



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
MINISTRI

MIRATOHET

SOKOL OLLDASHI
MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT

U D H Ë Z I M

Nr 10, datë 03.06.2010

Për
Rregulloren e Përbashkët te Përdorimit Fleksibël të
Hapësirës Ajrore

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, në përputhje me Ligjin Nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe midis Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjes dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish Republikës së Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Evropiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

Hyrje

Ky Udhëzim është bazuar në:

- Ligjin Nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”
- Vendimin e Komisionit të Komunitetit Evropian, No 2150/2005, datë 23 Dhjetor 2005;

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregullores përkatëse AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën Nenin 6 të Kodit Ajror, ngarkohet për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

1. Qëllimi

- 1.1. Qëllimi i këtij Udhëzimi është përcaktimi i kërkesave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.
- 1.2. Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurave për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore është Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.
- 1.3. Ky udhëzim është në përputhje me Vendimin e Komisionit Evropian, No 2150/2005, datë 23 Dhjetor 2005, që parashton rregullat e përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës brenda vendeve të ECAC.

2. Arsyet themelore

- 2.1. Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga ICAO dhe i përpunuar nga Eurokontrolli, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet ose si krejtësisht civile ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.
- 2.2. Republika e Shqipërisë ndërmori hapin, në një Deklaratë mbi Çështjet Ushtarake lidhur me Qiellin e Vetëm Evropian (3), për të bashkëpunuar me vendet e tjera, duke marrë në konsideratë kërkesat ushtarake kombëtare, për të garantuar që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore të aplikohet plotësisht dhe uniformisht në të gjitha Shtetet Anëtare nga të gjithë përdoruesit e hapësirës ajrore.
- 2.3. Përdorimi i kësaj Rregulloreje, garanton në vazhdimësi dhe në mënyrë efektive e të përshtatshme zbatimin korrekt të rregulloreve të sigurisë nga të gjitha palët në përdorimin e hapësirës ajrore në shërbimet e ofruara në aerodromet dhe hapësirën ajrore të Shqipërisë.

3. Zbatueshmeria

Kërkesat e përgjithshme do të zbatohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga gjithë personeli i shërbimit MTA, përgjegjës për detyrat, të cilat brenda dispozitës së shërbimit MTA, janë përcaktuar të lidhura ngushtë me sigurinë.

Rregullat e përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore

1. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga ICAO dhe i përpunuar nga Eurokontrolli, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si ose krejtësisht civile ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.
2. Sipas Nenit 8, pika (1) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”, Eurokontrolli është mandatuar për të ndihmuar Komisionin Evropian në përpunimin e rregullave mbi përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore. Kjo Rregullore merr në konsideratë të plotë raportin përfundimtar të 30 Dhjetorit 2004 të lëshuar nga Eurokontrolli.
3. Kjo Rregullore nuk mbulon operacionet dhe stërvitjet ushtarake siç referohet në Nenin 1, pika (2) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”.
4. Republika e Shqipërisë ndërmori hapin, në një Deklaratë mbi Çështjet Ushtarake lidhur me Qiellin e Vetëm Evropian, për të bashkëpunuar me vendet e tjera, duke marrë në konsideratë kërkesat ushtarake kombëtare, për të garantuar që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore të aplikohet plotësisht dhe uniformisht në të gjitha Shtetet Anëtare nga të gjithë përdoruesit e hapësirës ajrore.
5. Raporti i lëshuar bashkarisht nga Njësia e Rishikimit të Performancës së Eurokontrollit dhe Eurokontrolli në Tetor 2001 deklaroi që ka një fushë të rëndësishme veprimtarie për përmirësimin e aplikimit korrent të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore Brenda Evropës. Tani duhet të përvetësohen rregulla të përbashkëta për t’i dhënë efekt këtij përmirësimi.
6. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore mbulon gjithashtu edhe hapësirën ajrore mbi sipërfaqet e mëdha detare. Si pasojë aplikimi i tij duhet bërë pa paragjykimin e të drejtave dhe angazhimeve të Shteteve Anëtare nën Konventën e Çikagos dhe anekseve të saj, ose të Konventës së OKB mbi Ligjin e Detit, të vitit 1982.
7. Ka aktivitete që kërkojnë rezervimin e një volume hapësire ajrore për përdorim ekskluziv apo specifik për periudha të përcaktuara, si pasojë e karakteristikave të profilit të fluturimit ose attributeve të tyre të rrezikshme dhe nevojës për të garantuar ndarjen efektive dhe të sigurtë prej trafikut ajror mospjesëmarrës.
8. Aplikimi efektiv dhe i harmonizuar i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore nëpër Komunitetin Evropian ka nevojë për rregulla të qarta dhe të qëndrueshme për koordinimin civilo-ushtarak, i cili duhet të marrë parasysh të gjitha kërkesat e përdoruesve dhe natyrën e aktiviteteve të ndryshme të tyre.
9. Proçedurat e koordinimit eficient civilo-ushtarak duhet të bazohen mbi rregulla dhe standarte për të garantuar përdorimin eficient të hapësirës ajrore nga të gjithë përdoruesit.
10. Është thelbësore për të bashkëpunuar më tej me Shtetet fqinje dhe të merren në konsideratë operacionet ndërkufitare kur aplikohet koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

