URDHËR
Nr. 193, datë 6.10.2022

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES 'PËR PËRCAKTIMIN E KËRKESAVE TË PËRBASHKËTA PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE TË LUNDRIMIT AJROR, SI DHE FUNKSIONET E TJERA TË RRJETIT TË MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE MBIKËQYRJEN E TYRE'[1]

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të pikës 6, të nenit 84, të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" dhe në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil",

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores "Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre", sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri nr. 26, datë 18.01.2021, "Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre", shfuqizohet.
3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

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

ZËVENDESKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR
Belinda Balluku

[1] Ky urdhër përafron plotësisht Rregulloren e Zbatimit të Komisionit (BE) nr. 2017/373 e datës 1 mars 2017, mbi përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre, **e ndryshuar** me Rregulloret e Zbatimit të Komisionit (BE) **nr. 2020/469** e datës 14 shkurt 2020, **nr.2021/1338,** datë 11.8.2021 dhe **nr. 2022/938** e datës 26 korrik 2022, botuar në Fletoret Zyrtare të BE-së, L 62, datë 8.3.2017; L 104, datë 3.4.2020, L289, datë 12.8.2021 dhe L 209, datë 10.8.2022.

RREGULLORE

Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre

Neni 1

Objekti dhe qëllimi

Kjo Rregullore përcakton kërkesat e përbashkëta për:

(a) Ofrimin e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror ('ATM/ANS') për trafikun ajror të përgjithshëm, veçanërisht për personat juridikë ose fizikë që ofrojnë këto shërbime dhe funksione;

(b) Autoritetet kompetente, dhe subjektet e kualifikuara që veprojnë në emër të tyre, të cilat ushtrojnë detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit në lidhje me ofruesit e shërbimeve dhe funksioneve të përmendura në pikën (a).

(c) Rregullat dhe procedurat për hartimin e strukturave të hapësirës ajrore.

Neni 2

Përkufizime

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet në Aneksin I dhe përkufizimet e mëposhtme :

1. Përkufizimet në ligjin nr. 96/2020 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" dhe në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", me përjashtim të përkufizimit 'certifikatë' në Udhëzimin e Ministrit nr 5/2010 "Për Qiellin e Përbashkët Evropian", apo rishikimeve të tij, transpozime të Rregullores (KE) nr. 549/2004, së përditësuar;
2. "Ofruesi i shërbimit ATM / ANS' është çdo person juridik ose fizik që ofron shërbimet e ATM / ANS (MTA/SHLA) siç përcaktohet në nenin 3 (12) të Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, qoftë individualisht ose të bashkuar, për trafikun e përgjithshëm ajror;
3. 'Menaxheri i Rrjetit' është organi i vendosur në përputhje me udhëzimin e Ministrit mbi rregullat për menaxhimin dhe organizimin e hapësirës ajrore, për kryerjen e detyrave të parashikuara në atë udhëzim dhe në rregullat për zbatimin e funksioneve të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror, transpozim të Rregullores (BE) nr. 677/2011, apo përditësimeve të saj në fuqi në kohën e zbatimit;
4. 'Shërbimi pan-Evropian' është aktiviteti i cili është hartuar dhe krijuar për përdoruesit brenda shumicës ose të gjitha Shteteve Anëtare dhe që mund të shtrihet gjithashtu përtej hapësirës ajrore të territorit ku zbatohet Traktati;
5. 'Ofruesit e shërbimeve të të dhënave (ofruesit e DAT-it)' nënkupton një organizatë, e cila është:
   (a) ofrues të tipit 1 DAT që përpunojnë të dhënat aeronautike për përdorim në aeroplan dhe sigurojnë një bazë të dhënash aeronautike që plotësojnë DQR-të, në kushte të kontrolluara, për të cilat nuk është përcaktuar përputhshmëria me

aplikacionet/pajisjet ajrore përkatëse.

(b) ofrues të tipit 2 DAT që përpunojnë të dhënat aeronautike dhe sigurojnë një bazë të dhënash aeronautike për përdorim në aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit që plotësojnë DQR-të për të cilat është përcaktuar përputhshmëria me ato aplikacione/ pajisje.

6. 'Hartimi i strukturës së hapësirës ajrore' nënkupton një proces, i cili siguron që strukturat e hapësirës ajrore të hartohen, studiohen dhe validohen siç duhet, përpara se sa ato të shpërndahen dhe të përdoren nga avionët.

7. 'Sistemi i shmangies së përplasjes në ajër (ACAS)' nënkupton një sistem avioni të bazuar në sinjalet e transponderit të radarit dytësor-të survejimit (SSR), i cili operon në mënyrë të pavarur nga pajisjet me bazë tokësore për t'i siguruar informacion pilotit mbi avionët e mundshëm me të cilët mund të jetë në konflikt, që janë të pajisur me transpondera SSR ';

8. 'Njësi/entitet gjenerues i të dhënave dhe informacioneve aeronautike' nënkupton çdo njësi publike ose private përgjegjëse për krijimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të përdorur si një burim për produktet dhe shërbimet e informacionit aeronautik. Këto subjekte nuk përfshijnë ofruesit e ATM / ANS referuar në pikën (2) të Nenit 2 të kësaj Rregulloreje dhe aerodromet e përcaktuara në pikën (1) (e) të Nenit 2 të Vendimit të Këshillit të Ministrave Nr. 1095, datë 24.12.2020."

Neni 3

Ofrimi i ATM / ANS dhe hartimi i strukturave të hapësirës ajrore

1. Ofrimi i duhur i ATM / ANS dhe hartimi i strukturave të hapësirës ajrore do të kryhet në përputhje me këtë Rregullore në një mënyrë të tillë që të lehtësojë trafikun ajror të përgjithshëm, duke marrë parasysh pasojat mbi sigurinë në operim (safety), kërkesat e trafikut si dhe ndikimin në mjedis.

2. Kur miratohen parashikime shtesë për plotësimin e kësaj Rregulloreje për çdo çështje që nuk është transpozim i rregullave të Bashkimit Evropian dhe i lihet Republikës së Shqipërisë sipas kësaj Rregulloreje, këto parashikime do të ndjekin standardet dhe praktikat e rekomanduara të përcaktuara nga Konventa e Çikagos. Kur zbatohen dispozitat e nenit 38 të Konventës së Çikagos, përveç njoftimit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton Agjencinë Evropiane për Sigurinë e Aviacionit (EASA), me arsyetimin e duhur, jo më vonë se dy muaj pas miratimit të parashikimeve shtesë.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të publikojë, në përputhje me Konventën e Çikagos, parashikimet shtesë përmes publikimeve të informacionit të tyre aeronautik.

4. Në rastin kur Republika e Shqipërisë vendos të organizojë ofrimin e disa shërbimeve specifike të trafikut ajror në një mjedis konkurrues, atëherë merren të gjitha masat e duhura për të garantuar që ofruesit e këtyre shërbimeve nuk do të përfshihen në veprime që do të kishin si objekt ose si efekt të tyre parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës, dhe as të përfshihen në veprime që përbëjnë shpërdorim të pozitës dominuese, në përputhje me ligjet kombëtare apo edhe legjislacionin e Komunitetit sipas përcaktimeve të Marreveshjes Shumëpalëshe.

5. AAC do të sigurohet që:

(a) subjektet që gjenerojnë të dhëna aeronautike ose informacione aeronautike plotësojnë kërkesat e përcaktuara në:

(i) pika ATM / ANS.OR.A.085 e Aneksit III, përveç atyre në pikat (c), (d), (f) (1) dhe (i) të tyre;

(ii) pika ATM / ANS.OR.A.090 e Aneksit III;

(b) të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik gjenerohen, përpunohen dhe transmetohen nga personel i autorizuar, i trajnuar në mënyrë të përshtatshme dhe kompetent.

Kur të dhënat aeronautike ose informacioni aeronautik synohet të përdoret për qëllime të fluturimeve IFR ose fluturimeve speciale VFR, kërkesat e referuara në shkronjat (a) dhe (b) të nënparagrafit të parë do të zbatohen për të gjitha njësitë që gjenerojnë të dhëna dhe informacione të tilla.

6. Kur përcaktohet që shërbimet e trafikut ajror do të ofrohen në pjesë të veçanta të hapësirës ajrore ose në aerodrome të veçantë, AAC merr masa që të ndërmerren të gjitha veprimet që ato pjesë të hapësirës ajrore ose ato aerodrome të specifikohen në lidhje me shërbimet e trafikut ajror që do të ofrohen.

7. Marrëveshjet e duhura ndërmjet ofruesve përkatës të ATM / ANS dhe operatorëve të avionëve duhet të lidhen, për koordinimin e përshtatshëm të aktiviteteve dhe shërbimeve të ofruara, si dhe për shkëmbimin e të dhënave dhe informacionit përkatës.

8. AAC siguron që, personat ose organizatat, të cilat janë përgjegjëse për hartimin e strukturave të hapësirës ajrore, të jenë identifikuar dhe të zbatojnë kërkesat e përcaktuara në Shtojcën 1 të Aneksit XI (Pjesa-FPD).

9. AAC siguron që të kryhet mirëmbajtja dhe rishikimi periodik i procedurave të fluturimit për aerodromet dhe hapësirën ajrore nën mbikëqyrjen e saj. Për këtë qëllim, ajo duhet të identifikojë personat ose organizatat, të cilat janë përgjegjëse për këto detyra dhe të sigurojë që personat ose organizatat të jenë në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 6, pikat (a) dhe (k).

Neni 3a

Përcaktimi i nevojës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror

1. Nevoja për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë përcaktohet duke marrë parasysh të gjithë faktorët e mëposhtëm:

(a) llojet e trafikut ajror të përfshirë;

(b) densitetin e trafikut ajror;

(c) kushtet meteorologjike;

(d) faktorë të tjerë të rëndësishëm në lidhje me objektivat e shërbimeve të trafikut ajror të përcaktuara në pikën ATS.TR.100 të Aneksit IV.

2. Gjatë përcaktimit të nevojës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, nuk do të merret parasysh mbajtja në avion e sistemeve të shmangies së përplasjeve ajrore.

Neni 3 b

Koordinimi midis njësive ushtarake dhe ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror

Pa cënuar nenin 6 të Urdhrit Nr. 867, datë 13.12.2018, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore", apo përditësimeve të tij në fuqi, do të vendosen procedura të veçanta në mënyrë që:

(a) ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror të njoftohen nëse një njësi ushtarake vëren se një avion, i cili është, ose mund të jetë, një avion civil që po afrohet, ose ka hyrë, në çdo hapësirë në të cilën interceptimi mund të bëhet i nevojshëm;

(b) ofruesi i shërbimit të trafikut ajror, në koordinim të ngushtë me njësinë ushtarake duhet të konfirmojë identitetin e avionit dhe t'i sigurojë atij udhëzimet e nevojshme të lundrimit për të shmangur nevojën për interceptim.

Neni 3c

Koordinimi i operimeve ajrore potencialisht të rrezikshme për aviacionin civil

1. AAC merr masa që operimet me rrezikshmëri për avionët civilë mbi territorin e Republikës së Shqipërisë të jenë të koordinuara, përfshirë edhe detin e hapur, në rast se është pranuar, në përputhje me një Marrëveshje Rajonale të Lundrimit Ajror të ICAO-s, përgjegjësia për të siguruar shërbime të trafikut ajror brenda hapësirës ajrore në fjalë. Koordinimi do të duhet të kryhet më përpara, për të lejuar shpalljen në kohë të informacionit në lidhje me këto aktivitete.
2. Për shpalljen e informacionit në lidhje me aktivitetet e përmendura në paragrafin 1 do të duhet të përcaktohen teknikalitetet e nevojshme.

Neni 3d

Frekuenca shumë e lartë (VHF) frekuenca e emergjencës

1. Pa cënuar paragrafin 2, frekuenca e emergjencës VHF (121.500 MHz) përdoret vetëm për qëllime emergjente të specifikuara në pikën ATS.OR.405 (a) të Aneksit IV.
2. Mund të lejohet në mënyrë përjashtimore përdorimin e frekuencës së emergjencës VHF të referuar në paragrafin 1 për qëllime të tjera përveç atyre të specifikuara në pikën ATS.OR.405 (a) të Aneksit IV, nëse ato janë të kufizuara në atë që është e nevojshme për të arritur qëllimin e tyre dhe në mënyrë që të zvogëlohet ndikimi në avionët në gjendje të vështirë ose emergjence dhe në operimet e njësive të shërbimeve të trafikut ajror.

Neni 4

Autoriteti kompetent për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, përgjegjës për lëshimin e certifikatave për ofruesit e shërbimeve, për konfirmimin e marrjes së deklaratës së bërë nga ana e ofruesve të

shërbimeve të informacionit për fluturimet të përmendura në nenin 7, kur është e nevojshme, dhe për mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me ofruesit e shërbimeve do të jetë autoriteti kombëtar mbikëqyrës i përmendur në nenin 4 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 5, datë 3.6.2010 'Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian', i ndryshuar me UM nr. 8, date 15.09.2015, apo cdo përditësim tjetër në fuqi në fuqi në kohën e zbatimit, në Shqipëri, si vendi ku personi fizik ose juridik që aplikon për certifikatën ose bën deklaratën ka selinë e tij kryesore për kryerjen e operimeve ose, nëse ka një të tillë , zyrën e regjistruar, përveç nëse EASA është autoriteti kompetent në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020.

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje, ofruesit e shërbimeve të të dhënave dhe Menaxheri i Rrjetit konsiderohen si ofrues shërbimesh ndër-Evropiane për të cilat, në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, EASA është autoriteti kompetent.

2. Autoritetet kompetente të përmendura në paragrafin 1 përmbushin kërkesat e përcaktuara në Aneksin II.

3. Kur njëri prej ofruesve të shërbimeve në fjalë është një organizatë në lidhje me të cilën EASA është autoriteti kompetent, Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, koordinon me EASA-n për të garantuar që kërkesat e përcaktuara në pikat (1), (2) dhe (3) të pikës ATM/ANS.AR.A.005(b) të Aneksit II të jenë përmbushur, respektivisht për:

   (a) ofruesit e shërbimeve që ofrojnë shërbime në lidhje me blloqet funksionale të hapësirës ajrore që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore dhe që përfshihen nën përgjegjësinë e më shumë se një Shteti, të përmendur në nenin 2(3) të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të lundrimit ajror në Qiellin e Vetëm Evropian" i ndryshuar me UM nr. 8, datë 15.09.2015, apo cdo përditësim tjetër i tij në fuqi në kohën e zbatimit;
   (b) ofruesit e shërbimeve që ofrojnë shërbime lundrimi ajror ndërkufitar të përmendura në nenin 2 (5) të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010, të ndryshuar.

4. Në rastin kur Shteti Shqiptar do të ketë emëruar ose vendosur më shumë se një autoritet kompetent në përputhje me nenin 4 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 5 datë 03.06.2010 'Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian', të ndryshuar ose siç përmendet në nenin 2 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të lundrimit ajror në Qiellin e Vetëm Evropian" të ndryshuar, për ushtrimin e detyrave të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, fushat e kompetencave të secilit prej këtyre autoriteteve do te jenë të përcaktuara qartë, veçanërisht në lidhje me përgjegjësitë dhe kufizimet gjeografike dhe të hapësirës ajrore. Në këtë rast, këto autoritete kompetente krijojnë koordinim ndërmjet tyre, bazuar në marrëveshjet e shkruara, për të garantuar mbikëqyrje dhe zbatim efektiv në lidhje me të gjitha shërbimet e ofruara për të cilat kanë lëshuar certifikata ose, sipas rastit, për të cilat kanë bërë deklarata.

5. Gjatë ushtrimit të detyrave të tyre të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë i pavarur nga çdo ofrues shërbimi. Kjo pavarësi garantohet nga një ndarje e përshtatshme, të paktën në nivel funksional, ndërmjet autoriteteve kompetente dhe ofruesve të shërbimit. Në këtë kontekst, Autoriteti i Aviacionit Civil i ushtron kompetencat e tij në mënyrë të paanshme dhe transparente.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil nuk do të lejojë që personeli i tyre të përfshihet në ushtrimin e detyrave të këtij autoriteti për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj Rregulloreje, kur ka të dhëna që kjo përfshirje mund të rezultojë, në konflikte interesash, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, veçanërisht lidhur me interesat familjare ose financiare.

7. EASA ruan një bazë të dhënash për detajet e kontakteve të autoriteteve kompetente. Për këtë qëllim, Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë Agjencinë për emrat dhe adresat e autoriteteve kompetente, si dhe për çdo ndryshim të tyre në vijim.

8. Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për përcaktimin e burimeve dhe aftësive të nevojshme që kërkohen nga autoritetet kompetente për ushtrimin e detyrave të tyre, në përputhje me udhëzimin e Ministrit përgjegjës për transportin nr. 5, datë 03.06.2010 " Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian", të ndryshuar apo cdo përditësim tjetër të tij në fuqi në kohën e zbatimit dhe VKM nr. 1095, datë24.12.2020, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë kryerjen e një vlerësimi nga AAC për të përcaktuar burimet e nevojshme për ushtrimin e detyrave të tij sipas kësaj Rregulloreje.

Neni 5

Kompetencat e autoritetit kompetent të përmendura në nenin 4

1. Kur kërkohet për ushtrimin e detyrave të tyre të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit, sipas kësaj Rregulloreje, Autoriteti i Aviacionit Civil autorizohet që:
   (a) të kërkojë nga ofruesit e shërbimeve, që janë subjekt i mbikëqyrjes së tyre, të sigurojnë të gjithë informacionin e nevojshëm;
   (b) të kërkojë nga çdo përfaqësues, administrator ose anëtar tjetër i personelit të këtyre ofruesve të shërbimeve që të japin shpjegime verbale për çdo fakt, dokument, objekt, procedurë ose çështje tjetër lidhur me mbikëqyrjen e ofruesit të shërbimit;
   (c) të hyjë në çdo ambient dhe terren, duke përfshirë vendet operative, dhe mjetet e transportit të këtyre ofruesve të shërbimeve;
   (d) të shqyrtojë, kopjojë ose të nxjerrë ekstrakte nga çdo dokument, regjistrim ose të dhëna të mbajtura nga ofruesit e shërbimeve, ose në të cilat ata mund të aksesohen, pavarësisht nga sistemi në të cilën ruhet informacioni në fjalë;
   (e) të kryejë auditime, vlerësime, hetime dhe inspektime ndaj ofruesve të shërbimeve.
2. Gjithashtu, Autoriteti i Aviacionit Civil, kur kërkohet për të ushtruar detyrat e tij të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje, autorizohet të ushtrojë kompetencat e përcaktuara në paragrafin 1 në lidhje me organizatat e kontraktuara që janë subjekt i mbikëqyrjes së ofruesve të shërbimeve, siç përmendet në pikën ATM / ANS.OR.B.015 të Aneksit III.
3. Kompetencat e parashikuara në paragrafët 1 dhe 2 ushtrohen në përputhje me legjislacionin kombëtar, si legjislacioni i vendit, ku zhvillohen aktivitetet në fjalë dhe në përputhje me parimin e proporcionalitetit, duke marrë në konsideratë nevojën për të garantuar ushtrimin efektiv të këtyre kompetencave, të drejtave dhe interesave legjitime të ofruesit të shërbimeve dhe të çdo personi të tretë në fjalë. Kur, në përputhje me ligjet e zbatueshëm kombëtare, është e nevojshëm autorizimi paraprak nga autoriteti gjyqësor i R.Sh., për të hyrë në ndërtesat, terrenin dhe mjetet e transportit siç përmendet në shkronjën (c) të paragrafit 1, kompetencat përkatëse ushtrohen vetëm pasi të jetë marrë autorizimi paraprak.
   Kur ushtron kompetencat e parashikuara në paragrafët 1 dhe 2, Autoriteti i Aviacionit Civil garanton që anëtarët e stafit të tij dhe, sipas rastit, çdo ekspert tjetër që merr pjesë në aktivitetet në fjalë të jenë të autorizuar siç duhet.
4. Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr çdo masë detyruese të përshtatshme që është e nevojshme për të garantuar që ofruesit e shërbimeve për të cilët ata kanë lëshuar një certifikatë ose, sipas rastit, për të cilët kanë bërë një deklaratë, do të përmbushin dhe do të vazhdojnë të përmbushin kërkesat e kësaj Rregulloreje.

Neni 6

Ofruesit e shërbimeve

Ofruesit e shërbimeve marrin një certifikatë dhe kanë të drejtë të ushtrojnë privilegjet e dhëna që përfshihen në fushën e zbatimit kësaj certifikate, ku, përveç kërkesave të përmendura në VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", përmbushin dhe vazhdojnë të përmbushin me kërkesat e mëposhtme:

(a) për të gjithë ofruesit e shërbimeve, kërkesat e përcaktuara në Aneksin III (Pjesa-ATM/ANS.OR), Nënpjesët A dhe B, dhe në Aneksin XIII (Pjesa-PERS)

(b) për ofruesit e shërbimeve që nuk janë ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikës (a), kërkesat e përcaktuara në Aneskin III (Pjesa-ATM/ANS.OR), Nënpjesën C;

(c) për ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, menaxhimin e fluksit të trafikut ajror dhe Administratorin e Rrjetit, përveç kërkesave të pikës (a), kërkesat e përcaktuara në Aneksin III (Pjesa-ATM/ANS.OR), Nënpjesën D;

(d) për ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin IV (Pjesa-ATS) dhe kërkesat e përcaktuara në Urdhrin që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar;

(e) për ofruesit e shërbimeve meteorologjike, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin V (Pjesa-MET);

(f) për ofruesit e shërbimeve të informacionit aeronautik, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin VI (Pjesa AIS);

(g) për ofruesit e shërbimeve të të dhënave, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në Aneksin VII (Pjesa-DAT);

(h) për ofruesit e shërbimeve të komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin VIII (Pjesa-CNS);

(i) për ofruesit e menaxhimit të trafikut ajror, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin IX (Pjesa - ATFM);

(j) për ofruesit e menaxhimit të hapësirës ajrore, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në Aneksin X (Pjesa-ASM);

(k) për ofruesit e shërbimeve të hartimit të procedurave të fluturimit, përveç kërkesave të pikave (a) dhe (b), kërkesat e përcaktuara në Aneksin XI (Pjesa-FPD);

(l) për Administratorin e Rrjetit, përveç kërkesave të pikave (a), (b) dhe (c), kërkesat e përcaktuara në Aneksin XII (Pjesa-NM).

Neni 7

Deklarata nga ofruesit e shërbimeve të informacionit për fluturimet

Kur AAC lejonë ofruesit e shërbimeve të informacionit për fluturimet të deklarojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e ofruara në përputhje me VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", ofruesit e këtyre shërbimeve plotësojnë kërkesat e përmendura si më sipër, kërkesat e përcaktuara në pikën ATM / ANS.OR.A.015 në Aneskin III të kësaj Rregulloreje.

Neni 8

Certifikatat ekzistuese

1. Certifikatat që janë lëshuar në përputhje me urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportet nr. 115 datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e Shërbimeve të Lundrimit Ajror", konsiderohen se janë lëshuar në përputhje me Urdhërin e Ministrit nr. 26, datë 18.01.2021, "Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre".
2. Autoriteti i Aviacionit Civil ka zëvendësuar certifikatat e përmendura në paragrafin 1 me certifikatat që përputhen me formatin e përcaktuar në Shtojcën 1 të Aneksit II, Urdhërin e Ministrit nr. 26, datë 18.01.2021, "Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre"..
3. Aplikimet për shërbime të shtuara, të ndryshme nga ato në certifikatën ekzistuese, do te trajtohen sipas kësaj rregulloreje.

