TË LLOJIT MBM NË PORTO-ROMANO, DURRËS

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, nenit 84, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, nenit 1, pika 34 dhe nenit 14, të ligjit nr. 104/2015, datë 23.9.2015, “Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Shoqërisë Koncesionare ‘Porti MBM’ (*Multy Buoy Mooring*)”, të ndryshuar, dhe të ligjit nr. 7581, datë 7.7.1992, “Për çmimet dhe tarifën”, i ndryshuar, ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministri i Financave dhe Ekonomisë,

UDHËZOJNË:

1. Tarifën e shërbimeve portuale të portit të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, caktohen sipas lidhjes që i bashkëngjitet këtij udhëzimi dhe është pjesë përbërëse e tij. Niveli i tarifës është shprehur pa TVSH.

2. Institucioni përgjegjës për vjeljen e tarifave është Porti MBM, Porto-Romano, Durrës, ose subjekte të autorizuara prej tij.

3. Udhëzimi i përbashkët i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë me nr. 5749/5, datë 10.9.2019, dhe i Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë nr. 13547/4, datë 9.9.2019, “Për miratimin e tarifave të shërbimeve portuale të portit të llojit MBM në Porto-Romano Durrës”, shfuqizohet.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

**MINISTËR I FINANCËVE
DHE EKONOMISË
Anila Denaj**

**LIBRI I TARIFAVE TË PORTIT MBM
2021**

Tabela e përmbajtjes

KAPITULLI I

- 1.1 Baza ligjore
- 1.2 Përcaktimi i tarifave
- 1.3 Përkufizimet
- 1.4 Përgjegjësia për tarifën
- 1.5 Garancia e pagesës
- 1.6 Paanësia
- 1.7 Informimi

KAPITULLI II

- 2.1 Tarifën e portit dhe të kanalit
 - 2.1.1 Aplikimi
 - 2.1.2 Përmasat e anijes
 - 2.1.3 Përlogaritja e tarifave të portit dhe të kanalit
- 2.2 Tarifën e akostimit dhe lidhje/zgjidhjes së anijes
 - 2.2.1 Tarifën e kalatës/vendakostimi
 - 2.2.2 Tarifa e lidhjes ose e zgjidhjes së anijes
 - 2.2.3 Tarifa e qëndrimit

KAPITULLI III

- 3.1 Tarifën e përpunimit të pagueshme nga pronari apo agjenti i anijes apo i mallit
- 3.2 Përpunimi i mallrave rifuxho
 - 3.2.1 Përlogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave rifuxho
 - 3.2.1.1 Përlogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të rënda rifuxho
 - 3.2.1.2 Përlogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të lehta rifuxho
 - 3.2.1.3 Përlogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të lëngshme
 - 3.2.1.4 Përlogaritja e tarifave për përdorim e hoprave (hinkë shkarkuese)
- 3.3 Përpunimi i mallrave gjenerale
 - 3.3.1 Përlogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave gjenerale
- 3.4 Përpunimin *roll-on/roll-off* të ngarkesave
 - 3.4.1 Përlogaritja e tarifave të përpunimit të automjeteve dhe makinave (mallra Ro/Ro)
- 3.5 Shërbimet e ofruara për përpunimin e kontejnerëve
 - 3.5.1 Përlogaritja e tarifave të përpunimit të kontejnerëve
 - 3.5.2 Tarifa për raste të veçanta

KAPITULLI IV

- 4.1 Tarifa *Wharfage* dhe tarifa e transferimit

4.2 Kushtet e aplikimit të tarifës *Wharfage*4.2.1 Përlllogaritja e tarifës *Wharfage*

4.2.2 Përlllogaritja e tarifës së transferimit

KAPITULLI V

5.1 Tarifat e magazinimit dhe e qiradhënies

5.1.1 Vlera e tarifës për magazinimin e ngarkesave gjenerale dhe e ngarkesave rifuxho në vende të hapura

5.2 Vlera e tarifës për magazinimin e ngarkesave rifuxho në ambiente të mbyllura

5.2.1 Magazinimi i drithërave

5.2.2 Magazinimi i qymyrgurit dhe i çimentos

5.3 Vlera e tarifës për magazinimin e kontejnerëve

5.4 Vlera e tarifës së dhënies me qira të shesheve për mallra rifuxho dhe gjenerale në ambiente të hapura

5.5 Vlera e tarifës së qiradhënies së mjeteve

5.6 Vlera e tarifës për reklamat

KAPITULLI VI

6. Tarifa të tjera

6.1 Tarifa e shërbimit për mbrojtjen kundër zjarrit dhe shpëtimit

6.2 Tarifa parkingu – parkimi i mjeteve brenda ambienteve të portit

6.2.1 Përlllogaritja e vlerës së tarifës së parkimit sipas zonave

6.3 Tarifa e personat dhe mjetet që hyjnë në port

6.4 Përlllogaritja e tarifave për veprime administrative

6.5 Tarifa për shërbime në anije

KAPITULLI VII

7. Tarifat e shërbimit për anijet e hidrokarbureve

KAPITULLI I

TË PËRGJITHSHME

1.1 Baza ligjore

Tarifat e Portit MBM janë hartuar në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; nenit 84, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”; nenit 1, pika 34, dhe nenit 14, të ligjit nr. 104/2015, “Për miratimin e kontratës së koncesionit të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, ndërmjet Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe shoqërisë Koncesionare “Porti MBM (*multy buoy mooring*)”;

ligjit nr. 58/2020, “Për miratimin e shtesës së kontratës së koncesionit të formës BOT (ndërtim, shfrytëzim dhe transferim) të një porti të llojit MBM në Porto-Romano, Durrës, miratuar me ligjin nr. 104/2015, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe shoqërisë Koncesionare “Porti MBM (*multy buoy mooring*)”, të ndryshuar dhe ligjit nr. 7851, datë 7.7.1992, “Për çmimet dhe tarifat”, të ndryshuar.

1.2 Përcaktimi i tarifave

Ky dokument cakton vlerën maksimale të tarifave, për:

a) anijet, mjetet e transportit dhe personat që përdorin portin;

b) ngarkimin e mallrave në anije, shkarkimin e tyre, tregtimin detar brenda kufijve të portit ose magazinimin në port;

c) shërbimet që sigurohen nga autoriteti portual ose nga një operator i autorizuar, ose ndonjë të drejte të dhënë prej tij, në lidhje me portin.

Porti MBM cakton normën e interesit që kërkon për pagesat e vonuara.

1.3 Përkufizimet

Për qëllime të këtij dokumenti përkufizimet kanë kuptimin si më poshtë:

i. “Arkëtimet” janë tarifat e portit dhe të ankorimit në skelë, si dhe arkëtimet e tjera që zbatohen ndaj personave dhe zotëruesve të anijeve, të ngarkesave dhe mjeteve të transportit.

ii. “Certifikata e madhësisë së tonazhit” do të thotë një certifikatë e lëshuar nga një autoritet i matjes i njohur nga Autoriteti Detar, i cili vendos tonazhin e regjistruar bruto (GT) dhe detajet e tjera që kanë të bëjnë me anijen.

iii. “Ditë” nënkupton një periudhë prej 24-orësh konsektive.

iv. “Fasilitetet të portit” kupton një kalatë, shesh, shesh pranë kalatës, mol, dallgëthyes, terminal, magazinë ose ndonjë ndërtesë tjetër.

v. “Mallrat” janë të gjitha të mirat materiale, që përdoren për veprimtarinë tregtare, përveç anijes.

vi. “Magazinim, depozitim” kupton një detyrim financiar i pagueshëm për mallrat që qëndrojnë në fasilitetet portuale në portin MBM.

vii. “Pagesa të arkëtuara” janë të gjitha pagesat e kryera nga operatorë ose agentë të ndryshëm, të mbledhura nga porti MBM.

viii. “Parking” nënkupton parkingun e mjeteve vetëm në vendet e përcaktuara nga porti MBM. Parkimi jashtë zonave të lejuara përbën shkelje dhe



largimi do të kryhet nën koston e pronarit të mjetit apo përdoruesit.

ix. “Port” do të thotë porti i llojit MBM, i shpallur si port i hapur për trafik ndërkombëtar, sipas kuadrit ligjor në fuqi.

x. “Pronar” do të thotë agjenti, marrësi me qira (*charter*) ose zotëruesi i anijes.

xi. “Pritësi i Mallit” do të thotë personi, i cili ka porositur mallin që përpunohet duke përdorur terminalin e hidrokarbureve porti MBM.

xii. “Shesh depozitimi” sheshe të destinuar për depozitimin e mallrave të ndryshme.

xiii. “Shesh në përdorim” sheshe të destinuar për depozitimin e mallrave të ndryshme.

xiv. “Shesh tranzit” sheshe të destinuar për realizimin e proceseve të ngarkim-shkarkimit me afat jo më shumë se 10 ditë.

xv. “Tarifë shërbimi” do të thotë tarifat që aplikohen për çdo shërbim të kryer në përputhje me këtë udhëzim.

xvi. “Tarifa ndaj anijes” është çdo pagesë e kërkuar nga porti MBM ose nga një operator i licencuar ndaj zotëruesit të anijes ose agjentit të tij.

xvii. “Tarifë transferimi” kupton një tarifë në lidhje me transferimin e mallrave nga një anije në një tjetër brenda limiteve të portit.

xviii. “Tarifa ndaj mallit” është çdo tarifë e vendosur nga porti MBM ose nga një operator i licencuar ndaj zotëruesit të mallit ose agjencive të tyre.

xix. “Tarifë vendakostimi/kalate” kupton tarifën për një anije e cila, futet brenda dhe përdor ndonjë Kalatë (vendakostim) në portin MBM.

xx. “Tarifat e ngarkim-shkarkimit” për produktet e listuar më poshtë nënkupton tarifën për përpunimin e transportit të mallrave të tjerë duke përdorur infrastrukturën e portit MBM. Në rastet e shkarkimit të mallit nga anija për te magazina kjo tarifë i faturohet pritësit të mallit, në rastet e ngarkimit të anijes nga magazina tarifa i faturohet nisësit të mallit.

xxi. “Tarifa e sigurisë (*Port Security*)” është tarifë që i aplikohet pritësit të mallit për sigurinë në të gjithë territorin e portit.

xxii. “Tarifë e mbrojtjes kundër zjarrit” është tarifë që i aplikohet pritësit të mallit në çdo rast gjatë procesit të ngarkim-shkarkimi, për përdorimin e sistemit të detektimit të gazrave dhe të flakës dhe të reagimit në rast zjarri, në mënyrë që operacioni i ngarkim-shkarkimit të jetë sa më i sigurt.

xxiii. “Tarifa administrative dhe informimit” është tarifë që i aplikohet pritësit të mallit për krijimin e mundësisë që të survejojë procesin e ngarkim-shkarkimit dhe të informohet në kohë reale.

xxiv. “Tarifa e portit dhe e kanalit” është çdo pagesë e kërkuar për një anije, e cila përdor kanalin e lundrimit dhe basenin e portit në portin MBM.

xxv. “Tarifa e përdorimit të kalatës” është tarifë që i aplikohet anijes, e cila përdor kalatën e porti MBM për t’u akostuar. Kjo tarifë është mbi baza ditore ose kur nuk është dita e plotë llogaritet vetëm për pjesën e ditës që ka përdorur kalatën.

xxvi. “Tarifa për sigurinë e anijes (sipas kodit ISPS)” është tarifë që i aplikohet anijes përgjatë qëndrimit në kalatën e portit MBM.

xxvii. “Tarifë përpunimi” (*handling charges*) është një tarifë që paguhet nga pronari i anijes apo i mallit ose agjentit të tij për shërbimin e ngarkim-shkarkimit të anijes në portin MBM.

xxviii. “*Wharf*” do të thotë çdo kalatë, venddepozitimi pranë kalatës, e cila është fasilitet i portit.

xxix. “*Wharfage*” do të thotë një detyrim i përfutur, në përputhje me këtë tarifë në lidhje me të gjithë mallrat të cilat janë:

- ngarkuar ose shkarkuar nga një anije në një fasilitet publik të portit;

- shkarkuar nga anija në kalatë (*Wharf*) ose e ngarkuar nga kalata në anije, e depozituar nga një vend në kalatë ose e ngarkuar apo shkarkuar nga një automjet në hapësirën publike të portit.

xxx. Tarifa e lidhjes nënkupton shërbimet e lidhjes së litarëve (cimave) të anijes, duke i fiksuar në elementët e kalatës, siç janë kalunat, me qëllim akostimin e anijes në kalatë sipas një rregulli dhe pozicioni të caktuar bazuar në instruksionet e dhëna nga kapiteni i anijes.

xxxi. Tarifa e zgjidhjes nënkupton lirimin e litarëve (cimave) nga elementet e kalatës, siç janë kalunat, me qëllim çakostimin e anijes, sipas një rregulli dhe pozicioni të caktuar bazuar në instruksionet e dhëna nga kapiteni i anijes.

1.4 Përgjegjësia për tarifat

1. Tarifat dhe interesat për anijet dhe ngarkesat paguhet nga zotëruesi ose personi që e ka në ngarkim anijen ose mallin dhe mbledhen nga porti MBM ose nga një operator i autorizuar.



2. Tarifat dhe interesi për mjetet e transportit paguhen nga zotëruesi i mjetit dhe mblidhen nga porti MBM ose nga një operator i autorizuar.

1.5 Garancia e pagesës

1. Porti MBM ka të drejtën të mbajë anijen ose të ardhurat nga shitja e saj si garanci për shumën, që anija i detyrohet, dhe konkretisht kjo shumë ka lidhje me:

a) tarifat dhe interesin që duhet të shlyejë anija për qëndrimin e saj ose për mallrat e ngarkuara;

b) dëmtimin e pronës nga anija ose nga ekuipazhi i saj.

2. Porti MBM ose një operator i autorizuar mund të marrë si garanci mallra për shumën që i duhet të paguajë anija për tarifat dhe interesat.

3. Kur mallrat e mbajtura për garanci janë mallra që prishen, autoriteti portual mund t'i shesë me çmim të arsyeshëm dhe të ardhurat kreditohen për të shlyer pagesën që duhet paguar për anijet dhe mallrat.

1.6 Paanësia

1. Kur cakton tarifat, porti MBM ose operatorit të autorizuar nuk i lejohet të shkelë barazinë e subjekteve përdoruese.

2. Nuk përbën diskriminim, nëse bëhen dallime në bazë të vëllimit të mallrave a të sasisë së të mirave, që tregtohen apo mbi baza të tjera, që nga ana tregtare janë të pranueshme për një person të licencuar që ka të drejtën e caktimit të tarifave.

3. Rezervohet e drejta e ankimit pranë administratorit për çdo person i cili pretendon se i janë bërë dallime në aplikimin e tarifave portuale.

1.7 Informimi

1. Tarifat portuale janë publike dhe përdoruesit e portit duhet të jenë gjithmonë të informuar për vendosjen e tarifave të reja apo rishikimin e atyre ekzistuese.

2. Informimi përfshin publikimin në gazetë ose Fletoren Zyrtare, si dhe publikimin në *website*-in e portit MBM.

KAPITULLI II

TARIFAT E PORTIT DHE TË KANALIT

2.1.1 Aplikimi

1. Këto tarifa aplikohen për ato anije të cilat vijnë ose përdorin portin MBM.

2. Këto tarifa janë të detyrueshme në të gjitha anijet, përfshirë anijet e poseduara nga qeveria

shqiptare ose nga qeveria e ndonjë vendi të huaj.

3. Detyrimet për portin dhe kanalit të përcaktuara nga këto tarifa janë të pagueshme menjëherë nga pronari ose agjenti i anijes, në përputhje me termat dhe kushtet e pagesës, dhe mblidhen nga porti MBM ose përfaqësuesit e tij.

4. Detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifës së portit dhe të kanalit, janë të pavarura (nuk kanë lidhje) nga detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifave të tjera portuale.

2.1.2 Përmasat e anijes

1. Nëse janë dy tonazhe bruto ose përmasa të regjistruara në certifikatën e madhësisë së tonazhit, atëherë tonazhi ose përmasa më e madhe do të aplikohet për qëllimin e kësaj tarife.

2. Në qoftë se pronari i anijes e ka të pamundur të dorëzojë një certifikatë të madhësisë së tonazhit, porti MBM ose përfaqësuesi i tij mund të japë një vlerë të përafërt të tonazhit bruto ose dimensioneve të tjera që kanë të bëjnë me anijen. Tonazhi bruto ose përmasat e tjera të përcaktuara në këtë mënyrë, do të përdoren si tonazh bruto apo përmasa të regjistruara, për efekt të kësaj tarife.

2.1.3 Përlllogaritja e tarifave të portit dhe të kanalit

Tarifat e portit dhe e kanalit për anije	Njësia bazë	Tarifa (€)
- Për të gjitha anijet	€/GT	0.18

2.2 Tarifat e akostimit dhe lidhje-zgjidhjes së anijes

1. Këto tarifa aplikohen për ato anije të cilat vijnë ose përdorin portin MBM.

2. Këto tarifa janë të detyrueshme në të gjitha anijet, përfshirë anijet e poseduara nga qeveria shqiptare ose nga qeveria e ndonjë vendi të huaj.

3. Nëse janë 2 tonazhe bruto ose përmasa të regjistruara në certifikatën e madhësisë së tonazhit, atëherë tonazhi ose përmasa më e madhe do të aplikohet për qëllimin e kësaj tarife.

4. Në qoftë se pronari i anijes e ka të pamundur të dorëzojë një certifikatë të madhësisë së tonazhit, porti MBM ose përfaqësuesi i tij mund të japë një vlerë të përafërt të tonazhit bruto ose dimensioneve të tjera që kanë të bëjnë me anijen. Tonazhi bruto ose përmasat e tjera të përcaktuara në këtë mënyrë, do të përdoren si tonazh bruto apo përmasa të regjistruara, për efekt të kësaj tarife.

2.2.1 Tarifat e kalatës/vendakostimi



1. Tarifat e kalatës/vendakostimit për anijet, janë të llogaritura bazuar në përmasat e anijes (gjatësia ose gjerësia e përgjithshme sipas akostimit), si dhe kohës së qëndrimit.

2. Tarifat e kalatës/vendakostimit, të përcaktuara nga këto tarifa janë të pagueshme menjëherë nga pronari apo agjenti i anijes, në përputhje me termat dhe kushtet e pagesës dhe

mblidhen nga porti MBM ose përfaqësuesit e tij.

3. Detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifës së kalatës/vendakostimit janë të pavarura (nuk kanë lidhje) nga detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifave të tjera portuale.

4. Përlllogaritja e tarifës së kalatës/vendakostimit parashikohet në tabelën e mëposhtme:

		Njësia bazë	Tarifa (€)
1	Anijet kimikate/lëndë të rrezikshme	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	5.5
2	Anije transporti mallrash rifuxho	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	3.80
3	Anije transporti mallrash gjenerale	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	3.80
4	Anije të tjera	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	3.50
5	Anije kontejner	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	4.41
6	Double Banking (akostim allaj)	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	1.90

2.2.2 Tarifa e lidhjes ose e zgjidhjes së anijes

1. Tarifat e lidhjes dhe zgjidhjes të anijes (shërbimi i ormexhimit), llogaritet bazuar në tonazhin bruto (GT) të anijes dhe monedha është euro (euro/GT);

2. Përlllogaritja e tarifës së lidhjes dhe zgjidhjes të anijes parashikohet në tabelën e mëposhtme:

		Njësia bazë	Tarifa (€)
1	Lidhja dhe zgjidhja e anijes	euro/GT	0.033
	Lëvizja e anijes në kalatë	euro/GT	0.017

2.2.3 Tarifa e qëndrimit

1. Tarifa e qëndrimit është tarifat e kalatës/vendakostimit për anijet ose mjete lundrimi shërbimi që qëndrojnë në portin MBM për një kohë të pacaktuar dhe që nuk janë të angazhuara në veprimtari tregtare.

2. Këto tarifa llogariten bazuar në kategorinë e madhësisë së anijes në GT dhe/ose gjatësisë së përgjithshme të saj dhe kohën e qëndrimit.

		Njësia bazë	Tarifa (€)
1	Për anije (ose mjete lundrimi) deri në dhe përfshirë 500 GT	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	3.50
2	Për anije (ose mjete lundrimi) mbi 500 GT	€/metër linear të gjatësisë anijes për ditë/pjesë të saj	3.50

KAPITULLI III

3.1 Tarifat e përpunimit të pagueshme nga pronari apo agjenti i anijes apo mallit

1. Këto tarifa aplikohen për mallrat që mbërrijnë/ikin me anije në portin MBM, për qëllime ngarkim-shkarkimi.

2. Këto tarifa janë të detyrueshme për të gjitha anijet, përfshirë anijet e poseduara nga qeveria shqiptare ose nga qeveria e ndonjë vendi të huaj.

3. Vlera e tarifës së përpunimit e përcaktuar

në tabelën më poshtë është e pagueshme menjëherë dhe mblidhet nga porti MBM ose përfaqësuesit e tij, në përputhje me termat dhe kushtet e pagesave;

4. Detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifës së përpunimit janë të pavarura (nuk kanë lidhje) nga detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifave të tjera portuale.

5. Nëse janë dy tonazhe bruto ose përmasa të regjistruara të ndryshme, p.sh. ton dhe m³ në



certifikatën e madhësisë së tonazhit, atëherë tonazhi ose përmasa më e madhe (p.sh. 3 tonë dhe 8 m³) do të aplikohet për qëllimin e kësaj tarife.

6. Në qoftë se pronari i anijes e ka të pamundur të dorëzojë një certifikatë të madhësisë/përmasave të mallit (p.sh., manifest, faturë apo listë mallrash), atëherë, porti MBM ose përfaqësuesi i tij mund të japë një vlerë të përafërt të madhësisë dhe peshës apo të volumit të mallit, që do të konsiderohen përmasat e mallit në ton apo metër kub për qëllim të tarifave.

3.2 Përpunimi i mallrave rifuxho

1. Shërbimet e përfshira në tarifë, në rast të shkarkimit të anijes:

a) shkarkimi nën drejtimin/orientimin e komandës së anijes nga pika e qëndrimit në anije deri në kalatë ose në automjet;

b) lëvizja e mallrave nga vendi i shkarkimit për në magazinë ose në sheshin e hapur brenda së njëjtës zonë të terminalit në afërsi të kalatës;

c) vendosja e mallrave nga magazina ose sheshi hapur në automjetin e dorëzimit.