11. Ndryshimet në organizimin e kooperimit civilo-ushtarak kufizon menaxhimin uniform dhe në kohë të hapësirës ajrore. Është thelbësore të identifikohen personat dhe/ose organet të cilat janë përgjegjës për aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore në Republikën e Shqipërisë. Ky informacion duhet të vihet në dispozicion të Shteteve Anëtare.
12. Proçedura të qëndrueshme për koordinimin civilo-ushtarak dhe përdorimin e hapësirës së përbashkët ajrore janë një kusht thelbësor për krijimin e blloqeve funksionalë të hapësirës ajrore siç përcaktohet në Udhëzimin e Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”.
13. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore i adresohet menaxhimit të hapësirës ajrore në nivele strategjike, para-taktike dhe taktike, të cilat janë të ndara, por funksionet e menaxhimit mjaft të ndërvaruara dhe si rrjedhim duhet të ekzekutohen në mënyrë koherente për të garantuar përdorimin eficient të hapësirës ajrore.
14. Programet e menaxhimit të trafikut ajror të zhvilluara në nivel kooperimi Evropian duhet të lejojnë për arritjen progressive të qëndrueshmërisë midis menaxhimit të hapësirës ajrore, menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror dhe shërbimeve të trafikut ajror.
15. Atje ku aktivitete të ndryshme të aviacionit zhvillohen në të njëjtën hapësirë ajrore por plotësojnë kërkesa të ndryshme, koordinimi i tyre duhet kërkuar tek kryerja e sigurtë e fluturimeve dhe përdorimi optimal i hapësirës ajrore në dispozicion.
16. Saktësia e informacionit mbi statusin e hapësirës ajrore dhe mbi situatat specifike të trafikut ajror dhe shpërndarja në kohe e këtij informacioni tek kontrollorët civilë dhe ushtarakë ka një ndikim të drejtpërdrejtë mbi sigurinë dhe eficiencën e operacioneve.
17. Marrja në kohë e informacionit të azhornuar mbi statusin e hapësirës ajrore është thelbësore për të gjitha palët që duan të shfrytëzojnë strukturat e hapësirës ajrore të vëna në dispozicion kur plotësohen ose riplotësohen planet e tyre të fluturimit.
18. Vlerësimi i rregullt i përdorimit të hapësirës ajrore është një mënyrë e rëndësishme për rritjen e besimit midis ofruesve të shërbimit civil dhe ushtarak dhe përdoruesve dhe është një mjet thelbësor për përmirësimin e strukturës së hapësirës ajrore dhe menaxhimit të hapësirës ajrore.
19. Raporti vjetor mbi aplikimin e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç referohet tek Neni 7, pika (2) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore në QVE”, duhet të përmbajë informacionin përkatës, të grumbulluar nën dritën e objektivave orgjinale dhe me pikëpamjen e vetme duke përshtatur sa më mirë kërkesat e përdoruesve.
20. Duhet siguruar një periudhë tranzitore për të përmbushur kërkesat për koordinimin midis njësive të SHTA civil dhe njësive të SHTA ushtarak dhe/ose njësive ushtarake të kontrollit.
21. Masat e përcaktuara në këtë Rregullore janë në përputhje me Nenin 5, pika (1) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”.