Neni 9

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore do të jetë e detyrueshme të zbatohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror, 6 muaj pas hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit, që miraton këtë Rregullore.

Megjithatë:

1) në lidhje me ofruesit e shërbimeve të të dhënave, kur ky ofrues kërkon dhe i jepet një certifikatë në përputhje me nenin 6, zbatimi fillon nga data e hyrjes në fuqi të urdhrit të ministrit, që miraton këtë Rregullore.

Kjo rregullore është e detyrueshme në tërësinë e saj.

ANEKSI I

TABELA E PËRMBAJTJES

ANEKSI I	PËRKUFIZIMET E TERMAVE TË PËRDORUR NË ANEKSET II DERI NË XIII (Pjesa- PËRKUFIZIMET)
ANEKSI II	KËRKESAT PËR AUTORITETIN KOMPETENT - MBIKËQYRJA E SHËRBIMEVE DHE FUNKSIONEVE TË TJERA TË RRJETIT ATM (Pjesa-ATM /ANS.AR)
NËNPJESA A	KËRKESAT E PËRGJITHSHME (ATM / ANS.AR.A)
NËNPJESA B	MENAXHIMI (ATM / ANS.AR.B)
NËNPJESA C	MBIKËQYRJA, ÇERTIFIKIMI DHE ZBATIMI (ATM / ANS.AR.C)
Shtojca 1	ÇERTIFIKATA PËR OFRUESIN E SHËRBIMEVE
ANEKSI III	KËRKESAT PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE (Pjesa-ATM /ANS. OR)
NËNPJESA A	KËRKESAT E PËRGJITHSHME (ATM /ANS.OR.A)
NËNPJESA B	MENAXHIMI (ATM /ANS.OR.B)
NËNPJESA C	KËRKESAT SPECIFIKE ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË NDRYSHME NGA OFRUESIT E ATS (ATM / ANS.OR.C)
NËNPJESA D	KËRKESAT SPECIFIKE ORGANIZATIVE PËR ANS DHE OFRUESIT EATF DHE MENAXHERIN E RRJETIT (ATM / ANS.OR.D)
Shtojca 1	KATALOGU I TË DHËNAVE AERONAUTIKE
ANEKSI IV	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUTAJROR (Pjesa-ATS)
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË TË ORGANIZATËS PËR OFRUESIT ESHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR (ATS.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	SIGURIA E OPERIMIT TË SHËRBIMEVE
SEKSIONI 3	KËRKESAT SPECIFIKE TË FAKTORËVE NJERËZORË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR
SEKSIONI 4	KËRKESAT PËR KOMUNIKIM
SEKSIONI 5	KËRKESAT PËR INFORMACION
NËNPJESA B	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUTAJROR (ATS.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	SHËRBIMI I KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR
SEKSIONI 3	SHËRBIMI I INFORMACIONIT TË FLUTURIMIT
SEKSIONI 4	SHËRBIMI I PARALAJMËRIMIT
ANEKSI V	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (Pjesa-MET)
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË TË ORGANIZATËS PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	KËRKESAT SPECIFIKE
Kapitulli 1	Kërkesat për stacionet meteorologjike aeronautike
Kapitulli 2	Kërkesat për zyrat meteorologjike të aerodromit
Kapitulli 3	Kërkesat për zyrat e vrojtimit meteorologjik

Kapitulli 4	Kërkesat për qendrat këshilluese të hirit vullkanik (VAAC)
Kapitulli 5	Kërkesat për qendrat këshilluese të cikloneve tropikale (TCAC)
Kapitulli 6	Kërkesat për qendrat e parashikimit të zonës botërore (WAFC)
NËNPJESA B -	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	KËRKESAT SPECIFIKE
Kapitulli 1	Kërkesat teknike për stacionet meteorologjike aeronautike
Kapitulli 2	Kërkesat teknike për zyrat meteorologjike të aerodromit
Kapitulli 3	Kërkesat teknike për zyrat e vrojtimit meteorologjik
Kapitulli 4	Kërkesat teknike për qendrat këshilluese të hirit vullkanik (VAAC)
Kapitulli 5	Kërkesat teknike për qendrat këshilluese të cikloneve tropikale (TCAC)
Kapitulli 6	Kërkesat teknike për qendrat e parashikimit të zonës botërore (WAFC)
Shtojca 1	Modeli për METAR
Shtojca 2	Fushat fikse të mbulimit të parashikimeve të WAFS në formë grafiku
Shtojca 3	Modeli për TAF
Shtojca 4	Model për paralajmërimet e ndryshimit të shpejtësisë dhe drejtimit të erës me ndryshimin e lartësisë
Shtojca 5	Model për SIGMET dhe AIRMET
Shtojca 6	Model për këshillim për hirin vullkanik
Shtojca 7	Model për këshillim për ciklonet tropikale
Shtojca 8	Diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në një këshillues të hirit vullkanik, këshillues për ciklon tropikal, SIGMET, AIRMET, paralajmërim të aerodromit dhe paralajmërim të ndryshimit të shpejtësisë dhe drejtimit të erës me ndryshimin e lartësisë.
ANEKSI VI	KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	MENAXHIMI I CILËSISË SË TË DHËNAVE
SEKSIONI 3	PRODUKTET E INFORMACIONIT AERONAUTIK
Kapitulli 1	Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar
Kapitulli 2	Grupet e të dhënave dixhitale
SEKSIONI 4	SHPËRNDARJA DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT PARA FLUTURIMIT
SEKSIONI 5	PERDITËSIMET E PRODUKTEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK
SEKSIONI 6	KËRKESAT E PERSONELIT
NËNPJESA B	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	MENAXHIMI I CILËSISË SË TË DHËNAVE
SEKSIONI 3	PRODUKTET E INFORMACIONIT AERONAUTIK
Kapitulli 1	Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar
Kapitulli 2	Setet e të dhënave dixhitale
SEKSIONI 4	SHPËRNDARJA DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT PARA FLUTURIMIT
SEKSIONI 5	PERDITËSIMET E PRODUKTEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK
Shtojca 1	PËRMBAJTJA E PUBLIKIMIT TË INFORMACIONIT

	AERONAUTIK (AIP)
Shtojca 2	FORMATI NOTAM
Shtojca 3	FORMAT SNOWTAM
Shtojca 4	FORMATI ASHTAM
ANEKSI VII	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (PJESA E TË DHËNAVE)
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	KËRKESAT SPECIFIKE
NËNPJESA B	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
ANEKSI VIII	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT OSE MBIKËQYRJES (Pjesa-CNS)
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT OSE MBIKËQYRJES (CNS.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
NËNPJESA B	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT OSE MBIKËQYRJES (CNS.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
ANEKSI IX	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR (PJESA-ATFM)
	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR (ATFM.TR)
ANEKSI X	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE (Pjesa-ASM)
	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE (ASM.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
ANEKSI XI	KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT (Pjesa-FPD)
NËNPJESA A	KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROÇEDURAVE TË FLUTURIMIT (FPD.OR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
NËNPJESA B	KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT (FPD.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SHTOJCA 1	KËRKESAT PËR STRUKTURAT E HAPËSIRËS AJRORE DHE PROCEDURAT E FLUTURIMIT TË PËRFSHIRA NË TË
ANEKSI XII	KËRKESAT SPECIFIKE PËR MENAXHERIN E RRJETIT (Pjesa-NM)
	KËRKESAT TEKNIKE PËR MENAXHERIN E RRJETIT (NM.TR)
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
ANEKSI XIII	KËRKESAT PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE NË LIDHJE ME

	TRAJNIMIN E PERSONELIT DHE VLERËSIMIN E KOMPETENCAVE (Pjesa-PERSONEL)
NËNPJESA A	PERSONELI ELEKTRONIK I SIGURISË SË TRAFIKUT AJROR
SEKSIONI 1	KËRKESAT E PËRGJITHSHME
SEKSIONI 2	KËRKESAT PËR TRAJNIM
SEKSIONI 3	KËRKESAT E VLERËSIMIT TË KOMPETENCËS
SEKSIONI 4	KËRKESAT E INSTRUKTORËVE DHE VLERËSUESVE
Shtojca 1	Trajnimi themelor - i përbashkët
Shtojca 2	Trajnimi bazë - Rrymat
Shtojca 3	Trajnimi i Kualifikimit – Ndarë
Shtojca 4	Trajnimi i Kualifikimit - Rrjedhat

PËRKUFIZIMET E TERMAVE TË PËRDORUARA NË ANEKSET II DERI XIII

(Pjesa- PËRKUFIZIMET)

Për qëllime të Anekseve II deri XIII, zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

(1) 'mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë (AMC)" nënkupton standardet jo detyruese të miratuara nga Agjencia që ilustrojnë mjetet për të qenë në pajtueshmëri me VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil";

(2) 'punë ajrore' nënkupton një operacion me avion në të cilin avioni përdoret për shërbime të specializuara si bujqësi, ndërtim, fotografi, mbikëqyrje, vëzhgim dhe patrullim, kërkim dhe shpëtim ose reklamë ajrore;

(3) 'përmbledhje klimatike e aerodromit' nënkupton një përmbledhje koncize të elementeve meteorologjike të specifikuara në një aerodrom, bazuar në të dhënat statistike;

(4) 'tabela klimatike e aerodromit' nënkupton një tabelë që ofron të dhëna statistikore për rastet e vëzhguara të një ose më shumë elementeve meteorologjike në një aerodrom;

(5) 'lartësia mbi nivelin mesatar të detit e aerodromit' nënkupton lartësinë nga niveli mesatar i detit i pikës më të lartë të zonës së uljeje;

(6) 'shërbimi i informacionit të fluturimit në aerodrom (AFIS)' nënkupton shërbimin e informacionit të fluturimit për trafikun e aerodromit i siguruar nga një ofrues i caktuar i shërbimeve të trafikut ajror;

(7) 'zyra meteorologjike e aerodromit' nënkupton një zyrë përgjegjëse për ofrimin e shërbimit meteorologjik për një aerodrom;

(8) 'paralajmërim i aerodromit" nënkupton informacionin e lëshuar nga një zyrë meteorologjike e aerodromit lidhur me rastet ose rastet e pritshme të kushteve meteorologjike që mund të ndikojnë negativisht në avionët në tokë, duke përfshirë avionët e parkuar si edhe ambientet dhe shërbimet e aerodromit;

(9) 'të dhënat aeronautike' nënkupton një përfaqësim të fakteve aeronautike, koncepteve ose udhëzimeve në një mënyrë të formatizuar të përshtatshme për komunikim, interpretim ose përpunim;

(10) "baza e të dhënave aeronautike" nënkupton një grumbullim të të dhënave aeronautike të organizuara dhe të rregulluara si grupi i të dhënave të strukturuara, të ruajtura në

formë elektronike në sistem, të cilat janë të vlefshme për një periudhë të caktuar dhe mund të përditësohen;

(11) 'shërbimi fiks aeronautik (AFS)' nënkupton një shërbim të telekomunikacionit ndërmjet pikave të përcaktuara fikse të ofruara kryesisht për sigurinë e lundrimit ajror dhe për operimin e rregullt, efikas dhe ekonomik të shërbimeve ajrore;

(12) 'rrjeti fiks i telekomunikacionit aeronautik (AFTN)' nënkupton një sistem mbarëbotëror të qarqeve fikse aeronautike të ofruara si pjesë e AFS për shkëmbimin e mesazheve dhe/ose të dhënave digjitale ndërmjet stacioneve fikse aeronautike që kanë karakteristika të njëjta ose të pajtueshme komunikimi ;

(13) 'informacion aeronautik' nënkupton informacionin që rrjedh nga grumbullimi, analiza dhe formatimi i të dhënave aeronautike;

(14) 'të dhënat e hartës së aerodromit' nënkupton të dhënat e grumbulluara me qëllim për hartimin e informacionit të hartës së aerodromit;

(15) 'baza e të dhënave të hartës së aerodromit (AMDB)'nënkupton grumbullimin e të dhënave të hartës së aerodromit, të rregulluara dhe të organizuara si një grup i strukturuar të dhënash;

(16) 'stacioni meteorologjik aeronautik' nënkupton një stacion që kryen vëzhgime dhe raporte meteorologjike për përdorim në lundrimin ajror;

(17) 'raportim ajror' nënkupton një raportim nga një avion në fluturim, i përgatitur në përputhje me kërkesat për raportimet e pozicionit dhe për raportimet operative ose meteorologjike;

(18) 'avion' nënkupton çdo makineri që mund të ketë mbështetje në atmosferë nga reagimet e ajrit, përveç reaksioneve të ajrit kundër sipërfaqes së tokës;

(19) 'AIRMET' nënkupton një informacion të lëshuar nga zyra e vëzhgimit meteorologjik në lidhje me ndodhjen ose ndodhjen e pritshme të dukurive specifike të motit gjatë udhëtimit (*en-route)*, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operimit të avionëve që fluturojnë në lartësi të ulët dhe të zhvillimit të dukurive në kohë dhe hapësirë , dhe i cili nuk ishte përfshirë tashmë në parashikimin e lëshuar për fluturime të ulëta në rajonin e informacionit të fluturimit në fjalë ose nën-zonën e tij;

(20) 'personeli i elektronikës së parrezikshmërisë së trafikut ajror (ATSEP)' nënkupton çdo personel të autorizuar me aftësinë për të operuar, mirëmbajtur, lëshuar dhe kthyer në shërbim pajisjet operative të sistemit funksional;

(21) 'njësia e shërbimeve të trafikut ajror' është një term i përgjithshëm që nënkupton ndryshe njësinë e kontrollit të trafikut ajror, qendrën e informacionit të fluturimit, njësinë e shërbimit të informacionit të fluturimit nga aerodromi ose zyrën e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror;

(22) 'aerodrom alternativ' nënkupton një aerodrom në të cilin një avion mund të procedojë kur bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme për të proceduar ose për tu ulur në aerodromin e planifikuar të uljes, ku janë të disponueshme shërbimet dhe mjetet e nevojshme, në të cilin mund të përmbushen kërkesat e performancës së avionit dhe i cili është në gjendje pune në kohën parashikuar për përdorim;

(23) 'mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMoC)' nënkupton ato mjete që propozojnë një alternativë për një AMC ekzistuese ose ato që propozojnë mjete të reja për të qenë në përputhshmëri VKM nr. 1095, datë 21.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullat për zbatimin e saj për të cilat nuk është miratuar asnjë AMC nga Agjencia lidhur me to;

(24) 'lartësia ortometrike' nënkupton distancën vertikale të një niveli, pike ose objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga niveli mesatar i detit;

(25) 'qendra e kontrollit të zonës (AAC)' nënkupton një njësi të krijuar për ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrollit që ka nën juridiksion;

(26) 'parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët' nënkupton një parashikim të fenomeneve të motit për një rajon ose nën-zonë të informacionit të fluturimit, lëshuar për të mbuluar shtresën nën nivelin e fluturimit 100 (ose nën nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më të larta, sipas rastit);

(27) 'lundrimi i zonës (RNAV)'nënkupton një metodë lundrimi që lejon operimin e avionëve në çdo rrugë të fluturimit të dëshiruar brenda mbulimit të mjeteve ndihmëse të lundrimit të bazuara në tokë ose hapësirë ose brenda kufijve të aftësisë së mjeteve ndihmëse të pavarura ose një kombinimi të tyre;

(28) 'argument' nënkupton një pretendim që mbështetet nëpërmjet konkluzioneve nga një grumbull i provave;

(29) 'ASHTAM' nënkupton një seri të veçantë të NOTAM që njofton me anë të një formati specifik për ndryshimin e aktivitetit të një vullkani, një shpërthimi vullkanik dhe/ose të reve të hirit vullkanik që janë me rëndësi për operacionet e avionëve;

(30) 'funksionet e rrjetit ATM' nënkupton funksionet e kryera nga Menaxheri i Rrjetit në përputhje me Rregulloren (BE) nr 677/2011;

(31) 'auditim' nënkupton një proces sistematik, të pavarur dhe të dokumentuar për të marrë prova dhe për t'i vlerësuar ato në mënyrë objektive për të përcaktuar shkallën në të cilën përmbushen kërkesat;

(32) 'burim autoritar' nënkupton:

a) një autoritet Shtetëror: ose

b) një organizatë e njohur zyrtarisht nga autoriteti Shtetëror për të nxjerrë dhe/ose publikuar të dhëna që plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave (DQR) siç janë specifikuar nga ai Shtet;

(33) 'sistemi automatik i vëzhgimit' nënkupton një sistem vëzhgimi që mat, nxjerr dhe raporton të gjitha elementet e kërkuara pa ndërveprim njerëzor;

(34) 'sipërmarrje e aviacionit' nënkupton një subjekt, person ose organizatë, përveç ofruesve të shërbimeve të rregulluar me këtë Rregullore, që preket nga shërbimi i ofruar nga ofruesi i shërbimit ose ndikon në shërbimin e ofruar nga ofruesi i shërbimit;

(35) 'pushim' nënkupton një periudhë kohore gjatë kohës në detyrë ku kontrolluesit të trafikut ajror nuk i kërkohet që të kryejë detyra, pasi ka si qëllim çlodhjen;

(36) 'aplikacion i certifikuar i avionit' nënkupton një aplikacion softueri të miratuar nga Agjencia si pjesë e avionit sipas rregullores përkatëse europiane;

(37) 're me rëndësi operacionale' nënkupton një re me lartësinë nga baza e resë nën 5 000 ft) ose nën lartësinë ortometrike më të lartë minimale të sektorit, cilado që është më e madhe, ose një re kumulonimbash ose re kumulus në formë kulle të çdo lartësie;

(38) 'transporti ajror tregtar' nënkupton një operacion avioni për të transportuar pasagjerë, ngarkesa ose postë për shpërblime ose për përfitime të tjera me vlerë;

(38a) 'rrugë me lundrim konvencional' nënkupton një rrugë ATS e vendosur me referencë tek pajisjet ndihmeese të navigimit nee tokë;

(39) 'zona e kontrollit' nënkupton hapësirën ajrore të kontrolluar që shtrihet nga sipërfaqja e tokës deri në një kufi të sipërm të përcaktuar;

(40) 'stresi kritik nga incidenti' nënkupton manifestimin e reagimeve të pazakonta dhe/ose ekstreme emocionale, fizike dhe/ose të sjelljeve të një individi pas një ngjarjeje ose incidenti;

(41) 'cilësia e të dhënave' nënkupton një shkallë ose nivel besimi që të dhënat e ofruara i përmbushin kërkesat e të dhënave të përdoruesit në lidhje me saktësinë, zgjidhjen, integritetin (ose nivelin e barasvlershëm të parrezikshmërisë), gjurmimin, kohën, plotësinë dhe formatin;

(42) 'kërkesat për cilësinë e të dhënave (DQR-të)' nënkupton specifikimin e karakteristikave të të dhënave (p.sh. saktësia, zgjidhja, integriteti, (ose niveli i barasvlershëm i parrezikshmërisë) gjurmimi, koha, plotësia dhe formati), për të garantuar që të dhënat janë në përputhje me përdorimin e synuar;

(43) 'destinacion alternativ' nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të jetë në gjendje të ulet nëse bëhet e pamundur ose e pakëshillueshme ulja në aerodromin e planifikuar të uljes;

(44) 'detyrë' nënkupton çdo detyrë që kontrolluesit të trafikut ajror i kërkohet të kryejë nga ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror;

(45) 'koha në detyrë' nënkupton kohën që fillon kur kontrolluesi i trafikut ajror kërkohet nga ofruesi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror që të raportojë ose të jetë i disponueshëm ose të fillojë detyrën dhe përfundon kur kontrolluesi i trafikut ajror mbaron detyrën;

(46) 'lartësia mbi nivelin mesatar të detit' nënkupton distancën vertikale të një pike ose të një niveli, në ose të vendosur në sipërfaqen e tokës, të matur nga niveli mesatar i detit;

(47) 'alternativë gjatë udhëtimit' nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion do të ishte në gjendje të ulej nëse do të bëhej i nevojshëm një devijim gjatë udhëtimit;

(48) 'lodhje' nënkupton gjendjen fiziologjike të aftësisë së zvogëluar të performancës mendore ose fizike që vjen si pasojë e mungesës së gjumit ose pagjumësisë së zgjatur, fazës cirkadike ose ngarkesës së punës (aktivitetit mendor ose fizik ose të dyjave) që mund të pengojnë vigjilencën e individit dhe aftësinë për të kryer në mënyrë të sigurt detyrat e tij/saj;

(49) 'dokumentacioni i fluturimit' nënkupton dokumente, që përfshijnë grafikë ose formate, që përmbajnë informacione meteorologjike për fluturimin;

(50) 'qendra e informacionit të fluturimit (FIC)' nënkupton një njësi të krijuar për të ofruar shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e paralajmërimit;

(51) 'rajoni i informacionit të fluturimit (FIR)' nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara brenda të cilave ofrohet shërbimi i informacionit të fluturimit dhe shërbimi i paralajmërimit;

(52) 'niveli i fluturimit (FL)' nënkupton sipërfaqen e presionit konstant të atmosferës që lidhet me një të dhënë specifike të presionit, 1 013,2 hektopascal (hPa), dhe ndahet nga sipërfaqet e tjera me intervale specifike presioni.