2. Shërbimet e përfshira në tarifë në rast ngarkimi të anijes:

a) shkarkimi në port i mallrave nga automjeti i dërguesit dhe vendosja e mallit në pikën e depozitimit në magazinë ose në sheshe të hapura.

b) lëvizja e mallrave brenda së njëjtës zonë (hapësirë të të njëjtut terminal) në port nga pika e depozitimit në magazinë ose në sheshe të hapura, përgjatë kalatës së anijes;

c) ngarkim nën drejtimin/orientimin e

komandës së anijes brenda hambarit ose mbi kuvertën duke përfshirë edhe pozicionimin profesional të mallrave në hambar/kuvertë;

d) shkarkimi në port i mallrave nga automjeti i dërguesit dhe ngarkimi i mallrave në të njëjtën zonë/kalatë në port nën drejtimin/orientimin e komandës së anijes të mallrave për anijen brenda hambarit ose mbi kuvertën e anijes përfshirë dhe pozicionimin profesional të mallrave në hambar/kuvertë.

3. Shërbimet nën këto përkufizime nuk përfshijnë:

a) sistemimin (*trimming*) në hambarin e anijes të mallrave rifuxho;

b) hapjen dhe mbylljen e kapakut të hambarit;

c) manipulimin e pajisjeve të anijes;

d) numërimin e mallit;

e) furnizimi i pajisjeve ose i ndonjë materiali të ngjashëm për sigurimin e mallit;

f) furnizimin me material dhe konstruktimin në hambarin e anijes më qëllim të ndarjes së mallrave;

g) lëvizja e mallrave ndërmjet zonave të ndryshme të portit (përfshihet zona e dy kalatave fqinje).

3.2.1 Përlllogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave rifuxho

Mallrat rifuxho ndahen në disa kategori dhe tarifat e përpunimit do të llogariten siç janë në tabelat e mëposhtme:

3.2.1.1 Përlllogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të rënda rifuxho

	Artikulli	Njësia bazë	Çmimi (lek)
1	Qymyr	lek/ton	480
2	Minerale, koncentre dhe ferrot e tyre (krom, hekur nikël, bakër, pirit, silic etj.)	lek/ton	654
3	Materiale ndërtimi (klinker, materiale inerte, zhavorr, rërë, gurë, gëlqere, rërë xhami, dolomite, barite etj.)	lek/ton	558
4	Çimento rifuxho me pompë vakumi	lek/ton	526
5	Skrup	lek/ton	633
6	Tarifa për sigurinë për anijet ndryshe nga anijet e karburanteve apo mallrave të rrezikshme	lek/ton	14.00

3.2.1.2 Përlllogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të lehta rifuxho

	Artikulli	Njësia bazë	Çmimi (lek)
1	Squfur	lek/ton	637
2	Grurë, drithëra, ushqim për kafshët	lek/ton	682
3	Plehra kimikë	lek/ton	575
4	Tarifë për sigurinë	lek/ton	14.00



3.2.1.3 Përlllogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave të lëngshme

	Artikulli	Njësia bazë	Çmimi (lek)
1	Ngarkim-shkarkim të mallrave të lëngshëm në kalatë (verë, vaj ushqimor etj.)	lek/ton	280
2	Shkarkimi i produkteve të lëngshme në pontil	lek/ton	210
3	Tarifa për sigurinë	lek/ton	14.00

3.2.1.4 Përlllogaritja e tarifave për përdorim e hoprave (hinkë shkarkuese)

	Artikulli	Njësia bazë	Çmimi (lek)
1	Përdorimi i hoprave (hinkë shkarkuese)	lek/ton	30

3.3 Përpunimi i mallrave gjenerale

1. Shërbimet e përfshira në tarifë në rast të shkarkimit të anijes:

a) shkarkimi nën drejtimin/orientimin e komandës së anijes nga pika e qëndrimit në anije deri në kalatë ose në automjet;

b) lëvizja e mallrave nga vendi i shkarkimit për në magazinë ose në sheshin e hapur brenda së njëjtës zonë të terminalit në afërsi të kalatës;

c) vendosja e mallrave nga magazina ose sheshi hapur në automjetin e dorëzimit.

2. Shërbimet e përfshira në tarifë në rast ngarkimi të anijes:

a) shkarkimi në port i mallrave nga automjeti i dërguesit dhe vendosja e mallit në pikën e depozitimit në magazinë ose në sheshe të hapura;

b) lëvizja e mallrave brenda së njëjtës zonë (hapësirë të të njëjtut terminal) në port nga pika e depozitimit në magazinë ose në sheshe të hapura, përgjatë kalatës së anijes;

c) ngarkim nën drejtimin/orientimin e komandës së anijes të mallrave për anijen brenda hambarit ose mbi kuvertën e anijes përfshirë dhe pozicionimin profesional të mallrave në hambar/kuvertë;

d) shkarkimi në port i mallrave nga automjeti i

dërguesit dhe ngarkimi i mallrave në të njëjtën zonë/kalatë në port nën drejtimin/orientimin e komandës së anijes të mallrave për anijen brenda hambarit ose mbi kuvertën e anijes përfshirë dhe pozicionimin profesional të mallrave në hambar/kuvertë.

3. Shërbimet nën këto përkufizime nuk përfshijnë:

a) hapjen dhe mbylljen e kapakut të hambarit;

b) manipulimin e pajisjeve të anijes;

c) numërimin e mallit;

d) furnizimi i pajisjeve ose i ndonjë materiali të ngjashëm për sigurimin e mallit;

e) lëvizje ekstra (*shifting*) e mallrave në hambarë të anijes ose në anije ose në kalatë përgjatë kalatës ose në magazinë apo sheshe;

f) rikuperimi i paketimit të mallrave të dëmtuara;

g) mbledhja e mallrave të derdhura ose të shpërndara në vendet e mbledhjes ose ndonjë aktivitet i ngjashëm;

h) lëvizja apo paraqitja e mallrave në përmbushje të kërkesës së doganës për kontroll doganor.

3.3.1 Përlllogaritja e tarifave për përpunimin e mallrave gjenerale

	Artikulli	Njësia bazë	Çmimi (lek)
1	Mallra gjenerale, si: fuçi, ballo, binare, rrumbuj, koli çeliku, hekur, llamarinë, tuba, pllaka zdrukthi, pako, arka të ndryshme etj. deri dhe përfshirë 1500 kg/njësi.	lek/ton	556
2	Ngarkesa të rënda fuçi, ballo, binarë, rrumbuj, koli çeliku, hekur, llamarinë, tuba, pllaka zdrukthi, pako, arka të ndryshme etj. mbi 1500 kg/njësi.	lek/ton	482
3	Ngarkesa të rënda dhe me përmasa të mëdha (makineri, pajisje etj.)	lek/ton	deri në 50 tonë: 2500 lekë/tonë
			nga 51 deri 100 tonë: 5000 lekë/tonë
			mbi 100 tonë: 7000 lekë/tonë
4	Ngarkesa të lehta <i>bax</i> , të ndryshme, ngarkesa të lehta dhe	lek/ton	1,155



	gabariate (ambalazhe, goma, depozita uji dhe mallra mbi 3 m ³).		
5	Ngarkesa me thasë	lek/ton	650
6	Ngarkesa të paletizuara apo prepaketuara (<i>big bags, slinga</i> etj.)	lek/ton	620
7	Ngarkesa që prishen (paleta, pako, thasë, si p.sh. fruta të freskëta, banane, zarzavate, mish i ngrirë, vezë etj.)	lek/ton	695
8	Blloqe mermeri (çfarëdo madhësie)	lek/ton	482
9	Ngarkesa të rrezikshme (eksplozive sipas kodit IMDG)	lek/ton	Shtesë 100% mbi tarifën standarde, sipas klasifikimit të mallrave gjenerale në tabelën përkatëse
10	Tarifë për sigurinë	lek/ton	19

3.4 Përpunimin *roll-on/roll-off* të ngarkesave

1. Në rast të shkarkimit të anijes, në tarifën e shërbimit përfshihet:

a) lëvizja e ngarkesës nën drejtimin e komandës së anijes nga kuverta e anijes deri në vendin e qëndrimit, në terminalin e portit;

b) dorëzimi i ngarkesës, nga vendi i qëndrimit në terminalin e portit, pronarit të ligjshëm ose përfaqësuesit.

2. Në rast të ngarkimit të anijes, në tarifën e shërbimit përfshin:

a) marrjen e ngarkesës nga transportuesi dhe lëvizjen e saj në drejtim të pikës së qëndrimit në terminalin e portit;

b) lëvizjen e ngarkesës nga vendi i qëndrimit në rampat e anijes dhe lëvizjet e mëtejshme nën drejtimin e komandës së anijes në hambarin ose kuvertën e anijes.

3. Këto shërbime nuk përfshijnë:

a) lidhjen, zgjidhjen dhe sigurimin e ngarkesës në anije;

b) lidhjen, zgjidhjen dhe sigurimin e ngarkesës në trailer, mjet apo shasi, e cila është përgjegjësi e pronarit të mjetit;

c) Rimorkimin dhe/ose lëvizjen e makinave me mjete dhe/ose nëse janë apo jovetështytëse nga personeli i portit dhe/ose stevedorit, në terminalin e portit ose/dhe në hambarin ose në kuvertën e anijes, kur ato nuk kanë lidhje direkt me procesin e ngarkim-shkarkimit;

d) ndihma për ndezjen e motorit;

e) spontimi ose aktivitete të ngjashme.

4. Në zbatim të këtyre tarifave termi “automjet” përfshin kamion, gjysmërimorkiator, gjysmërimorkio, rimorkio, automjete për transport të veçantë, automjete për përdorim të veçantë, automjete bujqësore, automjete teknologjike industriale.

5. Nëse nuk është shprehur ndryshe, termi “automjet” përfshin dhe autoveturat.

3.4.1 Përlllogaritja e tarifave të përpunimit të automjeteve dhe makinave (mallra *Ro/Ro*)

1	Ngarkimi automjeteve	Njësia bazë	Detyrimi (€)
a)	Automjet deri në dhe përfshirë 3,5 tonë	automjet	6
b)	Automjete mbi 3,5 deri në dhe përfshirë 7,5 tonë	automjet	10
c)	Automjete mbi 7,5 tonë	automjet	13

2	Shkarkimi i automjeteve	Njësia bazë	Detyrimi (€)
a)	Automjet deri në dhe përfshirë 3,5 tonë	automjet	2
b)	Automjete mbi 3,5 deri në dhe përfshirë 7,5 tonë	automjet	3
c)	Automjete mbi 7,5 tonë	automjet	4

3	Shërbime për ngarkimin ose shkarkimin e mjeteve apo të ngarkesave	Njësia bazë	Detyrimi (€)
a)	Rimorkimin e ngarkesës Ro/Ro me kokat tërheqëse, në dy mënyrat, p.sh. ngarkim ose shkarkim	për njësi	20
b)	Shërbimi i drejtimit të mjetit ¹ 1. Për rastet kur mjetet imbarkohen apo dizimbarkohen, duke u drejtuar nga punonjësit e autorizuar të portit MBM		
	i. automjet deri në dhe përfshirë 3,5 tonë	automjet	4
	ii. automjete mbi 3,5 deri në dhe përfshirë 7,5 tonë	automjet	6
	iii. automjete mbi 7,5 tonë	automjet	10



c)	Dhënia me qira e Lefterakut të portit për përpunimin e mallrave në bord të anijes	njësi/orë	24
d)	Pagesa e një tarife sigurie për makinat, furgonat, në të dyja mënyrat, p.sh. ngarkim ose shkarkim	për njësi	1
e)	Pagesa e një tarife sigurie për kamionat/trailerat, në të dyja mënyrat, p.sh., ngarkimin ose shkarkimin	për njësi	2
f)	Tarifë për përpunimin e paletave në shesh	për paletë	3.5

3.5 Shërbimet e ofruara për përpunimin e kontejnerëve

1. Në rastin e shkarkimit të anijeve, tarifa e shërbimit përfshijnë:

a) shkarkimin e kontejnerit nën drejtimin e komandës së anijes nga hambari ose kuverta e anijes, në pikën e shkarkimit në kalatën e portit;

b) lëvizja e kontejnerit nga pika e shkarkimit për në vendin (slotin) e caktuar në sheshin e portit (terminalit të kalatës së anijes);

c) dërgimi (ngarkimi) i kontejnerit nga pika e shkarkimit në zonën (slotin) e caktuar të sheshit të portit (terminalit), për në kamionin e marrësit të ngarkesës.

2. Në rastin e ngarkimit të anijes, tarifa e shërbimit përfshin:

a) marrjen e kontejnerit nga automjeti i dërguesit, në zonën e marrjes së terminalit dhe lëvizjen e tij në slotin e caktuar të terminalit;

b) lëvizja e kontejnerit nga pika e depozitimit (në slotin e caktuar në terminalin e portit) për në pikën e ngarkimit përgjatë anijes;

c) ngarkimi i kontejnerit në kuvertën e anijes, nën drejtimin e komandës së anijes, në hambarin ose kuvertën e anijes, në përputhje me planin e komandës së anijes për stivimin e ngarkesës.

3. Këto shërbime në 1 dhe 2 përfshijnë:

a) kontrollin dhe regjistrimin e numrit dhe të vulës së kontejnerit;

b) lërimin ose mbërthimin e përshtatësve para ose pas përpunimit për procesin e ngarkim-shkarkimit (*ship-to-shore handling*);

c) përgatitjen e *an Equipment Interchange Receipt* (EIR) (sqarim: një dokument për transferimin e kontejnerit nga një mbajtës në një tjetër, ose në prej terminalit);

d) regjistrimin e pozicionit të kontejnerit në shesh.

4. Këto shërbime në 1 dhe 2 nuk përfshijnë:

a) lidhjen dhe zgjidhjen e kontejnerit në anije “*Lashing and unlashing of containers on the vessel*”;

b) heqjen dhe vendosjen e “*teist lock*”;

c) peshimin e kontejnerëve;

d) ndonjë aktivitet në lidhje me kërkesat e doganës për inspektim;

e) leximin, regjistrimin dhe kontrollimin e temperaturës;

f) furnizimi me energji elektrike (heqja dhe vendosja e prizës) e kontejnerëve frigoriferikë;

g) mbushja dhe zbrazja e kontejnerëve.

5. Këto shërbime të gjitha ose në veçanti do të faturohet dhe paguhet më vete.

3.5.1 Përlllogaritja e tarifave të përpunimit të kontejnerëve

	Artikulli	Njësia Bazë	Detyrimi (lek)
1.	Ngarkimi dhe shkarkimi i kontejnerëve apo flat racks plot		
a)	Shkarkimi (20 feet)	lek/box	9,692
b)	Shkarkimi 40 feet, 45 feet	lek/box	11,720
c)	Ngarkimi (20 feet)	lek/box	9,472
d)	Ngarkimi (40 feet, 45 feet)	lek/box	10,813
2.	Ngarkimi dhe shkarkimi i kontejnerëve bosh		
a)	Shkarkimi (20 feet)	lek/box	6,012
b)	Shkarkimi (40 feet)	lek/box	7,305
c)	Ngarkimi (20 feet)	lek/box	5,762
d)	Ngarkimi (40 feet, 45 feet)	lek/box	6,826
3.	Shërbime ekstra për përpunimin e kontejnerëve		
a)	Përkufizime shtesë për shërbime ekstra në përpunimin e kontejnerëve		
i.	Tarifa për shërbimet shtesë mbledhen nga porti MBM, nga zotëruesi i anijes apo kontejnerit, apo mallit ose agjenti i tij, cilito që të jetë rasti.		
ii.	Për të mënjeluar çdo dyshim, detyrimi për të paguar tarifat ekstra, të cilat nuk përfshihen në tarifat e përpunimit të kontejnerëve, janë në përgjegjësi të subjektit përfaqësues, i cili ka kërkuar kryerjen e këtyre shërbimeve te porti MBM, në formë të shkruar.		



b)	Përpunimi <i>extra</i> i kontejnerëve bosh në sheshin e të njëjtit terminal	lek/ <i>box</i> /kapje	1.307
c)	Përpunimi <i>extra</i> i kontejnerëve plot në sheshin e të njëjtit terminal	lek/ <i>box</i> /kapje	2.035
d)	Përpunimi <i>extra</i> i ndonjë kontejneri për qëllim peshimi (të gjitha madhësitë)	lek/ <i>box</i> /kapje	854
4.	Të tjera, shërbime ndihmëse në lidhje me kontejnerët		
a)	Furnizimi me energji për kontejnerët me temperaturë të kontrolluar	lek/ <i>box</i> /ditë	1,122
b)	Pastrim i kontejnerëve (brenda gjithë përfshirës me fshesë)		
i.	Deri në dhe përfshirë 20 <i>feet</i> në gjatësi	lek/ <i>box</i>	1,220
ii.	Gjatësia mbi 20 <i>feet</i>	lek/ <i>box</i>	2,440
c)	Lidhja dhe zgjidhja e kontejnerëve në anije për operacion (<i>Lashing and unlashing</i>), materialet lidhëse, zgjidhëse duhet të sigurohen nga zotëruesi i anijes	lek/ <i>box</i>	403
d)	Ristivime spostime	lek/ <i>box</i>	3,972
e)	Hapje dhe mbyllje e kapakut të hambarit (cikli i plotë)	lek/hambar	10,763
f)	Tarifa fikse totale për kamionët e kontejnerëve (çdo madhësi) që hyn ose del nga porti MBM	lek/kamion	250
g)	Tarifa për sigurinë portuale bazuar në kërkesat e kodit ISPS		
i.	Deri dhe përfshirë 20'	lek/ <i>box</i>	244
ii.	Mbi dhe përfshirë 40'	lek/ <i>box</i>	488
5.	Peshimi i detyrueshëm		
a)	Porti MBM rezervon të drejtën e pakufizuar të peshojë çdo kontejner për llogari të anijes, transportuesit ose marrësi i ngarkesës, ose të agjentit me shpenzime të tyre, nëse pesha e kontejnerit nuk është qartësisht e identifikuar.	lek/ <i>box</i>	700
b)	Për të shmangur dyshimet, deklarimi i gabuar apo mosdeklarimi i mallrave të rrezikshme (sipas kodit IMDG), që transportohen në kontejner dhe etiketa korresponduese e kontejnerit ose deklarimi i gabuar apo mosdeklarimi i peshës së kontejnerit është një shkelje e ligjit dhe sjell një dënim të rëndë në përputhje me dëmet.		

3.5.2 Tarifa për raste të veçanta

1	Tarifa për rastet e përpunimit me mjetet e zotëruesit të mallit apo anijes (ose përfaqësuesit e tyre) Për raste të veçanta kur porti MBM dhe operatori i autorizuar nuk disponojnë apo nuk mund të sigurojnë mjetet që garantojnë përpunimin e anijes (<i>ship to shore equipment</i>), mbështetur në kërkesën e përdoruesit, porti MBM mund të lejojë përpunimin e anijes me mjetet e veta. Tarifa e përpunimit në këto raste do të aplikohet në masën 50% të tarifës së plotë.	50% e tarifës së aplikueshme
2	Tarifa për ditët e diela dhe festa zyrtare	10% shtesë e tarifës përkatëse
3	Përpunohen pa shtesë tarife anijet si më poshtë: i anijet RoRo, që përpunohen me mjetet e veta; ii anijet e karburanteve; iii anije që transportojnë kafshë të gjalla ose mallra që prishen shpejt.	
4	Tarifa për mallrat në hambar bunker	100% shtesë e tarifës përkatëse
5	Tarifa për lëvizjen e mallrave transit në hambar apo kuvertë	50% shtesë e tarifës përkatëse

KAPITULLI IV

TARIFAT E SHESHIT PRANË KALATËS DHE TË TRANSFERIMIT TË PAGUESHME NGA PRITËSI I MALLIT OSE SPEDICIONI

4.1 Tarifa *Wharfage* dhe tarifa e transferimit

1. Këto tarifa janë të detyrueshme për të gjitha anijet dhe mallrat të transportuar nga këto anije, përfshirë anijet e poseduara nga qeveria shqiptare ose nga qeveria e ndonjë vendi të huaj.

Faqe/ 13392

2. Detyrimet *Wharfage* dhe transferimit të përcaktuara nga këto tarifa janë të pagueshme menjëherë dhe do të mblidhen nga porti MBM ose përfaqësuesit e tij të autorizuar, nga spedicionerët ose pritësi i mallit ose agjenti i tyre, në përputhje me termat dhe kushtet e pagesës.

3. Detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifës së *Wharfage* janë të pavarura nga detyrimet që lindin nga aplikimi i tarifave të tjera portuale.



4. Dokumentacioni i plotë, përfshirë *Bills of Lading*, në lidhje me mallrat hyrëse dhe dalëse dhe/ose trailera apo shasi të një anije, do të sigurohen nga një person në detyrë i anijes për portin MBM ose përfaqësuesit të tij, kur t'i kërkohet.

5. Porti MBM ose përfaqësuesi i tij rezervon

të drejtën të klasifikojë mallrat dhe vendimi i tij në lidhje me këtë do të jetë përfundimtar dhe i detyrueshëm.

4.2 Kushtet e aplikimit të tarifës *Wharfage*

Tarifa *Wharfage* e pagueshme do të llogaritet bazuar në tabelën e tarifave më poshtë.

4.2.1 Përlllogaritja e tarifës *Wharfage*

	Njësia bazë	Tarifa (lek)
Tarifa <i>Wharfage</i>	lek/ton	24 lekë

4.2.2 Përlllogaritja e Tarifës së Transferimit

	Njësia bazë	Tarifa (lek)
Tarifa e transferimit	lek/ton	50% e tarifës së shkarkimit

KAPITULLI V MAGAZINIMI, QIRAJA DHE TARIFAT E QIRADHËNIES - TARIFAT E MAGAZINIMIT TË NGARKESAVE

5.1 Tarifat e magazinimit dhe qiradhënies

1. Pagesat e magazinimit, që llogariten në përputhje me këtë tarifë, paguhen për ato mallra që qëndrojnë në portin MBM dhe në fasilitetet e tij.

2. Kjo tarifë aplikohet për të gjitha mallrat që transportohen me anije, përfshirë anijet shqiptare ose të huaja.

3. Pagesat e magazinimit të përshkruara në këtë tarifë janë të detyrueshme për pronarin e

mallit ose përfaqësuesi i tyre, sipas termave dhe kushteve të pagesës dhe do të mbliidhen nga porti MBM ose përfaqësuesi i tij i autorizuar.

4. Pagesat e magazinimit të përshkruara në këtë tarifë janë shtesë të pagesave të tjera të përshkruara në tarifat e tjera.

5. Porti MBM dhe/ose përfaqësuesit e tij rezervojnë të drejtën, për të përlllogaritur zonën e përdorur për magazinimin e mallrave dhe mbi bazën e saj do të përcaktohet vlera në lek e shërbimit.