Neni 1

Subjekti

Kjo Rregullore përforcon dhe harmonizon aplikimin, brenda Qiellit të Vetëm Evropian, të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore siç përcaktohet në Nenin 2, pika (22) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”, për të lehtësuar menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e trafikut ajror brenda limiteve të politikës së transportit të përbashkët.

Në veçanti, kjo Rregullore përcakton rregullat për të garantuar sa më mirë kooperimin midis enteve civile dhe ushtarake përgjegjëse për menaxhimin e trafikut ajror që operon në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

Neni 2

Përkufizime

Përveç përkufizimeve të vendosura në rregulloret e mëparshme do të aplikohen edhe përkufizimet e mëposhtme:

1. **‘Celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore’** do të thotë një qelizë përgjegjëse për menaxhimin e përditshëm të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë ose bashkë me ndonjë Shtet fqinj;
2. **‘rezervim i hapësirës ajrore’** do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i rezervuar përkohësisht për përdorim ekskluziv ose specifik nga kategori përdoruesish;
3. **‘kufizim i hapësirës ajrore’** do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore brenda së cilës mund të kryhen në orë të përcaktuara, aktivitete të ndryshme të rrezikshme për fluturimin e avionëve (zone e rrezikshme); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të Shtetit, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i kufizuar sipas kushteve specifike të caktuara (zone e kufizuar); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të Shtetit, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i ndaluar (zonë e ndaluar);
4. **‘strukturë e hapësirës ajrore’** do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i përcaktuar për të garantuar operacionin e sigurtë dhe optimal të avionit;
5. **‘koordinim civilo-ushtarak’** do të thotë koordinimi midis palëve civile dhe ushtarake të autorizuar për të marrë vendime dhe pranuar një drejtim veprimi;
6. **‘njësi ushtarake kontrolli’** do të thotë çdo njësi fikse apo e lëvizshme ushtarake që drejton trafikun ajror ushtarak dhe/ose ndjek aktivitete të tjera të cilat, për shkak të natyrës së tyre specifike, mund të kërkojnë një rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;
7. **‘hapësirë ajrore ndërkufitare’** do të thotë një strukturë hapësire ajrore e zgjatur përgjatë kufijëve kombëtar dhe/ose kufijëve të rajoneve të informacionit të fluturimit;

8. **‘qëllim fluturimi’** do të thotë korridori i fluturimit dhe të dhënat shoqëruese të fluturimit që përshkruajnë trajektoren e planifikuar të një fluturimi drejt destinacionit të tij, i azhornueshëm në çdo moment;
9. **‘korridor fluturimi’** do të thotë rruga e një avioni në ajër, e përcaktuar në tre dimensione;
10. **‘kohë reale’** do të thotë koha aktuale gjatë të cilës ndodh një process ose një ngjarje;
11. **‘ndarje’** do të thotë hapësira midis avionëve, niveleve ose gjurmëve;
12. **‘përdorues’** do të thotë avion civil ose ushtarak që operon në ajër si edhe çdo palë tjetër që kërkon përdorimin e hapësirës ajrore.

Neni 3

Parimet

Koncepti “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” udhëhiqet nga parimet e mëposhtme:

- a) koordinimi midis autoriteteve civile dhe ushtarake duhet të organizohet në nivele strategjike, para-taktike dhe taktike të menaxhimit të hapësirës ajrore nëpërmjet vendosjes së marrëveshjeve dhe procedurave për rritjen e sigurisë dhe kapacitetit të hapësirës ajrore, dhe përmirësimit të efikasitetit dhe fleksibilitetit të operacioneve të avionëve;
- b) qëndrueshmëria midis menaxhimit të hapësirës ajrore, menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror dhe shërbimeve të trafikut ajror duhet të vendoset dhe ruhet në të tre nivelet menaxhimit të hapësirës ajrore të renditura në pikën (a) për të garantuar, në përfitim të të gjithë përdoruesve, efikasitetin e planifikimit, shpërndarjen dhe përdorimin e hapësirës ajrore.
- c) rezervimi i hapësirës ajrore për përdorim ekskluziv ose specifik për kategoritë e përdoruesve duhet të jetë e një natyre të përkohëshme, e aplikuar vetëm gjatë periudhave të limituara kohore bazuar mbi përdorimin aktual dhe leshuar sa më shpejt që aktiviteti të shkaktojë ndërprerjen e krijimit të saj;
- d) AAC duhet të vendosë kooperimin për aplikimin efikasitet dhe të qëndrueshëm të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore përgjatë kufijëve kombëtar dhe/ose kufijëve të rajoneve të informacionit të fluturimit dhe në veçanti duhet t’iu adresohet aktiviteteteve ndërkufitare; ky kooperim duhet të mbulojë të gjitha çështjet përkatëse ligjore, operationale dhe teknike;
- e) njësitë dhe përdoruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet ta shfrytëzojnë më së miri hapësirën ajrore në dispozicion.