(53) 'test i fluturimit' nënkupton një fluturim për fazën e zhvillimit të një projekti të ri (avionë, sisteme shtytëse, pjesë dhe pajisje); një fluturim për të demonstruar përputhshmërinë me bazën e certifikimit ose projektin e tipit të një avioni nga linja e prodhimit; një fluturim që ka për qëllim të provojë koncepte të reja të projektimit, të

cilat kërkojnë manovra ose profile të pazakonta për të cilat do të ishte e mundur të linin kushtet e miratuara të avionit ose një fluturim trajnimi për të kryer një nga ato fluturime;

(54) 'parashikim' nënkupton një deklaratë për kushtet meteorologjike të parashikuara për një një kohë ose periudhë të caktuar, dhe për një zonë apo pjesë të caktuar të hapësirës ajrore;

(55) 'parashikimi për ngritjen' nënkupton parashikimin për një periudhë të caktuar kohe, përgatitur nga zyra meteorologjike e aerodromit, që përmban informacion për kushtet e pritshme mbi kompleksin e pistave në lidhje me drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe, si dhe çdo ndryshimi të saj, temperaturën, trysninë (QNH) dhe çdo element tjetër sipas marrëveshjes lokale;

(56) 'sistemi funksional' nënkupton një kombinim të procedurave, burimeve njerëzore dhe pajisjeve, duke përfshirë harduerët dhe softuerët, të organizuar për të kryer një funksion brenda kontekstit të ATM/ANS dhe funksioneve të tjera të rrjetit ATM;

(57) 'aviacion i përgjithshëm' nënkupton çdo operacion të avionit civil përveç punës ajrore ose transportit ajror tregtar;

(58) 'të dhënat e pikës së rrjetit në formë digjitale' nënkupton të dhënat meteorologjike të përpunuara në formë kompjuterike për një grup pikash të rregullta të shpërndara në një tabelë, për transmetimin nga një kompjuter meteorologjik në një kompjuter tjetër në një formë të koduar të përshtatshme për përdorim të automatizuar;

(59) 'material udhëzues' nënkupton materialin jo detyrues të zhvilluar nga Agjencia që ndihmon për të ilustruar kuptimin e një kërkese ose specifikimi dhe përdoret për të mbështetur interpretimin e Rregullores përkatëse europiane, rregullat për zbatimin e saj dhe AMC;

(60) 'tabela globale e parashikimit' nënkupton parashikimet e vlerave të pritura për elementet meteorologjike në një tabelë globale me një rezolucion të përcaktuar horizontal dhe vertikal;

(61) 'rrezik' nënkupton çdo gjendje, ngjarje ose rrethanë që mund të sjellë një efekt të dëmshëm;

(62) 'lartësi' nënkupton distancën vertikale të një niveli, një pike ose një objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga një e dhënë specifike;

(63) 'niveli' është një term i përgjithshëm që lidhet me pozicionin vertikal të një avioni në fluturim dhe që nënkupton në mënyra të ndryshme lartësinë, lartësinë mbi nivelin mesatar të detit ose nivelin e fluturimit;

(64) 'raport lokal rutinë' nënkupton raportin meteorologjik të lëshuar në intervale kohore të caktuara, të destinuar vetëm për shpërndarje në aerodromin e origjinës ku janë bërë vërejtjet;

(65) 'raport lokal i veçantë' nënkupton raportin meteorologjik të lëshuar në përputhje me kriteret e vendosura për vëzhgime të veçanta, të destinuar vetëm për shpërndarje në aeroportin e origjinës ku janë bërë vërejtjet;

(66) 'buletini meteorologjik' nënkupton një tekst që përfshin informacione meteorologjike të paraprira nga një titull i përshtatshëm;

(67) 'informacion meteorologjik' nënkupton raportin meteorologjik, analizën, parashikimin dhe çdo deklaratë tjetër që lidhet me kushtet meteorologjike ekzistuese ose të pritshme;

(68) 'vëzhgim meteorologjik' nënkupton matjen dhe/ose vlerësimin e një ose më shumë

elementeve meteorologjike;

(69) 'raport meteorologjik' nënkupton përshkrimin e kushteve të vërejtura meteorologjike lidhur me një kohë dhe vend të specifikuar;

(70) 'sateliti meteorologjik' nënkupton një satelit artificial Tokësor që kryen vëzhgime meteorologjike për transmetim në Tokë;

(71) 'zyra e vëzhgimit meteorologjik (MWO)' nënkupton një zyrë që monitoron kushtet meteorologjike që ndikojnë në operimet e fluturimeve dhe sigurimin e informacionit në lidhje me ndodhjen ose shfaqja e pritshme të një dukurie specifike të motit gjatë udhëtimit (*en-route*) dhe fenomeneve të tjera në atmosferë të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e operimit të avionëve brenda zonës së tij të specifikuar të përgjegjësisë;

(72) 'lartësia minimale e sektorit (MSA)' nënkupton lartësinë më të ulët të përdorshme e cila lejon një distancë minimale prej 300 m (1 000 ft) mbi të gjitha objektet e vendosura që përmbahen brenda një sektori të një rrethi me një rreze prej 46 km (25 NM) dhe duke pasur si qendër të saj një pikë të rëndësishme, pikën referencë të aerodromit (ARP) ose pikën referencë të heliportit (HRP);

(73) 'NOTAM' nënkupton një njoftim të shpërndarë nëpërmjet mjeteve të telekomunikacionit i cili përmban informacion lidhur me krijimin, gjendjen ose ndryshimin e çdo objekti, shërbimi, procedure ose rreziku aeronautik dhe njoftimi në kohë i tyre është thelbësor për personelin që merret me operacionet e fluturimit;

(74) 'pengesë' nënkupton të gjitha objektet fikse (qoftë të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme, ose pjesë të tyre, që:
   a) janë të vendosura në një zonë të destinuar për lëvizjen në sipërfaqe të avionëve; ose
   b) shtrihen mbi një sipërfaqe të përcaktuar e menduar për mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose
   c) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të përcaktuara dhe janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror;

(75) 'OPMET' nënkupton informacione operacionale meteorologjike të destinuara për përdorim për planifikimin para fluturimit dhe gjatë fluturimit të operacioneve të fluturimit;

(76) 'baza e të dhënave OPMET' nënkupton një bazë të dhënash të krijuar për të ruajtur dhe për ta vënë në dispozicion informacionin operacional meteorologjik për përdorim aeronautik në nivel ndërkombëtar;

(77) 'aktiviteti vullkanik para shpërthimit' nënkupton një aktivitet vullkanik të pazakontë dhe/ose në rritje që mund të paralajmërojë një shpërthim vullkanik;

(78) 'shikueshmëri mbizotëruese' nënkupton vlerën më të madhe të shikueshmërisë, të vëzhguar në përputhje me përkufizimin e 'shikueshmërisë', e cila arrihet brenda një rrethi që mbulon të paktën gjysmën e horizontit ose të paktën gjysmën e sipërfaqes së aerodromit. Këto fusha mund të përfshijnë sektorë të afërt ose jo të afërt.

(79) 'përdorimi problematik i substancave psikoaktive' nënkupton përdorimin e një ose më shumë substancave psikoaktive nga një individ, në atë mënyrë që:
   a) përbën rrezik të drejtpërdrejtë për përdoruesin ose rrezikon jetën, shëndetin ose mirëqenien e të tjerëve; dhe/ose
   b) shkaktojnë ose përkeqësojnë një problem apo çrregullim profesional, shoqëror, mendor ose fizik;

(80) 'tabela e parashikimit' nënkupton parashikimin e elementeve të specifikuara meteorologjike për një kohë ose periudhë të specifikuar dhe një sipërfaqe ose pjesë të

specifikuar të hapësirës ajrore, të përshkruar në mënyrë grafike në një tabelë;

(81) 'substancat psikoaktive' nënkupton alkoolin, opioidet, kanabinoidet, sedativet dhe hipnotikët, kokainën, psikostimulantët e tjerë, hallucinogjenet dhe tretësit e paqëndrueshëm, ndërsa kafeina dhe duhani përjashtohen;

(82) 'qendra koordinuese për shpëtim (RCC)' nënkupton një njësi përgjegjëse për promovimin e organizimit efikas të shërbimeve të kërkim-shpëtimit dhe për koordinimin e kryerjes së operacioneve të kërkim-shpëtimit brenda një rajoni të kërkim-shpëtimit;

(83) 'periudha e pushimit' nënkupton një periudhë të përcaktuar dhe të vazhdueshme kohore, pas dhe/ose para shërbimit, gjatë së cilës kontrolluesi i trafikut ajror është i lirë nga të gjitha funksionet e tij;

(84) 'sistemi i turneve' nënkupton strukturën e periudhave të punës dhe të pushimit të kontrollorëve të trafikut ajror në përputhje me kërkesat ligjore dhe operacionale;

(85) 'rrezik' nënkupton kombinimin e probabilitetit të përgjithshëm ose shpeshtësinë e ndodhjes së një efekti të dëmshëm të shkaktuar nga një rrezik dhe ashpërsinë e atij efekti;

(86) 'pista' nënkupton një zonë drejtkëndëshe të përcaktuar në një aerodrom tokësor të përgatitur për ulje dhe ngritje të avionëve;

(87) 'rrezja vizuale e pistës (RVR)' nënkupton gamën mbi të cilin piloti i një avioni në vijën qendrore të një piste mund të shohë shenjat e sipërfaqes së pistës ose dritat që përvijëzojnë pistën ose që identifikojnë vijën e qendrës së saj;

(88) 'direktiva e sigurisë' nënkupton një dokument të lëshuar ose miratuar nga një autoritet kompetent i cili urdhëron veprimet që duhet të kryhen në një sistem funksional ose vendos kufizimet për përdorimin operacional të tij për të rivendosur sigurinë kur dëshmitë tregojnë se përndryshe siguria e aviacionit mund të rrezikohet;

(89) 'sistemi i menaxhimit të sigurisë së operimit (SMS)' nënkupton një qasje sistematike për menaxhimin e sigurisë së operimit, duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjshmëritë, politikat dhe procedurat;

(90) 'njësia e shërbimeve për kërkim-shpëtim' është term i përgjithshëm që mbulon, sipas rastit, qendrën koordinuese për shpëtim, nën qendrën për shpëtim ose objektin për paralajmërim;

(91) shfuqizuar;

(92) 'sistemi i vëzhgimit gjysmë automatik' nënkupton sistemin e vëzhgimit që lejon zgjerimin e elementeve të matur dhe që kërkon ndërhyrjen njerëzore për të lëshuar raportet përkatëse;

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

(94) shfuqizuar;

(95) 'raport i veçantë ajror' nënkupton raportin meteorologjik të një avioni, të lëshuar në përputhje me kriteret e vendosura për vëzhgimet e kryera gjatë fluturimit;

(96) 'stres' nënkupton rezultatin e përvojës së një personi që përballet me një shkak potencial ('faktor stresi') të ndryshimit të performancës njerëzore. Përvoja e faktorit

të stresit mund të ketë një efekt negativ (ankth), neutral ose pozitiv (eustres) në performancat individuale, bazuar në perceptimin e individit dhe aftësinë e tij për të menaxhuar faktorin stresit;

(97) 'trajnimi për klasifikimin e sistemeve dhe pajisjeve' nënkupton trajnimin e projektuar për të dhënë njohuri dhe aftësi specifike për sistemet/pajisjet që çojnë drejt kompetencave operacionale;

(98) 'të dhëna të përshtatura" nënkupton të dhënat aeronautike që sigurohen nga operatori i avionëve ose ofruesi i DAT-it në emër të operatorit të avionit dhe të prodhuara për këtë operator avioni për përdorimin e tij të synuar operacional;

(99) 'aerodromi alternativ i ngritjes' nënkupton një aerodrom alternativ në të cilin një avion mund të ulet nëse kjo bëhet e nevojshme menjëherë pas ngritjes dhe nëse nuk është e mundur të përdoret aerodromi i nisjes;

(100) 'parashikimi i aerodromit të terminalit (TAF)' nënkupton një deklaratë të shkurtër të kushteve të pritshme meteorologjike në një aerodrom për një periudhë të specifikuar

(101) 'terreni' nënkupton sipërfaqen e Tokës që përmban karakteristika që gjenden në natyrë si malet, kodrat, kreshtat, luginat, trupat e ujit, akulli i përhershëm dhe dëbora, dhe përjashtuar pengesat;

(102) 'pragu' nënkupton fillimin e asaj pjese të pistës të përdorshme për ulje;

(103) 'zona e prekjes' nënkupton pjesën e pistës, përtej pragut, ku është parashikuar të bëhet kontakti i parë me pistën gjatë uljes së aeroplanit.

(104) 'ciklon tropikal' është një term i përgjithshëm për një ciklon jo-frontal të shkallës sinoptike që rrjedh nga ujërat tropikale ose subtropikale dhe ka një konvencion të organizuar dhe një qarkullim ciklonik të karakterizuar nga era në sipërfaqe;

(105) 'qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)' nënkuptojnë qendrat meteorologjike që japin informacione këshilluese për zyrat e vëzhgimit meteorologjik, qendrat e parashikimit të zonave në botë dhe bazat e të dhënave ndërkombëtare OPMET , informacione këshilluese mbi pozicionin, drejtimin dhe shpejtësinë e parashikuar të lëvizjes, tensionin qendror dhe erën maksimale të sipërfaqes së cikloneve tropikalë;

(106) 'dukshmëria' nënkupton dukshmërinë për qëllime aeronautike, që është më e madhe se:

a) distanca më e madhe nga e cila një objekt i zi me dimensione të përshtatshme, që ndodhet pranë tokës, mund të shihet dhe të njihet kur vëzhgohet kundrejt një sfondi të ndriçuar.

b) distanca maksimale në të cilën mund të shihen dhe të identifikohen dritat e përafërsisht 1000 qirinjve kundrejt një sfondi të pandriçuar;

(107) 'qendrat këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)' nënkuptojnë qendrat meteorologjike që japin informacione këshilluese për zyrat e vëzhgimit meteorologjik, qendrat e kontrollit të zonës, qendrat e informacionit të fluturimit, qendrat e parashikimit të zonave në botë dhe bazat e të dhënave ndërkombëtare OPMET per zgjerimin lateral dhe vertikal dhe lëvizjen e parashikuar të hirit vullkanik në atmosferë;

(108) 'qendra e parashikimit të zonës globale (WAFC)' nënkupton një qendër meteorologjike që përgatit dhe lëshon parashikime të konsiderueshme të motit (SIGWX) dhe parashikime të ajrit në lartësi në formë dixhitale mbi një bazë globale drejtpërdrejt në Republikën e Shqipërisë si pjesë e shërbimit fiks aeronautik (PVF) shërbime të bazuara në internet;

(109) 'sistemi i parashikimit të zonave në botë (WAFS)' nënkupton një sistem mbarë botëror përmes të cilit qendrat e parashikimit të zonave në botë ofrojnë parashikime meteorologjike në aeronautikë gjatë udhëtimeve me formate uniforme të standardizuara;

(110) 'kulla e kontrollit të aerodromit' nënkupton një njësi të krijuar për të ofruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit;

(111) 'trafik i aerodromit' nënkupton të gjithë trafikun në zonën e manovrimit të një aerodromi dhe të gjithë avionët që fluturojnë në afërsi të një aerodromi. Një avion që operon në afërsi të një aerodromi përfshihet por nuk kufizohet nga avionët që hyjnë ose dalin nga një zonë e trafikut të aerodromit;

(112) 'zonë e trafikut të aerodromit' nënkupton rrugën specifike qe duhet të fluturojë avionët që operojnë në afërsi të një aerodromi;

(113) 'stacion fiks aeronautik' nënkupton një stacion në shërbimin fiks aeronautik;

(114) 'dritë tokësore aeronautike' nënkupton çdo dritë e dhënë posaçërisht si një ndihmë për lundrimin ajror, përveç dritës së shfaqur në një avion;

(115) 'qarkore e informacionit aeronautik (AIC)' nënkupton një njoftim që përmban informacion që nuk kualifikohet për inicimin e një NOTAM ose për përfshirje në publikimin e informacionit aeronautik, por që ka të bëjë me sigurinë e fluturimit, lundrimin ajror, çështjet teknike, administrative ose legjislative;

(116) 'menaxhim i informacionit aeronautik (AIM)' nënkupton menaxhimin dinamik, të integruar të informacionit aeronautik përmes sigurimit dhe shkëmbimit të të dhënave digjitale aeronautike që përmbushin kërkesat e cilësisë, në bashkëpunim me të gjitha palët;

(117) 'produkt i informacionit aeronautik' nënkupton të dhëna aeronautike dhe informacione aeronautike të siguruara ose si sete të të dhënave digjitale ose si një prezantim i standardizuar në letër ose format elektronik. Produktet e informacionit aeronautik përfshijnë:

- publikimi i informacionit aeronautik, përfshirë ndryshimet dhe shtesat;
- AIC;
- Hartat aeronautike;
- NOTAM;
- sete të të dhënave digjitale;

(118) 'publikim i informacionit aeronautik (AIP)' nënkupton një publikim të lëshuar nga ose me autorizim të shtetit dhe që përmban informacion aeronautik të një karakteri të qëndrueshëm thelbësor për lundrimin ajror;

(119) 'ndryshim (amendment) i AIP' nënkupton një ndryshim të përhershëm të informacionit që përmbahet në AIP;

(120) 'shtesë (suplement) e AIP' nënkupton një ndryshim të përkohshëm të informacionit që përmbahet në AIP, i cili sigurohet me anë të faqeve të veçanta;

(121) 'kontrolli dhe rregullimi i informacionit aeronautik' (AIRAC) nënkupton një sistem që synon njoftimin paraprak, bazuar në data të përbashkëta efektive, të rrethanave që kërkojnë ndryshime të rëndësishme në praktikat e operimit;

(122) 'shërbim i lëvizshëm aeronautik' nënkupton një shërbim të lëvizshëm midis stacioneve aeronautike dhe stacioneve të avionëve, ose midis stacioneve të avionëve,

në të cilin mund të marrin pjesë edhe stacionet e mjeteve te shpëtimit (survival craft stations; Stacionet e fenerëve të radios që tregojnë pozicionin e emergjencës gjithashtu mund të marrin pjesë në këtë shërbim në frekuencat e përcaktuara të gjendjes shqetësuese (distress) dhe emergjencës;

(123) 'stacion aeronautik' nënkupton një stacion tokësor në shërbimin e lëvizshëm aeronautik. Në raste të caktuara, një stacion aeronautik mund të jetë i vendosur, për shembull, në bordin e një anijeje ose në një platformë në det;

(124) 'stacioni i telekomunikacionit aeronautik' nënkupton një stacion në një shërbim telekomunikacioni të siguruar për çdo qëllim aeronautik;

(125) 'Aerodromi AFIS' nënkupton një aerodrom ku AFIS sigurohet brenda hapësirës ajrore të lidhur me aerodromin;

(126) 'njësi AFIS' nënkupton një njësi të krijuar për të ofruar AFIS dhe shërbimin e paralajmërimit;

(127) 'identifikim i avionit' nënkupton një grup shkronjash figurash ose një kombinim i tyre i cili është identik ose ekuivalent me kodimin e shenjës së thirrjes së avionit që do të përdoret në komunikimet ajër-tokë, dhe që përdoret për të identifikuar avionët në komunikimet e shërbimit të trafikut ajror tokë-tokë;

(128) 'komunikim ajër-tokë' nënkupton komunikimin e dyanshëm midis avionëve dhe stacioneve ose vendndodhjeve në sipërfaqen e tokës;

(129) 'shërbimi këshillues i trafikut ajror' nënkupton një shërbim i ofruar brenda një hapësire ajrore me dimensione të përcaktuara, ose një rruge të caktuar (hapësirë ajrore këshilluese) për të siguruar ndarje, për aq sa është praktike, midis avionëve që operojnë me planet e fluturimit sipas (IFR);

(130) "leja (clearance) e kontrollit të trafikut ajror' ose "leja e ATC' nënkupton autorizimin që merr një avion për të vazhduar në kushtet e specifikuara nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror;

(131) 'udhëzim i kontrollit të trafikut ajror' ose 'udhëzim ATC' nënkupton direktivat e lëshuara nga ATC me qëllim që ti kërkojë një piloti të ndërmarrë një veprim specifik;

(132) 'njësia e kontrollit të trafikut ajror (ATC)' ose 'njësia ATC' është një term i përgjithshëm që nënkupton ndryshe qendrën e kontrollit të zonës, njësia e kontrollit të përafrimit ose kulla e kontrollit të aerodromit;

(133) 'ALERFA' është fjala kodike që përdoret për të caktuar një fazë alarmi;

(134) 'shërbim alarmi' nënkupton një shërbim i ofruar për të njoftuar organizatat e duhura në lidhje me avionët që kanë nevojë për ndihmën e kërkim-shpëtimit dhe për ti ndihmuar këto organizata

(135) 'faza e alarmit' nënkupton një situatë në të cilën ekziston frika për sigurinë e një avioni dhe personave brenda tij;

(136) 'njësi e kontrollit të afrimit' nënkupton një njësi të krijuar për ofruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror fluturimeve të kontrolluara që mbërrijnë ose largohen nga një ose më shumë aerodrome;

(137) 'rruga e lundrimit në zonë' nënkupton një rrugë ATS të vendosur për përdorimin e avionëve të aftë për të përdorur lundrimin në zonë;

(138) 'mbledhje ' nënkupton procesin e bashkimit të të dhënave nga shumë burime në një bazë të dhënash dhe krijimin e një baze për përpunimin e tyre;

(139) 'rruga ATS' do të thotë një rrugë e specifikuar e krijuar për kanalizimin e fluksit të

trafikut siç është e nevojshme për ofrimin e ATS;

(140) 'shërbimi i mbikëqyrjes ATS' nënkupton një shërbim të siguruar me anë të sistemit të mbikëqyrjes ATS;

(141) 'sistemi i mbikëqyrjes ATS' nënkupton ADS-B, PSR, SSR ose çdo sistem i bazuar në tokë që mundëson identifikimin e avionëve;

(142) 'mbikëqyrje automatike e varur - transmetim (ADS-B)' nënkupton një mjet me të cilin avionët, mjetet e aerodromit dhe objekte të tjera mund të transmetojnë ose marrin automatikisht, ose të transmetojnë dhe marrin të dhëna të tilla si identifikimi, pozicioni dhe të dhëna shtesë, sipas rastit, në një mënyrë transmetimi përmes një lidhje të dhënash (data link);

(143) 'mbikëqyrje automatike e varur - kontratë (ADS-C)' nënkupton një mjet me të cilin kushtet e një marrëveshje ADS-C do të shkëmbehen midis sistemit tokësor dhe avionit, përmes një lidhje të dhënash, duke specifikuar në cilat kushte ADS- Raportet C do të iniciohen dhe cilat të dhëna do të përmbahen në raporte;

(144) 'shërbimi automatik i informacionit të terminalit (ATIS)' nënkupton sigurimin automatik të informacionit aktual, për avionët që vijnë dhe largohen gjatë 24 orëve të ditës ose një pjese të specifikuar të tyre;

(145) 'lidhja e të dhënave-shërbimi automatik i informacionit terminal (D-ATIS)' nënkupton sigurimin e ATIS përmes lidhjes së të dhënave;

(146) 'shërbimi i informacionit terminal automatik me zë (Voice-ATIS)' nënkupton sigurimin e ATIS me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura të zërit;

(147) 'transmetim' nënkupton një transmetim të informacionit në lidhje me lundrimin ajror që nuk i drejtohet një stacioni ose stacioneve specifike;

(148) 'tavan i reve' nënkupton lartësinë mbi tokë ose ujë i bazës së shtresës më të ulët të reve nën 6 000 m (20 000 ft) që mbulon më shumë se gjysmën e qiellit;

(149) 'kufiri i lejes (clearance)' nënkupton pikën në të cilën një avioni i jepet një leje ATC;

(150) 'baza e reve' nënkupton lartësinë e bazës së elementit më të ulët të vëzhguar ose të parashikuar të reve në afërsi të një aerodromi ose një vendi operimi ose brenda një zone të specifikuar operimesh, të matur normalisht mbi lartësinë ortometrike të aerodromit ose, në rastin e operimeve në det, mbi nivelin mesatar të detit;

(151) 'plotësi' nënkupton, në lidhje me të dhënat, nivelin e besueshmërisë se janë siguruar të gjitha të dhënat e nevojshme për të mbështetur përdorimin e synuar ;

(152) 'niveli i besueshmërisë' nënkupton probabilitetin që vlera e vërtetë e një parametri të jetë brenda një intervali të caktuar rreth vlerësimit të vlerës së tij;

(153) 'komunikimet e konferencës' nënkupton lehtësitë e komunikimit përmes të cilave biseda e drejtpërdrejtë e fjalimit mund të zhvillohet në të njëjtën kohë ndërmjet tre ose më shumë vendndodhjeve;

(154) 'zonë kontrolli' nënkupton një hapësirë ajrore e kontrolluar që shtrihet lart nga sipërfaqja e Tokës deri në një kufi të sipërm të specifikuar;

(155) 'aerodrom i kontrolluar' nënkupton një aerodrom në të cilin ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit;

(156) 'hapësirë ajrore e kontrolluar' nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara brenda së cilës ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror në përputhje me klasifikimin e hapësirës ajrore;

(157) 'fluturim i kontrolluar' nënkupton çdo fluturim që i nënshtrohet një leje ATC;