5.1.1 Vlera e tarifës për magazinimin e ngarkesave gjenerale dhe ngarkesave rifuxho në vende të hapura

	Tarifa për magazinim në ambiente të hapura përjashtuar produktet e drurit dhe silosat	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri në 5 ditë	lek/ton/ditë	Free/0
2	6–10 ditë	lek/ton/ditë	8
3	11–20 ditë	lek/ton/ditë	40 % shtesë/ditë
4	21–45 ditë	lek/ton/ditë	60 % shtesë/ditë
5	Dhënia me qira të magazinës nga 45 ditë–1 vit	lek/ton/ditë	13

	Tarifa për magazinim brenda zonës së lirë produktet e drurit	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri në 5 ditë	lek/m ³ /ditë	Free/0
2	6–10 ditë	lek/m ³ /ditë	6
3	11–20 ditë	lek/m ³ /ditë	40 % shtesë/ditë
4	21–45 ditë	lek/m ³ /ditë	60 % shtesë/ditë
5	Dhënia me qira të magazinës nga 45 ditë – 1 vit	lek/m ³ /ditë	10

5.2 Vlera e tarifës për magazinimin e ngarkesave rifuxho në ambiente të mbyllura

5.2.1 Magazinimi i drithërave



	Tarifa magazinimi i grurit apo drithërave të tjera në silosa brenda zonës së lirë	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri 48 orë	lek/ton/ditë	Free
2	3–15 ditë	lek/ton/ditë	18
3	Pas kalimit të ditës së 15 (pesëmbëdhjetë)	lek/ton/ditë	25

5.2.2 Magazinimi i qymyrgurit dhe çimentos

	Tarifa magazinimi të qymyrit dhe çimentos brenda zonës së lirë	Njësia bazë	Tarifa
1	1 deri në 30 ditë	lek/ton/ditë	18
2	31–60 ditë	lek/ton/ditë	25
3	Pas kalimit të ditës së 60	lek/ton/ditë	40

5.3 Vlera e tarifës për magazinimin e kontejnerëve

	Magazinimi i kontejnerëve (bosh ose plot; hyrje ose dalje)	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri në 5 ditë qëndrim	lek/TEU/ditë	Free/0
2	Nga dita e 6 deri në ditën e 15	lek/TEU/ditë	343
3	Nga dite e 16 deri në ditën e 20	lek/TEU/ditë	514
4	Mbi ditën e 20	lek/TEU/ditë	684

5.4 Vlera e tarifës së dhënies me qira të shesheve për mallra rifuxho dhe gjenerale në ambiente të hapura

	Sheshet e përdorimit për mallra rifuxho, për një periudhë maksimale deri 180 ditë	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri në 45 ditë	lek/m ² /ditë	2
2	46–60 ditë	lek/m ² /ditë	4
3	61–120 ditë	lek/m ² /ditë	6
4	121–180 ditë	lek/m ² /ditë	10

	Sheshet e përdorimit për mallra gjeneralë, për një periudhë maksimale deri 180 ditë	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Deri 45 ditë	lek/m ² /ditë	4
2	46–60 ditë	lek/m ² /ditë	8
3	61–120 ditë	lek/m ² /ditë	12
4	121–180 ditë	lek/m ² /ditë	20

Pas kalimit të këtij afati porti MBM do të ndjekë hapat respektivë ligjorë.

5.5 Vlera e tarifës së qiradhënies së mjeteve

	Tarifa për qiradhënien e mjeteve	njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Mjete transporti deri në 10 ton	lek/orë	2.550
2	Forklift deri 3 tonë	lek/orë	2.501
3	Forklift deri 12 tonë	lek/orë	3.843
4	Forklift deri 32 tonë	lek/orë	10.736
5	Vinç mobil me rrota deri 16 tonë	lek/orë	7.930
6	Vinç i rëndë i lëvizshëm me goma deri në 45 tonë	lek/orë	10.736
7	Fadromë 2 m ³	lek/orë	5.380
8	Reach stacker deri 45 tonë	lek/orë	11.407
9	Vinç i rëndë i lëvizshëm me goma deri në 80 tonë	lek/orë	25.000



10	Vinç i rëndë i lëvizshëm me goma deri në 220 tonë	lek/orë	80.000
11	Vinç portual deri në 100 ton	lek/orë	50.000
12	Fadromë 3,5–5 m ³	lek/orë	12.000
13	<i>Bob Cat</i> - miningarkues	lek/orë	3.000
14	<i>Sennebogen</i>	lek/orë	30.000

5.6 Vlera e tarifës për Reklammat

	Tarifa për reklammat	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Reklamë statike e zakonshme	Lek/m ² /vit	10.370
2	Reklamë e përbërë e lëvizshme me fletë	lek/m ² /vit	12,200
3	Reklamë elektronike (digjitale, lineare)	lek/m ² /vit	20,740

KAPITULLI VI

6. Tarifa të tjera

6.1 Tarifa e shërbimit për mbrojtjen kundër zjarrit dhe shpëtimit

	Tarifa e shërbimit për mbrojtjen kundër zjarrit dhe shpëtimit	Njësia bazë	Tarifa (lek)
	Tarifë për orë në dispozicion	lek/ora	5.000

6.2 Tarifa parkingu - Parkimi i mjeteve brenda ambienteve të portit

6.2.1 Përlllogaritja e vlerës së tarifës së parkimit sipas zonave

	Mjetet që parkohen në zonat operacionale	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Mjetet deri 3,5 tonë	lek/njësi/ditë	500
2	Mjete 3,5–7,5 tonë	lek/njësi/ditë	850
3	Mjete mbi 7,5 tonë	lek/njësi/ditë	1.000

	Mjetet që parkojnë jashtë zonave operacionale	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Mjetet deri 3,5 ton	lek/njësi/ditë	100
2	Mjete 3,5 - 7,5 ton	lek/njësi/ditë	200
3	Mjete mbi 7,5 ton	lek/njësi/ditë	300

	Mjetet që parkojnë në vendparkimet e autorizuara	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Autovetura dhe automjet për transport të përzier	lek/njësi/orë	50

6.3 Tarifa e personat dhe mjetet që hyjnë në port

	Tarifat e hyrjes	Njësia bazë	Tarifa (lek)
1	Automjete deri dhe përfshirë 3.5 tonë	automjet/vjetore	7200
2	Automjete mbi 3.5 tonë deri në dhe përfshirë 7.5 tonë	automjet/hyrje	150
3	Automjete mbi 7.5 tonë Çdo automjet i cili hyn në port për të evaduar mallrat e ndryshme (përveç kontejnerëve) kapaciteti mbartës llogaritet 25 tonë kjo për arsye se këto automjete janë me trI akse dhe për çdo aks llogaritet 8 tonë.	automjet/hyrje	250
4	Leje hyrje për person	person/vit	500
5	Leje hyrje automjeti e përkohshme (autoveturë)	automjet/ditë	200
6	Vagonë treni	vagon/hyrje	500



	Në rastin e prurjeve dhe evadimit të mallit me linjë hekurudhore kapaciteti i një vagoni llogaritet 45/tonë.		
7	Tarifë peshimi për kamionë me ngarkesë (jo kontejnerë) Porti MBM mund të vendosë përjashtimin nga aplikimi i tarifës për pikën 6.4.3/1 automjete deri dhe përfshirë 3.5 tonë dhe pikën 6.4.3/4 leje hyrje për person, për kategori të caktuara individësh, institucionesh shtetërore apo organizatash jofitimprurëse.	Kamion	400

6.4 Përlllogaritja e tarifave për veprime administrative

	Llojet e shërbimit	Shërbimi	Njësia	Vlera
1	Fotokopje	Fotokopje e dokumenteve për paraqitje në administratën doganore	kopje	10 lekë
		Fotokopje të dokumenteve të tjera	4 fotokopje	50 lekë

6.5 Tarifa për shërbime në anije

	Llojet e shërbimit	Shërbimi	Njësia	Vlera
1	Pastrimi i hambarit të anijes	Pastrimi i hambarit të anijeve deri në 2.500 GT	hambari i anijes	240 euro
		Pastrimi i hambarit të anijeve nga 2500 deri në 5.000 GT	hambari i anijes	350 euro
		Pastrimi i hambarit të anijeve nga 5.001 deri në 10.000 GT	hambari i anijes	400 euro
		Pastrimi i hambarit të anijeve mbi 10.001 GT	hambari i anijes	450 euro

KAPITULLI VII

7. Tarifat e shërbimit për anijet e hidrokarbureve

Më poshtë do të gjeni tarifën e aplikuar nga porti MBM për anijet e karburanteve. Tarifat janë të renditura në grupe sipas llojit të shërbimit.

Nr.	Lloji i shërbimit	Monedha	Vlera
1	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton gazoil	€	2.52
2	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton benzinë	€	5.04
3	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton GLN	€	5.04
4	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton naftë bruto	€	5.04
5	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton karburant avionësh	€	5.04
6	Ngarkim-shkarkimi për 1 ton solar, mazut ose bitum	€	8.20
7	Shkarkim për 1 ton lëngje ushqimore për biokarburante (vajra, alkool etj.)	€	7.20
8	Shkarkim për 1 ton varja lubrifikues dhe bazike (sintetike)	€	7.20
9	Tarifa <i>Wharfage</i> dhe e transferimit për Ton ngarkese sipas (B/L)	€	0.12
10	Tarifa e transferimit për 1 TN diesel nga anija në anije	€	1.60
11	Tarifa e Sigurisë (<i>Port Security</i>) për 1 ton	lekë/ton	51.00
12	Shërbimi i mbrojtës kundër zjarrit dhe shpëtimit të anijes	lekë/orë	5,000.0
13	Pastrimi i linjës me azot	€	350.00

	Tarifa administrative dhe e informimit (referuar BL)	Monedha	Vlera
14	20001–30000 tonë	€	600.00
	Për çdo 5000 TN shtesë, sipas BL apo fraksion të tij aplikohet shtesë	€	200.00

15	Tarifa për mbrojtjen e mjedisit detar	Monedha	Vlera
I	Tarifa për parandalimin e ndotjes		
	Hapja ose mbyllja e shiritit kufizues (BOOMER) për rrethimin e anijes	€	250.00
	Shtrirja e shiritit kufizues (BOOMER) për rrethimin e anijes/metër linear	€	0.35
	Lëvizja e anijes zjarrfikëse në asistencë gatishmërie (<i>nisje-kthim, nga/ në bazë</i>)	€	750.00



	Kohë qëndrimi në gatishmëri anijes zjarrfikëse dhe operatorëve të saj/orë	€/orë	65.00
	Prania e rimorkiatorit për parandalimin e ndotjes për 24 orë	€	1,100
II	Tarifa për reagimin ndaj ndotjes për 1 orë		
	Kompleti <i>Skimmer</i>	€/orë	35.00
	Pompat thithëse	€/orë	75.00
	Shiritat kufizues (300 m)	€/orë	75.00
	Mjet i vogël lundrues	€/orë	30.00
	Anija për tërheqjen e ujërave të ndotura	€/orë	85.00
	Specialistët	€/orë	25.00
16	Tarifa e përdorimit të portit dhe kanalit për <i>Gross Tonnage</i>	€	0.18
17	Tarifa e përdorimit të kalitës për metër linear/dita ose fraksion dite	€	5.50

18	Shërbimi për sigurinë e anijes (<i>Ship Security</i>) KODI I.S.P.S <i>Port Security Procedures</i> - Referuar GT	Monedha	Vlera
	20001–30000 GT	€	500.00
	Për çdo 1000 GT shtesë apo fraksion të tij, aplikohet shtesë	€	200.00
19	Shërbim për përdorim skafi/orë	euro/ora	35

20	Shërbim për tërheqjen e mbetjeve nga anijet	Monedha	Vlera
I	Shërbim për tërheqjen e mbetjeve të ngurta		
	Referuar GT		
	20001–30000 G.T	€	260
	Për çdo 5000 GT shtesë apo fraksion të tij, aplikohet shtesë:	€	45
	Kur ky shërbim kryhet në RADE dhe në fushën e bovave aplikohet 50% shtesë mbi tarifën	€	+ 50%

II	Shërbim për tërheqjen e mbetjeve të lëngëta	Monedha	Vlera
	Referuar GT		
	Për vajrat me paraqitje sipas kërkesës	€	100
	Për çdo m ³ të tërhequr	€	plus 50
	Për ujërat e ndotura sipas kërkesës	€	100
	Për çdo m ³ të tërhequr	€	plus 35

	Shërbime të tjera utilitare	
21	Tarifa e furnizimit me ujë të pijshëm	+ 40 % e faturës/ <i>invoice</i>
22	Tarifa e furnizimit me energji elektrike	+ 30 % e faturës/ <i>invoice</i>
23	Furnizim me ushqime karburant apo vajra	+ 40 % e faturës/ <i>invoice</i>

URDHËR
Nr. 296, datë 29.7.2021

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“MBI SHËRBIMIN E INFORMACIONIT
AERONAUTIK NË REPUBLIKËN E
SHQIPËRISË”

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të pikës 3, të nenit 90, të ligjit 96/2020, datë 23.7.2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, si dhe në zbatim të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (aneksi 15), nënshkruar më 7 dhjetor 1944 në Çikago, miratuar me Dekret të Presidentit nr. 7438, datë 1.12.1990, “Për aderimin

në Konventën për Aviacionin Civil (ICAO) dhe në protokollin për tekstin autentik tri gjuhësh të kësaj konvente”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Mbi shërbimin e informacionit aeronautik, në Republikën e Shqipërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 81, datë 31.7.2012, “Për miratimin e rregullores mbi shërbimin e informacionit aeronautik”, shfuqizohet.



3. 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
Belinda Balluku

RREGULLORE MBI SHËRBIMIN E INFORMACIONIT AERONAUTIK

KREU 1 TË PËRGJITHSHME

Neni 1 Qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton standardet dhe procedurat për shërbimin e informacionit aeronautik, të parashikuara në aneksin 15 të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Çikago 1944), edicioni i gjashtëmbëdhjetë.

2. Këto standarde dhe procedura do të përdoren së bashku me Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066) dhe Procedurat Suplementare Rajonale - Shërbimet e Informacionit Aeronautik, që përmbahen në dok. 7030.

Neni 2 Fusha e veprimtimit

1. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme nga të gjitha palët e përfshira në krijimin, sigurimin, mbledhjen, përpunimin, publikimin/ruajtjen dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të nevojshëm për sigurinë e operimit, rregullsinë, ekonominë dhe efikasitetin e sistemit global të menaxhimit të trafikut ajror (ATM) dhe ruajtjen e mjedisit në mënyrë të qëndrueshme.

2. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme edhe nga entet publike ose private që ofrojnë:

- a) shërbime për krijimin dhe sigurimin e të dhënave të matura;
- b) shërbime të hartimit (disenjimit) dhe mirëmbajtjes të procedurave të fluturimit;
- c) të dhëna elektronike të terrenit;

Faqe | 13398

d) të dhëna elektronike të pengesave.

3. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme deri në momentin kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik vihen në dispozicion të përdoruesit specifik nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik.

Neni 3 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje do të përdoren përkufizimet e mëposhtme:

Adresa e logimit. Kredencialet që përdoren për logimin në sistemin e linkut të të dhënave të një njësie të ATS.

Aerodromi. Një zonë e caktuar në tokë ose ujë (përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) e planëzuar për t'u përdorur tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në tokë të avionëve.

Aeroporti ndërkombëtar. Çdo aeroport i caktuar nga Shteti Kontraktues, në territorin e të cilit ai është vendosur, si një aeroport i hyrjes dhe nisjes për trafikun ajror ndërkombëtar, në të cilin kryhen formalitete të lidhura me doganat, kalimin e kufirit, shëndetin publik, karantinën e kafshëve dhe bimëve dhe procedura të ngjashme.

AIRAC. Një akronim (rregullimi dhe kontrolli i informacionit aeronautik) që nënkupton një sistem që ka për qëllim njoftimin paraprak, bazuar në data efektive të përbashkëta, të rrethanave që kërkojnë ndryshime të rëndësishme në praktikat operuese.

Amendamenti i AIP. Ndryshime të përhershme në informacionin që përfshihet në AIP.

Andulacioni i gjeoidit. Distanca e gjeoidit më sipër (pozitive) ose më poshtë (negative) elipsoidit referues matematikor.

Shënim. Në lidhje me elipsoidin e përcaktuar sipas Sistemit Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84), diferenca midis lartësisë elipsoidale WGS-84 dhe lartësisë ortometrike paraqet andulacionin WGS-84 të gjeoidit.

Aplikacioni. Manipulimi dhe përpunimi i të dhënave në mbështetje të kërkesave të përdoruesit (ISO 19104*).

ASHTAM. Një seri e veçantë e NOTAM-it, që njofton me anë të një formati specifik ndryshimin në veprimtarinë e një vullkani, shpërthimin vullkanik dhe/ose resë së hirit vullkanik, që është me rëndësi për operimet e avionëve.



Atributi i tiparit. Karakteristika e një tipari (ISO 19101*).

Shënim. Një atribut i tiparit ka një emër, një lloj të dhëne dhe një domen vlerash të lidhur me të.

Baza e të dhënave për informacionin gjeohapësinor të aerodromit (AMDB). Një grumbullim i të dhënave për informacionin gjeohapësinor të aerodromit, të organizuar dhe të rregulluar si një set i strukturuar i të dhënave.

Buletini i informacionit para fluturimit (PIB). Një prezantim i informacionit me rëndësi operacionale të NOTAM-eve në fuqi, përgatitur para fluturimit.

Cilësia. Shkalla në të cilën një set karakteristikash të natyrshme plotëson kërkesat (ISO 9000*).

Shënim 1. Shprehja “cilësi” mund të përdoret me mbiemra si të dobët, të mirë ose të shkëlqyeshëm.

Shënimi 2. “I natyrshëm”, në krahasim me “të caktuar”, nënkupton që ekziston në diçka, veçanërisht si karakteristikë e përhershme.

Cilësia e të dhënave. Një shkallë ose nivel sigurie që të dhënat e ofruara plotësojnë kërkesat e përdoruesit të të dhënave për sa u përket saktësisë, rezolucionit, integritetit (ose nivelit ekuivalent të sigurisë), gjurmueshmërisë, afatshmërisë, kompletimit dhe formatit.

Deklinacioni i stacionit. Një variacion që shtrihet midis radialit të gradës zero të një VOR dhe veriut të vërtetë, i përcaktuar në kohën e kalibrimit të stacionit VOR.

Distanca gjeodezike. Distanca më e shkurtër midis dy pikave në një sipërfaqe elipsoide të përcaktuar matematikisht.

E dhëna aeronautike. Paraqitja e fakteve, koncepteve ose udhëzimeve aeronautike në mënyrë të formalizuar, të përshtatshme për komunikim, interpretim ose përpunim.

E dhëna bazë. Çdo e dhënë ose set të dhënash që mund të shërbejë si referencë ose bazë për llogaritjen e të dhënave të tjera (ISO 19104 *).

E dhëna bazë gjeodezike (geodetic datum). Një set minimal i parametrave që kërkohen për të përcaktuar vendndodhjen dhe orientimin e sistemit lokal të referimit, në lidhje me sistemin/kornizën globale të referimit.

Etapa e rrugës. Një rrugë ose pjesë e një rruge që fluturohet pa një ulje të ndërmjetme.

Formati i të dhënave. Një strukturë e elementeve të të dhënave, regjistrave dhe skedarëve

të rregulluar për të përmbushur standardet, specifikimet ose kërkesat e cilësisë së të dhënave.

Grumbullimi. Një proces i bashkimit të të dhënave nga burime të shumta në një bazë të dhënash dhe krijimi i një baze fillestare për përpunim të mëvonshëm.

Shënim. Fazat e grumbullimit përfshijnë kontrollin e të dhënave, duke siguruar korrigjimin e gabimeve dhe mungesave të gjetura.

Gjeoidi. Sipërfaqja ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës, e cila përkon me nivelin mesatar të patrazuar të detit (MSL), e shtrirë vazhdimisht përmes kontinenteve.

Shënim. Gjeoidi ka formë të rrregullt për shkak të shqetësimeve gravitacionale lokale (baticat e erës, krupësia, rrymat etj.) dhe drejtimi i gravitetit është pingul me gjeoidin në çdo pikë.

Gjurmueshmëria. Aftësia për të gjurmuar historinë, aplikimin ose vendndodhjen e asaj që është në shqyrtim (ISO 9000*).

Shënim. Kur merret parasysh produkti, gjurmueshmëria mund të lidhet me:

- origjinën e materialeve dhe pjesëve;
- historinë e përpunimit; dhe
- shpërndarjen dhe vendndodhjen e produktit pas shpërndarjes.

Gjurmueshmëria e të dhënave. Shkalla që një sistem ose një produkt i të dhënave mund të sigurojë një rekord të ndryshimeve të bëra në atë produkt, duke bërë të mundur që të ndiqet një provë auditimi nga përdoruesi përfundimtar deri tek origjinuesi.

Hapësira ndërmjet posteve. Distanca këndore ose lineare midis dy pikave ngjitur të kuotave.

Harta aeronautike. Paraqitja e një pjese të Tokës, kulturës dhe relievit të saj, e hartuar posaçërisht për të përmbushur kërkesat e lundrimit ajror.

Heliporti. Një aerodrom ose një zonë e caktuar në një strukturë e planëzuar për t'u përdorur tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në tokë të helikopterëve.

Informacioni aeronautik. Informacioni që rrjedh nga grumbullimi, analizimi dhe formatimi i të dhënave aeronautike.

Integriteti i të dhënave (niveli i sigurisë). Një shkallë sigurie që të dhënat aeronautike dhe vlera e tyre nuk janë humbur ose tjetërsuar që nga krijimi apo amendimi i autorizuar.



Kalendari. Sistemi diskret i referimit kohor që siguron bazën për përcaktimin e pozitës së përkohshme të rezolucionit të një dite (ISO 19108*).

* Të gjitha standardet ISO të përmendura janë renditur në fund të kreut 1.

Kalendari gregorian. Kalendari në përdorim të përgjithshëm; prezantuar për herë të parë në 1582 për të përcaktuar një vit që përafron më shumë me vitin tropikal sesa kalendari julian (ISO 19108*).

Shënim. Në kalendarin gregorian, vitet e zakonshme kanë 365 ditë dhe vitet e brishta 366 ditë të ndara në dymbëdhjetë muaj radhazi.

Kërkesat. Nevojë ose pritshmëri e shprehur, e nënkuptuar përgjithësisht ose e detyrueshme (ISO 9000*).