Neni 4

Menaxhimi hapësirës strategjike ajrore (niveli 1)

- 1) AAC duhet të kryejë detyrat e mëposhtme:
 - a) të garantojë të gjithë aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore në një nivel strategjik, para-taktik dhe taktik;
 - b) të shqyrtojë rregullisht kërkesat e përdoruesve;

- c) të aprovojë aktivitete që kërkojnë rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;
 - d) të përcaktojë përkohësisht struktura të hapësirës ajrore dhe procedura për të ofruar rezervim të shumëfishtë të hapësirës ajrore dhe opsione rrugësh ajrore;
 - e) të vendosë kritere dhe të ndërtojë procedura për krijimin dhe përdorimin e limiteve të përshtatshëm horizontal dhe vertikal të hapësirës ajrore të kërkuar për rregulluar variantet e ndryshme të korridoreve të fluturimit dhe ndryshimet afatshkurtëra të fluturimeve;
 - f) të vlerësojë strukturat dhe rrjetin e rrugëve kombëtare të hapësirës ajrore me synim planifikimin për strukturat dhe procedurat të hapësirës fleksibël ajrore;
 - g) të caktojë kushtet specifike nën të cilat përgjegjësia për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake të bjerë mbi njësitë e shërbimit të trafikut ajror ose njërive ushtarake të kontrollit;
 - h) të zhvillojë përdorimin ndërkufitar të hapësirës ajrore me Shtetet fqinje, atje ku nevojitet nga lëvizja e trafikut dhe aktivitetet e përdoruesve;
 - i) të koordinojë politikat e tij të menaxhimit të hapësirës ajrore me ato të Shteteve fqinjë për t'iu adresuar përdorimit të përbashkët të hapësirës ajrore përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit;
 - j) të ndërtojë dhe vërë në dispozicion të përdoruesve struktura të hapësirës ajrore në bashkëpunim të ngushtë dhe në koordinim me Shtetet fqinjë ku strukturat e hapësirës ajrore në fjalë kanë një ndikim të rëndësishëm mbi trafikun përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit, me synimin për të garantuar përdorimin optimal të hapësirës ajrore për të gjithë përdoruesit e saj;
 - k) të vendosë me Shtetet fqinjë një bllok standartesh të përbashkëta për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake për aktivitete ndërkufitare;
 - l) të vendosë mekanizma konsultimi midis personave ose organeve siç referohet tek paragrafi 3 dhe midis gjithë partnerëve dhe organeve përkatëse për të garantuar që kërkesat e përdoruesve janë adresuar siç duhet;
 - m) të vlerësojë dhe rishikojë procedurat dhe performancën e operacioneve të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore;
 - n) të ndërtojë mekanizma për të arkivuar të dhënat mbi kërkesat, shpërndarjen dhe përdorimin aktual të strukturave të saj për analiza të mëtejshme dhe aktivitete planifikimi.
- 2) Kushtet referuar pikës (g) duhen dokumentuar dhe marrë parasysh në vlerësimin e sigurisë referuar Nenit 7 të kësaj Rregulloreje.
 - 3) Kur që të dyja autoritetet civile dhe ushtarake janë përgjegjëse për ose janë të përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, detyrat e vendosura në paragrafin 1 duhen kryer përmes një procesi të përbashkët civilo - ushtarak.
 - 4) AAC duhet të identifikojë dhe njoftojë Komisionin për ata persona ose organe të cilët janë përgjegjës për ekzekutimin e detyrave të listuara në paragrafin 1.
Komisioni duhet të ruajë dhe publikojë listën e të gjithë personave dhe organeve të identifikuar për të shtypur përpara kooperimin midis Shteteve.