(158) 'komunikimi i lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot (CPDLC)' nënkupton një mjet komunikimi midis kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, duke përdorur lidhjen e të dhënave për komunikimet ATC;

(159) 'zonë kritike' nënkupton një zonë të dimensioneve të përcaktuara që shtrihet përreth pajisjes tokësore brenda së cilës prania e mjeteve ose avionëve do të shkaktojë shqetësime të papranueshme të sinjaleve udhëzuese;

(160) 'niveli optimal i lundrimit' nënkupton një nivel i mbajtur gjatë një pjese të konsiderueshme të një fluturimi;

(161) 'kontroll ciklik i tepricës (CRC)' nënkupton një algoritëm matematikor i zbatuar tek të dhënat digjitale që ofron një nivel sigurie kundrejt humbjes ose ndryshimit të të dhënave;

(162) 'zonë e rrezikut' nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara brenda së cilës aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionit mund të ekzistojnë në kohë të caktuara;

(163) 'Saktësia e të dhënave' nënkupton një shkallë të përputhshmërisë ndërmjet vlerës së vlerësuar ose të matur dhe vlerës së vërtetë;

(164) 'sipërfaqe e mbledhjes së të dhënave' nënkupton një sipërfaqe e përcaktuar e parashikuar për qëllimin e mbledhjes së të dhënave të pengesave ose terrenit;

(165) 'integritet i të dhënave' nënkupton një shkallë sigurie që të dhënat aeronautike dhe vlera e tyre nuk janë humbur ose ndryshuar që nga krijimi i të dhënave ose nga një ndryshim i autorizuar;

(166) 'element i të dhënave' nënkupton një atribut të vetëm të një seti të plotë të të dhënave, të cilit i është caktuar një vlerë që përcakton statusin e tij aktual;

(167) 'komunikimi i lidhjeve të të dhënave' nënkupton një formë të komunikimit të destinuar për shkëmbimin e mesazheve përmes një lidhje të të dhënave;

(168) 'lidhja e të dhënave-VOLMET (D-VOLMET)' nënkupton sigurimin e raporteve aktuale meteorologjike rutinë të aerodromit (METAR) dhe raporteve speciale meteorologjike të aerodromit (SPECI), TAF, SIGMET, raportet speciale të ajrit që nuk mbulohen nga një SIGMET dhe, kur është në dispozicion, AIRMET përmes lidhjes së të dhënave;

(169) 'krijimi i të dhënave' nënkupton krijimin e një elementi të ri të të dhënave me vlerën e tij përkatëse, modifikimin e vlerës së një elementi ekzistues të të dhënave ose fshirjen e një elementi ekzistues të të dhënave;

(170) 'specifikim i produktit të të dhënave' nënkupton një përshkrim të hollësishëm të një seti të dhënash ose i një serie setesh të të dhënave së bashku me informacione shtesë që do të mundësojnë krijimin, furnizimin dhe përdorimin e tij nga një palë tjetër;

(171) 'set i të dhënave' nënkupton një seri të identifikueshëm të dhënash;

(172) 'e dhëna bazë (datum)' nënkupton çdo madhësi ose set të madhësive që mund të shërbejnë si referencë ose bazë për llogaritjen e madhësive të tjera;

(173) 'DETRESFA' është fjala kodike e përdorur për të përcaktuar një fazë në gjendje shqetësues (distress);

(174) 'faza e ankthit' nënkupton një situatë ku ka siguri të arsyeshme që një avion dhe personat brenda tij janë të rrezikuar nga një rreziku i madh ose i afërt ose kërkojnë ndihmë të menjëhershme;

(175) 'leja (clearance) vijuese" nënkupton një leje të lëshuar për një avion nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror që nuk është autoriteti aktual i kontrollit të atij avioni;

(176) 'trafik thelbësor' nënkupton trafikun e kontrolluar në të cilin zbatohet ofrimi i ndarjes nga shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, por që, në lidhje me një fluturim të veçantë të kontrolluar nuk është, ose nuk do të ndahet nga trafiku tjetër i kontrolluar nga minimumi i ndarjes;

(177) 'trafik lokal thelbësor' nënkupton çdo avion, mjet ose personel në ose pranë zonës së manovrimit, ose trafik në zonën e ngritjes dhe ngjitjes lart ose në zonën e afrimit final, i cili mund të përbëjë një rrezik për avionin në fjalë;

(178) 'koha e vlerësuar e mbërritjes' nënkupton:

(a) për fluturimet IFR, koha në të cilën parashikohet që avioni do të arrijë mbi një pikë të caktuar, të përcaktuar duke iu referuar mjeteve ndihmëse të lundrimit, nga e cila synohet që të fillojë një procedurë e afrimit instrumental, ose, nëse nuk ka mjete ndihmëse lundrimi të lidhura me aerodromin, koha në të cilën parashikohet se avioni do të arrijë mbi aerodrom;

(b) për fluturimet sipas rregullave të fluturimit vizual (VFR), koha në të cilën vlerësohet se avioni do të mbërrijë mbi aerodrom;

(179) 'veçori' nënkupton një abstraksion të fenomeneve të botës reale;

(180) 'atribut i veçorisë' nënkupton një karakteristikë të veçorisë që ka një emër, një lloj të dhënash dhe një fushë vlere të lidhur me të;

(181) ''lloj veçorie' nënkupton një grup të fenomeneve të botës reale me veti të përbashkëta, e cila formon nivelin bazë të klasifikimit në një katalog karakteristikash;

(182) 'afrim final' nënkupton atë pjesë të procedurës së afrimit instrumental e cila:

(a) fillon në pikën e specifikuar, ose, kur një pikë e tillë nuk është specifikuar, në cilindo nga vendet e mëposhtme:

(i) në fund të kthesës së procedurës së fundit, kthesës bazë ose kthesës hyrëse të një procedure racetrack, nëse specifikohet;

(ii) në pikën e interceptimit të pjesës së fundit të specifikuar në procedurën e afrimit,

(b) përfundon në një pikë në afërsi të një aerodromi nga e cila mund të bëhet një ulje ose të fillohet një procedurë e afrimit të munguar;

(183) 'zonë e informacionit të fluturimit' nënkupton një hapësirë ajrore e dimensionit të përcaktuar brenda së cilës sigurohet shërbimi i informacionit të fluturimit në aerodrom dhe shërbimi i alarmit për trafikun e aerodromit;

(184) 'shërbime të hartimit të procedurave të fluturimit' nënkupton shërbime për hartimin, dokumentimin, validimin, mirëmbajtjen dhe rishikimin periodik të procedurave të fluturimit të nevojshme për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror;

(185) 'hartues i procedurave të fluturimit' nënkupton një person të kualifikuar i cili kryen hartimin, dokumentimin, validimin, mirëmbajtjen e vazhdueshme dhe rishikimin periodik të procedurave të fluturimit;

(186) 'procedurë fluturimi' nënkupton një set të manovrave të paracaktuara të fluturimit që synohet të ndiqen nga një pilot, të publikuar me mjete elektronike, të printuara ose digjitale, ose të dyja. Procedura e fluturimit kryhet ose në përputhje me rregullat e fluturimit instrumental (IFR) ose me rregullat e fluturimit vizual (VFR);

(187) 'plani i fluturimit' nënkupton informacion të specifikuar që i ofrohet njësive të shërbimeve të trafikut ajror, në lidhje me një fluturim të synuar ose një pjesë të fluturimit të një avioni;

(188) 'dukshmëri fluturimi' nënkupton dukshmërinë nga kabina e një avioni gjatë fluturimit;

(189) 'format' nënkupton, në lidhje me të dhënat, një strukturë e elementeve të të dhënave, regjistrave dhe skedarëve të rregulluar për të përmbushur standardet, specifikimet ose kërkesat e cilësisë së të dhënave;

(190) 'gjeoid (geoid)' nënkupton sipërfaqen ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës e cila përkon me nivelin mesatar të detit (MSL) të shtrirë vazhdimisht përmes kontinenteve;

(191) 'valëzim i gjeoidit' nënkupton lartësinë e gjeoidit sipër (pozitiv) ose poshtë (negativ) elipsoidit referues matematikor;

(192) 'rrafshi i pjerrët i zbritjes' nënkupton një profil zbritjeje të përcaktuar për orientim vertikal gjatë një afrimi final;

(193) 'dukshmëri në tokë' nënkupton dukshmërinë në një aerodrom, siç raportohet nga një vëzhgues i akredituar ose nga sistemet automatike;

(194) 'drejtimi' nënkupton drejtimin në të cilin tregohet boshti gjatësor i një avioni, i shprehur zakonisht në gradë nga Veriu (i vërtetë, magnetik, busull ose rrjet);

(195) 'fushë helikopterësh' nënkupton një aerodrom ose një zonë të përcaktuar në një strukturë që synon të përdoret plotësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të helikopterëve;

(196) 'klasifikim i integritetit' nënkupton, në lidhje me të dhënat aeronautike, një klasifikim i bazuar në rrezikun e mundshëm që rezulton nga përdorimi i të dhënave të modifikuara, duke përcaktuar të dhëna rutinë, thelbësore dhe kritike;

(197) 'Zyra NOTAM Ndërkombëtare (NOF) 'nënkupton një zyrë të caktuar nga Shteti për shkëmbimin e NOTAM-eve ndërkombëtarisht;

(198) 'pikë fikse e mbajtjes në hapësirë' nënkupton një vendndodhje gjeografike që shërben si referencë për një procedurë të mbajtjes në hapësirë;

(199) 'procedura e mbajtjes në hapësirë' nënkupton një manovër të paracaktuar që mban një avion brenda një hapësire ajrore të specifikuar ndërsa pret lejen e mëtejshme;

(200) 'identifikim' nënkupton situatën që ekziston kur treguesi i pozicionit të një avioni të veçantë shfaqet në një situatë dhe identifikohet pozitivisht;

(201) 'rregullat e fluturimit instrumental' janë rregulla që lejojnë një avion i cili është i pajisur me pajisjet e duhura të lundrimit të përshtatshme për rrugën që do fluturohet në përputhje me kërkesat e zbatueshme për operimet ajrore;

(202) 'INCERFA' është fjala kodike e përdorur për të përcaktuar një fazë pasigurie;

(203) 'operimet e afrimit instrumental' do të thotë një afrim dhe ulje duke përdorur instrumente për udhëzimin e lundrimit bazuar në një procedurë të afrimit instrumental. Ekzistojnë dy metoda për ekzekutimin e operimit të afrimit instrumental:

a) një operim dy-dimensional (2D) i afrimit instrumental, duke përdorur vetëm udhëzuesin anësor të lundrimit;

b) një operim tre-dimensional (3D) i afrimit të instrumental, duke përdorur udhëzuesit anësore dhe vertikale të lundrimit;

(204) 'procedure e afrimit instrumental (IAP)' nënkupton një seri manovrash të paracaktuara duke iu referuar instrumenteve të fluturimit me mbrojtje specifike nga pengesat, nga pika e afrimit fillestar, ose kur është e zbatueshme, nga fillimi i një rruge të përcaktuar të mbërritjes në një pikë nga e cila një ulje mund të përfundojë dhe më pas, nëse një ulje nuk është përfunduar, në një pozicion në të cilin zbatohen kriteret e mbajtjes në hapësirë ose ato të hapësirës së lirë nga pengesat. Procedurat e afrimit instrumental klasifikohen si më poshtë:

(a) 'procedure e afrimit jo preciz (NPA)' nënkupton procedurën e afrimit instrumental e krijuar për operimet e afrimit instrumental 2D, tipi A.

(b) 'procedure e afrimit me udhëzues vertikal (APV)' nënkupton procedurën e afrimit instrumental të lundrimit të bazuar në performancë (PBN) e krijuar për operimet e afrimit instrumental 3D, tipi A;

(c) 'procedure e afrimit me precizin (PA)' nënkupton procedurën e afrimit instrumental bazuar në sistemet e lundrimit (ILS, MLS, GLS dhe SBAS Cat I) të hartuara për operimet e afrimit instrumental 3D, tipi A ose B.

(205) 'kushte meteorologjike instrumentale (IMC)' nënkupton kushtet meteorologjike të shprehura në terma të dukshmërisë, largësisë nga reja dhe tavanit të reve, më pak se minimumi i specifikuar për kushtet meteorologjike vizuale;

(206) 'operime me shikueshmëri të ulët (LVO)' nënkupton operime të afrimit ose ngritjes në një pistë me një RVR më pak se 550 m ose me një lartësi vendimi (DH) më pak se 200 këmbë (ft);

(206a) 'procedurat me shikueshmëri të ulët' nënkupton procedurat e aplikuara në një aerodrom per qëllime të sigurimit të sigurisë së operimit (safety) gjatë operimeve me shikueshmëri të ulët;

(207) 'zonë manovrimi' nënkupton atë pjesë të aerodromit që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe lëvizjen në rrugët lidhëse të avionëve, përjashtuar vendqëndrimet e avionëve (aprons);

(208) 'metadata' nënkupton të dhëna në lidhje me të dhënat;

(209) 'zonë e lëvizjes' nënkupton atë pjesë të aerodromit që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe lëvizjen në rrugët lidhëse të avionëve, e përbërë nga zona e manovrimit dhe vendqëndrimi;

(210) 'pajisjet ndihmëse të lundrimit" nënkupton një strukture pajisjesh ose sistem, i jashtëm për avionin, i cili gjeneron sinjale elektro-magnetike për t'u përdorur nga sistemet e lundrimit të avionëve për përcaktimin e pozicionit ose orientimin e rrugës së fluturimit;

(211) 'pajisja Radar i Mbikëqyrjes Sekondare (mode SSR)' nënkupton identifikuesin konvencional që lidhet me funksionet specifike të sinjaleve të interrogimit, të transmetuara nga një interrogator SSR. Ekzistojnë katër mode të specifikuara në Aneksin 10 të ICAO-s: A, C, S dhe intermoda;

(212) 'pistat thuajse paralele' nënkupton pistat të pa kryqëzuara, vijat qendrore të zgjatura të të cilave kanë një kënd konvergjence / divergjence prej 15 gradë ose më pak;

(212a) 'operimi me kredite operacionale' nenkupton nje operim duke përdorur avionë të veçantë ose pajisje tokësore ose një kombinim i avionit dhe pajisjeve tokësore që lejon njerin prej elementeve të mëposhtëm:

(a) aplikimin e minimumit të operimit të aerodromit për një klasifikim të veçante të operimit;

(b) kërkesat e shikueshmërisë mund të plotësohen ose reduktohen;

(c) kërkohen mjete lehtësuese tokësore më të pakta.

(213) 'pilot në komandë' nënkupton pilotin e caktuar nga operatori ose pronarin në rastin e aviacionit të përgjithshëm, i cili është në komandë dhe i ngarkuar me drejtimin e sigurt të një fluturimi;

(214) 'pozicion' nënkupton, në një kontekst gjeografik, një set koordinatash (gjerësi dhe gjatësi) që i referohen elipsoidit referencë matematikor, të cilat përcaktojnë pozicionin e një pike në sipërfaqen e Tokës;

(215) 'tregues i pozicionit' nënkupton treguesin vizual, në formë simbolike ose jo-simbolike, ose të dyja, në një ekran të pozicionit të një avioni, mjeti të aerodromit ose objektit tjetër;

(216) 'lartësi e presionit' nënkupton një presion atmosferik i shprehur në terma të lartësisë që korrespondon me atë presion në atmosferën standarde;

(217) 'radar primar' nënkupton një sistem radari i cili përdor sinjale radio të reflektuara;

(218) 'komunikime të printuara' nënkupton komunikime të cilat sigurojnë automatikisht një rekord të printuar të përhershëm në secilin terminal të një qarku të të gjitha mesazheve që kalojnë mbi një qark të tillë;

(219) 'zonë e ndaluar' nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi zonat tokësore ose ujërat territoriale të shtetit, brenda së cilës ndalohet fluturimi i avionëve;

(220) 'shërbim i radio-lundrimit' nënkupton një shërbim që ofron informacione udhëzuese ose të dhëna të pozicionit për funksionimin efikas dhe të sigurt të avionëve të mbështetur nga një ose më shumë shërbime të radio-lundrimit;

(221) 'radiotelefoni' nënkupton një formë të komunikimit radio e destinuar kryesisht për shkëmbimin e informacionit në formën e të folurit;

(222) 'specifikimi i kërkuar i performancës së komunikimit' ose 'specifikimi i RCP' nënkupton një set kërkesash për sigurimin e shërbimit të trafikut ajror dhe pajisjeve tokësore shoqëruese, aftësinë e avionëve dhe operimet e nevojshme për të mbështetur komunikimin e bazuar në performancë;

(223) 'specifikimi i kërkuar i performancës së mbikëqyrjes' ose 'specifikimi i RSP' nënkupton një set kërkesash për sigurimin e shërbimit të trafikut ajror dhe pajisjeve tokësore shoqëruese, aftësinë e avionëve dhe operimet e nevojshme për të mbështetur mbikëqyrjen e bazuar në performancë;

(224) 'rezolucion' nënkupton, në lidhje me të dhënat, një numër njësish ose shifrash në të cilat shprehet dhe përdoret një vlerë e matur ose e llogaritur;

(225) 'zonë e kufizuar' nënkupton një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi zonat tokësore ose ujërat territoriale të një Shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i kufizuar në përputhje me disa kushte të caktuara;

(226) 'faza e itinerarit' nënkupton një itinerar ose pjesë e një linje fluturimi pa një ulje të ndërmjetme;

(227) 'pistë në përdorim' nënkupton pistën ose pistat që, në një kohë të caktuar, konsiderohen nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror si më të përshtatshmet për përdorim nga llojet e avionëve që pritet të ulen ose të ngrihen në aerodrom. Pista të ndara ose të shumëfishta mund të caktohen si pistë në përdorim për avionët që vijnë dhe avionët që largohen;

(228) 'radar sekondar' nënkupton një sistem radari ku një sinjal radio i transmetuar nga stacioni i radarit fillon transmetimin e një sinjali radio nga një stacion tjetër;

(229) 'radar sekondar i mbikëqyrjes (SSR)' nënkupton një sistem radari mbikëqyrjeje i cili përdor transmetues dhe marrës (pyetës) dhe transponder;

(230) 'zonë e ndjeshme' nënkupton një zonë që shtrihet përtej zonës kritike ku parkimi ose lëvizja e avionëve ose mjeteve do të ndikojë në sinjalin udhëzues në masën që mund të bëhet si një shqetësim i papranueshëm për avionët duke përdorur sinjalin;

(231) 'SNOWTAM' nënkupton një seri të veçantë NOTAM-i të dhënë në një format standard, i cili siguron një raportim të gjendjes sipërfaqësore që njofton praninë ose ndërprerjen e kushteve të rrezikshme për shkak të borës, akullit, borës së shkrirë, ngricës, ujit të ndenjur ose ujit të shoqëruar me borë, borë të shkrirë, akull ose ngricë në zonën e lëvizjes;

(232) 'pikë e rëndësishme' nënkupton një vendndodhje gjeografike të specifikuar e përdorur në përcaktimin e një rruge ATS ose rrugën e fluturimit të një avioni dhe për qëllime të tjera të lundrimit dhe shërbimeve të trafikut ajror;

(233) 'ekran i situatës' nënkupton një ekran elektronik që përshkruan pozicionin dhe lëvizjen e avionit dhe informacione të tjera siç kërkohet;

(234) 'mbërritja standarde instrumentale (STAR)' nënkupton një rrugë të caktuar IFR të mbërritjes që lidh një pikë të rëndësishme, normalisht në një rrugë ATS, me një pikë nga e cila mund të fillojë një procedurë e publikuar e afrimit instrumental;

(235) 'nisja standarde instrumentale (SID)' nënkupton një rrugë të caktuar IFR të nisjes që lidh aerodromin ose një pistë të specifikuar të aerodromit me një pikë të caktuar të rëndësishme, normalisht në një rrugë të caktuar ATS, në të cilën fillon faza në rrugë e një fluturimi;

(236) 'fluturim special VFR' nënkupton një fluturim VFR i lejuar nga ATC për të operuar brenda një zone kontrolli në kushte meteorologjike nën VMC;

(237) 'rulim (taxiing) ' nënkupton lëvizjen e një avioni në sipërfaqen e një aerodromi ose një vendi operimi me fuqinë motorike të tij, përjashtuar ngritjen dhe uljen;

(238) 'rrugë lidhëse' nënkupton një rrugë të përcaktuar në një aerodrom tokësor të krijuar për rulimin e avionëve , me synim që të sigurojë një lidhje midis një pjese të aerodromit dhe tjetrës;

(239) 'zonë e kontrollit të terminalit (TMA)' nënkupton një zonë kontrolli të vendosur normalisht në bashkimin e rrugëve ATS në afërsi të një ose më shumë aerodromeve kryesore;

(240) 'afat kohore' nënkupton, në lidhje me të dhënat, shkallën e besueshmërisë se të dhënat janë të zbatueshme për periudhën e përdorimit të synuar të tyre;

(241) 'gjurmueshmëri' nënkupton, në lidhje me të dhënat, shkallën në të cilën një sistem ose një produkt i të dhënave mund të sigurojë një regjistrim të ndryshimeve të bëra në atë produkt dhe në këtë mënyrë të mundësojë ndjekjen e një gjurmë auditimi nga përdoruesi fundor deri tek pala e krijimit të të dhënave;

(242) 'vektor' nënkupton projeksionin në sipërfaqen e Tokës të rrugë fluturimit të një avioni, drejtimi i secilit rrugë fluturim në çdo pikë shprehet zakonisht në gradë nga Veriu (i vërtetë, magnetik ose rrjet);

(243) 'informacion i trafikut' nënkupton informacionin e lëshuar nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror për të njoftuar një pilot për trafikun tjetër ajror të njohur ose të vëzhguar, i cili mund të jetë në afërsi të pozicionit ose rrugës së synuar të fluturimit

dhe për të ndihmuar pilotin të shmang një përplasje;

(244) 'transferimi i pikës së kontrollit' nënkupton një pikë të përcaktuar të vendosur përgjatë shtegut të fluturimit të një avioni, në të cilën transferohet përgjegjësia për sigurimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror nga një njësi kontrolli ose pozicioni i kontrollit në tjetrën;

(245) 'njësi transferuese' nënkupton njësinë e kontrollit të trafikut ajror në procesin e transferimit të përgjegjësisë për sigurimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror te një avion tek njësia tjetër e kontrollit të trafikut ajror ose kontrollori i trafikut ajror përgjatë gjurmës së fluturimit;

(246) 'lartësia altimetrike tranzitore' nënkupton lartësinë altimetrike në ose nën të cilën pozicioni vertikal i një avioni kontrollohet duke iu referuar lartësive altimetrike;

(247) 'shtresa tranzitore' nënkupton hapësirën ajrore midis lartësisë altimetrike tranzitore dhe nivelit të tranzitor;

(248) 'niveli tranzitor' nënkupton nivelin më të ulët të fluturimit në dispozicion për përdorim mbi lartësinë altimetrike tranzitore;

(249) 'validim' nënkupton, në lidhje me të dhënat, procesin e sigurimit që të dhënat plotësojnë kërkesat për aplikimin e specifikuar ose përdorimin e synuar;

(250) 'verifikim' nënkupton, në lidhje me të dhënat, vlerësimin e rezultateve të një procesi të të dhënave aeronautike për të siguruar korrektësinë dhe qëndrueshmërinë në lidhje me inputet dhe standardet e zbatueshme të të dhënave, rregullave dhe konvencioneve të përdorura në atë proces;

(251) 'faza e pasigurisë' nënkupton një situatë ku ekziston pasiguri për sigurinë e një avioni dhe personave të tij;

(252) 'parashutë pa pilot' (unmanned free balloon) nënkupton një avion jo-drejtues, pa pilot, më i lehtë se ajri në fluturim të lirë;

(253) 'vektorizim' nënkupton sigurimin e orientimit navigacional për avionin në formën e drejtimeve specifike, bazuar në përdorimin e një sistemi të mbikëqyrjes ATS;

(254) 'fluturimi sipas rregullave të fluturimit vizual ose 'fluturimi VFR' nënkupton një fluturim të kryer në përputhje me rregullat e fluturimit vizual;

(255) 'afrim vizual' nënkupton afrimin nga një fluturim IFR kur një pjesë ose e gjithë procedura e përafrimit instrumental nuk ka përfunduar dhe afrimi ekzekutohet në referencë vizuale me terrenin;

(256) 'kushte vizuale meteorologjike (VMC)' nënkuptojnë kushtet meteorologjike të shprehura në terma të dukshmërisë, largësisë nga reja dhe tavani i reve, të barabarta ose më të mira se minimumi i specifikuar;

(257) 'VOLMET' nënkupton informacionin meteorologjik për avionët gjatë fluturimit;

(258) 'Transmetim VOLMET' nënkupton sigurimin, sipas rastit, të METAR, SPECI, TAF dhe SIGMET aktual me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura të zërit;

(259) 'pikë kalimi' nënkupton një vendndodhje gjeografike të specifikuar e përdorur për të përcaktuar një rrugë të lundrimit në zonë ose rrugën e fluturimit të një avioni që përdor lundrimin në zonë. Pikat e kalimit identifikohet si:

(a) fluturim nga pikë kalimi - një pikë kalimi që kërkon parashikimin e kthesës për të lejuar - interceptimin tangencial të segmentit tjetër të një rruge apo procedurë, ose

(b) fluturim mbi pikë kalimi - një pikë kalimi në të cilën fillohet një kthesë në mënyrë që të bashkohet me segmentin tjetër të një rruge ose procedure.