Klasifikimi i integritetit (e dhëna aeronautike). Klasifikimi bazuar në rrezikun e mundshëm që vjen nga përdorimi i të dhënave të korruptuara. Të dhënat aeronautike klasifikohen, si:

a) *të dhëna rutinë:* ekziston një probabilitet shumë i ulët kur përdoren të dhëna rutinë të korruptuara që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohej rëndë me mundësinë për katastrofë;

b) *të dhëna thelbësore:* ekziston një probabilitet i ulët, kur përdoren të dhëna thelbësore të korruptuara, që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohej rëndë me mundësinë për katastrofë; dhe

c) *të dhëna kritike:* ekziston një probabilitet i lartë, kur përdoren të dhëna kritike të korruptuara që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohej rëndë me mundësinë për katastrofë.

Kompletimi i të dhënave. Shkalla e besimit se janë siguruar të gjitha të dhënat e nevojshme për të mbështetur përdorimin e planëzuar të tyre.

Komunikimi i bazuar në performancë (PBC). Komunikimi bazuar në specifikimet e performancës të aplikuar për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Shënim. Një specifikim i kërkuar për performancën e komunikimit (RCP) përfshin kërkesat e performancës së komunikimit që u janë alokuar komponentëve të sistemit, në lidhje me komunikimin që do të ofrohet dhe kohën e duhur të transaksionit, vazhdimësinë, disponueshmërinë, integritetin, sigurinë dhe funksionalitetin e nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Komunikimet kontrollor – pilot nëpërmjet linkut të të dhënave (CPDLC). Një mjet komunikimi midis kontrollorit dhe pilotit, duke përdorur linkun e të dhënave për komunikimet ATC.

Kontrolli ciklik i rastësishëm (CRC). Një algoritëm matematik i aplikuar në shprehjen digjitale të të dhënave që siguron një nivel sigurie kundrejt humbjes ose tjetërsimit të të dhënave.

Kontrolli i cilësisë. Një pjesë e menaxhimit të cilësisë e përqendruar në përmbushjen e kërkesave të cilësisë (ISO 9000*).

Krijimi (e dhëna aeronautike ose informacioni aeronautik). Krijimi (origjinimi) i vlerës, që shoqërohet me të dhëna ose informacione të reja ose modifikimi i vlerës së të dhënave ose informacioneve ekzistuese.

Krijuesi (e dhëna aeronautike ose informacioni aeronautik). Një ent që është përgjegjës për krijimin (origjinimin) e të dhënave ose informacionit dhe/ose nga të cilët merr të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik organizata e AIS-it.

Kultura. Të gjitha objektet e bëra nga njeriu, të ndërtuara mbi sipërfaqen e Tokës, të tilla si qytete, hekurudha dhe kanale.

Lartësia (height). Distanca vertikale e një niveli, pike ose objekti, që konsiderohet si pikë, e matur nga një e dhënë bazë e specifikuar.

Lartësia altimetrike (altitude). Distanca vertikale e një niveli, pike ose objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga niveli mesatar i detit (MSL).

Lartësia elipsoidale (lartësia gjeodezike). Lartësia që lidhet me elipsoidin referencë, e matur përgjatë pingules së jashtme elipsoidale përmes pikës në fjalë.

Lartësia MSL (elevation). Distanca vertikale e një pike ose niveli, në ose ngjitur me sipërfaqen e tokës, e matur nga niveli mesatar i detit.

Lartësia ortometrike. Lartësia e një pike, në lidhje me gjeoidin, e paraqitur përgjithësisht si një lartësi MSL.

Lartësia altimetrike minimale e klierencës nga pengesat (MOCA). Lartësia altimetrike minimale për një segment të caktuar fluturimi që siguron klierencën e kërkuar nga pengesat.

Lartësia altimetrike minimale e rrugës ajrore (MEA). Lartësia altimetrike për një segment të rrugës ajrore, që siguron marrjen e përshtatshme



të mjeteve përkatëse të lundrimit dhe komunikimeve ATS, përputhet me strukturën e hapësirës ajrore dhe siguron klierencën e kërkuar nga pengesat.

Lundrimi i bazuar në performancë (PBN).

Lundrimi në zonë bazuar në kërkesat e performancës për avionët që operojnë përgjatë një rruge ajrore ATS, në një procedurë të afrimit instrumental ose në një hapësirë ajrore të caktuar.

Shënim. Kërkesat e performancës shprehen në specifikimet e lundrimit (specifikimi RNAV, specifikimi RNP) për sa u përket saktësisë, integritetit, vazhdimësisë, disponueshmërisë dhe funksionalitetit të nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Lundrimi në zonë (RNAV). Një metodë e lundrimit e cila lejon operimin e avionit në çdo rrugë të dëshiruar fluturimi brenda zonës së mbulimit të pajisjeve ndihmëse të lundrimit në tokë ose hapësirë ose brenda kufijve të kapacitetit të pajisjeve ndihmëse të vetëmjaftueshme në bordin e avionit, ose një kombinimi i këtyre.

Shënim. Lundrimi në zonë përfshin lundrimin të bazuar në performancë, si dhe operate të tjera që nuk plotësojnë përkufizimin e lundrimit të bazuar në performancë.

Lloji i tiparit. Klasa e dukurive të botës reale me veti të përbashkëta (ISO 19110*).

Shënim. Në një katalog të tipareve, niveli bazë i klasifikimit është lloji i tiparit.

Marrëdhënia e tiparit. Marrëdhënia që lidh rastet e një lloji tipari me rastet e të njëjtit ose të një lloji tipari të ndryshëm (ISO 19101*).

Marrëveshjet e drejtpërdrejta të tranzitit. Marrëveshje të veçanta të miratuara nga autoritetet publike të interesuara me anë të të cilave trafiku, që është duke ndaluar shkurtimisht në kalimin e tij përmes shtetit kontraktues mund të mbetet nën kontrollin e tyre të drejtpërdrejtë

Mbulesa (kanopi). Toka e zhveshur e mbuluar nga bimësia.

Menaxhimi i cilësisë. Aktivitetet e koordinuara për të drejtuar dhe kontrolluar një organizatë në lidhje me cilësinë (ISO 9000*).

Menaxhimi i informacionit aeronautik (AIM). Menaxhimi dinamik dhe i integruar i informacionit aeronautik përmes sigurimit dhe shkëmbimit të të dhënave aeronautike digjitale, që sigurojnë cilësinë e kërkuar në bashkëpunim me të gjitha palët.

Menaxhimi i trafikut ajror (ATM).

Menaxhimi dinamik, i integruar i trafikut ajror dhe hapësirës ajrore (përfshirë shërbimet e trafikut ajror, menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e fluksit të trafikut ajror) – në mënyrë të sigurt, efikase dhe ekonomike – përmes sigurimit të pajisjeve dhe shërbimeve të pandërprera në bashkëpunim me të gjitha palët dhe duke përfshirë funksionet në tokë dhe në hapësirë.

Metadata. Të dhëna në lidhje me të dhënat (ISO 19115*).

Shënim. Një përshkrim i strukturuar i përmbajtjes, cilësisë, gjendjes ose karakteristikave të tjera të të dhënave.

Modeli Digjital i Lartësive MSL (DEM).

Paraqitja e sipërfaqes së terrenit nga vlerat e vazhdueshme të lartësive MSL në të gjitha kryqëzimet e rrjetit të caktuar, nisur nga një e dhënë bazë gjeodezike.

Shënim. Modeli digjital i terrenit (DTM) nganjëherë quhet DEM.

Niveli i besimit. Probabiliteti që vlera e vërtetë e një parametri të jetë brenda një intervali të caktuar afër vlerësimit të vlerës së tij.

Shënim. Intervali zakonisht quhet saktësia e vlerësimit.

NOTAM. Një njoftim i shpërndarë me anë të mjeteve të telekomunikacionit që përmban informacione lidhur me krijimin, gjendjen ose ndryshimin në çdo strukturë, shërbim, procedurë aeronautike ose rrezik, njohja në kohë e të cilave është thelbësore për personelin e lidhur me operimet e fluturimit.

Parimet e faktorëve njerëzorë. Parimet që ndiqen në hartimin, certifikimin, trajnimin, operimin dhe mirëmbajtjen aeronautike, të cilat kërkojnë një ndërveprim të sigurt ndërmjet njeriut dhe përbërësve të tjerë të sistemit me konsideratën e duhur për performancën e njeriut.

Pengesa. Të gjitha objektet fikse (qoftë të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme ose pjesë të tyre, që:

a) ndodhen në një zonë të planëzuar për lëvizjen në sipërfaqe të avionëve; ose

b) shtrihen mbi një sipërfaqe të caktuar e planëzuar për mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose

c) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të caktuara dhe që janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror.

Përdoruesi specifik i të dhënave. Enti që merr të dhëna ose informacion aeronautik nga shërbimi i informacionit aeronautik.



Portretizimi. Prezantimi i informacionit të njerëzit (ISO 19117*).

Pozicioni (gjeografik). Seti i koordinatave (gjerësia dhe gjatësia) që i referohet elipsoidit referencë, matematikor, i cili përcakton pozicionin e një pike në sipërfaqen e Tokës.

Precizion. Diferenca më e vogël që mund të dallohet në mënyrë të besueshme nga një proces matjeje.

Shënim. Në lidhje me matjet gjeodezike, saktësia është një shkallë e përsosjes në kryerjen e një operimi ose një shkallë të përsosmërisë në instrumentet dhe metodat e përdorura gjatë kryerjes së matjeve.

Produktet e informacionit aeronautik. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të siguruar ose si sete të të dhënave digjitale ose si një prezantim i standardizuar në letër apo media elektronike. Produktet e informacionit aeronautik përfshijnë:

- Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP), përfshirë amendamentet dhe suplementet;
- Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC);
- hartat aeronautike;
- NOTAM; dhe
- sete të të dhënave digjitale.

Shënim. Produktet e informacionit aeronautik kanë për qëllim, kryesisht, të plotësojnë kërkesat ndërkombëtare për shkëmbim të informacionit aeronautik.

Produkti i të dhënave. Seria e të dhënave ose seritë e seteve të të dhënave që përputhen me specifikimin e produktit të të dhënave (ISO 19131*).

Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP). Një botim i lëshuar nga ose me autoritetin e Shtetit dhe që përmban informacion aeronautik të një karakteri të qëndrueshëm thelbësor për lundrimin ajror.

Qarkorja e Informacionit Aeronautik (AIC). Një njoftim që përmban informacion që nuk kualifikohet për t'u publikuar me NOTAM-in ose për përfshirje në AIP, por që ka të bëjë me çështje të sigurisë së fluturimit, lundrimit ajror, teknike, administrative ose legislative.

Rezolucioni i të dhënave. Një numër njësisish ose shifrash në të cilat shprehet dhe përdoret një vlerë e matur ose e llogaritur.

Saktësia e të dhënave. Një shkallë e konformitetit midis vlerës së vlerësuar ose të matur dhe vlerës së vërtetë.

Seti i të dhënave. Mbledhja e identifikueshme e të dhënave (ISO 19101*).

Seritë e seteve të të dhënave. Mbledhja e seteve të të dhënave, që ndajnë të njëjtin specifikim të produktit (ISO 19115*).

Sigurimi i cilësisë. Një pjesë e menaxhimit të cilësisë e përqendruar në sigurimin e besimit se kërkesat e cilësisë do të përmbushen (ISO 9000*).

Sipërfaqja e mbledhjes së të dhënave të pengesave/terrenit. Një sipërfaqe e caktuar e planëzuar, me qëllim të mbledhjes së të dhënave të pengesave/terrenit.

Specifikimet e lundrimit. Një set i kërkesave të avionëve dhe të ekuipazhit të fluturimit të nevojshme për të mbështetur operimet e lundrimit bazuar te performanca brenda një hapësire ajrore të përcaktuar. Ekzistojnë dy lloje të specifikimeve të lundrimit:

Specifikimi i kërkuar i performancës së lundrimit (RNP). Një specifikim lundrimi bazuar në lundrimin në zonë që përfshin kërkesën për monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, të përcaktuar nga prefiksi RNP, p.sh. RNP 4, RNP APCH.

Specifikimi i lundrimit në zonë (RNAV). Një specifikim lundrimi bazuar në lundrimin në zonë që nuk përfshin kërkesën për monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, të përcaktuar nga prefiksi RNAV, p.sh. RNAV 5, RNAV 1.

Shënim 1. Manuali i Lundrimit, bazuar te performanca (PBN) (doc. 9613), vëllimi II, përmban udhëzime të hollësishme për specifikimet e lundrimit.

Shënim 2. Termi RNP, i përkufizuar më parë si “një deklaram i performancës së lundrimit të nevojshme për operim, brenda një hapësire ajrore të përcaktuar”, është hequr nga ky aneks, pasi koncepti i RNP-së është kapërcyer nga koncepti i PBN-së. Termi RNP në këtë aneks tani përdoret vetëm në kontekstin e specifikimeve të lundrimit, që kërkojnë monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, p.sh. RNP 4 u referohet avionit dhe kërkesave të operimit, duke përfshirë një performancë anësore 4 NM me monitorim dhe paralajmërim të performancës në bord dhe që janë të detajuara në doc. 9613.

Specifikimet e performancës së kërkuar të komunikimit (RCP). Një set kërkesash për ofrimin e shërbimit të trafikut ajror dhe të pajisjeve përkatëse në tokë, aftësisë së avionit dhe operimet e nevojshme për të mbështetur komunikimin e bazuar në performancë.



Specifikimet e performancës së kërkuar të mbikëqyrjes (RSP). Një set kërkesash për ofrimin e shërbimit të trafikut ajror dhe të pajisjeve përkatëse në tokë, aftësisë së avionit dhe operimet e nevojshme për të mbështetur mbikëqyrjen e bazuar në performancë.

Shënim 1. “E nënkuptuar përgjithësisht” do të thotë se është zakon ose praktikë e zakonshme për organizatën, klientët e saj dhe palët e tjera të interesuara, që nevoja ose pritshmëria në shqyrtim është e nënkuptuar.

Shënim 2. Një kualifikues mund të përdoret për të treguar një lloj specifik kërkesash, p.sh. kërkesat e produktit, kërkesat e menaxhimit të cilësisë, kërkesat e klientit.

Shënim 3. Një kërkesë e specifikuar është ajo që shprehet, për shembull, në një dokument.

Shënim 4. Kërkesat mund të gjenerohen nga palë të ndryshme të interesuara.

Specifikimet e produktit të të dhënave. Përshkrimi i detajuar i një serie të të dhënave ose serive të seteve të të dhënave, së bashku me informacionin shtesë që do të mundësonte krijimin, furnizimin dhe përdorimin e tyre nga një pale tjetër (ISO 19131*).

Shënim. Një specifikim i produktit të të dhënave jep një përshkrim të universit të ligjërimit dhe një specifikim për shndërrimin e universit të ligjërimit në një grup të dhënash. Mund të përdoret për prodhim, shitje, përdorim fundor ose për ndonjë qëllim tjetër.

Sistemi ATS i mbikëqyrjes. Një term i përgjithshëm që do të thotë ndryshe, ADS-B, PSR, SSR ose ndonjë sistem të krahasueshëm në tokë që mundëson identifikimin e avionëve.

Shënim. Një sistem i krahasueshëm në tokë është ai që ka demonstruar, nga vlerësimi krahasues ose metodologji tjetër, se ka pasur një nivel sigurie dhe performancë të barabartë ose më të mirë se monopulset SSR.

SNOWTAM. Një seri e veçantë e NOTAM-it, i dhënë në një format standard, që jep një raport të kushteve sipërfaqësore, që njoftojnë praninë ose ndërprerjen e kushteve të rrezikshme, për shkak të borës, akullit, borës së shkrirë, ngricës, ujit të ndenjur ose ujit të shoqëruar me dëborë, borë të shkrirë, akull ose acar në zonën e lëvizjes.

Suplementi i AIP-it. Ndryshime të përkohshme në informacionin që përfshihet në AIP, të cilat paraqiten me anë të faqeve të veçanta.

Survejimi automatik i ndërvarur - kontratë (ADS-C). Një mjet me të cilin termat e një marrëveshje ADS-C do të shkëmben midis

sistemit tokësor dhe avionit, përmes një linku të të dhënave, duke specifikuar në cilat kushte do të fillonin raportet ADS-C, dhe cilat të dhëna do të përfshiheshin në raporte.

Shënim. Shprehja e shkurtuar “kontratë ADS” përdoret zakonisht për t’iu referuar kontratës së ngjarjes ADS, kontratës së kërkesës ADS, kontratës periodike ADS ose një gjendje emergjence.

Survejimi automatik i ndërvarur - transmetim (ADS-B). Një mjet me të cilin avionët, automjetet e aerodromit dhe objektet e tjera mund të transmetojnë automatikisht dhe/ose të marrin të dhëna, të tilla si: identifikimi, pozicioni dhe të dhëna shtesë, siç është e përshtatshme, në një modalitet transmetimi përmes një linku të të dhënave.

Survejimi i bazuar në performancë (PBS). Mbikëqyrja bazuar në specifikimet e performancës të aplikuara për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Shënim. Një specifikim i kërkuar për performancën e mbikëqyrjes (RSP) përfshin kërkesat e performancës së mbikëqyrjes, që u janë alokuar komponentëve të sistemit, për sa i përket mbikëqyrjes që do të ofrohet dhe kohës së dorëzimit të të dhënave shoqëruar, vazhdimësinë, disponueshmërinë, integritetin, saktësinë e të dhënave të mbikëqyrjes, sigurinë dhe funksionalitetin e nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit (ATIS). Sigurimi automatik i informacionit aktual e rutinë për avionët që vijnë dhe nisen përgjatë 24 orëve ose në orë të caktuara:

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit - nëpërmjet linkut të të dhënave (D-ATIS). Sigurimi i ATIS-it përmes linkut të të dhënave.

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit automatik - nëpërmjet zërit (Zëri-ATIS). Sigurimi i ATIS-it, me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura me zë.

Shërbimi ATS i mbikëqyrjes. Termi i përdorur për të treguar një shërbim të ofruar direkt me anë të një sistemi ATS të mbikëqyrjes.

Shërbimi fiks aeronautik (AFS). Një shërbim telekomunikimi midis pikave fikse të përcaktuara, të ofruara kryesisht për sigurinë e lundrimit ajror dhe për operimin e rregullt, efikas dhe ekonomik të shërbimeve ajrore.

Shërbimi i informacionit aeronautik (AIS). Një shërbim i vendosur brenda zonës së përcaktuar



të mbulimit, përgjegjës për sigurimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të domosdoshëm për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

Shërbimi i radionavigimit. Një shërbim që ofron informacion udhëzues ose të dhëna të pozicionit për operimin efikas dhe të sigurt të avionëve të mbështetur nga një ose më shumë pajisje ndihmëse të radionavigimit.

Të dhëna gjeohapësinore të aerodromit (AMD). Të dhënat e mbledhura me qëllim të përpilimit të informacionit gjeohapësinor të aerodromit.

Shënim. Të dhënat gjeohapësinore të aerodromit mbledhen për qëllime që përfshijnë përmirësimin e njohjes së situacionit të përdoruesit, operimeve të lundrimit në tokë, trajnimeve, përpilimit të hartave dhe planifikimit.

Terreni. Sipërfaqja e tokës që përmban tipare të ndodhura natyrisht, si: male, kodra, kreshta, lugina, hapësira ujore, akull dhe borë të përhershëm, duke përfshirë pengesat.

Tipari. Abstraksion i dukurive të botës reale (ISO 19101*).

Toka e zhveshur. Sipërfaqja e tokës, që përfshin zonat kryesore ujore, borën dhe akullin e përhershëm dhe që përjashton bimësinë dhe objektet e ndërtuara nga njeriu.

Transmetimi i VOLMET-it. Ofrimi, sipas rastit, i METAR-it, SPECI-t, TAF-it dhe SIGMET-it aktual përmes transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura me zë.

Validimi. Konfirmimi, përmes sigurimit të provave objektive, se janë përmbushur kërkesat për një përdorim ose aplikim specifik të planizuar (ISO 9000 *).

Veprimi i tiparit. Veprimi që mund të kryejë çdo lloj i një tipari (ISO 19110*).

Shënim. Një veprim mbi llojin e tiparit digë është ngritja e digës. Rezultati i këtij veprimi është ngritja e nivelit të ujit në rezervuar.

Verifikimi. Konfirmimi, përmes sigurimit të provave objektive, se janë përmbushur kërkesat e specifikuara (ISO 9000 *).

Shënim. Shprehja “e verifikuar” përdoret për të caktuar statusin përkatës.

Vlefshmëria e të dhënave. Shkalla e besimit se të dhënat janë të zbatueshme për periudhën e përdorimit të planizuar të tyre.

VOLMET. Informacion meteorologjik për avionët në fluturim.

VOLMET-link i të dhënave (D-VOLMET).

Sigurimi i raporteve aktuale rutinë meteorologjike të aerodromit (METAR) dhe i raporteve meteorologjike speciale të aerodromit (SPECI), parashikimeve të aerodromit (TAF), SIGMET, raporteve speciale të ajrit të pambuluara nga një SIGMET dhe, kur është e mundur, AIRMET përmes linkut të të dhënave.

Zona e identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ). Një hapësirë speciale ajrore e caktuar me dimensione të përcaktuara, brenda së cilës avionëve u kërkohet të pajtohen me procedura të veçanta të identifikimit dhe/ose të raportimit, përveç atyre që lidhen me ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Zona e kufizuar. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqen e tokës ose ujërave territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i kufizuar në përputhje me disa kushte të përcaktuara.

Zona e lëvizjes. Ajo pjesë e një aerodromi që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe rulimin e avionëve, e përbërë nga zona e manovrimit dhe e vendqëndrimit.

Zona e manovrimit. Ajo pjesë e një aerodromi që do të përdoret për ngritje, ulje dhe rulim të avionëve, duke përfshirë vendqëndrimet.

Zona e ndaluar. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqen e tokës ose ujërave territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i ndaluar.

Zona e rrezikshme. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, brenda së cilës mund të ekzistojnë aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionëve në orare të caktuara.

Zyra e NOTAM-eve Ndërkombëtare (NOF). Një zyrë e caktuar nga shteti për shkëmbimin ndërkombëtarisht të NOTAM-it.

Neni 4

Sistemet e përbashkëta të referimit për lundrimin ajror

1. Sistemi i referimit horizontal

1.1 Sistemi Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) do të përdoret si sistem referimi horizontal (gjeodezik) për lundrimin ajror ndërkombëtar. Si pasojë, koordinatat gjeografike të publikuara (që tregojnë gjerësinë dhe gjatësinë) do të shprehen në lidhje me të dhënat bazë të referencës gjeodezike WGS-84.