Neni 5

Menaxhimi para-taktik i hapësirës ajrore (niveli 2)

1. AAC duhet të caktojë ose të ndërtojë një celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore që të ndajë hapësirën ajrore në përputhje me kushtet dhe procedurat e përcaktuara në Nenin 4, pika (1) të kësaj Rregulloreje.

Kur që të dyja autoritetet civile dhe ushtarake janë përgjegjëse për ose janë të përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, kjo celulë duhet të marrë formën e një celule të përbashkët civilo-ushtarake.

2. Dy ose më shumë Shtete mund të krijojnë celula të përbashkëta për menaxhimin e hapësirës ajrore.
3. AAC duhet të garantojë që janë ndërtuar sisteme mbështetëse të mjaftueshme për t'i krijuar mundësi celulës për menaxhimin e hapësirës ajrore të menaxhojë ndarjen e hapësirës ajrore dhe të komunikojë në kohën e duhur disponueshmërinë e hapësirës ajrore tek të gjithë përdoruesit e prekur, celulat e menaxhimit të hapësirës ajrore, OSHTA dhe tek të gjithë partnerët dhe organet përkatëse.

Neni 6

Menaxhimi taktik i hapësirës ajrore (niveli 3)

1. AAC duhet të garantojë ndërtimin e procedurave të koordinimit civilo-ushtarak dhe mënyrave të komunikimit midis njësive përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake të kontrollit duke lejuar që të dhënat e ndërsjellta për hapësirën ajrore të lejojnë në kohë reale aktivizimin, ç'aktivizimin ose rindarjen e hapësirës ajrore të caktuar në nivelin para-taktik.
2. AAC duhet të garantojë që njësitë përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësitë ushtarake të kontrollit të shkëmbejnë çdo modifikim të aktivizimit të planifikuar të hapësirës ajrore në kohë dhe në mënyrë efektive dhe të njoftojë të gjithë përdoruesit e prekur mbi gjendjen aktuale të hapësirës ajrore.
3. AAC duhet të garantojë ndërtimin e procedurave të koordinimit dhe ndërtimin e sistemeve mbështetëse midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësive ushtarake të kontrollit për të garantuar siguri kur menaxhohen ndërveprimet midis fluturimeve civile dhe ushtarake.
4. AAC duhet të garantojë që janë ndërtuar procedura koordinimi midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe ushtarak për të lejuar transmetimin direkt të informacionit përkatës për të zgjidhur situata specifike trafiku kur kontrollorët civil dhe ushtarak ofrojnë shërbime në të njëjtën hapësirë ajrore. Ky informacion përkatës duhet të vihet në dispozicion, në veçanti kur ai kërkohet për arsye sigurie, të kontrollorëve civil dhe ushtarak dhe njësive ushtarake të kontrollit nëpërmjet shkëmbimit në kohë të të dhënave të fluturimit, duke përfshirë pozicionin dhe qëllimin e avionit.
5. Kur zhvillohen aktivitete ndërkufitare, AAC duhet të garantojë që midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësive të shërbimit të trafikut ajror ushtarak dhe/ose njësive ushtarake të kontrollit pjesëmarrëse në këto aktivitete, është pranuar një bllok procedurash të

përbashkëta për të menaxhuar situatat specifike të trafikut dhe për të zgjatur kohën reale të menaxhimit të hapësirës ajrore.

Neni 7

Vlerësimi i sigurisë

AAC, për të ruajtur ose rritur nivelet ekzistuese të sigurisë, duhet të garantojë që, brenda kontekstit të një procesi menaxhimi sigurie, kryhet një vlerësim sigurie, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, përpara se ata të fusin ndonjë ndryshim tek operacionet e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

Neni 8

Raportimi

AAC duhet të japë të gjithë elementët e detajuar në Aneksin e kësaj Rregulloreje, kur bën raportimin vjetor mbi aplikimin e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç referohet tek Neni 7, pika (2) të Udhëzimit të Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore në QVE”.