(260) "Hapësira-U e hapësirës ajrore" nënkupton një zonë gjeografike të sistemeve të avionëve pa pilot ('UAS') të përcaktuar nga shteti, ku operimet UAS lejohen të kryhen vetëm me mbështetjen e shërbimeve të Hapësirës-U;

(261) "Shërbimi i Hapësirës-U" nënkupton një shërbim që mbështetet në shërbimet dixhitale dhe automatizimin e funksioneve të krijuara për të mbështetur aksesin e sigurt, efikas dhe të mbrojtur në hapësirën ajrore të hapësirës- U për një numër të madh UAS.

(262) "Shërbimi i përbashkët i informacionit" nënkupton një shërbim që konsiston në shpërndarjen e të dhënave statike dhe dinamike për të mundësuar ofrimin e shërbimeve të hapësirës U për menaxhimin e trafikut të avionëve pa pilot;

(263) "Rikonfigurim dinamik i hapësirës ajrore" nënkupton modifikimin e përkohshëm të hapësirës ajrore të hapësirës U për të akomoduar ndryshimet afatshkurtra në kërkesën e trafikut të drejtuar, duke rregulluar kufijtë gjeografikë të asaj hapësire ajrore të hapësirës U.

(264) "Observator vullkani" do të thotë një ofrues, i përzgjedhur nga autoriteti kompetent, i cili vëzhgon aktivitetin e një vullkani ose një grupi vullkanesh dhe i vë këto vëzhgime në dispozicion të një liste të rënë dakord të marrësve të aviacionit;

(265) "Gjuha e shënjimit të gjeografisë (GML)" nënkupton një standard kodues të Konsorciumit të Hapur Gjeohapësinor (OGC);

(266) "Qendra e motit në hapësirë (SWXC)" është një qendër e caktuar për të monitoruar dhe ofruar informacion këshillues mbi fenomenet e motit hapësinor që pritet të ndikojnë në komunikimet radio me frekuencë të lartë, komunikimet nëpërmjet satelitit, sistemet e navigimit dhe mbikëqyrjes të bazuara në GNSS dhe/ose paraqesin rrezik rrezatimi për pasagjerët e avionit.

ANEKSI II

KËRKESAT PËR AUTORITETIN KOMPETENT — MBIKËQYRJA E SHËRBIMEVE DHE FUNKSIONET E TJERA TË RRJETIT ATM

(Pjesa-ATM/ANS.AR)

NËNPJESA A — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATM/ANS.AR.A.001 Fusha e zbatimit

Ky Aneks përcakton kërkesat për sistemet e administrimit dhe të menaxhimit të Autoritetit te Aviacionit Civil, përgjegjës për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me zbatimin e kërkesave të përcaktuara në Anekset III deri XIII nga ofruesit e shërbimeve në përputhje me nenin 6.

ATM/ANS.AR.A.005 Detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil ushtron detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit në lidhje me kërkesat e zbatueshme për ofruesit e shërbimeve, monitorimin e ofrimit të sigurt

të shërbimit dhe për të verifikuar që kërkesat e zbatueshme të jenë përmbushur.

b) Autoritetet kompetente duhet të identifikojnë dhe ushtrojnë përgjegjësitë për certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në mënyrë që të garantojnë:

(1) ekzistencën e pikave specifike të përgjegjësisë për zbatimin e çdo dispozite të kësaj Rregulloreje;
(2) njohjen e tyre me mekanizmat e mbikëqyrjes së parrezikshmërisë dhe rezultatet e tyre;
(3) shkëmbimin e informacionit përkatës ndërmjet autoriteteve kompetente.

Autoritetet kompetent në fjalë rishikojnë rregullisht marrëveshjen për mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimit që ofrojnë shërbimet e lundrimit ajror në blloqet funksionale të hapësirës ajrore (FABs) që shtrihen në të gjithë hapësirën ajrore dhe që bien në përgjegjësinë e më shumë se një Shteti, përmendur në nenin 2 (3) të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Lundrimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian", të ndryshuar me UM nr.8, datë 15.9.2015, apo cdo varianti të përditësuar të tij në fuqi në kohën e zbatimit dhe, në rastin e ofrimit të shërbimeve ndërkufitare të lundrimit ajror, marrëveshjen për njohjen e ndërsjellë të detyrave të mbikëqyrjes, përmendur në nenin 2(5) të udhëzimit, si edhe zbatimin në praktikë të këtyre marrëveshjeve, në veçanti në bazë të performancës së arritur të parrezikshmërisë nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tyre.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil si Autoriteti kompetent do të vendosë marrëveshje për koordinimin me autoritetet e tjera kompetente në lidhje me ndryshimet e njoftuara në sistemet funksionale që përfshijnë ofruesit e shërbimeve të cilët janë nën mbikëqyrjen e autoriteteve të tjera kompetente. Këto marrëveshje për koordinimin sigurojnë përzgjedhjen dhe shqyrtimin efektiv të ndryshimeve të njoftuara, në përputhje me pikën ATM / ANS.AR.C.025.

ATM/ANS.AR.A.010 Dokumentacioni i certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit

Autoriteti i Aviacionit Civil, vë në dispozicion aktet legjislative përkatëse, standardet, rregullat, publikimet teknike dhe dokumentet për personelin e tij në mënyrë që të kryejnë detyrat dhe të përmbushin përgjegjësitë e tyre.

ATM/ANS.AR.A.015 Mjetet e përputhshmërisë

a) Agjencia paraqet mjetet e pranueshme të përputhshmërisë (AMC) që mund të përdoren për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e Rregullores së Zbatimit të Komisionit (BE) nr. 2017/373 e datës 1 mars 2017, mbi përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre, e ndryshuar, transpozuar me këtë Rregullore. AAC pranon dhe publikon AMC-të e publikuara nga Agjencia. Kur zbatohen AMC-të, kërkesat e zbatueshme të Rregullores konsiderohen të jenë përmbushur.

b) 'Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMOC)' mund të përdoren për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për të vlerësuar në mënyrë të vazhdueshme që të gjitha AltMOC-të e përdorura nga vetë ai ose nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij lejojnë vendosjen e pajtueshmërinë me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil vlerëson të gjitha AltMOC-të e propozuara nga ofruesi i

shërbimit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.020 duke analizuar dokumentacionin e ofruar dhe, nëse konsiderohet e nevojshme, duke kryer një inspektim ndaj ofruesit të shërbimit.

Kur autoriteti kompetent konstaton se AltMOC-të janë të mjaftueshme për të garantuar përmbushjen e kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje ai pa vonesë do të:

(1) njoftojë aplikantin se AltMOC mund të zbatohen dhe, nëse është e zbatueshme, ndryshon certifikatën e aplikantit në përputhje me rrethanat;

(2) kur është e zbatueshme, do të njoftojë agjencinë për përmbajtjen e tyre, duke përfshirë kopjet e të gjithë dokumentacionit përkatës;

(3) kur është e zbatueshme, do të njoftojë Shtetet Anëtare për AltMOC që janë pranuar.

e) Kur vetë AAC përdor AltMOC për të arritur pajtueshmërinë me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje, ai duhet:

(1) t'i vendosi ato në dispozicion të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij;

(2) kur është e zbatueshme, do të të njoftojë agjencinë pa vonesa.

Autoriteti i Aviacionit Civil i siguron Agjencisë një përshkrim të plotë të AltMOC-ve, duke përfshirë çdo rishikim ndaj procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si edhe një vlerësim që tregon se kërkesat e zbatueshme të rregullores janë përmbushur.

ATM/ANS.AR.A.020 Informacionet për Agjencinë

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, kur është e zbatueshme, njofton pa vonesë Agjencinë në rast të çdo problemi të konsiderueshëm në lidhje me zbatimin e dispozitave përkatëse të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj, brenda 30 ditëve nga koha që autoriteti kompetent është vënë në dijeni të problemeve.

b) Pa cenuar urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportet nr. 89 datë 5.05.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", kur është e zbatueshme Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa t'i ofrojë Agjencisë të gjitha informacionet e rëndësishme mbi sigurinë që rrjedhin nga raportet e ngjarjeve që ai ka regjistruar në databazën e tij sa më shpejt të jetë e mundur.

ATM/ANS.AR.A.025 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie

a) Pa cenuar urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportet nr. 89 datë 5.05.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në Aviacionin Civil në Republikën e Shqipërisë", autoriteti kompetent zbaton një sistem për të mbledhur, analizuar dhe përhapur në mënyrë të përshtatshme informacionet e parrezikshmërisë.

c) Agjencia zbaton një sistem për të analizuar në mënyrë të përshtatshme çdo informacion të rëndësishëm sigurie të marrë dhe pa vonesë do t'i ofrojë Shtetit Anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Komisionit, sipas rastit, çdo informacion, duke përfshirë rekomandimet ose veprimet korrigjuese të nevojshme që duhet të ndërmerren, me qëllim që të reagojnë në një kohë sa më të shpejtë në zgjidhjen e një problemi duke përfshirë dhe ofruesit e shërbimeve.

d) Pas marrjes së informacionit të përmendur në pikat (a) dhe (b), autoriteti kompetent merr

masat e përshtatshme për të trajtuar problemin e parrezikshmërisë, duke përfshirë direktivat e parrezikshmërisë në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.A.030.

e) Masat e marra sipas pikës (c) i njoftohen menjëherë të gjithë ofruesve të shërbimeve që duhet t'i respektojnë ato, në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.060. Autoriteti kompetent kur është e zbatueshme, duhet gjithashtu t'i njoftojë këto masa Agjencisë dhe, kur kërkohet veprim i kombinuar, autoriteteve të tjera kompetente përkatëse.

ATM/ANS.AR.A.030 Direktivat e sigurisë së operimit (safety)

a) Autoriteti i Aviacionit Civil lëshon një direktivë sigurie operimi në të cilën përcakton ekzistencën e kushteve të pasigurta në një sistem funksional që kërkon veprim të menjëhershëm.

b) Direktiva e sigurisë së operimit duhet të përcillet tek ofruesit e shërbimeve në fjalë dhe duhet të përmbajë, të paktën, informacionin e mëposhtëm:

   1) identifikimin e kushteve të pasigurta;
   2) identifikimin i sistemit funksional të prekur;
   3) veprimet e kërkuara dhe arsyetimi i tyre;
   4) afatin kohor për kryerjen e veprimeve të kërkuara;
   5) datën e hyrjes në fuqi.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil i dërgon një kopje të direktivës së sigurisë të operimit Agjencisë dhe çdo autoriteti tjetër kompetent përkatës brenda një muaji nga lëshimi i saj.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil verifikon përputhshmërinë e ofruesve të shërbimeve me direktivat e zbatueshme të sigurisë së operimit.

NËNPJESA B — MENAXHIMI (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Sistemi i menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe mban një sistem menaxhimi, duke përfshirë të paktën elementët e mëposhtëm:

   1) politikat dhe procedurat e dokumentuara për të përshkruar organizimin, mjetet dhe metodat e tij për arritjen e përputhshmërisë me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullat për zbatimin e tij të cilat janë të nevojshme për ushtrimin e detyrave të tij të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj Rregulloreje. Procedurat mbahen të përditësuara dhe shërbejnë si dokumente bazë pune brenda autoritetit kompetent për të gjitha detyrat përkatëse;

   2) një numër të mjaftueshëm personeli, duke përfshirë inspektorët, për kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive të tij sipas kësaj Rregulloreje. Ky personel duhet të jetë i kualifikuar për të kryer detyrat e tyre të caktuara dhe duhet të ketë njohuritë e nevojshme, eksperiencën, trajnimin fillestar, në punë dhe të vazhdueshëm për të siguruar kompetencën e vazhdueshme. Krijohet një sistem për të planifikuar disponueshmërinë e personelit me qëllim për të siguruar përfundimin e duhur të të gjitha detyrave përkatëse;

   3) ambiente të përshtatshme dhe akomodim në zyrë për të kryer detyrat e caktuara;

   4) një proces për të monitoruar përputhshmërinë e sistemit të menaxhimit me kërkesat

përkatëse dhe përshtatshmërinë e procedurave, duke përfshirë krijimin e një procesi të auditit të brendshëm dhe një procesi të menaxhimit të rreziqeve të sigurisë së operimit. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e reagimit të gjetjeve të auditimit për menaxhimin e nivelit të lartë të autoriteteve kompetente për të siguruar zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme;

5) një person ose grup personash, së fundmi përgjegjës për nivelin më të lartë menaxhues të autoritetit kompetent për funksionin e monitorimit të përputhshmërisë.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil për çdo fushë të aktivitetit të përfshirë në sistemin e menaxhimit, cakton një ose më shumë persona me përgjegjësi të përgjithshme për menaxhimin e detyrave përkatëse.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil përcakton procedurat për pjesëmarrjen në shkëmbimin e ndërsjellë të të gjithë informacionit dhe ndihmës së nevojshme nga autoritetet e tjera kompetente përkatëse, brenda Republikës së Shqipërise ose dhe në shtete të tjera anëtare të ZPEA-së, duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

(1) gjetjet e ngritura dhe veprimet e ndjekjes të marra si rezultat i certifikimit dhe mbikëqyrjes të ofruesve të të dhënave që ushtrojnë aktivitete në territorin e RSH, por të certifikuara nga autoriteti kompetent i një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencia, dhe anasjelltas, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe; dhe

(2) qe rrjedh nga raportimet e ngjarjeve te detyrueshme dhe vullnetare te kerkuara nga pika ATM/ANS.OR.A.065.

d) Kur është e zbatueshme, një kopje e procedurave lidhur me sistemin e menaxhimit dhe ndryshimet e tjera duhet të vendosen në dispozicion të Agjencisë për qëllime standardizimi.

ATM/ANS.AR.B.005 Caktimi i detyrave për subjektet e kualifikuara

a) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të caktojë detyrat e tij lidhur me certifikimin ose mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve sipas kësaj Rregulloreje, përveç lëshimit të certifikatave për subjektet e kualifikuara. Kur cakton këto detyra, Autoriteti Kompetent siguron që ai ka:

1) një sistem për të vlerësuar fillimisht dhe në mënyrë të vazhdueshme që subjekti i kualifikuar të jetë në përputhje me Shtojcat përkatëse të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil". Ky sistem dhe rezultatet e vlerësimeve do të dokumentohen; dhe

2) krijojnë një marrëveshje të dokumentuar me një subjekt të kualifikuar, të miratuar nga të dyja palët në nivelin e përshtatshëm të menaxhimit, që përcakton qartësisht:

i. detyrat për t'u kryer;
ii. deklaratat, raportet dhe regjistrimet që do të ofrohen;
iii. kushtet teknike për t'u përmbushur në kryerjen e këtyre detyrave;
iv. mbulimin e përgjegjësisë përkatëse;
v. mbrojtjen që jepet për informacionin e marrë gjatë kryerjes së këtyre detyrave.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil garanton që procesi i auditit të brendshëm dhe procesi i menaxhimit të rreziqeve të parrezikshmërisë së kërkuar nga pika ATM/ANS.AR.B.001(a)(4) mbulon të gjitha detyrat e certifikimit ose mbikëqyrjes të kryera në emër të subjektit të kualifikuar.

ATM/ANS.AR.B.010 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë të ngritur një sistem për të identifikuar ndryshimet që prekin aftësinë e tij në kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive sipas VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe akteve zbatuese dhe deleguese nee zbatim tee saj.. Ky sistem do t'i mundësojë atij të ndërmarrë veprime, sipas rastit, për t'u siguruar që sistemi i menaxhimit të mbetet i përshtatshëm dhe efektiv.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përditëson sistemin e tij të menaxhimit për të pasqyruar çdo ndryshim të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe akteve zbatuese dhe deleguese nee zbatim tee saj, për të siguruar zbatimin efektiv të tij.

c) Autoriteti i Aviacionit Civil njofton Agjencinë për ndryshime të rëndësishme që ndikojnë në aftësinë e saj për kryerjen e detyrave dhe përmbushjen e përgjegjësive sipas VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil" dhe akteve zbatuese dhe deleguese nee zbatim tee saj.

ATM/ANS.AR.B.015 Regjistrimi i të dhënave

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një sistem për regjistrimin e të dhënave që ofrohen për ruajtjen e përshtatshme, aksesueshmërinë, dhe gjurmimin e besueshëm të:

1) politikave dhe procedurave të dokumentuara të sistemit të menaxhimit;
2) trajnimit, kualifikimit dhe autorizimit të personelit të tij siç kërkohet nga pika ATM/ANS.AR.B.001(a)(2);
3) caktimit të detyrave, që mbulojnë elementët e kërkuar nga ATM/ANS.AR.B.005, si dhe detajet e detyrave të caktuara;
4) proceseve të certifikimit dhe/ose deklarimit;
5) autorizimet e shërbimeve të trafikut ajror dhe ofruesve të shërbimeve meteorologjike, sipas rastit;
6) Kur është e zbatueshme, certifikimit dhe mbikëqyrjes së ofruesve të shërbimeve që ushtrojnë aktivitetet në territorin e RSH, por të certifikuar nga autoriteti kompetent i një Shteti tjetër Anëtar ose Agjencia, dhe anasjelltas siç është rënë dakord ndërmjet këtyre autoriteteve;
7) vlerësimit dhe njoftimit të Agjencisë për AltMOC-të e propozuara nga ofruesit e shërbimeve dhe vlerësimit të AltMOC-ve të përdoruara nga vetë autoriteti kompetent;
8) përputhshmërisë së ofruesve të shërbimeve me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje pas lëshimit të certifikatës ose, sipas rastit, dorëzimit të një deklarate, duke përfshirë raportet e të gjitha auditimeve, që mbulojnë gjetjet, veprimet korrigjuese dhe datën e mbylljes së veprimeve, si dhe vëzhgimet edhe të dhënat e tjera lidhur me sigurinë;
9) masat detyruese të ndërmarra;
10) informacionit të sigurisë së operimit, direktivave të sigurisë së operimit edhe masave vijuese;
11) përdorimin e dispozitave të fleksibilitetit në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

b) AAC mban një listë të të gjitha certifikatave të lëshuara për ofruesit e shërbimeve dhe

deklaratave të marra.

c) Të gjitha të dhënat do të ruhen për një periudhë minimumi prej 5 vjetësh pasi certifikata të mos jetë më e vlefshme ose të jetë tërhequr deklarata, sipas ligjit në fuqi të mbrojtjes së të dhënave.

NËNPJESA C — MBIKËQYRJA, CERTIFIKIMI DHE ZBATIMI (ATM/ANS.AR.C)

ATM/ANS.AR.C.001 Monitorimi i performancës së sigurisë së operimit (safety)

a) Autoriteti i Aviacionit Civil monitoron dhe vlerëson rregullisht performancën e sigurisë së operimit të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil përdor rezultatet e monitorimit të performancës së sigurisë të operimit, veçanërisht në kuadrin e mbikëqyrjes së tyre të bazuar në rrezik.

ATM/ANS.AR.C.005 Certifikimet, deklarimet, dhe verifikimet e ofruesve të shërbimeve në përputhje me kërkesat

a) Në kuadër të pikës ATM/ANS.AR.B.001(a)(1), Autoriteti i Aviacionit Civil krijon një proces për të verifikuar:

1) përputhshmërinë e ofruesve të shërbimeve me kërkesat e zbatueshme të përcaktuara në Anekset III deri XIII, dhe kushtet e zbatueshme që i bashkëngjiten certifikatës përpara lëshimit të saj. Certifikata lëshohet në përputhje me Shtojcën 1 të këtij Aneksi;
2) përputhshmërinë me çdo detyrim lidhur me sigurinë në aktin e emërtimit të lëshuar në përputhje me nenin 8 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportin nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Lundrimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian", të ndryshuar me udhëzimin e ministrit nr. 8, datë 15.9.2015, apo cdo përditësim i tij në fuqi në kohën e zbatimit;
3) përputhshmërinë e vazhdueshme të kërkesave të zbatueshme të ofruesve të shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij;
4) zbatimin e kërkesave dhe objektivave të sigurisë së operimit si edhe kushteve të tjera lidhur me sigurinë, të identifikuara në deklaratat e verifikimit të sistemeve, duke përfshirë çdo deklaratë përkatëse të përputhshmërisë ose përshtatshmërisë për përdorimin e elementëve përbërës të sistemeve të lëshuar në përputhje me udhëzimin e Ministrit përgjegjës për transportin nr. 8 datë 03.06.2010 "Për ndërveprimin në Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror', të ndryshuar me udhëzimin e ministrit nr. 8, datë 15.9.2015, apo cdo përditësim i tij në fuqi në kohën e zbatimit;
5) zbatimi i direktivave të sigurisë së operimit, masave korrigjuese dhe masave zbatuese.

b) Procesi i përmendur në pikën (a) duhet:

1) të bazohet në procedura të dokumentuara;
2) të mbështetet në dokumentacionin i cili ka për qëllim specifikisht t'i ofrojë personelit të tij udhëzime për kryerjen e detyrave lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin;
3) t'i sigurojë organizatës në fjalë tregues të rezultateve të veprimtarisë së certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit;

4) të bazohet në auditime, rishqyrtime, inspektime të kryera nga autoriteti kompetent;
5) në lidhje me ofruesit e çertifikuar të shërbimeve, t'i sigurojë autoritetit kompetent provat e nevojshme për të mbështetur veprimet e mëtejshme, duke përfshirë masat e përmendura në nenin 9 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 datë 03.06.2010, nenin 7(7) të UM nr. 6, datë 3.6.2010, apo cdo përditësim i tyre në fuqi në kohën e zbatimit dhe në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", në situatat kur kërkesat nuk përmbushen;
6) në lidhje me ofruesit e shërbimeve që japin deklarata, i japin autoritetit kompetent provat e nevojshme për të ndërmarrë masa korrigjuese, nëse është e nevojshme, të cilat mund të përfshijnë masa zbatuese, sipas rastit edhe sipas ligjit kombëtar.