Shënim. Materiali gjithëpërfshirës i udhëzimit, në lidhje me WGS-84 është i përfshirë në Manualin e Sistemit Gjeodezik Botëror – 1984 (WGS-84) (doc. 9674).

1.2 Në aplikacionet gjeodezike precize dhe në disa aplikacione të lundrimit ajror duhet të modelohen dhe të vlerësohen ndryshimet e përkohshme në lëvizjen e pllakës tektonike dhe efektet e baticës në koren e Tokës. Për të pasqyruar atë efekt kohor, një epokë duhet të përfshihet në çdo set të koordinatave absolute të stacioneve.

Shënim 1. Epoka e kornizës referuese WGS-84 (G873) është 1997.0 ndërsa epoka e kornizës referuese më të fundit të azhurnuar WGS-84 (G1150), e cila përfshin një model lëvizjeje të pllakës, është 2001.0. (G tregon që koordinatat janë marrë përmes teknikave të Sistemit Global të Pozicionimit (GPS) dhe numri pas G tregon javën e GPS-së, kur këto koordinata u përdorën në procesin e vlerësimit të saktë të pozicionit të mëposhëm nga Agjencia Kombëtare e Inteligjencës Gjeohapësinore të Shteteve të Bashkuara.)

Shënim 2. Seti i koordinatave gjeodezike të stacioneve të përbërshme të gjurmimit GPS të shpërndara globalisht për realizimin më të fundit të kornizës referuese WGS-84 (WGS-84 (G1150)) është dhënë në doc. 9674. Për secilin stacion gjurmimi të përbërshëm GPS, saktësia e një pozicioni të vlerësuar individualisht në WGS-84 (G1150) është në rendin e 1 cm (1 σ).

Shënim 3. Një tjetër sistem preciz tokësor mbarëbotëror i koordinatave është Shërbimi Ndërkombëtar i Rrotullimit të Tokës dhe Sistemeve të Referimit (IERS), Sistemi Ndërkombëtar i Referimit Tokësor (ITRS), dhe realizimi i ITRS-së është Korniza Referuese Tokësore (IRI). Materiali udhëzues, në lidhje me ITRS-në është dhënë në shtojcën C të doc. 9674. Realizimi më aktual i WGS-84 (G1150) i referohet epokës ITRF 2000. WGS-84 (G1150) është në përputhje me ITRF 2000 dhe në realizimin praktik diferenca në mes të këtyre dy sistemeve është në intervalin një deri në dy centimetra në të gjithë botën, që do të thotë WGS-84 (G1150) dhe ITRF 2000 janë në thelb identike.

2. Sistemi i referimit vertikal

2.1 Të dhënat bazë të nivelit mesatar të detit (MSL) do të përdoren si sistem referimi vertikal për lundrimin ajror ndërkombëtar.

Shënim 1. Gjeoidi i përafrohet globalisht me shumë MSL. Përcaktohet si sipërfaqe ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës, e cila përkon me MSL-në e patrazuar që shtrihet vazhdimisht nëpër kontinente.

Shënim 2. Lartësitë e lidhura me gravitetin (lartësitë MSL) quben, gjithashtu, lartësi ortometrike ndërsa distancat e pikave mbi elipsoid quben lartësi elipsoide.

2.2 Modeli Gravitacional i Tokës - 1996 (EGM-96) do të përdoret si model global graviteti për lundrimin ajror ndërkombëtar.

2.3 Në ato pozicione gjeografike ku saktësia e EGM-96 nuk plotëson kërkesat e saktësisë për lartësitë MSL dhe andulacionin e gjeoidit, në bazë të të dhënave EGM-96 do të zhvillohen dhe përdoren modele lokale, kombëtare ose rajonale të gjeoidit, që përmbajnë të dhëna të fushës së gravitetit me rezolucion të lartë (gjatësi vale të shkurtër). Kur përdoret një model gjeoidi tjetër nga modeli EGM-96, një përshkrim i modelit të përdorur, përfshirë parametrat e kërkuar për transformimin e lartësisë ndërmjet modelit dhe EGM-96, do të jepet në Publikimin e Informacionit Aeronautik (AIP).

Shënim. Specifikimet në lidhje me përcaktimin dhe raportimin (saktësia e punës në terren dhe integriteti i të dhënave) të kuotave dhe andulacionit të gjeoidit në pozicione specifike në aerodrome/heliporte jepen në PANS-AIM (doc. 10066), shtojca 1.

3. Sistemi i referimit kohor

3.1 Kalendari gregorian dhe Koha Universale e Koordinuar (UTC) do të përdoren si sistem referimi kohor për lundrimin ajror ndërkombëtar.

Shënim 1. Një vlerë në domenin kohor është një pozicion i përkohshëm i matur, në lidhje me një sistem referimi kohor.

Shënim 2. UTC është një shkallë kobe, e cila mirëmbahet nga Bureau International de l'Hureure dhe IERS dhe formon bazën e shpërndarjes së koordinuar të frekuencave standarde dhe sinjaleve kohore.

Shënim 3. Materiali udhëzues, në lidhje me UTC-në është përfshirë në shtojcën D, të aneksit 5 - Njësitë e matjes që do të përdoren në operimet ajrore dhe tokësore.

Shënim 4. Standardi ISO 8601 specifikon përdorimin e kalendarit gregorian dhe 24-orëshin lokal ose UTC-në për shkëmbimin e informacionit, ndërsa standardi ISO 19108* përshkruan kalendarin gregorian dhe UTC-në si sistem referimi kohor parësor për përdorim me informacionin gjeografik.*

3.2 Kur përdoret një sistem referimi kohor i ndryshëm për disa aplikacione, katalogu i tipareve ose metadata e lidhur me një skemë aplikimi ose një set të dhënash, sipas rastit, do të përfshijë ose një përshkrim të këtij sistemi ose një citim për një dokument që përshkruan atë sistem referimi kohor.

Shënim. Standardi ISO 19108, shtojca D, përshkruan disa aspekte të kalendarëve që mund të duhet të merren parasysh në një përshkrim të tillë.*



4. Specifikime të ndryshme

4.1 Produktet e informacionit aeronautik të planëzuara për shpërndarje ndërkombëtare do të përfshijnë tekstin në anglisht për ato pjesë të shprehura në gjuhë të thjeshtë.

4.2 Emrat e vendeve do të shkruhen në përputhje me përdorimin lokal, të përkthyer, kur është e nevojshme, në alfabetin bazë latin të ISO-s.

4.3 Njësitë e matjes të përdorura në origjinimin, përpunimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik duhet të jenë në përputhje me përdorimin e tabelave të përfshira në aneksin 5.

4.4 Shkurtesat e ICAO-s do të përdoren në produktet e informacionit aeronautik sa herë që ato janë të përshtatshme dhe përdorimi i tyre do të ndihmonte shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

* Standardi ISO

8601 - Elementet e të dhënave dhe formatet e shkëmbimit - Shkëmbimi i informacionit - Përfaqësimi i datave dhe orëve

9000 - Sisteme të menaxhimit të cilësisë - Bazat dhe fjalori

19101 - Informacioni gjeografik - Modeli i referimit

19104 - Informacioni gjeografik - Terminologji

19108 - Informacioni gjeografik - Skema e përkohshme

19109 - Informacioni gjeografik - Rregullat për skemën e aplikimit

19110 - Informacioni gjeografik - Skema e katalogimit të tipareve

19115 - Informacione gjeografike - Metadata

19117 - Informacione gjeografike - Portrete

19131 - Informacioni gjeografik - Specifikimi i produktit të të dhënave

KREU 2

PËRGJEGJËSITË DHE FUNKSIONET

Neni 5

Përgjegjësitë e shtetit

1. Shteti do të ofrojë shërbimin e informacionit aeronautik (AIS).

2. Shteti do të sigurojë që ofrimi i të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik mbulon territorin e vet dhe ato zona të ujërave

ndërkombëtare, për të cilat është përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror (ATS).

3. Shteti do të mbetet përgjegjës për të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik të ofruara në përputhje me pikën 2 të këtij neni. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të ofruara nga dhe në emër të shtetit do të tregojnë qartë se ato janë siguruar nën autoritetin e shtetit, pavarësisht nga formati në të cilin janë ofruar.

4. Shteti do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të ofruara janë me cilësinë e kërkuar, në përputhje me parashikimet e nenit 11.

5. Shteti do të sigurojë që të vendosen marrëveshje zyrtare midis krijuesve (origjinuesve) të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik dhe AIS, në lidhje me sigurimin në kohë dhe në mënyrë të plotë të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

Shënim. Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik që do të ishin objekt i marrëveshjeve zyrtare është specifikuar në kreu 4.

Neni 6

Përgjegjësitë dhe funksionet e AIS-it

1. AIS-i do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të nevojshme për sigurinë e operimit, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror të vihen në dispozicion në një formë të përshtatshme për kërkesat operacionale të komunitetit të menaxhimit të trafikut ajror (ATM), përfshirë:

a) ata që marrin pjesë në operimet e fluturimit, përfshirë ekuipazhet e fluturimit, planifikimin e fluturimit dhe simulatorët e fluturimit; dhe

b) njësinë e ATS-së përgjegjëse për shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit.

2. Një përshkrim i komunitetit të ATM-së përmbahet në Konceptin Global Operacional të Menaxhimit të Trafikut Ajror (dok. 9854).

3. AIS-i do të marrë, bashkojë ose grumbullojë, editojë, formatojë, publikojë/ruajë dhe shpërndajë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik, në lidhje me të gjithë territorin e shtetit, si dhe të atyre zonave të ujërave ndërkombëtare për të cilat shteti është përgjegjës për ofrimin e ATS-së. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik do të ofrohen si produkte të informacionit aeronautik.



4. AIS-i do të ketë edhe funksionet e origjinuesit.

5. Kur nuk ofrohet shërbimi 24-orësh, shërbimi do të jetë i disponueshëm gjatë gjithë periudhës kur një avion është duke fluturuar në zonën e përgjegjësisë së AIS-it, plus një periudhë të paktën dy orë para dhe pas një periudhë të tillë. Shërbimi, gjithashtu, do të jetë në dispozicion në një kohë tjetër, siç mund të kërkohej nga një organizatë e përshtatshme në tokë.

6. AIS-i, përveç kësaj, do të marrë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik për të bërë të mundur që të ofrojë shërbimin e informacionit para fluturimit dhe për të përmbushur nevojën për informacion gjatë fluturimit:

a) nga AIS-et e shteteve të tjera; dhe

b) nga burime të tjera që mund të jenë në dispozicion, subjekt i parashikimeve në nenin 28.

7. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i marrë sipas parashikimeve në 6(a), kur shpërndahen, duhet të jenë të identifikuar qartë se kanë autoritetin e shtetit origjinues.

8. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i marrë, sipas parashikimeve në 6(b), nëse është e mundur, do të verifikohen përpara shpërndarjes dhe nëse nuk verifikohen, kur shpërndahen, duhet të identifikohen qartë si të tilla.

9. AIS-i do të vërë menjëherë në dispozicion të AIS-eve të shteteve të tjera çdo të dhënë aeronautike dhe informacion aeronautik të nevojshëm për sigurinë, rregullsinë ose efikasitetin e lundrimit ajror të kërkuar prej tyre, për t'u mundësuar atyre që të veprojnë në përputhje me parashikimet në pikën 1 të këtij neni.

Shënim. Materiali udhëzues për marrëveshje të tilla zyrtare përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

Neni 7

Shkëmbimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Shteti do të caktojë zyrën në të cilën do të adresohen të gjitha elementet e produkteve të informacionit aeronautik të siguruar nga shtetet e tjera. Një zyrë e tillë do të kualifikohet të merret me kërkesat për të dhënat aeronautike dhe informacionet aeronautike të ofruara nga shtetet e tjera.

2. Marrëveshjet zyrtare duhet të vendosen midis atyre palëve që ofrojnë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik në emër të shteteve dhe përdoruesve të tyre, në lidhje me ofrimin e shërbimit.

Shënim. Materiali udhëzues për marrëveshje të tilla zyrtare përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

3. Kur caktohet më shumë se një zyrë e NOTAM-eve ndërkombëtare, do të përcaktohen shkalla e përgjegjësisë dhe territori që do të mbulohet nga secila zyrë.

4. AIS-i do të organizojë punën, sipas nevojës, që të plotësojë kërkesat operationale për lëshimin dhe marrjen e NOTAM-it të shpërndarë me anë të telekomunikacionit.

5. Kur është e mundur, do të vendoset kontakti i drejtpërdrejtë midis AIS-eve, me qëllim për të lehtësuar shkëmbimin ndërkombëtar të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

6. Me përjashtim të parashikimeve në pikën 8, një kopje e secilit prej produkteve të mëposhtme të informacionit aeronautik (ku është e mundur), që janë kërkuar nga AIS-i i një shteti kontraktues do të vihen në dispozicion nga shteti origjinues dhe do të ofrohen në formatin/et e rënë/a dakord në mënyrë të ndërsjellë, pa pagesë:

a) Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP), përfshirë amendamentet dhe suplementet;

b) Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC);

c) NOTAM; dhe

d) hartat aeronautike.

7. Shkëmbimi i më shumë se një kopje të elementeve të produkteve të informacionit aeronautik, dhe të dokumenteve të tjera të lundrimit ajror, përfshirë ato që përmbajnë legjislacionin dhe rregulloret e lundrimit ajror, duhet të jenë subjekt i marrëveshjeve bilaterale midis shteteve kontraktuese dhe enteve pjesëmarrëse.

8. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik jepen në formën e seteve digjitale të të dhënave që do të përdoren nga AIS-i, ato do të sigurohen në bazë të marrëveshjes midis shteteve kontraktuese në fjalë.

Shënim. Qëllimi është që shtetet të jenë në gjendje të përdorin të dhënat për qëllimet e specifikuar në pikën 6 të nenit 6.



9. Blerja e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik, përfshirë këtu elemente të produkteve të informacionit aeronautik dhe dokumente të tjera të lundrimit ajror, përfshirë ato që përmbajnë legjislacionin dhe rregulloret e lundrimit ajror nga shtete të tjera të ndryshme nga shtetet kontraktuese dhe nga entet e tjera duhet të jenë subjekt i marrëveshjes të veçantë midis shteteve dhe enteve pjesëmarrëse.

10. Për ofrimin e seteve të të dhënave do të përdoren të dhënat aeronautike globalisht të ndërveprueshme dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik.

Shënim 1. Specifikimet në lidhje me të dhënat aeronautike globalisht të ndërveprueshme dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik përfshihen në procedurat e shërbimeve të lundrimit ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066).

Shënim 2. Material udhëzues për të dhënat aeronautike globale ndërvepruese dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik përmbahen në dok. 8126.

Neni 8

Të drejtat e autorit

1. Çdo produkt i informacionit aeronautik, të cilit i është dhënë mbrojtja e së drejtës së autorit nga shteti origjinues dhe i ofrohet një shteti tjetër, në përputhje me parashikimet e nenit 7, do t'i vihet në dispozicion vetëm një pale të tretë, me kushtin se pala e tretë është e ndërgjegjshme që produkti mbrohet me të drejtën e autorit dhe me kusht që të shënohet siç duhet që produkti është subjekt i së drejtës së autorit nga shteti origjinues.

2. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i janë dhënë një shteti, në përputhje me parashikimet në pikën 9 të nenit 7, shteti pranues nuk do t'i ofrojë sete digjitale të të dhënave të shtetit ofrues asnjë pale të tretë pa pëlqimin e shtetit ofrues.

Neni 9

Mbulimi i kostos

1. Kostoja e përgjithshme e mbledhjes dhe e grumbullimit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik duhet të përfshihet në koston bazë për tarifën e shërbimeve të aeroportit

dhe të lundrimit ajror, sipas rastit, në përputhje me parimet e përfshira në politikat e ICAO-s mbi Tarifën për Aeroportet dhe Shërbimet e Lundrimit Ajror (Dok. 9082).

Shënim. Kur kostot e mbledhjes dhe grumbullimit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik janë rikuperuar përmes tarifave të shërbimeve të aeroportit dhe të lundrimit ajror, tarifa për një klient individual për furnizimin e një produkti të veçantë të informacionit aeronautik mund të bazohet në kostot e shlypjes së kopjeve të letrës, prodhimit të mediave elektronike dhe të shpërndarjes.

KREU 3

MENAXHIMI I INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 10

Kërkesat për menaxhimin e informacionit

Burimet dhe proceset e menaxhimit të informacionit të krijuar nga shërbimi i informacionit aeronautik (AIS) do të jenë të përshtatshme për të siguruar mbledhjen në kohë, përpunimin, ruajtjen, integrimin, shkëmbimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik me cilësi të siguruar brenda sistemit të menaxhimit të trafikut ajror (ATM).

Neni 11

Specifikimet e cilësisë së të dhënave

1. Saktësia e të dhënave

1.1 Rendi i saktësisë për të dhënat aeronautike duhet të jetë në përputhje me përdorimin e planëzuar të tyre.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e saktësisë (përfshirë nivelin e besimit) për të dhënat aeronautike përmbahen në Procedurat e Shërbimeve të Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

2. Rezolucioni i të dhënave

2.1 Rendi i rezolucionit të të dhënave aeronautike do të jetë në përpjesëtim me saktësinë e të dhënave aktuale.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e saktësisë (përfshirë nivelin e besimit) për të dhënat aeronautike përmbahen në Procedurat e Shërbimeve të Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.



2.2 Rezolucioni i të dhënave të përfshira në bazën e të dhënave do të jetë i njëjtë ose më i saktë se rezolucioni i publikimit.

Shënim 1. Specifikimet në lidhje me rezolucionin e të dhënave aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Shënim 2. Rezolucioni i të dhënave të përfshira në bazën e të dhënave mund të jetë i njëjtë ose më i saktë se rezolucioni i publikimit.

3. Integriteti i të dhënave

3.1 Integriteti i të dhënave aeronautike do të ruhet në të gjithë zinxhirin e të dhënave nga krijimi deri në shpërndarje të përdoruesi specifik i tyre.

Shënim. Specifikimet në lidhje me klasifikimin e integritetit, që lidhen me të dhënat aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

3.3 Bazuar në klasifikimin e zbatueshëm të integritetit, do të vendosen procedura, me qëllim që:

a) për të dhëna rutinë: të shmangët korruptimi gjatë përpunimit të të dhënave;

b) për të dhëna thelbësore: të sigurohet që korruptimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshin procese shtesë, sipas nevojës për të adresuar rreziqet e mundshme në arkitekturën e përgjithshme të sistemit për të siguruar më tej integritetin e të dhënave në këtë nivel; dhe

c) për të dhëna kritike: të sigurohet që korruptimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshin procese shtesë të sigurimit të integritetit për të zbutur plotësisht efektet e gabimeve të identifikuar nga një analizë e plotë e arkitekturës së përgjithshme të sistemit si rreziqe potenciale të integritetit të të dhënave.

4. Gjurmueshmëria e të dhënave

4.1 Gjurmueshmëria e të dhënave aeronautike do të sigurohet dhe ruhet për sa kohë që të dhënat janë në përdorim.

5. Vlefshmëria e të dhënave

5.1 Vlefshmëria e të dhënave aeronautike do të sigurohet, duke përfshirë kufizime në periudhën efektive të elementeve të të dhënave.

Shënim 1. Këta kufij mund të shoqërohen me elemente individuale të të dhënave ose sete të të dhënave.

Shënim 2. Nëse periudha efektive është përcaktuar për një set të dhënash, ajo do të llogarisë datat efektive të të gjitha elementeve individuale të të dhënave.

6. Kompletimi i të dhënave

6.1 Kompletimi i të dhënave aeronautike do të sigurohet për të mbështetur përdorimin e planëzuar të tyre.

7. Format i të dhënave

7.1 Format i të dhënave aeronautike të dorëzuara do të jetë i përshtatshëm për të siguruar që të dhënat interpretohen, në përputhje me përdorimin e planëzuar të tyre.

Neni 12

Verifikimi dhe validimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Materiali që do të publikohet si pjesë e një produkti të informacionit aeronautik do të kontrollohet plotësisht përpara se të jetë dorëzuar në AIS për të siguruar që të gjitha informacionet e nevojshme janë përfshirë dhe që ato janë të sakta në detaje.

2. AIS-i do të vendosë procedura verifikimi dhe validimi që sigurojnë përmbushjen e kërkesave të cilësisë pas marrjes së të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

Neni 13

Zbulimi i gabimit të të dhënave

1. Teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave do të përdoren gjatë transmetimit dhe/ose ruajtjes së të dhënave aeronautike dhe seteve digjitale të të dhënave.

2. Teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave do të përdoren për të ruajtur nivelet e integritetit, siç përcaktohet në pikën 3 të nenit 11.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 14

Përdorimi i automatizimit

1. Automatizimi do të aplikohet për të siguruar cilësinë, efikasitetin dhe kosto-efektivitetin e shërbimeve të informacionit aeronautik.

Shënim. Materiali udhëzues për zhvillimin e bazave të të dhënave dhe krijimin e shërbimeve të shkëmbimit të të dhënave përmbahet në dok. 8126.



2. Vëmendje e duhur do t'u kushtohet integritetit të të dhënave dhe informacionit kur zbatohen proceset e automatizuara dhe ndërmerren hapa lehtësues aty ku identifikohen rreziqe.

Shënim. Rreziqet e ndryshimit të integritetit të të dhënave dhe të informacionit mund të paraqiten nga proceset e automatizuara në rastet e sjelljeve të papritura të sistemeve.

3. Për të përmbushur kërkesat e cilësisë së të dhënave, automatizimi do të:

a) mundësojë shkëmbimin e të dhënave aeronautike digjitale midis palëve të përfshira në zinxhirin e përpunimit të të dhënave; dhe

b) përdorë modele të shkëmbimit të informacionit aeronautik dhe modele të shkëmbimit të të dhënave të disanjuara për të qenë ndërvepruese globalisht.

Neni 15

Sistemi i menaxhimit të cilësisë

1. Sistemet e menaxhimit të cilësisë do të zbatohen dhe mirëmbahen duke përfshirë të gjitha funksionet e AIS-it të përshkruara në nenin 6. Ekzekutimi i sistemeve të tilla të menaxhimit të cilësisë do të bëhet i demonstrueshëm për secilën fazë të funksionit.

Shënim. Materiali udhëzues përmbahet në Manualin mbi Sistemin e Menaxhimit të Cilësisë për Shërbimet e Informacionit Aeronautik (dok. 9839).

2. Menaxhimi i cilësisë duhet të jetë i zbatueshëm për të gjithë zinxhirin e të dhënave aeronautike nga krijimi i të dhënave deri në shpërndarje të përdoruesit specifik i tyre, duke marrë parasysh përdorimin e planëzuar të të dhënave.