Neni 9

Monitorimi i përputhshmërisë dhe zbatimi

Ngarkohet AAC për zbatimin e këtij Udhëzimi.

Neni 6 duhet të aplikohet 12 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij Udhëzimi.

AAC me anë të inspektimeve, survejimeve dhe auditimeve të sigurisë të monitorojë përputhjen me këtë Udhëzim.

Neni 10

Termet e përdorura

Termet dhe shkurtime të përdorura në këtë Udhëzim jepen në Aneksin bashkëlidhur të këtij Udhëzimi dhe përbejnë pjesë integrale të tij.

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

ANEKS

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

- Përshkrim i përgjithshëm i organizimit kombëtar dhe përgjegjësitë në nivelin 1, 2 dhe 3 të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.
- Vlerësimi i funksionimit të marrveshjeve, procedurave dhe sistemeve mbështetëse të ndërtuara në nivele strategjike, para-taktike dhe taktike të menaxhimit të hapësirës ajrore. Ky vlerësim duhet të kryhet në lidhje me sigurinë, kapacitetin e hapësirës ajrore, eficientësinë dhe fleksibilitetin e operacioneve të avionit për të gjithë përdoruesit.
- Problemet e ndeshura gjatë implementimit të kësaj Rregulloreje, veprimet e ndërmarra dhe nevoja për ndryshime.
- Rezultati i inspektimeve, survejimeve dhe auditimeve të sigurisë
- Kooperimi midis AAC-ve mbi menaxhimin e hapësirës ajrore dhe veçanërisht mbi krijimin dhe menaxhimin hapësirave ajrore ndërkufitare dhe aktiviteteve ndërkufitare.

Përkufizime

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) – Enti rregullator kompetent i emëruar nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes (AKM). Është ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky Udhëzim i Ministrit të PPT autoriteti kompetent për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar të Shërbimeve të Navigimit Ajror.

Një Qiell i Vetëm Evropian. Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore Evropiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore ,duke ju përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standartet më të larta të përgjegjësisë dhe kompetencës.

Menaxhimi i Trafikut Ajror (MTA). Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe asaj në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit

Ofruesi i SHNA (OSHNA). Person, organizatë ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të AAC në SHNA.

Zonë Evropiane e Përbashkët për Aviacionin (ZEPA). Një Zonë Evropiane e Përbashkët për Aviacionin bazuar në hyrjen reciproke në tregun e transportit ajror të vendeve firmëtare të marrveshjes dhe liria e krijimit, në kushte të barabarta konkurrence dhe respektimi i rregullave të njëjta, duke përfshirë fushat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe ambjental.

Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS). Një sistem i dokumentuar për menaxhimin e rreziqeve që integron sistemet operationale dhe teknike me menaxhimin e burimeve financiare dhe njerëzore për të garantuar sigurinë e aviacionit dhe sigurinë e publikut.

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

Shkurtime

<i>AAC.</i>	Autoriteti i Aviacionit Civil
<i>AKM</i>	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
<i>BE</i>	Bashkimi Evropian
<i>KE</i>	Komisioni Evropian
<i>KTA</i>	Kontrolli i Trafikut Ajror
<i>MHA</i>	Menaxhimi i Hapësirës Ajrore
<i>KNS</i>	Kominikim, Navigim, Survejim
<i>MLTA</i>	Menaxhimi i Lëvizjes së Trafikut Ajror
<i>MTA.</i>	Menaxhimi i Trafikut Ajror
<i>OSHNA.</i>	Ofruesi i Shërbimit të Navigimit Ajror
<i>OSHTA.</i>	Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror
<i>QVE</i>	Një Qiell i Vetëm Evropian
<i>RREMTA</i>	Rrjeti Evropian i Menaxhimit të Trafikut Ajror
<i>SMS</i>	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
<i>SHNA.</i>	Shërbimi i Navigimit Ajror
<i>SHTA.</i>	Shërbimi i Trafikut Ajror
<i>SHKNS</i>	Shërbimi i Komunikimit, Navigimit dhe Survejimit
<i>CMHA</i>	Celulë për Menaxhimin e Hapësirës Ajrore