ATM/ANS.AR.C.010 Mbikëqyrja

a) Autoriteti kompetent, ose subjektet e kualifikuara që veprojnë në emër të tij, kryejnë auditime, në përputhje me nenin 5.
b) Auditimet e përmendura në pikën (a) duhet:

1) t'i ofrojnë autoritetit kompetent prova në përputhje me kërkesat e zbatueshme dhe marrëveshjet zbatuese;
2) të jenë të pavarura nga çdo veprimtari e auditimit të brendshëm e ndërmarrë nga ofruesi i shërbimit;
3) të mbulojnë marrëveshjet e plota zbatuese ose elementet e tyre si edhe proceset ose shërbimet;
4) të përcaktojnë nëse:
   i. marrëveshjet zbatuese janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme;
   ii. masat e ndërmarra janë në përputhje me marrëveshjet zbatuese dhe kërkesat e zbatueshme;
   iii. rezultatet e masave të ndërmarra përputhen me rezultatet e pritura nga marrëveshjet zbatuese.

c) Autoriteti kompetent, në bazë të provave që ka në dispozicion, monitoron përmbushjen e vazhdueshme të kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje nga ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij.

ATM/ANS.AR.C.015 Programi i mbikëqyrjes

a) Autoriteti i Aviacionit Civil krijon dhe përditëson çdo vit një program mbikëqyrës, duke marrë parasysh natyrën specifike të ofruesve të shërbimeve, kompleksitetin e veprimtarive të tyre, rezultatet e veprimtarive të certifikimit dhe/ose mbikëqyrjes së kaluar dhe bazohet në vlerësimin e rreziqeve përkatëse. Ai përfshin auditimet, të cilat:

1) mbulojnë të gjitha fushat me probleme të mundshme sigurie, duke u përqendruar në ato fusha ku janë identifikuar probleme;
2) mbulojnë të gjithë ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent;
3) mbulojnë mjetet e zbatuara nga ofruesit e shërbimeve për të garantuar kompetencën e personelit;
4) garantojnë që këto auditime të kryhen në përputhje me nivelin e rrezikut të paraqitur nga operacionet e ofruesve të shërbimeve dhe shërbimet e ofruara; dhe

5) garantojnë që për ofruesit e shërbimeve nën mbikëqyrjen e tij të zbatohet një cikël planifikimi mbikëqyrës që nuk i kalon 24 muaj.

   Cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të reduktohet nëse ka prova se performanca e parrezikshmërisë së ofruesit të shërbimit është ulur.

   Për një ofrues shërbimi të certifikuar nga autoriteti kompetent, cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet deri në 36 muaj, nëse autoriteti kompetent ka vendosur që gjatë 24 muajve të mëparshëm:

   i. ofruesi i shërbimeve ka treguar një identifikim efektiv të rreziqeve të parrezikshmërisë së aviacionit dhe menaxhimit të rreziqeve përkatëse;
   ii. ofruesi i shërbimeve ka demonstruar vazhdimisht përputhshmëri me kërkesat për administrimin e ndryshimeve sipas pikave ATM/ANS.OR.A.040 dhe ATM/ ANS.OR.A.045,
   iii. nuk janë lëshuar gjetje të nivelit 1;
   iv. të gjitha masat korrigjuese janë zbatuar brenda periudhës kohore të pranuar nga Autoriteti Kompetent siç përcaktohet në ATM/ANS.AR.C.050.

   Nëse, përveç atyre të përmendura më sipër, ofruesi i shërbimeve ka krijuar një sistem efektiv për raportimin e vazhdueshëm tek autoriteti kompetent në lidhje me performancën e parrezikshmërisë dhe pajtueshmërinë rregullatore të ofruesve të shërbimeve, që është miratuar nga autoriteti kompetent, cikli i planifikimit të mbikëqyrjes mund të zgjatet deri në 48 muaj;

6) të garantojë ndjekjen e zbatimit të masave korrigjuese;

7) t'i nënshtrohet konsultimit me ofruesit e shërbimeve në fjalë dhe njoftimet më pas;

8) të tregojë intervalin e parashikuar të inspektimeve të vendeve të ndryshme, nëse ka.

b) Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të modifikojë objektivat dhe qëllimin e auditimeve të planifikuara paraprakisht, duke përfshirë rishikimet e dokumentacionit dhe auditimet shtesë, sa herë që lind nevoja.

c) Autoriteti i Aviacionit vendos se cilat marrëveshje, elemente, shërbime, funksione, vende fizike dhe aktivitete duhet të auditohen brenda një afati kohor të specifikuar.

d) Vërejtjet dhe gjetjet e auditit të lëshuara në përputhje me pikën ATM / ANS.AR.C.050 do të dokumentohen. Kjo e fundit mbështetet me prova dhe identifikohet në lidhje me kërkesat e zbatueshme dhe marrëveshjeve të tyre zbatuese ndaj të cilave është kryer auditimi.

e) Do të hartohet një raport auditimi, duke përfshirë detajet e gjetjeve dhe vërejtjeve, dhe i komunikohet ofruesit të shërbimeve në fjalë.

ATM/ANS.AR.C.020 Lëshimi i certifikatave

a) Pas procesit të përcaktuar në pikën ATM/ANS.AR.C.005 (a), me marrjen e një kërkese për lëshimin e një certifikate për një ofrues shërbimi, autoriteti kompetent verifikon përmbushjen e kërkesave të zbatueshme të kësaj Rregulloreje nga ofruesi i shërbimeve.

b) Autoriteti kompetent mund të kërkojë çdo auditim, inspektim ose vlerësim që e sheh të nevojshëm përpara se të lëshojë certifikatën.

c) Certifikata lëshohet për një kohëzgjatje të pacaktuar. Privilegjet e aktiviteteve që janë miratuar për t'u kryer nga ofruesi i shërbimeve specifikohen në kushtet e ofrimit të shërbimeve bashkangjitur kësaj certifikate.

d) Certifikata nuk lëshohet nëse gjetjet e nivelit 1 mbeten të hapura. Në raste të

jashtëzakonshme, gjetjet, përveç atyre të nivelit 1, vlerësohen dhe kufizohen, sipas rastit, nga ofruesi i shërbimit dhe autoriteti kompetent miraton një plan masash korrigjuese për mbylljen e gjetjeve para lëshimit të certifikatës.

ATM/ANS.AR.C.025 Ndryshimet

a) Pas marrjes së njoftimit për një ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045, autoriteti kompetent duhet të pajtohet me pikat ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035 dhe ATM/ANS.AR.C.040.

b) Pas marrjes së njoftimit për një ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.040(a)(2) që kërkon miratim paraprak, autoriteti kompetent duhet të:

   1) verifikojë përmbushjen e kërkesave të zbatueshme nga ofruesi i shërbimeve përpara se të lëshojë miratimin e ndryshimit;
   2) marrë masa të menjëhershme të nevojshme, pa cenuar ndonjë masë shtesë zbatuese, kur ofruesi i shërbimeve zbaton ndryshimet që kërkojnë miratimin paraprak pa marrë miratimin e autoritetit kompetent të përmendur në pikën (1).

c) Për të mundësuar që ofruesi i shërbimit të zbatojë ndryshimet në sistemin e tij të menaxhimit dhe/ose sistemin e menaxhimit të parrezikshmërisë, sipas rastit, pa miratimin paraprak në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.040 (b), autoriteti kompetent miraton një procedurë që përcakton qëllimin e këtyre ndryshimeve dhe përshkrimin se si këto ndryshime do të njoftohen dhe menaxhohen. Në procesin e vazhdueshëm të mbikëqyrjes, autoriteti kompetent vlerëson informacionin e dhënë në njoftim për të verifikuar nëse masat e ndërmarra përputhen me procedurat e miratuara dhe kërkesat e zbatueshme. Në rast të ndonjë mospërputhshmërie, autoriteti kompetent do të:

   1) njoftojë ofruesin e të dhënave për mospërputhjen dhe do të kërkojë ndryshime të tjera;

   2) veprojë në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.C.050 në rastin e gjetjeve të nivelit 1 dhe nivelit 2.

ATM/ANS.AR.C.030 Miratimi i procedurave të menaxhimit të ndryshimeve për sistemet funksionale

a) Autoriteti i Aviacionit Civil rishikon:

   1) procedurat e menaxhimit të ndryshimeve për sistemet funksionale ose ndonjë ndryshim i dokumentacionit të procedurave të dorëzuara nga ofruesi i shërbimit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.010(b);

   2) çdo devijim nga procedurat e përmendura në pikën (1) për ndryshime të veçanta, kur kërkohet nga ofruesi i shërbimeve në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.010(c)(1).

b) Autoriteti i Aviacionit Civil miraton procedurat, ndryshimet, devijimet e përmendura në pikën (a) kur ka përcaktuar se ato janë të nevojshme dhe të mjaftueshme për ofruesit e shërbimeve për të dëshmuar përputhshmëri me pikën TM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005, ATS.OR.205, dhe ATS.OR.210, sipas rastit.

ATM/ANS.AR.C.035 Vendimi për të rishikuar një ndryshim të njoftuar në sistemin funksional

a) Pas marrjes së informacionit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045(a)(1), ose me marrjen e informacionit të ndryshuar në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045(b), AAC duhet të marrë një vendim nëse do ta rishikojë ndryshimin ose jo. Autoriteti kompetent kërkon çdo informacion shtesë të nevojshëm për ofruesit e shërbimeve në mbështetje të këtij vendimi.

b) AAC përcakton nevojën për një rishikim bazuar në kritere specifike, të vlefshme dhe të dokumentuara që sigurojnë, të paktën, një rishikim të ndryshimit të njoftuar nëse kombinimi i mundësisë që argumenti të jetë kompleks ose i panjohur për ofruesin e shërbimit dhe ashpërsia e pasojave të mundshme të ndryshimit është e rëndësishme.

c) Kur AAC përcakton nevojën për një rishikim të bazuar në rreziqe të tjera përvec pikës (b), këto kritere do të jenë specifike, të vlefshme dhe të dokumentuara.

d) AAC informon ofruesin e shërbimeve në lidhje me vendimin e tij për të rishikuar ndryshimin e njoftuar në sistemin funksional dhe jep arsyetimin në lidhje me ofruesin e shërbimeve, sipas kërkesës.

ATM/ANS.AR.C.040 Rishikim i ndryshimeve të njoftuara në sistemin funksional

a) Kur autoriteti i aviacionit civil rishikon argumentin për një ndryshim të njoftuar, ai duhet:

   1) të vlerësojë vlefshmërinë e një argumenti të paraqitur në lidhje me pikën ATM/ANS.OR.C.005(a)(2) ose ATS. OR.205(a)(2);

   2) të koordinojë aktivitetet e tij me autoritetet e tjera kompetente sa herë që është e nevojshme,

b) Përndryshe, autoriteti kompetent:

   1) miraton argumentin e përmendur në pikën (a)(1), me kusht nëse është e zbatueshme, kur vlefshmëria e tij është vërtetuar dhe kur informon ofruesin e shërbimit,
   2) refuzon argumentin e përmendur në shkronjën (a), pika 1, dhe informon ofruesin e shërbimeve së bashku me arsyetimet përkatëse.

ATM/ANS.AR.C.045 Deklaratat e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit

a) Pas marrjes së një deklarate nga ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që ka për qëllim të ofrojë këto shërbime, AAC duhet të verifikojë që deklarata përmban të gjitha informacionet e kërkuara nga pika ATM/ANS.OR. A.015 dhe duhet të konfirmojë marrjen e deklaratës nga ofruesi i shërbimit.

b) Nëse deklarata nuk përmban informacionin e kërkuar, ose përmban informacione që tregojnë mosrespektimin e kërkesave të zbatueshme, autoriteti kompetent duhet të njoftojë ofruesin e shërbimeve të informacionit të fluturimit për mosrespektimin dhe të kërkojë informacion të mëtejshëm. Nëse është e nevojshme, autoriteti kompetent kryen një kontroll mbi ofruesin e shërbimeve të informacionit të fluturimit. Nëse mosrespektimi konfirmohet, autoriteti kompetent duhet të ndërmarrë masat e parashikuara në pikën ATM/ANS.AR.C.050.

c) Autoriteti kompetent duhet të mbajë një regjistër për deklaratat e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit të cilat i janë bërë atij në përputhje me këtë Rregullore.

ATM/ANS.AR.C.050 Gjetjet, masat korrigjuese dhe masat e zbatimit

a) Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë një sistem për të analizuar gjetjet për rëndësinë e sigurisë së operimit të tyre dhe vendos masat e zbatimit të bazuara në rrezikun e sigurisë së operimit që shkaktohet nga mospërputhja e ofruesit të shërbimit.

b) Në rastet kur rreziqe të tjera të sigurisë së operimit nuk do të ishin të pranishme ose do të ishin të pranishme shumë pak me masa të menjëhershme të nevojshme zbutëse, autoriteti kompetent mund të pranojë ofrimin e shërbimeve për të siguruar vazhdimësinë e shërbimit gjatë zbatimit të masave korrigjuese.

c) Autoriteti kompetent lëshon një gjetje të nivelit 1 kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri serioze lidhur me kërkesat e zbatueshme të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e tij, si dhe të udhëzimeve të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 datë 03.06.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7 datë 03.06.2010 dhe nr. 8 datë 03.06.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, apo cdo përditësim tjetër i tyre në fuqi në kohën e zbatimit dhe rregullave për zbatimin e tyre, me procedurat dhe manualet e ofruesve të shërbimeve, me kushtet e certifikatës ose me certifikatën, me aktin e autorizimit, kur është e zbatueshme, ose me përmbajtjen e një deklarate e cila përbën një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit ose në pikëpyetje aftësinë e ofruesit të shërbimit për të vazhduar operacionet.

Gjetjet e nivelit 1 përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në:

1. shpërndarjen e procedurave operacionale dhe/ose ofrimin e shërbimit në një mënyrë që paraqet një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e fluturimit;
2. marrjen ose mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së ofruesit të shërbimit duke falsifikuar provat shkresore të paraqitura;
3. provat e keqpërdorimit ose përdorimit të rremë të certifikatës së ofruesit të shërbimit;
4. mungesën e një menaxheri përgjegjës.

d) Autoriteti i Aviacionit Civil lëshon një gjetje të nivelit 2 kur zbulohet ndonjë mospërputhshmëri tjetër lidhur me kërkesat e zbatueshme të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj, si dhe të udhëzimeve të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 datë 03.06.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7 datë 03.06.2010 dhe nr. 8 datë 03.06.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, apo cdo përditësim tjetër i tyre në fuqi në kohën e zbatimitdhe rregullave për zbatimin e tyre, me procedurat dhe manualet e ofruesve të shërbimeve, me kushtet e certifikatës, ose me përmbajtjen e një deklarate.

e) Kur zbulohet një gjetje, gjatë mbikëqyrjes ose me ndonjë mjet tjetër, autoriteti kompetent do t'i komunikojë gjetjet me shkrim ofruesit të shërbimeve dhe do të kërkojë miratimin e masave korrigjuese për të zgjidhur mospërputhshmërinë e identifikuar, pa cenuar ndonjë masë tjetër shtesë të kërkuar nga VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", dhe rregullave për zbatimin e saj, si dhe të udhëzimeve të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 datë 03.06.2010, nr. 6, datë 3.6.2010, nr. 7 datë 03.06.2010 dhe nr. 8 datë 03.06.2010, të ndryshuara me UM nr. 8, datë 15.9.2015, apo cdo përditësim tjetër i tyre në fuqi në kohën e zbatimit dhe rregullat për zbatimin e tyre.

1. Në rastin e gjetjeve të nivelit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa të menjëhershme dhe të përshtatshme dhe mund të kufizojë, pezullojë ose revokojë, nëse është e zbatueshme, certifikatën, tërësisht ose pjesërisht, duke garantuar

vazhdimësinë e shërbimeve me kusht që siguria të mos komprometohet dhe në rastin e Menaxherit të Rrjetit, informohet Komisioni. Masa e ndërmarrë varet nga shkalla e gjetjes dhe mbetet në fuqi deri sa ofruesi i shërbimit të ketë ndërmarrë me sukses një masë korrigjuese.

2. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, autoriteti i aviacionit civil:
   i. i jep ofruesit të shërbimeve një periudhë zbatimi për masat korrigjuese të përfshira në një plan veprimi të përshtatshëm me natyrën e gjetjes;
   ii. vlerëson masën korrigjuese dhe planin e zbatimit të propozuar nga ofruesi i shërbimit dhe, nëse sipas vlerësimit arrin në përfundimin se janë të mjaftueshme për të zgjidhur mospërputhshmërinë, i miraton ato.
3. Në rastin e gjetjeve të nivelit 2, nëse ofruesi i shërbimeve nuk paraqet një plan masash korrigjuese të pranueshme nga autoriteti i aviacionit civil duke marrë në konsideratë gjetjet ose nëse ofruesi i shërbimit nuk zbaton masat korrigjuese brenda periudhës kohore të miratuar ose të zgjatur nga autoriteti kompetent, gjetjet mund të ngrihen në nivelin 1 dhe mund të ndërmerren masat e përcaktuara në pikën 1.

f) Për ato raste të cilat nuk kërkojnë gjetje të nivelit 1 dhe 2, autoriteti kompetent mund të lëshojë observacione.

Shtojca 1

CERTIFIKATË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

CERTIFIKATA E OFRUESIT TË SHËRBIMEVE

[NUMRI I CERTIFIKATËS/ LËSHIMIT]

Në përputhje me Kërkesat e Urdhërit të Ministrit nr..., datë..... dhe sipas kushteve të specifikuara më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil certifikon

[EMRI I OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

[ADRESA E OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

si një ofrues shërbimi me privilegjet e renditura në kushtet e bashkangjitura të ofrimit të shërbimit.

KUSHTET:

Kjo certifikatë lëshohet duke iu nënshtruar kushteve dhe qëllimit të ofrimit të shërbimeve dhe funksioneve të renditura në kushtet e bashkangjitura të ofrimit të shërbimit.

Kjo certifikatë është e vlefshme për aq kohë sa ofruesi i shërbimit të certifikuar mbetet në përputhje me Kërkesat e Urdhërit të Ministrit Nr..., datë.... dhe rregulloret e tjera zbatuese dhe, sipas rastit, me procedurat në dokumentacionin e ofruesit të shërbimit.

Duke respektuar kushtet e mësipërme, kjo certifikatë mbetet e vlefshme nëse nuk është dorëzuar, kufizuar, pezulluar ose revokuar.

Data e lëshimit:

Nënshkrimi:

[Autoriteti i Aviacionit Civil]

CERTIFIKATË PËR OFRUESIN E SHËRBIMIT

KUSHTET PËR OFRIMIN E SHËRBIMIT

Bashkëlidhje e certifikatës së ofruesit të shërbimit:

[NUMRI I CERTIFIKATËS/LËSHIMI Nr]

[EMRI I OFRUESIT TË SHËRBIMIT]

ka marrë privilegjet për të ofruar objektin e shërbimeve/funksioneve të mëposhtme:

(Fshini rreshtat sipas rastit)

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet e trafikut ajror (ATS) (4)	Kontrolli i trafikut ajror (ATC)	Shërbimi i kontrollit të zonës	
		Shërbimi i kontrollit të afrimit	
		Shërbimi i kontrollit të aerodromit	
	Shërbimi i informacionit të fluturimit (FIS)	Shërbimi i informacionit të fluturimit nga aerodromi (AFIS)	
		Shërbimi i informacionit të fluturimit gjatë udhëtimit (*FIS gjatë udhëtimit*)	
	Shërbime konsulence	nuk ka	
Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror (ATFM)	ATFM	Ofrimi i shërbimit lokal të ATFM-së	
Menaxhimi i hapësirës ajrore (ASM)	ASM	Ofrimi i shërbimit lokal të ASM-së (taktike/ASM e Nivelit 3)	
Kushtet (2)			

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet e trafikut ajror (ATS) për testimin e fluturimit (3) (4)	Kontrolli i trafikut ajror (ATC)	Shërbimi i kontrollit të zonës	
		Shërbimi i kontrollit të afrimit	
		Shërbimi i kontrollit të aerodromit	
	Shërbimi i informacionit të	Shërbimi i informacionit të fluturimit nga aerodromi (AFIS)	

	fluturimit (FIS)	Shërbimi i informacionit të fluturimit gjatë udhëtimit (FIS gjatë udhëtimit)	
	Shërbime konsulence	nuk ka	
Kushtet (2)			

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet e komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes (CNS)	Komunikimet (C)	Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimi ajër-tokë)	
		Shërbimi fiks aeronautik (komunikimi tokë-tokë)	
		Shërbimi satelitor i lëvizshëm aeronautik (AMSS)	
	Lundrimi (N)	Ofrimi i sinjalit NDB në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit VOR në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit DME në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit ILS në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit MLS në hapësirë	
		Ofrimi i sinjalit GNSS në hapësirë	
	Mbikëqyrja (S)	Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes primare (PS)	
		Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes sekondare (PS)	
		Ofrimi i të dhënave të mbikëqyrjes automatike të varur (ADS)	
Kushtet (2)			

Shërbimet/ Funksionet	Lloji i Shërbimit/ Funksionit	Objekti i Shërbimeve/ Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet e informacionit aeronautik (AIS)	Produktet e informacionit aeronautik (përfshirë shërbimet e shpërndarjes)	Publikimi i informacionit aeronautik (AIP)	
		Qarkoret e informacionit aeronautik (AIC)	
		NOTAM	
		Set i të dhënave AIP	
		Setet e të dhënave të pengesave	
		Setet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit	

		Setet e të dhënave të procedurës së fluturimit instrumental	
	Shërbimet e informacionit para fluturimit	N/A	
Kushtet (2)			
(1) Siç përshkruhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. (2) Kur është e nevojshme.			

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet e të dhënave (DAT)	Lloji 1	Ofrimi i DAT-ve të Tipit 1 autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike në for-matet e mëposhtme: [lista e formateve me të dhënat e përgjithshme] Ofrimi i DAT-ve të Tipit 1 nuk autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike drejtpërdrejt tek përdoruesit fundorë/ operatorët e avionëve.	
	Lloji 2	Ofrimi i DAT-ve të Tipit 2 autorizon furnizimin e bazave të të dhënave aeronautike për përdoruesit fundorë/ operatorët e avionëve në lidhje me aplikacionet/pajisjet e mëposhtme ajrore, përputhshmëria e të cilave është demonstruar: [Prodhuesit] Aplikacionet/ Pajisjet e Certifikuara modeli [XXX], Pjesa Nr [YYY]	
Kushtet (2)			

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Shërbimet meteorologjike (MET)	MET	Zyra e vëzhgimit meteorologjik	
		Zyra meteorologjike e aerodromit	
		Stacionet meteorologjike aeronautike	
		VAAC	
		WAFC	
		TCAC	
Kushtet (2)			

Shërbimet/Funksionet	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Hartimi i procedurës së fluturimit (FPD)	Hartimi, dokumentimi dhe validimi i procedurave të	N.A	

	fluturimit (5)		
Kushtet (²)			
(1) Siç përshkruhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. (2) Kur është e nevojshme. (3) Hartimi , dokumentimi dhe validimi i procedurave të fluturimit përfshirë mirëmbajtjen.			