3. Sistemi i menaxhimit të cilësisë i vendosur në përputhje me pikën 1 të këtij neni duhet të ndjekë seritë ISO 9000 të standardeve të sigurimit të cilësisë dhe të certifikohen nga një organ i akredituar i certifikimit.

4. Brenda kontekstit të sistemit të vendosur të menaxhimit të cilësisë, do të identifikohen kompetencat dhe njohuritë shoqëruese, shprehite dhe aftësitë e kërkuara për secilin funksion, dhe personeli i caktuar për t'i kryer ato funksione do të trajnohet siç duhet. Do të vendosen procese për të siguruar që personeli të ketë kompetencat e kërkuara për të kryer funksione specifike të

caktuara. Do të mbahen rekordet e duhura në mënyrë që të konfirmohen kualifikimet e personelit. Do të vendosen vlerësime fillestare dhe periodike që kërkojnë që personeli të demonstrojë kompetencat e kërkuara. Vlerësimet periodike të personelit do të përdoren si një mjet për të zbuluar dhe për të korrigjuar mungesat në njohuri, shprehje dhe aftësi.

5. Çdo sistem i menaxhimit të cilësisë do të përfshijë politikën, proceset dhe procedurat e nevojshme, përfshirë ato për përdorimin e metadatave, për të siguruar dhe verifikuar se e dhëna aeronautike është e gjurmueshme përgjatë zinxhirit të të dhënave të informacionit aeronautik, në mënyrë që të lejojë që anomalitë ose gabimet e zbuluara të çdo të dhëne në përdorim të jenë identifikuar nga shkaku rrënjësor, korrigjuar dhe komunikuar të përdoruesit e prekur.

6. Sistemi i vendosur për menaxhimin e cilësisë u siguron përdoruesve sigurinë dhe besimin e duhur që të dhënat aeronautike dhe informacionet aeronautike të shpërndara plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave aeronautike.

7. Do të merren të gjitha masat e nevojshme për të monitoruar përputhjen me sistemin e menaxhimit të cilësisë në fuqi.

8. Demonstrimi i përputhshmërisë së sistemit të menaxhimit të cilësisë së aplikuar do të bëhet nga auditimi. Nëse identifikohet një jokonformitet do të përcaktohen dhe ndërmerren veprime të menjëhershme për të korrigjuar shkakun e këtij jokonformiteti pa vonesë. Të gjitha vëzhgimet e auditimit dhe veprimet përmirësuese do të dëshmohen dhe dokumentohen siç duhet.

Neni 16

Konsideratat e faktorëve njerëzorë

1. Organizimi i AIS-it, si dhe disenjimi, përmbajtja, përpunimi dhe shpërndarja e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik do të marrë parasysh parimet e faktorëve njerëzorë, që lehtësojnë përdorimin e tyre optimal.

2. Vëmendje e duhur do t'i kushtohet integritetit të informacionit ku kërkohet ndërveprimi njerëzor dhe ndërmerren hapa lehtësues aty ku identifikohen rreziqet.

Shënim. Kjo mund të arrihet përmes modelimit të sistemeve, procedurave të operimit ose përmirësimeve në mjedisin e operimit.



KREU 4 FUSHËVEPRIMI I TË DHËNAVE AERONAUTIKE DHE I INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 17

Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik siguron kërkesën minimale për të mbështetur produktet dhe shërbimet e informacionit aeronautik, bazat e të dhënave të lundrimit aeronautik, aplikacionet e lundrimit ajror dhe sistemet e menaxhimit të trafikut ajror (ATM).

2. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik për t'u marrë dhe menaxhuar nga shërbimi i informacioni aeronautik (AIS) do të përfshijnë të paktën nënfushat e mëposhtme:

- a) rregulloret, rregullat dhe procedurat kombëtare;
- b) aerodromet dhe heliportet;
- c) hapësirën ajrore;
- d) rrugët e shërbimeve të trafikut ajror (ATS);
- e) procedurat instrumentale të fluturimit;
- f) sistemet/mjetet ndihmëse të radionavigimit;
- g) pengesat;
- h) terrenin; dhe
- i) informacionin gjeografik.

Shënim 1. Specifikimet e hollësishme në lidhje me përmbajtjen e secilës nënfushë përmbahen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajrore - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

Shënim 2. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik në secilën nënfushë mund të origjinohen nga më shumë se një organizate ose autoriteti.

5. Përcaktimi dhe raportimi i të dhënave aeronautike do të jetë në përputhje me saktësinë dhe klasifikimin e integritetit të kërkuar për të përmbushur nevojat e përdoruesit fundor të të dhënave aeronautike.

Shënim. Specifikimet në lidhje me saktësinë dhe klasifikimin e integritetit për të dhënat aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Neni 18

Metadat

1. Metadat do të mbledhen për proceset e të dhënave aeronautike dhe pikat e shkëmbimit.

2. Grumbullimi i metadatave do të aplikohet në të gjithë zinxhirin e të dhënave të informacionit aeronautik, nga krijimi deri në shpërndarje të përdoruesi specifik i tyre.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me metadat janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

KREU 5 PRODUKTET DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 19

Të përgjithshme

1. Informacioni aeronautik do të jepet në formën e produkteve të informacionit aeronautik dhe shërbimeve shoqëruese.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e rezolucionit të të dhënave aeronautike për secilin produkt të informacionit aeronautik përmbahen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

2. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik janë dhënë në formate të shumëfishta, do të implementohen procese për të siguruar konsistencën e të dhënave dhe informacionit midis formateve.

Neni 20

Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar

1. Informacioni aeronautik i ofruar në një prezantim të standardizuar përfshin Publikimin e Informacionit Aeronautik (AIP), amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it, AIC-it, NOTAM-it dhe hartat aeronautike.

Shënim 1. Specifikimet e hollësishme në lidhje me AIP, amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it, AIC-it dhe NOTAM-it janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

Shënim 2. Rastet kur setet digjitale të të dhënave mund të zëvendësojnë elementet përkatëse të prezantimit të standardizuar janë të detajuara në PANS-AIM (dok. 10066).

2. AIP-i, amendamenti i AIP-it, suplementi i AIP-it dhe AIC-it do të sigurohen në letër dhe/ose si një dokument elektronik.

3. AIP-i, amendamenti i AIP-it, suplementi i AIP-it dhe AIC-it, kur jepet si një dokument elektronik (eAIP) duhet të lejojë shfaqjen në pajisjet elektronike dhe printimin në letër.



Neni 21

Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP)

1. AIP-i ka për qëllim kryesisht të plotësojë kërkesat ndërkombëtare për shkëmbimin e informacionit aeronautik të një karakteri të qëndrueshëm thelbësor për lundrimin ajror.

2. AIP-i përbën burimin bazë të informacionit për informacionin e përhershëm dhe të ndryshimeve të përkohshme me kohëzgjatje të gjatë.

3. AIP-i do të përfshijë:

a) një deklaratë të autoritetit kompetent përgjegjës për pajisjet, shërbimet ose procedurat e lundrimit ajror të mbuluara nga AIP-i;

b) kushtet e përgjithshme në të cilat shërbimet ose pajisjet janë të disponueshme për përdorim ndërkombëtar;

c) një listë të diferencave të rëndësishme midis rregullave dhe praktikave kombëtare të shtetit dhe standardeve, praktikave të rekomanduara dhe procedurave përkatëse të ICAO-s, të dhëna në një formë që do t'i mundësonte një përdoruesi të diferencohet me lehtësi midis kërkesave të shtetit dhe parashikimeve përkatëse të ICAO-s;

d) zgjedhjen e bërë nga shteti në secilin rast domethënës kur sigurohet një kurs alternativ veprimi për standardet, praktikat e rekomanduara dhe procedurat e ICAO-s.

Neni 22

Suplementi i AIP-it

1. Një listë kontrolli e suplementeve të vlefshme të AIP-it do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me shpeshhtësinë për sigurimin e listave kontrolluese të suplementeve të vlefshme të AIP-it janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 23

Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC)

1. Një AIC do të përdoret për të siguruar:

a) një parashikim afatgjatë të çdo ndryshimi të madh në legjislacion, rregullore, procedurë ose infrastrukturë; ose

b) informacion të një natyre thjesht shpjeguese ose këshilluese që mund të ndikojë në sigurinë e fluturimit; ose

c) informacion ose njoftim të një natyre shpjeguese ose këshilluese, në lidhje me çështje teknike, legjislative ose thjesht administrative.

2. Një AIC nuk do të përdoret për informacionin që kualifikohet për përfshirje në AIP dhe NOTAM.

3. Vlefshmëria e AIC-it aktuale në fuqi do të rishikohet të paktën një herë në vit.

4. Një listë kontrolli e AIC-it aktuale të vlefshëm do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me shpeshhtësinë për sigurimin e listave kontrolluese të AIC-it të vlefshme janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 24

Hartat aeronautike

Shënim. Aneksi 4 - Hartat aeronautike siguron standarde dhe praktika të rekomanduara, përfshirë kërkesat e sigurimit për secilën lloj harte.

1. Hartat aeronautike të listuara më poshtë, kur janë në dispozicion për aerodromet/heliportet ndërkombëtare të përcaktuara, formojnë pjesë të AIP-it ose u ofrohen veçmas marrësve të AIP-it:

a) Harta e Aerodromit/Heliportit - ICAO;

b) Harta e Lëvizjes në Tokë të Aerodromit - ICAO;

c) Harta e Pengesave të Aerodromit - ICAO Type A;

d) Harta e Pengesave të Aerodromit - ICAO Tipi B (kur është në dispozicion);

e) Harta e Terrenit dhe e Pengesave të Aerodromit - ICAO (Elektronike);

f) Harta e Parkimit/Ngarkimit të Avionëve - ICAO;

g) Harta e Zonës - ICAO;

h) Harta e Mbikëqyrjes ATC të Lartësive Minimale - ICAO;

i) Harta e Afrimit Instrumental - ICAO;

j) Harta e Terrenit të Afrimit me Precizion - ICAO;

k) Harta e Mbërritjes Standarde - Instrumentale (STAR) - ICAO;

l) Harta e Nisjes Standarde - Instrumentale (SID) - ICAO; dhe

m) Harta e Afrimit Vizual - ICAO.

Shënim. Një xhëp faqesh mund të përdoret në AIP për të përfshirë Hartën e Terrenit dhe Pengesave të Aerodromit - ICAO (Elektronike) në media të përshtatshme elektronike.



2. Harta e Rrugëve Ajrore - ICAO, kur është në dispozicion, do të jetë pjesë e AIP-it ose do t'u ofrohet veçmas marrësve të AIP-it.

3. Hartat aeronautike të renditura më poshtë, kur janë në dispozicion, do të ofrohen si produkte të informacionit aeronautik:

a) Harta Aeronautike Botërore - ICAO 1:1 000 000;

b) Harta Aeronautike - ICAO 1:500 000;

c) Harta e Lundrimit Aeronautik - ICAO Shkallë e Vogël; dhe

d) Harta e Pilotimit - hartë e ICAO-s.

4. Hartat elektronike aeronautike duhet të sigurohen bazuar në databazat digjitale dhe përdorimin e sistemeve të informacionit gjeografik.

5. Rezolucioni në hartë i të dhënave aeronautike do të jetë ai siç përcaktohet për një hartë të veçantë.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rezolucionin në hartë për të dhënat aeronautike janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Neni 25 NOTAM

Shënim. Specifikimet e hollësishme për NOTAM, përfshirë formatet për SNOWTAM dhe ASHTAM, përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066).

1. Një listë kontrolli e NOTAM-it të vlefshëm do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me shpeshësinë për sigurimin e listave kontrolluese të NOTAM-it të vlefshëm përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 26 Setet e të dhënave digjitale

1. Të përgjithshme

1.1 Të dhënat digjitale do të jenë në formën e seteve të mëposhtme të të dhënave:

a) seti i të dhënave të AIP-it;

b) setet e të dhënave të terrenit;

c) setet e të dhënave të pengesave;

d) setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit; dhe

e) setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me përmbajtjen e seteve digjitale të të dhënave janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

1.2 Çdo set i të dhënave do t'i ofrohet përdoruesit specifik të tyre së bashku me të paktën setin minimal të metadatave që siguron gjurmueshmëri.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me metadatat janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

1.3 Do të sigurohet rregullisht një listë kontrolli e seteve të vlefshme të të dhënave.

2. Seti i të dhënave të AIP-it

2.1 Një set i të dhënave të AIP-it duhet të sigurohet që të mbulojë shtrirjen e informacionit, siç parashikohet në AIP.

2.2 Kur nuk është e mundur të sigurohet një set i plotë i të dhënave të AIP-it, duhet të sigurohen nënndarjet/a e të dhënave që janë në dispozicion.

2.3 Seti i të dhënave të AIP-it do të përmbajë përfaqësimin digjital të informacionit aeronautik me karakter të qëndrueshëm (informacion i përhershëm dhe ndryshime të përkohshme me kohëzgjatje të gjatë) thelbësore për navigimin ajror.

3. Setet e të dhënave të terrenit dhe pengesave

Shënim 1. Kërkesat numerike për setet e të dhënave për terrenin dhe pengesat përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojcat 1 dhe 8.

Shënim 2. Kërkesat për sipërfaqet e grumbullimit të të dhënave të terrenit dhe pengesave përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 8.

3.1 Zonat e mbulimit për setet e të dhënave për terrenin dhe pengesat do të specifikohen si:

- Zona 1: I gjithë territori i shtetit;

- Zona 2: Në afërsi të një aerodromi, të ndarë si më poshtë:

- Zona 2a: Një zonë drejtkëndëshe rreth një pistë që përfshin brezin jeshil të pistës plus çdo zonë të lirë që ekziston;

Shënim. Shih aneksin 14, vëllimi i, kapitulli 3, për dimensionet e brezit jeshil të pistës.

- Zona 2b: Një zonë që shtrihet nga skajet e zonës 2a në drejtim të nisjes, me gjatësi 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë;

- Zona 2c: Një zonë që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a; dhe

- Zona 2d: Një zonë jashtë zonave 2a, 2b dhe 2c deri në një distancë prej 45 km nga pika e referencës së aerodromit ose në një kufi ekzistues të zonës së kontrollit të terminalit (TMA), cilado që është më e afërt;



- Zona 3: Zona që kufizon një zonë të lëvizjes së aerodromit që shtrihet horizontalisht nga buza e një pistë për në 90 m nga vijja e qendrës së pistës dhe 50 m nga buza e të gjitha pjesëve të tjera të zonës së lëvizjes së aerodromit; dhe

- Zona 4: Zona që shtrihet 900 m para pragut të pistës dhe 60 m nga secila anë e vijës së zgjatur të qendrës së pistës në drejtimin e afrimit në një pistë të afrimit me precizion, kategoria II ose III.

4. Kur terreni në një distancë më të madhe se 900 m (3 000 ft) nga pragu i pistës është malor ose ndryshe i rëndësishëm, gjatësia e zonës 4 duhet të shtrihet në një distancë jo më të madhe se 2 000 m (6 500 ft) nga pragu i pistës.

4. Setet e të dhënave të terrenit

4.1 Setet e të dhënave të terrenit do të përmbajnë paraqitjen digjitale të sipërfaqes së terrenit në formën e vlerave të vazhdueshme të kuotave në të gjitha kryqëzimet (pikat) e një rrjeti të përcaktuar, referuar të dhënave bazë të përbashkëta.

4.2 Të dhënat e terrenit do të sigurohen për zonën 1.

4.3 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit do të sigurohen, për:

- a) zonën 2a;
- b) zonën e rrugë fluturimit të ngritjes; dhe
- c) një zonë të kufizuar nga shtrirja anësore e sipërfaqeve të kufizimit të pengesave të aerodromit.

4.4 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, duhet të sigurohen të dhëna shtesë për terrenin brenda zonës 2 si më poshtë:

- a) në zonën që shtrihet në një rreze prej 10 km nga ARP; dhe
- b) brenda zonës midis 10 km dhe kufirit të TMA ose një rreze prej 45 km (cilado që është më e vogël), ku terreni depërton në një sipërfaqe horizontale për mbledhjen e të dhënave të terrenit të specifikuar si 120 m mbi lartësinë mbidetare më të ulët të pistës.

4.5 Duhet të bëhen marrëveshje për koordinimin e sigurimit të të dhënave të terrenit për aerodromet ngjitur ku zonat përkatëse të mbulimit të tyre mbivendosen për të siguruar që të dhënat për të njëjtin terren janë të sakta.

4.6 Për ato aerodrome që ndodhen afër kufijve territorialë, marrëveshjet duhet të bëhen midis

shteteve të interesuara për të ndarë të dhënat e terrenit.

4.7 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit duhet të sigurohen për zonën 3.

4.8 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit do të sigurohen për zonën 4 për të gjithë pistat ku janë vendosur afrimet precize të operimeve të kategorisë II ose III dhe kërkohen informacione të hollësishme për terrenin nga operatorët që t'u mundësojnë atyre të vlerësojnë efektin e terrenit në përcaktimin e lartësisë së vendimit për ulje me përdorimin e radioaltimetra.

4.9 Kur të dhënat shtesë të terrenit janë mbledhur për të përmbushur kërkesat e tjera aeronautike, setet e të dhënave të terrenit duhet të zgjerohen për të përfshirë këto të dhëna shtesë.

5. Setet e të dhënave të pengesave

5.1 Setet e të dhënave të pengesave do të përmbajnë paraqitjen digjitale të zgjatimit vertikal dhe horizontal të pengesave.

5.2 Të dhënat e pengesave nuk do të përfshihen në setet e të dhënave të terrenit.

5.3 Të dhënat e pengesave do të sigurohen për pengesat në zonën 1, lartësia e së cilave është 100 m ose më e lartë nga toka.

5.4 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat do të sigurohen për të gjitha pengesat brenda zonës 2 që janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror.

5.5 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e pengesave do të sigurohen, për:

a) zonën 2a, për ato pengesa që depërtojnë në një sipërfaqe të mbledhjes së të dhënave të pengesave, të përshkruara nga një zonë drejtkëndëshe përreth një piste që përfshin brezin jeshil të pistës plus çdo zonë të lirë që ekziston. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2a do të ketë një lartësi prej 3 m mbi lartësinë mbidetare më të afërt të pistës, të matur përgjatë vijës qendrore të pistës dhe për ato pjesë që lidhen me një zonë të lirë, nëse ekziston, në lartësinë mbidetare të skajit më të afërt të pistës;

b) objektet në zonën e rrugë-fluturimit të ngritjes që projektohet mbi një sipërfaqe plan që ka një pjerrësi 1.2 për qind dhe ka një origjinë të



përbashkët me zonën e rrugë-fluturimit të ngritjes; dhe

c) depërtimet në sipërfaqet e kufizimit të pengesave në aerodrom.

Shënim. Zonat e rrugë-fluturimit të ngritjes janë specifikuar në aneksin 4, 3.8.2. Sipërfaqet e kufizimit të pengesave të aerodromit specifikohen në aneksin 14, vëllimi 1, kapitulli 4.

5.6 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat duhet të sigurohen për zonat 2b, 2c dhe 2d për pengesat që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së pengesave të specifikuar si më poshtë:

a) Zona 2b: Një zonë që shtrihet nga skajet e zonës 2a në drejtim të nisjes, me gjatësi 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2b ka një pjerrësi prej 1.2 përqindësh që shtrihet nga skajet e zonës 2a në lartësinë MSL të fundit të pistës në drejtim të nisjes, me një gjatësi prej 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë;

b) Zona 2c: Një zonë që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave të zonës 2c ka një pjerrësi prej 1.2 përqindësh që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a. Lartësia MSL fillestare e zonës 2c ka lartësinë MSL të pikës së zonës 2a në të cilën fillon; dhe

c) Zona 2d: Një zonë jashtë zonave 2a, 2b dhe 2c deri në një distancë prej 45 km nga pika e referencës së aerodromit ose në një kufi ekzistues të TMA-së, cilido që është më i afërt. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2d ka një lartësi prej 100 m mbi tokë,

përveç që të dhënat nuk duhet të mblidhen për pengesa më të vogla se një lartësi 3 m mbi tokë në zonën 2b dhe më pak se një lartësi prej 15 m mbi tokë në zonën 2c.

5.7 Duhet të bëhen marrëveshje për koordinimin e sigurimit të të dhënave të pengesave për aerodromet ngjitur ku zonat përkatëse të mbulimit të tyre mbivendosen për të siguruar që të dhënat për të njëjtën pengesë janë të sakta.

5.8 Për ato aerodrome që ndodhen afër kufijve territorialë, marrëveshjet duhet të bëhen midis

shteteve të interesuara për të ndarë të dhënat e pengesave.

5.9 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat duhet të sigurohen për zonën 3, për pengesat që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së pengesave që zgjatet një gjysmë metri (0.5 m) sipër rrafshit horizontal që kalon në pikën më të afërt në zonën e lëvizjes së aerodromit.

5.10 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat do të sigurohen për zonën 4, për të gjitha pistat ku janë krijuar afrimet precize të operimeve të kategorisë II ose III.

5.11 Kur mblidhen të dhëna shtesë për pengesat për të përmbushur kërkesat e tjera aeronautike, setet e të dhënave për pengesat duhet të zgjerohen për të përfshirë këto të dhëna shtesë.

6. Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit

6.1 Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit do të përmbajnë paraqitjen digjitale të tipareve të aerodromit.

Shënim. Tiparet e aerodromit përbëhen nga atributet dhe gjeometritë, të cilat karakterizohen si pika, linja ose poligone. Shembujt përfshijnë pragjet e pistës, linjat e drejtimit të rulimeve (rrugëve lidhëse të pistës) dhe zonat e parkimit.

6.2 Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit duhet të jenë të disponueshme për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar.

7. Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit

7.1 Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit do të përmbajnë përfaqësimin digjital të procedurave instrumentale të fluturimit.

7.2 Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit duhet të bëhen të disponueshme për aerodromet të përdorura rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar.

Neni 27

Shërbimet e shpërndarjes

1. Të përgjithshme

1.1 Produktet e informacionit aeronautik do t'u shpërndahen përdoruesve të autorizuar që i kërkojnë ato.



1.2 AIP-i, amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it dhe AIC-it do të vihen në dispozicion me mjetet më të shpejta.

1.3 Rrjetet globale të komunikimit, siç është interneti, kur është e mundur, duhet të përdoren për ofrimin e produkteve të informacionit aeronautik.

2. Shpërndarja e NOTAM-it

2.1 NOTAM-i do të shpërndahet në bazë të një kërkesë.

2.2 NOTAM-i do të përgatitet në përputhje me parashikimet përkatëse të procedurave të komunikimit të ICAO-s.

2.3 Shërbimi fiks aeronautik (AFS), kur është e mundur, do të përdoret për shpërndarjen e NOTAM-it.

2.4 Kur një NOTAM dërgohet me mjete të ndryshme nga AFS, do të përdoret një grup me gjashtë shifra data-ora, që tregon datën dhe kohën e krijimit të NOTAM-it, dhe identifikimi i origjinuesit përpara tekstit. Shteti origjinues do të zgjedhë NOTAM-in që do t'i jepet shpërndarje ndërkombëtare.

2.5 Shkëmbimi ndërkombëtar i NOTAM-it do të bëhet vetëm ashtu siç është rënë dakord reciprokisht midis zyrave ndërkombëtare të NOTAM-it në fjalë, si dhe ndërmjet zyrave të NOTAM-it dhe njësive shumëkombëshe të përpunimit të NOTAM-it.

2.6 Shteti origjinues, sipas kërkesës, do të ofrojë shpërndarjen e serive të NOTAM-eve të tjera prej atyre të shpërndara ndërkombëtarisht.

2.7 Listat selektive të shpërndarjes duhet të përdoren kur është e mundur.

Shënim. Material udhëzues në lidhje me listat selektive të shpërndarjes përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

Neni 28

Shërbimi i informacionit para fluturimit

1. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, informacioni aeronautik, në lidhje me etapat e rrugës që fillojnë nga aerodromi/heliporti do të vihen në dispozicion të personelit të operimeve të fluturimit, përfshirë ekuipazhet e fluturimit dhe shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit.

2. Informacioni aeronautik i siguruar për qëllime të planëzimit para fluturimit do të përfshijë

informacionin me rëndësi operationale nga elementet e produkteve të informacionit aeronautik.

Shënim 1. Elementet e produkteve të informacionit aeronautik mund të jenë të kufizuara në botimet kombëtare dhe kur është e praktikueshme, ato të shteteve ngjitur, me kusht që të jetë në dispozicion një bibliotekë e plotë e informacionit aeronautik në një qendër dhe të jenë në dispozicion mjetet e komunikimit të drejtpërdrejtë me atë bibliotekë.

Shënim 2. Një rikapitullim i NOTAM-it të vlefshëm me rëndësi operationale dhe informacionit tjetër me karakter urgjent, mundet të vihen në dispozicion të ekuipazheve të fluturimit në formën e buletineve të informacionit para fluturimit me gjubë të thjeshtë (PIB). Materiali udhëzues në përgatitja e PIB-it përmbahet në dok. 8126.

Neni 29

Shërbimi i informacionit pas fluturimit

1. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, do të bëhen marrëveshje për të marrë informacion në lidhje me gjendjen dhe operimin e mjeteve ose të shërbimeve të lundrimit ajror të raportuara nga ekuipazhet e fluturimit.

2. Marrëveshjet e specifikuar në pikën 1 të këtij neni sigurojnë që informacioni i tillë të vihet në dispozicion të shërbimit të informacionit aeronautik (AIS) për shpërndarje siç kërkojnë rrethanat.

3. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, do të bëhen marrëveshje për të marrë informacion, në lidhje me praninë e rrezeve të kafshëve të egra të vëzhguar nga ekuipazhet e fluturimit.

4. Informacioni në lidhje me praninë e rrezeve të kafshëve të egra do të vihet në dispozicion të shërbimit të informacionit aeronautik për shpërndarje siç kërkojnë rrethanat.

Shënim. Shih aneksin 14, vëllimi i, kapitulli 9, seksioni 9.4.



KREU 6
PËRDITËSIMET E INFORMACIONIT
AERONAUTIK

Neni 30
Specifikime të përgjithshme

1. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik do të mbahen të përditësuara.

2. Informacioni në lidhje me rrethanat e mëposhtme do të shpërndahet sipas sistemit të rregulluar (AIRAC), d.m.th. vendosja, heqja ose ndryshimet e rëndësishme në bazë të një serie të datave të përbashkëta efektive në interval prej 28 ditësh, përfshirë 8 nëntorin 2018:

a) kufijtë (horizontalë dhe vertikalë), rregulloret dhe procedurat e zbatueshme, për:

- 1) rajonet e informacionit të fluturimit;
- 2) hapësirat ajrore të kontrolluara;
- 3) zonat e kontrolluara;
- 4) hapësirat ajrore këshilluese;
- 5) rrugët e shërbimeve të trafikut ajror (ATS);

6) zonat e rrezikshme, të ndaluara dhe të kufizuara (përfshirë llojin dhe periudhat e veprimtarisë kur dihen) dhe zonat e identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ);

7) hapësirat ajrore ose rrugët ose pjesë të tyre të përhershme kur ekziston mundësia e interceptimit;

b) pozicionet, frekuencat, shenjat e thirrjeve, identifikuesit, parregullsitë e njohura dhe periudhat e mirëmbajtjes së mjeteve ndihmëse të radionavigimit, pajisjet e komunikimit dhe mbikëqyrjes;

c) procedurat e mbajtjes në ajër dhe afrimit, procedurat e mbërritjes dhe të nisjes, procedurat e zvogëlimit të zhurmës dhe ndonjë tjetër procedurë ATS me rëndësi;

d) nivelet e tranzitimit, lartësitë mbidetare të tranzitimit dhe lartësitë mbidetare minimale të sektorit;

e) pajisjet meteorologjike (përfshirë transmetimet) dhe procedurat;

f) pistat dhe zonat e ndalimit;

g) rrugët e lëvizjes dhe vendqëndrimet;

h) procedurat e operimit në tokë të aerodromit (përfshirë procedurat e shikueshmërisë së ulët);

i) ndriçimi i afrimit dhe i pistës; dhe

j) minimumet e operimit të aerodromit nëse publikohen nga shteti.

3. Informacioni i njoftuar me sistemin AIRAC nuk do të ndryshojë më tej së paku 28 ditë të tjera pas datës efektive, përveç nëse rrethana e njoftuar është e një natyre të përkohshme dhe nuk do të vazhdojë për periudhën e plotë.

4. Informacioni i dhënë sipas sistemit AIRAC do të vihet në dispozicion nga shërbimi i informacionit aeronautik (AIS), në mënyrë që të arrijë marrësit, të paktën 28 ditë përpara datës së hyrjes në fuqi.

5. Informacioni për AIRAC-un do të shpërndahet nga njësia e AIS-it së paku 42 ditë përpara datave efektive të AIRAC-ut me objektivin për të arritur marrësit të paktën 28 ditë përpara datës efektive.

6. Kur informacioni nuk është dorëzuar deri në datën e AIRAC-ut, një njoftim NIL do të shpërndahet jo më vonë se një cikël para datës efektive të AIRAC-ut në fjalë.

7. Për ndryshime të rëndësishme operationale të paraplanifikuara, që kërkojnë punë hartografike dhe/ose për përditësimin e bazave të të dhënave lundruese, nuk do të përdoren data të tjera të zbatimit përveç datave efektive të AIRAC-ut.

8. Sistemi i rregulluar (AIRAC) duhet të përdoret për sigurimin e informacionit në lidhje me krijimin, heqjen dhe ndryshimet paramenduese të rëndësishme në rrethanat e listuara më poshtë:

a) pozicioni, lartësia dhe ndriçimi i pengesave navigacionale;

b) orët e shërbimit të aerodromeve, pajisjeve dhe shërbimeve;

c) doganat, kalimi i kufirit dhe shërbimet shëndetësore;

d) zonat e përkohshme të rrezikshme, të ndaluara e të kufizuara dhe rreziqet e lundrimit, stërvitjet ushtarake dhe lëvizjet masive të avionëve; dhe

e) zona ose rrugë, ose pjesë të tyre të përkohshme kur ekziston mundësia e interceptimit.

9. Kurdo që janë planifikuar ndryshime të mëdha dhe kur njoftimi paraprak është i nevojshëm dhe i mundshëm, informacioni duhet të vihet në dispozicion nga AIS-i, në mënyrë që të arrijë marrësit, të paktën 56 ditë përpara datës efektive. Kjo do të zbatohet për krijimin dhe ndryshimet paramenduese të mëdha në rrethanat e listuara më poshtë, dhe ndryshime të tjera të mëdha nëse vlerësohen të nevojshme:



a) aerodromet e reja për operimet sipas rregullave ndërkombëtare të fluturimit instrumental (IFR);

b) pistat e reja për operimet IFR në aerodromet ndërkombëtare;

c) dizajnin dhe strukturën e rrjetit të rrugëve ATS;

d) dizajnin dhe strukturën e një seti procedurash terminale (përfshirë ndryshimin e drejtimeve të procedurës për shkak të ndryshimit të variacionit magnetik);

e) rrethanat e listuara në pikën 2 të këtij neni, nëse i gjithë shteti ose ndonjë pjesë e rëndësishme e tij është prekur ose nëse kërkohet koordinim ndërkufitar.

Shënim. Materiali udhëzues për atë që përbën një ndryshim të madh përfshihet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik Manual (dok. 8126).

Neni 31

Përditësimet e produktit të informacionit aeronautik

1. Përditësimet e AIP-it

1.1 Publikimi i informacionit aeronautik (AIP) do të ndryshohet ose do të ribotohet në intervalet e tilla të rregullta, siç mund të jetë e domosdoshme për ta mbajtur atë të përditësuar.

1.2 Ndryshimet e përhershme në AIP do të publikohen si amendamente të AIP-it.

1.3 Ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë (tre muaj ose më gjatë) dhe informacione me kohëzgjatje të shkurtër, që përmban tekst të zgjeruar dhe/ose grafika do të publikohen si suplemente të AIP-it.

2. NOTAM

2.1 Kur një amendament i AIP-it ose një suplement i AIP-it është publikuar në përputhje me procedurat e AIRAC-ut, do të origjinohet një *Trigger* NOTAM.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me Trigger NOTAM përfshihen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror – Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066).

2.2 Një NOTAM do të origjinohet dhe do të lëshohet menjëherë kur informacioni që do të shpërndahet është i një natyre të përkohshme dhe me kohëzgjatje të shkurtër, ose kur ndryshimet e përhershme me rëndësi operationale ose ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë

bëhen me njoftim të shkurtër, përveç teksteve të zgjeruara dhe/ose grafikave.

2.3 Një NOTAM do të origjinohet dhe do të lëshohet në lidhje me informacionin e mëposhtëm:

a) vendosjen, mbylljen ose ndryshimet e rëndësishme në operimin e aerodromit/ve ose heliportit/eve ose pistave;

b) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme në operimin e shërbimeve aeronautike (aerodromet, AIS, ATS, komunikimet, navigimi dhe mbikëqyrja (CNS), meteorologjia (MET), kërkimi dhe shpëtimi (SAR)) etj.;

c) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme në aftësinë operationale të radionavigimit dhe shërbimeve të komunikimit tokë-ajër. Kjo përfshin: ndërprerjen ose kthimin në punë, ndryshimin e frekuencave, ndryshimin e orëve të njoftuara të shërbimit, ndryshimin e identifikimit, ndryshimin e orientimit (mjetet e drejtimit), ndryshimin e vendndodhjes, rritjen ose uljen e fuqisë që arrin në 50 për qind ose më shumë, ndryshimin në programet ose përmbajtjen e transmetimit ose parregullsi ose mosbesueshmëri të operimit të çdo radionavigimi dhe shërbimeve të komunikimit tokë-ajër ose kufizimet e stacioneve përforcuese përfshirë ndikimin operational, shërbimin e prekur, frekuencën dhe zonën;

d) disponueshmërinë e sistemeve rezervë dhe sekondarë, që kanë një ndikim të drejtpërdrejtë operational;

e) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme të mjeteve ndihmëse vizuale;

f) ndërprerjen e përbërësve kryesorë të sistemeve të ndriçimit të aerodromit ose rikthimin në operim të tyre;

g) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme të procedurave për shërbimet e lundrimit ajror;

h) ndodhjen ose ndreqjen e defekteve të mëdha ose pengesave në zonën e manovrimit;

i) ndryshimet dhe kufizimet e disponueshmërisë së karburantit, vajit dhe oksigenit;

j) ndryshimet e mëdha në pajisjet dhe shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit në dispozicion;

k) vendosjen, heqjen ose rikthimin në operim të sinjalizuesve të rrezikut që markojnë pengesat për lundrimin ajror;

l) ndryshimet në rregullore që kërkojnë veprime të menjëhershme, p.sh., zona të ndaluara për veprime të SAR-it;



m) praninë e rreziqeve që ndikojnë në lundrimin ajror (përfshirë pengesat, stërvitjet ushtarake, shfaqjet, fishekzjarrët, fenerët qiellorë, mbeturinat e raketave, garat dhe ngjarjet e mëdha të parashutizmit jashtë vendeve të caktuara);

n) zonat e konfliktit që ndikojnë në lundrimin ajror (të përfshijë informacione sa më specifike në lidhje me natyrën dhe shkallën e kërcënimeve të atij konflikti dhe pasojave të tij për aviacionin civil).

Shënim. Udhëzimet në lidhje me zonat e konfliktit përmbahen në Manualin e Vlerësimit të Rrezikut për Avionët Civilë Operacione mbi ose afër Zonave të Konfliktit (dok. 10084).

o) emetimet e planifikuara të laserit, shfaqjet me laser dhe projektorë nëse shikimi natën i pilotëve ka të ngjarë të dëmtohet;

p) ngritjen ose heqjen e pengesave për lundrimin ajror ose ndryshimet në këto pengesa në ngritje/ngjitje, afrim të humbur, zonat e afrimit dhe brezin jeshil të pistës;

q) vendosjen ose ndërprerjen (përfshirë aktivizimin ose çaktivizimin), siç është e aplikueshme ose ndryshimet në statusin e zona të ndaluara, të kufizuara ose të rrezikshme;

r) vendosjen ose ndërprerjen e zonave ose rrugëve ose pjesëve të tyre, ku ekziston mundësia e interceptimit dhe ku kërkohet mirëmbajtja e përgjimit në frekuencën e urgjencës VHF 121.5 MHz;

s) alokimin, anulimin ose ndryshimin e treguesve të vendndodhjes;

sh) ndryshimet në kategorinë e ofruar të shpëtimit dhe mbrojtjes nga zjarri të aerodromit/heliportit (*shih aneksin 14, vëllimi I, kapitulli 9 dhe shtojcën A, seksioni 17*);

t) praninë ose heqjen e kushteve të rrezikshme ose ndryshimet e rëndësishme të tyre për shkak të borës, borës së shkrirë, akullit, materialit radioaktiv, kimikateve toksike, depozitimit të hirit vullkanik ose ujit në zonën e lëvizjes;

u) shpërthime të epidemive që kërkojnë ndryshime në kërkesat e njoftuara për vaksinimet dhe masat karantinë;

v) vëzhgimet ose parashikimet e fenomeneve të motit në hapësirë, datën dhe kohën e shfaqjes së tyre, nivelet e fluturimit ku sigurohet dhe pjesë të hapësirës ajrore të cilat mund të preken nga fenomenet;

x) një ndryshim i rëndësishëm operacional në aktivitetin vullkanik, vendndodhjen, datën dhe

kohën e shpërthimeve vullkanike dhe/ose shtrirja horizontale dhe vertikale të reve vullkanike e hirit, duke përfshirë drejtimin e lëvizjes, nivelet e fluturimeve dhe rrugët ose pjesë të rrugëve që mund të preken;

y) lëshimin në atmosferë të materialeve radioaktive ose kimikateve toksike pas një incidenti bërthamor ose kimik, vendndodhjen, datën dhe kohën e incidentit, nivelet e fluturimit dhe rrugët ose pjesët e tyre, të cilat mund të preken dhe drejtimi i lëvizjes;

z) vendosjen e operacioneve të misioneve të ndihmës humanitare, siç janë ato të ndërmarra nën kujdesin e Kombeve të Bashkuara, së bashku me procedurat dhe/ose kufizimet që ndikojnë në lundrimin ajror; dhe

zh) zbatimin e masave të paparashikuara afatshkurtra në rastet e ndërprerjes ose ndërprerjes së pjesshme të ATS-së dhe shërbime mbështetëse të lidhura me to.

Shënim. Shih aneksin 11, 2.31 dhe shtojcën C në atë aneks.

2.4 Informacioni i mëposhtëm nuk do të njoftohet me NOTAM:

a) punimet rutinë të mirëmbajtjes në vendqëndrim dhe rrugët lidhëse që nuk ndikojnë në lëvizjen e sigurt të avionëve;

b) punimet për markimin e pistës, kur operimet e avionëve mund të kryhen me siguri në pistat e tjera në dispozicion ose pajisjet e përdorura mund të hiqen kur është e nevojshme;

c) pengesat e përkohshme në afërsi të aerodromeve/heliporteve që nuk ndikojnë në operimin e sigurt të avionëve;

d) dështimi i pjesshëm i pajisjeve të ndriçimit të aerodromit/heliportit kur një dështim i tillë nuk ndikon drejtpërdrejt në operimet e avionit;

e) dështimi i përkohshëm i pjesshëm i komunikimeve tokë-ajër kur dihet se janë në dispozicion dhe në gjendje pune frekuencat alternative të përshtatshme;

f) mungesa e shërbimeve të marshallimit të vendqëndrimit dhe të kontrollit të trafikut rrugor;

g) mosfunksionimi i vendndodhjes, destinacionit ose shenjave të tjera udhëzuese në zonën e lëvizjes së aerodromit;

h) parashutizmi kur ndodhet në hapësirën ajrore të pakontrolluar nën VFR (shih 2.3 m), kur kontrollohet, në vendet e shpallura ose brenda zonave të rrezikshme ose të ndaluara;



- i) aktivitete trajnimi nga njësitë tokësore;
- j) pavarshmëria e sistemeve rezervë dhe sekondarë nëse këto nuk kanë ndikim operacional;
- k) kufizimet në objektet e aeroportit ose shërbimet e përgjithshme pa ndikim operacional;
- l) rregulloret kombëtare që nuk ndikojnë në aviacionin e përgjithshëm;
- m) njoftimi ose paralajmërimet për kufizimet e mundshme/potenciale, pa ndonjë ndikim operacional;
- n) kujtesa të përgjithshme për informacionet tashmë të publikuara;
- o) disponueshmëria e pajisjeve për njësitë tokësore pa përmbajtje të informacionit mbi ndikimin operacional për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe infrastrukturës;
- p) informacione rreth emetimeve të laserit pa ndonjë ndikim operacional dhe fishekzjarrëve nën lartësitë minimale të fluturimit;
- q) mbyllja e pjesëve të zonës së lëvizjes në lidhje me punën e planifikuar të koordinuar lokalisht me kohëzgjatje më të vogël se një orë;
- r) mbyllja ose pamundësia e operimit të aerodromit/eve/heliportit/eve jashtë orëve operationale të aerodromit/eve/heliportit/eve ose ndryshimeve në operimin e tij/tyre; dhe
- s) informacione të tjera jooperationale të një natyre të ngjashme të përkohshme.

Shënim. Informacioni i cili lidhet me një aerodrom dhe zonën përreth tij dhe nuk ndikon në statusin e tij operacional mund të shpërndahet lokalisht gjatë brijingut para fluturimit ose gjatë fluturimit ose kontaktit tjetër lokal me ekuipazhet e fluturimit.

3. Përditësimet e setit të të dhënave

3.1 Setet e të dhënave do të ndryshohen ose do të rishikohen në interval të tillë të rregullt, siç mund të jetë e nevojshme për t'i mbajtur ato të përditësuara.

3.2 Ndryshimet e përhershme dhe ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë (tre muaj ose më gjatë) të vëna në dispozicion si të dhëna digjitale do të lëshohen në formën e një seti të plotë të të dhënave ose nënseti që përfshin vetëm ndryshimet nga seti i plotë i të dhënave i lëshuar më parë.

3.3 Kur vihet në dispozicion si një set i të dhënave të rishikuara plotësisht, duhet të tregohen ndryshimet nga seti i plotë i të dhënave i lëshuar më parë.

3.4 Kur ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të shkurtër janë në dispozicion si të

dhëna digjitale (digjital NOTAM), ato duhet të përdorin të njëjtin model informacioni aeronautik si në setin e plotë të të dhënave.

3.5 Përditësimet në AIP dhe në setet digjitale të të dhënave do të sinkronizohen.

VENDIM

Nr. 161, datë 12.7.2021

MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË SHITJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE NGA FURNIZUESI I MUNDËSISË SË FUNDIT, PËR MUAJIN QERSHOR 2021

Në mbështetje të nenit 16 dhe të nenit 87, pika 4, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 201, datë 4.12.2017, të ndryshuar; nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 3.9.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 12.7.2021, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 102/5 prot., datë 9.7.2021, të përgatitur nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve “Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin qershor 2021”,

konstatoi se:

- Shoqëria FSHU sh.a., me shkresën e saj nr. 6465 prot., datë 26.6.2021, ka paraqitur në ERE aplikimin për miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike, për muajin qershor 2021, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV të cilët furnizohen nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit (FMF).

- FSHU sh.a. deklaron se sasia e energjisë elektrike për mbulimin e kërkesës për furnizimin e klientëve FMF, për muajin qershor 2021, është prokuruar vetëm në treg të parregulluar, informacion i cili merret si komunikim zyrtar nga Furnizuesi i Tregut të Lirë (FTL sh.a.).

- Sipas informacionit të zhvillimit të procedurës së blerjes së energjisë nga shoqëria FTL sh.a. evidentohet se prokurimi i energjisë në tregun e parregulluar është kryer me procedurën e datës 3.12.2020, për periudhën kohore 1.1.2021 deri më 30.6.2021, në sasinë totale prej 8,688 mwh dhe në



vlerën monetare 438,744 euro, me një çmim mesatar 50.50 euro/mwh.

- Shoqëria FSHU sh.a. deklaroi se për muajin qershor 2021 energjia e prokuruar vetëm në treg të parregulluar për plotësimin e nevojës për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV, të cilët furnizohen nga FMF është në sasinë 1,440 mwh, në vlerë prej 9,008,554 lekësh.

- Kursi i këmbimit, kur është realizuar procedura e blerjes së energjisë është kursi zyrtar i këmbimit, respektivisht 123.88 lekë/euro, i datës 3.12.2020. Nga të dhënat e publikuara në faqen zyrtare të Bankës së Shqipërisë rezulton se kursi i këmbimit është i njëjtë me kursin e këmbimit të përdorur në datën kur është realizuar procedura.

- Çmimi mesatar i ponderuar bazuar në sa më sipër rezulton 6.256 lekë/kwh.