Shërbime/Funksione	Lloji i Shërbimit/Funksionit	Objekti i Shërbimeve/Funksioneve	Kufizimet (1)
Funksionet e rrjetit ATM	Projekti i ERN-së	nuk ka	
	Burimet e rralla	Frekuenca radiofonike	
		Kodi i transponderit	
	ATFM	Ofrimi i shërbimit qendror të ATFM-së	
Kushtet (2)			

Data e publikimit:
Nënshkrimi: [Autoriteti kompetent]

Për Republikën e Shqipërisë

Forma e RSH 175, sipas formës së EASA, Lëshimi nr 1

(1)Si përshkruhet nga Autoriteti Kompetent.

(2) Kur shikohet se është e nevojshme.

(3) Nëse autoriteti kompetent e konsideron të nevojshme krijimin e kërkesave shtesë.

(4) ATS mbulon shërbimin e njoftimit.

(5) Hartimi, dokumentimi dhe validimi i procedurave të fluturimit përfshin mirëmbajtjen dhe aktivitete të rishikimit periodik

ANEKSI III

KËRKESAT PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE

(Pjesa - ATM/ANS.OR)

NËNPJESA A — KËRKESA TË PËRGJITHSHME (ATM/ANS.OR.A)

ATM/ANS.OR.A.001 Fusha e zbatimit

Në përputhje me nenin 6, ky Aneks përcakton kërkesat që duhet të plotësojnë ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror.

ATM/ANS.OR.A.005 Aplikimi për certifikatën e ofruesit të shërbimit

(a) Aplikimi për certifikatën e ofruesit të shërbimit ose ndryshimi në certifikatën ekzistuese duhet të bëhet në një formë dhe mënyrë të përcaktuar nga autoriteti kompetent, duke marrë parasysh kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje.

(b) Në përputhje me nenin 6, për të marrë një certifikatë, ofruesi i shërbimit duhet:

(1) të përmbushë kërkesat e përmendura në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil";

(2) kërkesat e përbashkëta të përcaktuara në këtë Aneks;

(3) Kërkesat specifike të përcaktuara në Anekset IV deri XIII, ku këto kërkesa janë të zbatueshme duke marrë parasysh shërbimet që ofruesi i shërbimeve ofron ose ka në plan të ofrojë.

ATM/ANS.OR.A.010 Aplikimi për një certifikatë të kufizuar

(a) Pavarësisht pikës (b), ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror mund të aplikojë për një certifikatë të kufizuar për ofrimin e shërbimeve në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë ku është vendosur selia kryesore për kryerjen e operimeve ose, nëse ka, zyra e regjistruar, në rastin kur ai ofron ose planifikon të ofrojë shërbime vetëm në lidhje me një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme:

(1) punime ajrore;

(2) aviacion i përgjithshëm;

(3) transport ajror tregtar të kufizuar në avionë me peshë maksimale të ngritjes me më pak se 10 ton ose me më pak se 20 vende pasagjerësh;

(4) transporti ajror tregtar me më pak se 10 000 lëvizje në vit, pavarësisht nga pesha maksimale e ngritjes dhe numri i vendeve të pasagjerëve; për qëllimet e kësaj dispozite "lëvizje" nënkupton, në një vit të caktuar, mesataren e numrit të përgjithshëm të ngritjeve dhe të uljeve të tre viteve të mëparshme.

(b) Përveç kësaj, mund të aplikojnë gjithashtu për një certifikatë të kufizuar të ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror si më poshtë:

(1) një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror, përveç një ofruesi të shërbimeve të trafikut ajror, me një xhiro vjetore bruto prej 1 000 000 euro ose më pak në lidhje me shërbimet që ata ofrojnë ose planifikojnë të ofrojnë;

(2) një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror që ofron shërbimet e informacionit të fluturimit nga aerodromi duke operuar rregullisht me jo më shumë se një pozicion pune në çdo aerodrom.

(c) Siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që aplikon për një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikat (a) ose (b) (1), duhet të përmbushë të paktën kërkesat e mëposhtme të përcaktuara në:

(1) pikën ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale;

(2) pikën ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit;

(3) pikën ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit;

(4) Pikën ATM/ANS.OR.A.075 Ofrimi i shërbimeve të hapura dhe transparente;

(5) Anekset IV, V, VI dhe VIII, në të cilat këto kërkesa janë të zbatueshme duke marrë parasysh shërbimet që ofruesi i shërbimeve ofron ose planifikon të ofrojë, në përputhje me nenin 6.

(d) Siç përcaktohet nga autoriteti kompetent, ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që aplikon një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikën (b) (2), duhet të përmbushë, të paktën, kërkesat e përcaktuara në pikat (c)(1) deri (c)(4) dhe kërkesat specifike të përcaktuara në Aneksin IV.

(e) Një aplikant për një certifikatë të kufizuar duhet të paraqesë një kërkesë tek autoriteti kompetent në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.015 Deklarata e ofruesve të shërbimeve të informacionit të fluturimit

(a) Sipas nenit 7, ofruesit e shërbimeve të informacionit të fluturimit mund të deklarojnë se posedojnë kapacitetin dhe mjetet për të marrë përsipër përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e ofruara nëse plotësojnë, përveç kërkesave përkatëse të VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", gjithashtu dhe kërkesat e mëposhtme alternative:

(1) ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit ofron, ose planifikon të ofrojë, shërbimet e tij duke operuar rregullisht në jo më shumë se një pozicion pune;

(2) këto shërbime janë të një natyre të përkohshme, për një kohëzgjatje të rënë dakord me autoritetin kompetent, sipas nevojës, për të siguruar garancinë proporcionale të parrezikshmërisë.

(b) Ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet:

(1) t'i ofrojë autoritetit kompetent të gjithë informacionin përkatës përpara fillimit të operacioneve, në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent;

(2) t'i ofrojë autoritetit kompetent një listë të mjeteve alternative të përdorura për përputhshmërinë, në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.020;

(3) të ruajë përputhshmërinë me kërkesat e zbatueshme dhe me informacionin e dhënë në deklaratë;

(4) të njoftojë autoritetin kompetent për çdo ndryshim në deklaratën e tij ose në mjetet e përputhshmërisë që përdor me anë të paraqitjes së një deklarate të ndryshuar;

(5) t'i ofrojë shërbimet e tij në përputhje me manualin operacional si dhe të jetë në përputhje me të gjitha dispozitat përkatëse që përfshihen në të.

(c) Para ndërprerjes së ofrimit të shërbimeve të tij, ofruesi i shërbimeve të informacionit të

fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet të njoftojë autoritetin kompetent brenda një periudhe të përcaktuar nga autoriteti kompetent.

(d) Ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklaron aktivitetet e tij duhet të përmbushë kërkesat e mëposhtme të përcaktuara në:

(1) pikën ATM/ANS.OR.A.001 Fusha e zbatimit;

(2) pikën ATM/ANS.OR.A.020 Mjetet e përputhshmërisë;

(3) pikën ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrimi i përputhshmërisë;

(4) pikën ATM/ANS.OR.A.040 Ndryshime — të përgjithshme;

(5) pikën ATM/ANS.OR.A.045 Ndryshimet në sistemin funksional;

(6) pikën ATM/ANS.OR.A.050 Lehtësimi dhe bashkëpunimi;

(7) pikën ATM/ANS.OR.A.055 Gjetjet dhe masat korrigjuese;

(8) pikën ATM/ANS.OR.A.060 Reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi parrezikshmërie;

(9) pikën ATM/ANS.OR.A.065 Raportimi i ngjarjeve;

(10) pikën ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale;

(11) pikën ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit;

(12) pikën ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit;

(13) pikën ATM/ANS.OR.B.035 Manualet e operacioneve;

(14) pikën ATM/ANS.OR.D.020 Përgjegjësia dhe mbulimi i parrezikshmërisë,

(15) Aneksi IV

(e) Ofruesit e shërbimeve të informacionit të fluturimit që deklarojnë aktivitetet e tyre fillojnë operimet e tyre sapo të marrin vërtetimin e pranimit të deklaratës nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.020 Mjetet e përputhshmërisë

(a) Mjetet alternative të përputhshmërisë (AltMOC), krahas AMC-ve të shpallura nga AAC dhe të miratuara nga EASA mund të përdoren nga ofruesi i shërbimeve për të qenë në përputhshmëri me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

(b) Kur ofruesi i shërbimit dëshiron të përdorë një AltMOC, duhet t'i japë AAC një përshkrim të plotë të AltMOC-ut, përpara se ta zbatojë atë. Përshkrimi përfshin çdo rishikim të manualeve ose procedurave që mund të jenë të rëndësishme, si dhe një vlerësim që tregon respektimin e kërkesave të kësaj Rregulloreje.

Ofruesi i shërbimeve mund të zbatojë këto mjete alternative të përputhshmërisë, me miratimin paraprak nga AAC dhe pas marrjes së njoftimit siç përshkruhet në pikën ATM / ANS.AR.A.015 (d).

ATM/ANS.OR.A.025 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së një certifikate

(a) Certifikata e ofruesit të shërbimit mbetet e vlefshme nëse:

(1) ofruesi i shërbimit qëndron në përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj

Rregulloreje, duke përfshirë ato që kanë të bëjnë me lehtësimin dhe bashkëpunimin me qëllim ushtrimin e kompetencave të AAC dhe ato që kanë të bëjnë me trajtimin e gjetjeve siç është specifikuar në pikat ATM/ANS.OR. A.050 dhe ATM/ANS.OR.A.055 përkatësisht;

(2) certifikata nuk është dorëzuar, pezulluar ose revokuar.

(b) Pas revokimit ose dorëzimit, certifikata duhet t'i kthehet autoritetit kompetent menjëherë.

ATM/ANS.OR.A.030 Vazhdueshmëria e vlefshmërisë së një deklarate të ofruesit të shërbimeve të informacionit të fluturimit

Një deklaratë e bërë nga ofruesi i shërbimeve të informacionit të fluturimit në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.015 mbetet e vlefshme nëse:

(a) shërbimet e informacionit të fluturimit qëndrojnë në përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje, duke përfshirë ato që kanë të bëjnë me lehtësimin dhe bashkëpunimin me qëllim ushtrimin e kompetencave të autoritetit kompetent dhe ato që kanë të bëjnë me trajtimin e gjetjeve siç është specifikuar në pikat ATM/ANS.OR. A.050 dhe ATM/ANS.OR.A.055 përkatësisht;

(b) kur deklarata nuk është tërhequr nga ofruesi i këtyre shërbimeve ose nuk është çregjistruar nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.A.035 Demonstrimi i përputhshmërisë

Ofruesi i shërbimeve ofron të gjitha provat e rëndësishme për të dëshmuar përputhshmëri me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje me kërkesë të autoritetit kompetent.

ATM/ANS.OR.A.040 Ndryshime — të përgjithshme

(a) Njoftimi dhe menaxhimi i:

(1) një ndryshimi në sistemin funksional ose një ndryshimi që ndikon në sistemin funksional duhet të kryhet në përputhje me pikën ATM / ANS.OR.A.045;

(2) një ndryshimi në ofrimin e shërbimit, sistemin e menaxhimit të ofruesve të shërbimit dhe/ose sistemin e menaxhimit të parrezikshmërisë, që nuk ndikon në sistemin funksional, duhet të kryhet në përputhje me pikën (b).

(b) Çdo ndryshim siç përmendet në pikën (a)(2) kërkon miratimin paraprak para zbatimit, me përjashtim të rastit kur ky ndryshim është njoftuar dhe menaxhuar në përputhje me një procedurë të miratuar nga autoriteti kompetent siç përcaktohet në pikën ATM/ANS.AR.C 0,025 (c).

ATM/ANS.OR.A.045 Ndryshimet në sistemin funksional

(a) Një ofrues shërbimi që planifikon një ndryshim në sistemin e tij funksional duhet:

(1) të njoftojë AAC për ndryshimin;

(2) t'i ofrojë AAC çdo informacion shtesë, nëse i kërkohet, gjë që e lejon autoritetin kompetent të vendosë nëse do ta rishikojë ose jo argumentin për ndryshimin;

(3) të informojë ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe, aty ku është e mundur, sipërmarrjet e aviacionit të prekura nga ndryshimet e planifikuara.

(b) Pas njoftimit të ndryshimit, ofruesi i shërbimit informon AAC nëse informacioni i dhënë në përputhje me shkronjën (a) pikat (1) dhe (2) është modifikuar në mënyrë të konsiderueshme dhe informon ofruesit përkatës të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit nëse informacioni i dhënë në përputhje me pikën (a) pika (3) është i modifikuar në mënyrë të konsiderueshme.

(c) Një ofrues i shërbimit lejon vetëm pjesët e ndryshuara, për të cilat janë përfunduar aktivitetet e kërkuara nga procedurat e përmendura në pikën ATM/ANS.OR.B.010, për t'i futur në në shërbim operacional.

(d) Nëse ndryshimi i nënshtrohet rishikimit të autoritetit kompetent në përputhje me pikën ATM/ANS.AR.C.035, ofruesi i shërbimit lejon vetëm pjesët e ndryshuara për të cilat AAC ka miratuar argumentin për të hyrë në shërbimin operacional.

(e) Kur një ndryshim ndikon në ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe/ose sipërmarrjet e aviacionit, siç përcaktohet në pikën (a), pika 3, ofruesi i shërbimit përcakton së bashku me ofruesit e tjerë të shërbimeve:

   (1) varësitë me njëri-tjetrin dhe aty ku është e mundur, varësitë me sipërmarrjet e prekura të aviacionit;

   (2) supozimet dhe zbutjet e rreziqeve që lidhen me më shumë se një ofrues shërbimi ose sipërmarrje aviacioni.

(f) Në argumentin e tyre për ndryshim, ofruesit e shërbimeve të prekur nga supozimet dhe zbutjet e rrezikut të përmendura në pikën (e)(2) duhet të përdorin supozimet dhe zbutjet e rrezikut të harmonizuara dhe të rëna dakord ndërmjet tyre dhe, aty ku është e mundur, me sipërmarrjet e aviacionit.

ATM/ANS.OR.A.050 Lehtësimi dhe bashkëpunimi

Ofruesi i shërbimeve duhet të lehtësojë inspektimet dhe auditimet e kryera nga AAC ose nga një subjekt i kualifikuar që vepron në emër të tij dhe bashkëpunon sipas nevojës për ushtrimin efikas dhe efektiv të kompetencave të autoriteteve kompetente të përmendura në nenin 5.

ATM/ANS.OR.A.055 Gjetjet dhe masat korrigjuese

Pas marrjes së njoftimit të gjetjeve nga autoriteti i aviacionit civil, ofruesi i shërbimeve:

(a) identifikon shkaktarin kryesor të papajtueshmërisë;

(b) të përcaktojë një plan veprimi korrigjues që përmbush kërkesat për miratimin nga autoriteti i aviacionit civil;

(c) të dëshmojë zbatimin e masave korrigjuese sipas kërkesave të AAC brenda afatit kohor të propozuar nga ofruesi i shërbimit dhe të miratuar nga autoriteti, siç përcaktohet në pikën ATM/ANS.AR.C.050 (e).

ATM/ANS.OR.A.060 Reagimet e menjëhershme ndaj një problemi sigurie të operimit

Ofruesi i shërbimeve duhet të zbatojë çdo masë, duke përfshirë direktivat e sigurisë, të dhënë nga autoriteti kompetent në përputhje me pikën ATM/ ANS.AR.A.025(c).

ATM/ANS.OR.A.065 Raportimi i ngjarjeve

(a) Si pjesë e sistemit të tij të menaxhimit, ofruesi i i shërbimeve do të ngrejë dhe mbajë një sistem të raportimit të ngjarjeve, përfshirë raportimin e detyrueshëm dhe vullnetar, Ofruesit e autorizuar të shërbimeve do të sigurojnë që sistemi është në përputhje me kërkesat e përcaktuara në urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportet nr. 89 datë 5.05.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë".

(b) Ofruesi i i shërbimeve duhet të raportojë tek autoriteti kompetent dhe në çdo organizatë tjetër që kërkohet nga shteti ku ofruesi i i shërbimeve ofron shërbimet e tij, për çdo ngjarje ose rrethanë të lidhur me sigurinë e operimit (safety) që rrezikon ose nëse nuk ndreqet apo adresohet mund të rrezikojë një avion, punonjësit e tij ose çdo person tjetër, dhe në veçanti çdo aksident, incident dhe ngjarje të rëndë siç përcaktohet në VKM nr. 739, datë 3.12.2021 "Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e operimit në aviacionin civil dhe rregullat për procesin e investigimit" dhe urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë".

(c) Pa cenuar dispozitat e pikës (b), ofruesit e shërbimeve i raportojnë autoritetit kompetent dhe organizatës përgjegjëse për projektimin dhe/ose mirëmbajtjen e sistemeve ATM/ANS dhe komponentëve të tyre, nëse është ndryshe nga ofruesi i shërbimit, për çdo mosfunksionim, defekt teknik, tejkalim të kufizimeve teknike, ngjarje ose rrethana të tjera të parregullta që kanë ose mund të kenë rrezikuar sigurinë e operimit të shërbimeve dhe që nuk kanë shkaktuar aksidente ose incidente serioze.

(d) Pa cënuar urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë", raportimet do të:

(1) bëhen sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orësh pasi ofruesi i shërbimit është në dijeni te ngjarjes apo rrethanës me të cilën lidhet raporti, përveç nëse rrethana të jashtëzakonshme e pengojnë këtë;

(2) bëhen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent;

(3) përmbajnë të gjithë informacionin përkatës për ngjarjen e njohur nga ofruesi i shërbimit.

(e) Për ofruesit e ATM/ANS që nuk janë themeluar në një Shtet Anëtar, raportet fillestare të detyrueshme duhet:

(1) të ruajnë në mënyrë konfidenciale identitetin e raportuesit dhe të personave të përmendur në raport;

(2) të bëhet sa më shpejt të jetë e mundur, por në çdo rast brenda 72 orëve pasi ofruesi i ATM/ANS është vënë në dijeni për ndodhinë, përveç rasteve kur rrethanat e jashtëzakonshme e parandalojnë këtë;

(3) të bëhet në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga autoriteti kompetent;

(4) përmbajnë të gjithë informacionin përkatës në lidhje me gjendjen e njohur nga ofruesi i ATM/ANS.

(f) Pa cënuar urdhrin e Ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 89, datë 5.5.2022 "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë", sipas rastit, ofruesi i shërbimeve do të hartojë një raport pasues për të dhënë detaje të masave që synon të ndërmarrë për të shmangur ngjarje të

ngjashme në të ardhmen, sapo këto veprime të jenë identifikuar; këto raporte do të:

(1) dërgohen fillimisht tek entet përkatëse të raportuara në përputhje me pikat (b) dhe (c); dhe

(2) hartohen në formën dhe mënyrën e përcaktuar nga AAC.

ATM/ANS.OR.A.070 Planet e kontigjencës

Ofruesit e shërbimeve miratojnë planet e kontigjencës për të gjitha shërbimet që ofrojnë në rastet e ngjarjeve që rezultojnë në një përkeqësim të ndjeshëm ose në ndërprerjen e operimeve të tyre.

ATM/ANS.OR.A.075 Ofrimi i shërbimeve të hapura dhe transparente

(a) Ofruesit e shërbimeve duhet ti ofrojnë shërbimet e tyre në mënyrë të hapur dhe transparente. Ata duhet të publikojnë kushtet e aksesit në shërbimet e tyre dhe ndryshimet e tyre dhe krijojnë një proces konsultimi, individual ose kolektiv, për përdoruesit e shërbimeve të tyre, në baza të rregullta ose sipas nevojës, për ndryshimet specifike në ofrimin e shërbimeve.

(b) Ofruesi i shërbimit nuk duhet të diskriminojë mbi bazën e shtetësisë ose karakteristikave të tjera të përdoruesit ose klasës së përdoruesve të shërbimeve të tij në një mënyrë që është në kundërshtim me legjislacionin Kombëtar.

ATM / ANS.OR.A.080 Sigurimi i të dhënave aeronautike

(a) Një ofrues i shërbimeve siguron që të dhënat aeronautike në lidhje me shërbimet e tij t'i jepen në kohën e duhur ofruesit të AIS.

(b) Kur publikohen të dhëna aeronautike në lidhje me shërbimet e tij, ofruesi i shërbimit:
(1) monitoron të dhënat;
(2) njofton ofruesin e AIS për çdo ndryshim të nevojshëm për të siguruar që të dhënat janë të sakta dhe të plota;
(3) njofton ofruesin e AIS kur të dhënat janë të pasakta ose të papërshtatshme.