- Kostot administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit për vitin 2021, janë vlerësuar sa ato të vitit 2020, në vlerën totale prej 1.79 lekësh/kwh.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit bazuar në vendimin nr. 212, datë 15.12.2020, “Mbi lënie në fuqi të vendimit nr. 266, datë 21.12.2018, të Bordit të ERE, në lidhje me tarifën e shërbimit të transmetimit të energjisë elektrike për vitin 2021” është 0.75 lekë/kwh.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes në nivelin e tensionit 35 kV: bazuar në vendimin nr. 213, datë 15.12.2020, të Bordit të ERE-s, “Mbi shtyrjen e fuqisë juridike të vendimit të ERE-s nr. 199, datë 12.12.2019, për tarifën e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes, sipas nivelit të tensionit për vitin 2021” është 1.5 lekë/kwh.

- Në zbatim të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit” të rishikuar, llogaritjet e FSHU sh.a., si dhe përllogaritjet e ERE-s për përcaktimin e çmimit për klientët që furnizohen nga FMF-ja, për muajin qershor 2021, paraqiten në tabelën përmbledhëse si vijon:

Çmimi i FMF-së për muajin Qershor 2021

Qershor 2021		Aplikimi FSHU sh.a.	Përllogaritjet e ERE
	Njësia	Çmimi	Çmimi
CBEt	Çmimi mesatar i ponderuar i blerjes në treg të parregulluar ose blerja nga prodhuesit me përparësi	Leke/kWh	6.256
Pr	Kthimi për rrishtin i përcaktuar në përqindje për vitin (3%)	Leke/kWh	0.19
	Çmimi mesatar i blerjes në periudhën relevante	Leke/kWh	6.44
CA	Kosto administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit	Leke/kWh	1.79
TRr	Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit	Leke/kWh	0.75
TSHt	Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes	Leke/kWh	1.50
Çmimi i energjisë = CBEt + Pr* CBEt+ TRrTSHt+CA		Leke/kWh	10.48

Për sa përcaktohet për çdo element të formulës përllogaritëse, bazuar në informacionet e paraqitura në këtë aplikim, informacionet e procedurës së blerjes së energjisë nga FTL sh.a., si dhe vlerësimeve tona sa më sipër, rezulton se çmimi i shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin qershor 2021, të jetë 10.48 lekë/kwh.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit prej 10.48 lekësh/kwh, për muajin qershor 2021.

2. Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim, brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti



VENDIM
Nr. 162, datë 12.7.2021

**MBI DHËNIEN E AUTORIZIMIT NGA
ERE PËR NDRYSHIMIN E ORTAKUT
KRYESOR TË SHOQËRISË “ALIN
TRADING” SHPK**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të pikës 5.2, të “Kushteve të licencës për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike”, të miratuar me vendim të Bordit të ERE-s nr. 97, datë 17.6.2016; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 12.7.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 102/3 prot., datë 6.7.2021, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e ortakut kryesor të shoqërisë ‘Alin Trading’ sh.p.k.”,

konstatoi se:

- Shoqëria “Alin Trading” sh.p.k., me NUIS: L71712019T, është mbajtëse e licencës nr. 380, seria T17, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 137, datë 6.9.2017.

- Me shkresën e datës 29.6.2021, protokolluar në ERE me nr. 792 prot., datë 30.6.2021, shoqëria ka kërkuar nga ERE autorizimin për transferimin e 100% të kuotave të saj (nëpërmjet dhurimit), transferim i cili ndryshon dhe ortakun kryesor të shoqërisë.

- Shoqëria ka parashtruar arsyet e kësaj kërkesë, si dhe ka kërkuar mirëkuptimin e ERE-s, që nuk ka kërkuar autorizimin përpara kryerjes së procedurave ligjore për kalimin e kuotave, duke sqaruar se e ka keqkuptuar detyrimin e saj vetëm si njoftim ndaj ERE-s dhe jo si detyrim për marrjen e autorizimit. Kërkesa në ERE është bërë një ditë pasi janë kryer dhe procedurat për kalimin e kuotave. Në ligjin nr. 9723, “Për regjistrimin e biznesit”, të ndryshuar, seksioni II, neni 22, pika 5, parashikohet se: “Për regjistrimet e tjera të detyrueshme, përveç rasteve kur ky ligj përcakton ndryshe, aplikimi bëhet brenda 30 ditëve kalendarike nga data e ngjarjes së

rrethanës faktike dhe/ose e hartimit të aktit të detyrueshëm për t’u regjistruar.”.

- Shoqëria ka paraqitur të gjithë dokumentacionin e nevojshëm për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e ortakut kryesor.

- Shoqëria “Alin Trading” sh.p.k. ka shlyer të gjitha pagesat rregullatore ndaj ERE-s.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e ortakut kryesor të shoqërisë “Alin Trading” sh.p.k., nëpërmjet dhurimit të 100% të kuotave të saj.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohej rishikim brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM
Nr. 163, datë 12.7.2021

**MBI FILLIMIN E PROCEDURËS PËR
SHQYRTIMIN DHE MIRATIMIN E
RREGULLORES “PËR PROCEDURAT
DHE AFATET PËR DHËNIEN E
AUTORIZIMIT NGA ERE PËR
NDRYSHIMIN E STATUSIT LIGJOR TË
TË LICENCUARIT OSE NDRYSHIMIN
E ORTAKUT/AKSIONARIT QË
KONTROLLON INTERESAT E TË
LICENCUARIT”**

Në mbështetje të nenit 16, nenit 20, germa “g”, si dhe nenit 51, pika 2, germa “a”, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar; nenit 13, të ligjit nr. 102/2015, “Për sektorin e gazit natyror”, i ndryshuar; nenit 26, të rregullores “Për organizimin, funksionimin dhe



procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 12.7.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 102/1 prot., datë 30.6.2021, të përgatitur nga grupi i punës, i ngritur me urdhrin nr. 45, datë 15.6.2021, të kryetarit të ERE-s, për hartimin e draftregullores “Për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit ose ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollojnë interesat e të licencuarit”,

konstatoi se:

- Në kushtet e licencave të të licencuarve në sektorin e energjisë elektrike dhe në sektorin e gazit natyror:

- është përcaktuar se nëse i licencuari ndryshon statusin e tij ligjor ose nëse aksionari/ortaku që kontrollojnë interesat e të licencuarit ndryshohet pa autorizimin e ERE-s, licenca bëhet nul (e pavlefshme) dhe anulohet dhe pasuesi i të licencuarit do të aplikojë për një licencë të re, në përputhje me procedurat e ERE-s për dhënie licence;

- rregullorja “Për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit ose ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollojnë interesat e të licencuarit” ka për qëllim të përcaktojë procedurën, dokumentacionin e kërkuar dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për të licencuarit në një nga veprimtaritë e sektorit të energjisë elektrike ose të gazit natyror, që paraqesin kërkesën, për:

- ndryshimin e statusit ligjor;

- ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollojnë interesat e shoqërisë së licencuar, nëpërmjet shitjes, dhurimit, trashëgimisë ose çfarëdolloj disponimi tjetër të kuotave apo aksioneve të të licencuarit;

- hipotekimin, barrësimin, lënien peng barrë ose çfarëdolloj disponimi tjetër të të tretët të kuotave apo aksioneve, kur nga ekzekutimi i këtij detyrimi rezulton se ndryshon ortakut/aksionari që kontrollojnë interesat e shoqërisë së licencuar;

- rregullorja “Për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit ose ndryshimin e ortakut/aksionarit, që kontrollojnë interesat e të licencuarit” trajton çështjet në lidhje me

autoritetin, qëllimin, fushën e zbatimit, paraqitjen dhe përmbajtjen e kërkesës, si dhe dokumentacionin e nevojshëm për ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollojnë interesat e të licencuarit, shqyrtimin e aplikimit, vendimmarrjen e Bordit, njoftimin e vendimit dhe përmbajtjen e regjistrit të autorizimeve të dhëna nga ERE.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të fillojë procedurën për shqyrtimin dhe miratimin e rregullores “Për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit ose ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollojnë interesat e të licencuarit”.

2. Grupi i punës të njoftojë palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim brenda 30 ditëve kalendarike nga të licencuarit në sektorin e energjisë elektrike dhe brenda 45 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare për të licencuarit në sektorin e gazit natyror.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM

Nr. 164, datë 27.7.2021

**MBI REFUZIMIN E KËRKESËS SË
SHOQËRISË “W.T.S. - ENERGJI” SHPK,
PËR MODIFIKIMIN E LICENCËS NR.
16, SERIA PV04P, MIRATUAR ME
VENDIMIN E BORDIT TË
KOMISIONERËVE TË ERE-s NR. 39,
DATË 22.7.2004, MODIFIKUAR ME
VENDIMIN NR. 26, DATË 9.4.2009 DHE
VENDIMIN NR. 115, DATË 7.10.2013**

Në mbështetje të neneve 16 dhe 43, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të neneve 13 dhe 15, të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin



ose heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 109, datë 29.6.2016, si dhe nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 27.7.2021, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 106/4 prot., datë 23.7.2021, “Mbi refuzimin e kërkesës së shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04, miratuar me vendimin e Bordit të Komisionerëve të ERE-s nr. 39, datë 22.7.2004, modifikuar me vendimin nr. 26, datë 9.4.2009 dhe vendimin nr. 115, datë 7.10.2013”, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes,

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 117, datë 4.5.2021, vendosi të fillojë procedurën për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04P, miratuar me vendimin nr. 39, datë 22.7.2004, të Bordit të Komisionerëve të ERE-s, modifikuar me vendimin e ERE-s nr. 26, datë 9.4.2009, dhe vendimin nr. 115, datë 7.10.2013.

- ERE iu drejtua shoqërisë me shkresën nr. 617/2 prot., datë 21.5.2021, duke i njoftuar fillimin e procedurës dhe kërkoj plotësimin e dokumentacionit të munguar.

- Në vijim, me shkresën e protokolluar në ERE, me nr. 617/3 prot., datë 11.6.2021, shoqëria “W.T.S. - Energji” sh.p.k. paraqiti kërkesën për shtyrje të afatit të vendimarrjes finale të bordit të ERE-s, për të mundur paraqitjen e disa dokumenteve dhe argumenteve shtesë.

- Referuar kërkesës së shoqërisë, bordi i ERE-s, me vendimin nr. 143, datë 16.06.2021, vendosi:

Të zgjasë me 30 ditë pune afatin e vendimarrjes në lidhje me kërkesën e shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04P, në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike.

- Shoqëria është njoftuar për vendimarrjen e mësipërme nëpërmjet shkresës nr. 617/4 prot., datë 24.6.2021 dhe i është sjellë në vëmendje plotësimi brenda afateve të dokumentacionit të konstatuar të munguar.

- Në përfundim të afatit, nuk rezulton që shoqëria të ketë depozituar në ERE dokumentacionin e konstatuar të munguar.

- Kërkesa për modifikim erdhi për arsye se gjatë rikonstruksionit HEC Tamarë, ka pësuar rritje të kapacitetit nga 750 kw në 1500 kw.

- Shoqëria “W.T.S. - Energji” sh.p.k., me vendimin e Bordit të Komisionerëve të ERE-s nr. 39, datë 22.7.2004, është pajisur me licencë prodhimi për HEC-et respektive, ndër to edhe HEC Tamarë. Ky vendim është ndryshuar me vendimin nr. 115, datë 7.10.2013, “Për modifikimin e licencës së shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., me nr. 16, seria PV04P, për “Prodhimin e energjisë elektrike” nga HEC Tamarë, me anë të të cilit kapaciteti i instaluar i HEC Tamarë është rritur nga 150 kw, në 750 kw.

- HEC Tamarë është privatizuar në vitin 2003 nëpërmjet “Kontratë shitjeje e pasurisë së paluajtshme” të objektit dhe truallit Hidrocentrali Tamarë, Malësi e Madhe, nr. 2236 rep., nr. 193 kol., datë 11.7.2003.

- Shoqëria ka kryer pagesën e aplikimit për modifikimin e licencës, në zbatim të aneksit A, të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënie, modifikimin, transferimin, rinovimin dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike” dhe, gjithashtu, ka kryer pagesat e rregullimit ndaj ERE-s.

- Nga analiza e dokumentacionit të depozituar nga shoqëria “W.T.S. - Energji” sh.p.k. për modifikimin e licencës në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, rezulton se subjekti nuk i ka plotësuar tërësisht kërkesat e “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënie, modifikimin, transferimin, rinovimin dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, si më poshtë:

- Formati dhe dokumentacioni për aplikim

Neni 9, pika 1:

- germa “c” (të dhëna për aplikuesin): plotësuar pjesërisht.

Shoqëria nuk ka saktësuar deklarinimin, në lidhje me veprimtaritë e tjera që ka në objektin e saj, referuar ekstraktit të QKB-së, në kuptim edhe të bërjes me dije të shtimit të veprimtarive për vijueshmërinë e detyrimit të mbajtjes së llogarive/bilanceve të ndara, për sa i përket veprimtarisë së licencuar.



- Neni 15, “Modifikimi i licencës”, pika 4 (Në rastin e modifikimit/ndryshimit të licencës me kërkesë të të licencuarit, ERE zbaton të njëjtat afate dhe procedura si për licencimin, duke kërkuar informacionin e mëposhtëm):

- germa “b” (Vendimin me shkrim të organeve drejtuese të të licencuarit, i cili shpreh vullnetin për të kërkuar modifikimin e licencës): pa plotësuar;

- germa “c” (Miratimin e modifikimit të parametrave dhe të kushteve të tjera të licencës, kur këto janë të kushtëzuara me miratimin nga organe të tjera): plotësuar pjesërisht.

- “Miratim pikë lidhjeje, HEC Tamarë”, me nr. 21598/1 prot., datë 26.11.2018, i lëshuar për shoqërinë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për HEC Tamarë, me kapacitet të instaluar 1300 kw.

Ky miratim është lëshuar në vitin 2018 për kapacitetin 1300 kw, por në vijim shoqëria nuk depozitoi sipas kërkesës së ERE-s miratimin e pikës së lidhjes për HEC Tamarë, me kapacitetin 1500 kw.

- “Autorizim i posaçëm për përdorim rezerve ujore për prodhim hidroenergjie me nr. 3, datë 6.4.2010, i basenit ujëmbledhës Drin–Bunë, lëshuar për shoqërinë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për HEC Tamarë”.

Shoqërisë iu kërkuua të përcjellë konfirmimin e këtij institucioni për vlefshmërinë ose jo të këtij autorizimi për kapacitetin 1500 kw ose një miratim të ri në vijim të rritjes së kapacitetit të HEC Tamarë. Sa rezulton deri më tani nga shoqëria nuk është plotësuar kjo kërkesë.

- Në kuptim të lejes së mjedisit iu kërkuua shoqërisë të bëjë me dije nëse ndryshimet e ndodhura në vepër vijnë apo kanë përfunduar për të kuptuar mbi vlefshmërinë e lejes së mjedisit.

Deri më sot nuk rezulton të jetë kthyer asnjë përgjigje nga ana e shoqërisë, në plotësim të kësaj kërkesë të rregullores:

- germa “d” (Ndikimet e pritshme të modifikimit të licencës ndaj detyrimeve të të licencuarit sipas legjislacionit në fuqi): pa plotësuar.

- Ndodhur në kushtet e mosplotësimit të të gjithë dokumentacionit të këtij aplikimi, në bazë të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin ose heqjen e licencave në sektorin e energjisë

elektrike”, dokumentacion i cili konsiderohet thelbësor për vendimmarrjen finale të Bordit të ERE-s, e, gjithashtu, duke marrë në konsideratë faktin që shoqërisë iu caktua dhe një afat shtesë për plotësimin e këtij dokumentacioni dhe ajo nuk mori asnjë masë për të kthyer përgjigje në ERE dhe për të plotësuar sa kërkohet nga rregullorja, vlerësohet se duhet të refuzohet kërkesa e shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04P, miratuar me vendimin nr. 39, datë 22.7.2004, të Bordit të Komisionerëve të ERE-s, modifikuar me vendimin e ERE-s, nr. 26, datë 9.4.2009, dhe vendimin nr. 115, datë 7.10.2013.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të refuzojë kërkesën e shoqërisë “W.T.S. - Energji” sh.p.k., për modifikimin e licencës nr. 16, seria PV04P, miratuar me vendimin e Bordit të Komisionerëve të ERE-s nr. 39, datë 22.7.2004, të ndryshuar

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim, brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM

Nr. 165, datë 27.7.2021

**MBI HEQJEN E LICENCËS NR. 478,
SERIA T20, PËR VEPRIMTARINË E
TREGTIMIT TË ENERGJISË
ELEKTRIKE DHËNË SHOQËRISË
“HEC ZALL XHUXHË” SHPK, ME
VENDIMIN E BORDIT TË ERE-s NR.
242, DATË 21.12.2020, I NDRYSHUAR**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar; neneve 7 dhe 8, të rregullores “Për



procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017; nenit 15, të rregullores “Për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 27.7.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 106/1 prot., datë 15.7.2021, “Mbi heqjen e licencës nr. 478, seria T20, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike dhënë shoqërisë “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 242, datë 21.12.2021, i ndryshuar”, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes

konstatohet se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 137, datë 7.6.2021, ka vendosur:

1. Të fillojë procedurën për heqjen e licencës nr. 478, seria T20, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 242, datë 21.12.2020, i ndryshuar.

2. Shoqëria mund të paraqesë argumentet e saj me shkrim brenda 30 ditëve nga data e marrjes së njoftimit për fillimin e procedurave për heqjen e licencës.

- Shoqëria është njoftuar për këtë vendimarrje të Bordit të ERE-s, nëpërmjet shkresës nr. 741 prot., datë 10.6.2021, nëpërmjet së cilës është informuar se ka 30 ditë kohë për të paraqitur argumentet e saj të mundshme me shkrim nga marrja e kësaj shkrese.

- Nuk rezulton që shkresa e dërguar të jetë kthyer mbrapsht nga posta, ndaj konsiderohet se shoqëria ka marrë dijeni për vendimarrjen e Bordit të ERE-s.

- Shoqëria “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k. është licencuar në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike me anë të vendimit të Bordit nr. 242, datë 21.12.2020, i ndryshuar me vendimin nr. 107, datë 22.4.2021 dhe kishte detyrimin që të depozitonte në ERE brenda 60 ditëve, duke filluar ky afat nga data 28.3.2021, dokumentacionin si më poshtë:

i. dokumente që vërtetojnë aftësinë ose mbështetjen financiare të aplikuesit, ku shprehen qartë vlerat monetare për financimin dhe

struktura e financimit (financim i vetë aplikuesit, kredi bankare, donacion, të tjera etj.);

ii. sasinë e energjisë elektrike të parashikuar për t’u tregtuar në GWh/për pesë vitet e licencës së tregtimit të energjisë elektrike;

iii. kapitalin financiar të parashikuar për ushtrimin e veprimtarisë së tregtimit të energjisë elektrike.

- ERE ka njoftuar shoqërinë për vendimin e Bordit nr. 107/2021, me shkresën nr. 451/3 prot., datë 4.5.2021 dhe me shkresën nr. 451/4 prot., datë 18.5.2021 i ka rikujtuar asaj afatin për plotësimin e dokumentacionit sipas përcaktimeve të vendimit të Bordit nr. 107/2021, duke sjellë në vëmendje se mosplotësimi i dokumentacionit brenda datës 26.5.2021, do të përbëjë kusht për rishikimin e vendimit.

- Vendimi mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës u mor për arsye se shoqëria nuk përmbushi brenda afatit kushtet e përcaktuara në vendimin nr. 242/2020, i ndryshuar e po ashtu nuk dokumentoi në ERE përpjekjet e saj për përmbushjen e tyre.

- Në nenin 8, germa “c”, të rregullores “Për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se:

“Pas marrjes së përgjigjes me shkrim nga i licencuari sipas parashikimeve, personat e ngarkuar që ndjekin këtë procedurë, do të shqyrtojnë këtë përgjigje brenda 30 ditëve dhe do të përgatisin një relacion për Bordin mbi argumentet e paraqitura dhe veprimet e ndërmarra nga i licencuari dhe do t’i propozojnë Bordit:

c) për të hequr licencën.”

- Në pikën 3.6.3, të kushteve të licencës për tregtimin e energjisë elektrike parashikohet, se: i licencuari do t’i paraqesë ERE-s, me kërkesën e saj dhe sipas formës dhe brenda kohës së vendosur nga ERE, çdo informacion që është i domosdoshëm për ERE-n për të kryer përgjegjësitë e saj rregullatore të autorizuar.

- Në përfundim të afatit të përcaktuar prej 30 ditësh, shoqëria “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k. nuk ka depozituar në ERE as informacion dhe as dokumentacion në përgjigje të njoftimit për fillimin e procedurave për heqjen e licencës së tregtimit të energjisë elektrike.



- Duke qenë se shoqëria nuk ka marrë asnjë masë për të shmangur faktin ligjor për të cilin nisi procedura për heqjen e licencës, vlerësohet se subjektit “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., duhet t’i hiqet licenca nr. 478, seria T20, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 242, datë 21.12.2020, i ndryshuar.

- Me heqjen e kësaj licence, shoqëria “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k. nuk mban më statusin e të licencuarit nga ERE për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, licenca bëhet e pavlefshme dhe ajo nuk mund të ushtrojë më veprimtarinë për të cilën ishte licencuar.

- Heqja e licencës nuk e liron shoqërinë nga detyrimi për shlyerjen e pagesës rregullatore të vitit 2021 për licencën e tregtimit të energjisë elektrike, të përcaktuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 142, datë 15.6.2021. Në zbatim të vendimit nr. 142/2021, shoqëria duhet të kryejë pagesën rregullatore ndaj ERE-s, jo më vonë se 30 ditë nga botimi në Fletoren Zyrtare i këtij vendimi, i cili është botuar në Fletoren Zyrtare nr. 103, datë 29.6.2021. Nuk rezulton që të jetë kryer pagesë nga ana e kësaj shoqërie.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të heqë licencën nr. 478, seria T20, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 242, datë 21.12.2020, i ndryshuar.

2. Me hyrjen në fuqi të këtij vendimi, licenca e sipërcituar bëhet e pavlefshme.

3. Shoqëria mbart detyrimin për shlyerjen e pagesës rregullatore të vitit 2021 për licencën e tregtimit të energjisë elektrike, të përcaktuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 142, datë 15.6.2021.

4. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë “HEC Zall Xhuxhë” sh.p.k., palët e interesit përfshirë Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Operatorin e Sistemit të Transmetimit sh.a. dhe Furnizuesin e Tregut të Lirë sh.a., për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

*Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë
të një procedure automatike nga një sistem elektronik
(Qendra e Botimeve Zyrtare)*

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

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2021

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

Çmimi 192 lekë