ATM / ANS.OR.A.085 Menaxhimi i cilësisë së të dhënave aeronautike

Gjatë krijimit, përpunimit ose transmetimit të të dhënave tek ofruesi i AIS, ofruesi i shërbimit duhet të:

(a) sigurojë që të dhënat aeronautike të referuara në Shtojcën 1 janë në përputhje me specifikimet e katalogut të të dhënave aeronautike;

(b) sigurojë që kërkesat e mëposhtme për cilësinë e të dhënave janë përmbushur:

(1) saktësia e të dhënave aeronautike është siç specifikohet në katalogun e të dhënave aeronautike;

(2) ruhet integriteti i të dhënave aeronautike;

(3) bazuar në klasifikimin e integritetit të specifikuar në katalogun e të dhënave aeronautike, procedurat vendosen në mënyrë që:

(i) për të dhënat rutinë, cënimi i të dhënave shmanget gjatë përpunimit të të dhënave;

(ii) për të dhënat thelbësore, cënimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshihen 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;

(iii) për të dhënat kritike, cënimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshihen procese shtesë të sigurimit të integritetit për të zbutur plotësisht efektet e gabimeve të identifikuara si rreziqe të mundshme të integritetit të të dhënave duke analizuar hollësisht arkitekturën e përgjithshme të sistemit;

(4) rezolucioni i të dhënave aeronautike është në përpjesëtim me saktësinë aktuale të të dhënave;

(5) sigurohet gjurmueshmëria e të dhënave aeronautike;

(6) sigurohen afatet kohore të të dhënave aeronautike, përfshirë çdo kufizim në periudhën efektive të të dhënave;

(7) sigurohet tërësia e të dhënave aeronautike;

(8) të dhënat e dorëzuara plotësojnë kërkesat e specifikuara të formatit;

(c) në lidhje me krijimin e të dhënave, duhet të vendosë marrëveshje zyrtare me palën që krijon të dhënat, të cilat përmbajnë udhëzime për krijimin, modifikimin ose fshirjen e të dhënave, të cilat minimalisht përfshijnë:

(1) një përshkrim të qartë të të dhënave aeronautike që do të krijohen, modifikohen ose fshihen;

(2) entitetin nga i cili do të sigurohen të dhënat aeronautike;

(3) datën dhe kohën në të cilën do të sigurohen të dhënat aeronautike;

(4) formatin e raportit të krijimit së të dhënave që do të përdoret;

(5) formatin e të dhënave aeronautike që do të transmetohen;

(6) kërkesën për të identifikuar çdo kufizim në përdorimin e të dhënave;

(d) sigurojë që teknikat e vlerësimit dhe verifikimit të të dhënave janë përdorur për të siguruar që të dhënat aeronautike plotësojnë kërkesat e lidhura me cilësinë e të dhënave dhe përveç kësaj:

(1) verifikimi siguron që të dhënat aeronautike të merren të pacënuara dhe që cënimi të mos ndodhë në asnjë fazë të të gjithë procesit të të dhënave aeronautike;

(2) të dhënat aeronautike dhe informacionet aeronautike të futura manualisht do t'i nënshtrohen verifikimit të pavarur për të zbuluar çdo gabim;

(3) kur përdoren të dhëna aeronautike për të nxjerrë ose llogaritur të dhëna të reja aeronautike, të dhënat fillestare do të verifikohen dhe vërtetohen, përveç kur sigurohen nga një burim i autorizuar;

(e) transmetojë të dhëna aeronautike me mjete elektronike;

(f) të krijojë marrëveshje formale me:

(1) të gjitha palët që u transmetojnë të dhëna atyre;

(2) ofruesit e tjerë të shërbimeve ose operatorët e aerodromit kur shkëmbejnë të dhëna aeronautike dhe informacione aeronautike;

(g) sigurojë që informacioni i renditur në pikën AIS.OR.505 (a) t'i jepet ofruesit të AIS në kohën e duhur;

(h) mbledhë dhe transmetojë metadata që përfshijnë si minimum:

(1) identifikimin e organizatave ose subjekteve që kryejnë ndonjë veprim në inicimin, transmetimin ose manipulimin e të dhënave aeronautike;

(2) veprimin e kryer;

(3) datën dhe kohën e kryerjes së veprimit;

(i) sigurojë që mjetet dhe softueri i përdorur për të mbështetur ose automatizuar të dhënat aeronautike dhe proceset e informacionit aeronautik, kryejnë funksionet e tyre pa ndikuar negativisht në cilësinë e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik;

(j) sigurojë që teknikat digjitale të zbulimit të gabimeve të të dhënave përdoren gjatë transmetimit ose ruajtjes së të dhënave aeronautike, ose të dyjave, në mënyrë që të mbështesin nivelet e zbatueshme të integritetit të të dhënave;

(k) sigurojë që transferimi i të dhënave aeronautike t'i nënshtrohet një procesi të përshtatshëm vërtetimi, në mënyrë që marrësit të jenë në gjendje të konfirmojnë që të dhënat janë transmetuar nga një burim i autorizuar;

(l) sigurojë që gabimet e identifikuara gjatë krijimit së të dhënave dhe pas shpërndarjes së të dhënave janë adresuar, korrigjuar ose zgjidhur dhe se përparësia i jepet menaxhimit të gabimeve në të dhënat kritike dhe thelbësore aeronautike.

ATM / ANS.OR.A.090 Sisteme të zakonshme referimi për lundrimin ajror

Për qëllime të lundrimit ajror, ofruesit e shërbimeve do të përdorin:

(a) Sistemin Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) si sistem referimi horizontal;

(b) Të dhënat e nivelit mesatar të detit (MSL) si sistemi vertikal i referencës;

(c) Kalendarin Gregorian dhe kohën e koordinuar universale (UTC) si sistemet referuese kohore.

NËNPJESA B — MENAXHIMI (ATM/ANS.OR.B)

ATM/ANS.OR.B.001 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

Ofruesi i shërbimit duhet të garantojë se është në gjendje të ofrojë shërbimet e tij në një mënyrë të sigurt, efikase, të vazhdueshme dhe të qëndrueshme, në përputhje me çdo nivel të parashikuar të kërkesave të përgjithshme për një hapësirë ajrore të caktuar. Për këtë qëllim, ruan kapacitetin dhe ekspertizën e duhur teknike dhe operacionale.

ATM/ANS.OR.B.005 Sistemi i menaxhimit

(a) Ofruesi i shërbimit duhet të zbatojë dhe ruajë një sistem menaxhimi që përfshin:

(1) linjat e përgjegjësisë dhe llogaridhënies të përcaktuara qartë në të gjithë organizatën, duke përfshirë përgjegjësinë e drejtpërdrejtë të llogaridhënies të administratorit përgjegjës;

(2) përshkrimin e parimeve dhe filozofive të përgjithshme të ofruesve të shërbimeve në lidhje me mbrojtjen, cilësinë dhe parrezikshmërinë e shërbimeve të tyre, të cilat së bashku përbëjnë politikat që nënshkruhen nga administratori përgjegjës;

(3) mjetet për të verifikuar performancën e organizatës së ofruesve të shërbimeve në funksion të treguesve dhe objektivave të performancës së sistemit të menaxhimit;

(4) procesin për të identifikuar ndryshimet brenda organizatës së ofruesve të shërbimeve dhe kontekstin në të cilin operojnë, që mund të ndikojë në proceset, procedurat dhe shërbimet e përcaktuara dhe, sipas nevojës, të ndryshojë sistemin e menaxhimit dhe/ ose sistemin funksional për tu përshtatur me këto ndryshime;

(5) procesin për të rishikuar sistemin e menaxhimit, për të identifikuar shkaqet e

performancës nën standard të sistemit të menaxhimit, për të përcaktuar implikimet e kësaj perfomance nën standard dhe për të eliminuar ose zbutur këto shkaqe;

(6) procesin për të garantuar që personeli i ofruesve të shërbimeve të jetë i trajnuar dhe kompetent për kryerjen e detyrave të tyre në një mënyrë të parrezikshme, efikase, të qëndrueshme dhe të vazhdueshme. Në këtë kontekst, ofruesit e shërbimeve krijojnë politika rekrutimi dhe trajnimi për personelin e tyre;

(7) mjetin e komunikimit formal që garanton se i gjithë personeli është plotësisht i vetëdijshëm për sistemin e menaxhimit, i cili lejon transmetimin e informacionit kritik dhe që bën të mundur shpjegimin e arsyeve për miratimin e masave të veçanta të sigurisë dhe përfshirjen ose ndryshimin e procedurave të sigurisë.

(b) Ofruesit e shërbimeve duhet të dokumentojnë të gjitha proceset kryesore të sistemit të menaxhimit, duke përfshirë procesin e vënies në dijeni të personelit për përgjegjësitë e tyre, dhe procedurat për ndryshimin e këtyre proceseve.

(c) Ofruesit e shërbimeve duhet të krijojnë një funksion për monitorimin e përputhshmërisë së organizimit të tyre me kërkesat e zbatueshme dhe përshtatshmërinë e procedurave. Monitorimi i përputhshmërisë përfshin sistemin e reagimit të gjetjeve të menaxherit përgjegjës për të garantuar zbatimin efektiv të masave korrigjuese sipas nevojës.

(d) Ofruesit e shërbimeve duhet të monitorojnë sjelljen e sistemit të tyre funksional dhe, kur identifikohet perfomanca e ulët,të përcaktojnë shkaqet e saj dhe ti eliminojnë ato, ose pasi të kenë përcaktuar implikimin e performancës së ulët, zbusin efektet e saj.

(e) Sistemi i menaxhimit duhet të jetë në propocion me dimensionet e ofruesve të shërbimeve dhe kompleksitetin e aktiviteteve të tyre, duke marrë parasysh rrezikshmërinë dhe rreziqet përkatëse që lidhen me këto aktivitete.

(f) Brenda sistemit të tyre të menaxhimit, ofruesit e shërbimeve duhet të krijojnë ndërlidhje zyrtare me ofruesit përkatës të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit për:

(1) të garantuar se rreziqet e sigurisë së aviacionit të përfshira në aktivitetet e tyre do të identifikohen dhe vlerësohen dhe rreziqet përkatëse do të menaxhohen dhe zbuten sipas nevojës;

(2) të garantuar që ata do të ofrojnë shërbimet e tyre në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje.

(g) Në rast se ofruesit e shërbimeve mbajnë gjithashtu certifikatën e operatorit të aerodromit, ata duhet të sigurohen që sistemi i menaxhimit të mbulojë të gjitha aktivitetet në fushëveprimin e certifikatave të tyre.

ATM/ANS.OR.B.010 Procedurat e menaxhimit të ndryshimeve

(a) Ofruesit e shërbimeve duhet të përdorin procedurat për të menaxhuar, vlerësuar dhe, nëse është e nevojshme, për të zbutur ndikimin e ndryshimeve në sistemet e tyre funksionale në përputhje me pikat ATM/ANS.OR.A.045, ATM / ANS.OR.C.005, ATS. OR.205 dhe ATS.OR.210, sipas rastit.

(b) Procedurat e përmendura në pikën (a) ose çdo ndryshim i konsiderueshëm i këtyre procedurave duhet të:

(1) paraqitet nga ofruesit e shërbimeve për miratim te autoriteti i aviacionit civil;

(2) mos përdoren derisa të miratohen nga autoriteti kompetent.

(c) Nëse procedurat e miratuara, të përmendura në pikën (b) nuk janë të përshtatshme për një ndryshim të veçantë, ofruesit e shërbimeve:

(1) Duhet të paraqesin një kërkesë për përjashtim te autoriteti kompetent për të devijuar nga procedurat e miratuara;

(2) Duhet ti japin autoritetit kompetent detajet e devijimit dhe arsyetimin për zbatimin e tij;

(3) Nuk duhet të zbatojnë devijimin para miratimit nga autoriteti kompetent.

ATM/ANS.OR.B.015 Aktivitetet e kontraktuara

(a) Aktivitetet e kontraktuara përfshijnë të gjitha aktivitetet brenda fushëveprimit të operimeve të ofruesve të shërbimeve, në përputhje me kushtet e certifikatës, të cilat kryhen nga organizata të tjera të certifikuara për të kryer këtë aktivitet ose, nëse nuk janë të certifikuara, ata punojnë nën mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve. Ofruesit e shërbimeve sigurohen që kur kontraktimi ose blerja e ndonjë pjese të aktiviteteve të tyre nga organizatat e jashtme, aktivitetet, sistemet ose komponentët e kontraktuar ose të blerë, të jenë në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

(b) Nëse ofruesit e shërbimeve kontraktojnë një pjesë të aktiviteteve të tyre në një organizatë që nuk është e certifikuar drejtpërdrejt për kryerjen e tyre sipas kësaj Rregulloreje, ato sigurohen që organizata kontraktore t'i kryejë këto aktivitete nën mbikëqyrjen e tyre. Ofruesit e shërbimeve sigurohen që autoriteti kompetent të ketë akses në organizatën kontraktore, me qëllim që të përcaktojë përputhjen e vazhdueshme me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje.

ATM/ANS.OR.B.020 Kërkesat e personelit

(a) Ofruesit e shërbimeve duhet të caktojnë një administrator përgjegjës, i cili ka autoritetin për të garantuar që të gjitha aktivitetet mund të financohen dhe të kryhen në përputhje me kërkesat e zbatueshme. Administratori përgjegjës është përgjegjës për krijimin dhe mirëmbajtjen e një sistemi efikas të menaxhimit.

(b) Ofruesit e shërbimeve duhet të përcaktojnë kompetencat, detyrat dhe përgjegjësitë e personelit të caktuar, në veçanti të personelit menaxhues përgjegjës për mbrojtjen, cilësinë, parrezikshmërisë, financat dhe burimet njerëzore.

ATM/ANS.OR.B.025 Kërkesat për ambientet

Ofrues i shërbimeve garanton që ka ambiente të përshtatshme për të kryer dhe menaxhuar të gjitha detyrat dhe aktivitetet në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

ATM/ANS.OR.B.030 Ruajtaja e të dhënave

(a) Ofruesit e shërbimeve krijojnë një sistem për ruajtjen e të dhënave që lejon ruajtjen e duhur të të dhënave dhe gjurmimin efikas të të gjitha aktiviteteve të tyre, duke mbuluar në veçanti të gjithë elementët e treguar në pikën ATM / ANS.OR.B.005.

(b) Formati dhe periudha e ruajtjes së të dhënave të përmendura në pikën (a) specifikohen në procedurat e sistemit të menaxhimit të ofruesve të shërbimeve.

(c) Të dhënat ruhen në një mënyrë që garanton mbrojtje kundër dëmtimeve, vjedhjeve dhe ndryshimeve.

ATM/ANS.OR.B.035 Manualet e operimit

(a) Ofruesit e shërbimeve duhet ofrojnë dhe përditësojnë manualet e operimit që lidhen me ofrimin e shërbimeve të tyre për përdorim dhe udhëzim të personelit operacional.

(b) Kjo garanton që:

(1) manualet e operimit përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e kërkuar nga personeli operacional për kryerjen e detyrave të tyre;

(2) pjesët përkatëse të manualeve të operimit janë të aksesueshme për personelin në fjalë;

(3) personeli operacional informohet për ndryshimet në manualin e operimeve që aplikohet në detyrat e tyre në një mënyrë të atillë që mundëson zbatimin e tyre duke filluar që nga hyrja në fuqi e tyre.

NËNPJESA C — KËRKESAT SPECIFIKE TË ORGANIZATËS PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE PËRVEÇ OFRUESVE TË SHËRBIMIT TË TRAFIKUT AJROR (ATS-së) (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Fusha e zbatimit

Kjo Nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesit e shërbimeve që nuk janë ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, përveç kërkesave të përcaktuara në Nënpjesët A dhe B.

ATM/ANS.OR.C.005 Vlerësimi i mbështetjes së sigurisë së operimit (safety) dhe garantimi i ndryshimeve në sistemin funksional

(a) Për çdo ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045 (a)(1), ofruesit e shërbimeve përveç ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror :

(1) Duhet të garantojnë kryerjen e një vlerësimi të mbështetjes së sigurisë të operimit që mbulon fushëveprimin e ndryshimit, përkatësisht:

(i) pajisjet, elementet procedurale dhe njerëzore që i nënshtrohen ndryshimit;

(ii) ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe pjesës tjetër të sistemit funksional;

(iii) ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe kontekstit në të cilin synohen të veprojnë;

(iv) ciklin jetësor të ndryshimit nga përkufizimi deri tek zbatimi e tij, duke përfshirë fazën e vënies në shërbim;

(v) kushtet e degraduara të planifikuara;

(2) duhet të garantojnë, me besueshmëri të mjaftueshme, nëpërmjet një argumentimi të plotë, të dokumentuar dhe të vlefshëm, se shërbimi do të ofrohet dhe do të vazhdojë të ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar.

(b) Ofruesit e shërbimeve përveç ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojnë se vlerësimi i mbështetjes së sigurisë të operimit, i përmendur në pikën (a) përfshin:

(1) verifikimin që:

(i) vlerësimi përkon me fushëveprimin e ndryshimit, siç përcaktohet në pikën (a) (1);

(ii) shërbimi ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar;

(iii) mënyra në të cilën ofrohet shërbimi përputhet dhe nuk bie në kundërshtim me kërkesat e zbatueshme të kësaj Rregulloreje, të vendosura në shërbimet e ofruara nga sistemi funksional pas ndryshimit; dhe

(2) specifikimin e kritereve të monitorimit të nevojshëm për të treguar se shërbimi i ofruar nga sistemi funksional pas ndryshimit do të vazhdojë të ofrohet vetëm në mënyrën e specifikuar në kontekstin e specifikuar.

NËNPJESA D — KËRKESAT SPECIFIKE ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E ANS-së DHE ATFM-së DHE ADMINISTRATORIN E RRJETIT (NM) (ATM/ANS.OR.D)

ATM/ANS.OR.D.001 Fusha e zbatimit

Kjo Nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror (ANS) dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit së trafikut ajror (ATFM) dhe Administratori i Rrjetit, përveç kërkesave të përcaktuara në Nënpjesët A, B dhe C.

ATM/ANS.OR.D.005 Planet e biznesit, planet vjetore dhe planet e performancës

(a) *Plani i biznesit*

(1) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror hartojnë një plan biznesi që mbulon të paktën një periudhë pesë vjeçare. Plani i biznesit:

(i) Duhet të përcaktojë synimet dhe objektivat e përgjithshme të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesve të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe strategjinë e tyre për arritjen e tyre në përputhje me planet planet afatgjata të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose ofruesve të shërbimeve të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe me kërkesat përkatëse të legjislacionit për zhvillimin e infrastrukturës ose teknologjive të tjera;

(ii) Duhet të përfshijë objektivat e performancës në lidhje me sigurinë, kapacitetin, mjedisin dhe kosto-efikasitetin, sipas rastit në përputhje me Rregulloren e Skemës së Performancës së Komisionit Europian.

(2) Informacioni i renditur në pikat (i) dhe (ii) të pikës (1) harmonizohet me planin e performancës të përmendur në nenin 11 të Udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 date 03.06.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE", apo cdo ndryshim i tij në fuqi në kohën e zbatimit dhe, për sa i përket të dhënave të parrezikshmërisë, janë në përputhje me programin e sigurisë së shtetit të përmendur në Standardin 3.1.1 të Shtojcës 19 të Konventës së Çikagos, në botimin e saj të parë të korrikut 2013.

(3) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të paraqesin arsyetime lidhur me sigurinë dhe biznesin për projektet madhore të investimeve duke përfshirë, sipas rastit, ndikimin e parashikuar në objektivat e duhura të performancës të përmendura në pikën (1)(ii), dhe duke identifikuar investimet që rrjedhin nga kërkesat ligjore që lidhen me zbatimin e Programit të Kërkimit të ATM-së në Qiellin e Vetëm Evropian (SESAR).

(b) *Plani vjetor*

(1) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të hartojnë një plan vjetor që përfshin vitin e ardhshëm, i cili duhet të specifikojë veçoritë e planit të biznesit dhe të përshkruajë çdo ndryshim të tij krahasuar me planin e mëparshëm.

(2) Plani vjetor në lidhje me nivelin dhe cilësinë e shërbimit, siç është niveli i pritur i kapacitetit, parrezikshmërisë, mjedisit dhe kosto-efikasitetit përfshin dispozitat e mëposhtme:

(i) informacion mbi zbatimin e infrastrukturave të reja ose zhvillimeve të tjera dhe një deklaratë se si ato do të kontribuojnë në përmirësimin e performancës së ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, duke përfshirë nivelin dhe cilësinë e shërbimit,

(ii) treguesit e performancës, sipas rastit, në përputhje me planin e performancës të përmendur në nenin 11 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 datë 03.06.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE", apo cdo përditësimi tjetër në fuqi, në fuqi në kohën e zbatimit që bën të mundur vlerësimin e arsyeshëm të nivelit të performancës dhe cilësisë së shërbimit;

(iii) informacion mbi masat e parashikuara për të zbutur rreziqet e sigurisë të identifikuara nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, duke përfshirë treguesit e sigurisë që shërbejnë për të monitoruar rreziqet e sigurisë dhe, sipas rastit, kostot e përllogaritura të masave të zbutjes;

(iv) gjendja financiare afatshkurtër e parashikuar nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, si dhe çdo ndryshim apo ndikim në planin e biznesit.

(c) *Pjesë e planeve të performancës*

Përmbajtja e një pjese të planit të perfomancës së biznesit dhe plani vjetor duhet të vihen në dispozicion të Komisionit, sipas kërkesës së tij, nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror nën kushtet e përcaktuara nga autoriteti kompetent në përputhje me ligjin kombëtar.

ATM/ANS.OR.D.010 Menaxhimi i sigurisë

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

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

(2)sigurinë e të dhënave operacionale që marrin, prodhojnë, ose përdorin, në

mënyrë që aksesi në to të jetë i rezervuar vetëm për personat e autorizuar.

(b) Sistemi i menaxhimit të sigurisë duhet të përcaktojë:

(1) procedurat që lidhen me vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut të sigurisë, monitorimin dhe përmirësimin e sigurisë, rishikimin e sigurisë dhe shpërndarjen e mësimeve të nxjerra;

(2) mjetet e projektuara për të gjetur shkeljet e sigurisë dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet e duhura të sigurisë;

(3) mjetet për të kontrolluar efektet e shkeljeve të sigurisë dhe për të identifikuar veprimet korrigjuese dhe procedurat e masave zbutëse, me qëllim që të parandalohet përsëritja e këtyre shkeljeve.

(c) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të garantojnë që personeli i tyre të jetë i pajisur me certifikatat e sigurisë, nëse është e nevojshme, dhe koordinohen me autoritetet përkatëse civile dhe ushtarake për të garantuar sigurinë e objekteve, personelit dhe të dhënave të tyre.

(d) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të marrin masat e nevojshme për të mbrojtur sistemet e tyre, komponentët në përdorim dhe të dhënat, si dhe për të parandaluar kompromentimin e rrjetit përkundrejt rreziqeve të sigurisë së informacionit dhe të sigurisë kibernetike, të cilat mund të konsiderohen si ndërhyrje të paligjshme në ofrimin e shërbimit të tyre.

ATM/ANS.OR.D.015 Fuqia Financiare — kapaciteti ekonomik dhe financiar

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet të përmbushin detyrimet e tyre financiare, siç janë kostot fikse dhe të ndryshueshme të operimit ose kostot e investimeve kapitale. Ata duhet të përdorin një sistem kontabël të përshtatshëm. Ofruesit e shërbimeve duhet ti tregojnë aftësitë e tyre nëpërmjet planit vjetor të përmendur në pikën ATM/ANS.OR.D.005 (b), si dhe përmes bilanceve financiare dhe llogarive, në përputhje me statusin e tyre ligjor dhe i nënshtrohen rregullisht një auditimi të pavarur financiar.

ATM/ANS.OR.D.020 Mbulimi i përgjegjësive dhe i sigurimit

(a) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit duhet të marrin masat e nevojshme për të mbuluar përgjegjësitë lidhur me ekzekutimin e detyrave të tyre, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

(b) Metoda e përdorur për ofrimin e mbulimit duhet te përshtaten me humbjen e mundshme dhe dëmin në fjalë, duke marrë parasysh statusin ligjor të ofruesve përkatës dhe Administratorit të Rrjetit, si dhe nivelin e mbulimit të sigurimit tregtar në dispozicion.

(c) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe Administratori i Rrjetit, të cilët përfitojnë nga shërbimet e një tjetër ofruesi shërbimesh, duhet të garantojnë që marrëveshjet që ato i lidhin për këtë qëllim specifikojnë ndarjen e përgjegjësisë ndërmjet tyre.

ATM/ANS.OR.D.025 Kërkesat e raportimit

(a) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror duhet t;i dorëzojnë autoritetit të aviacionit civil një raport vjetor të veprimtarive të tyre.

(b) Ky raport përfshin rezultatet financiare të ofruara nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, pa cenuar nenin 12 të udhëzimit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian", apo cdo përditësimi të tij në fuqi, si dhe performancën e tyre operacionale dhe çdo aktivitet apo zhvillim tjetër të rëndësishëm, veçanërisht në sektorin e parrezikshmërisë.

(c) Menaxheri i Rrjetit, në përputhje me nenin 20 të Rregullores (BE) nr. 677/2011, i dorëzon Komisionit dhe Agjencisë një raport vjetor të veprimtarive të tij. Ky raport mbulon performancën e tij operacionale, si dhe çdo aktivitet apo zhvillim tjetër të rëndësishëm, në veçanti në fushën e sigurisë.

(d) Raportet vjetore të përmendura në pikat (a) dhe (c) duhet të përfshijnë minimalisht:

(1) një vlerësim të nivelit të performancës së shërbimeve të ofruara;

(2) për ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, performancën e tyre në raport me objektivat e performancës të përcaktuara në planin e biznesit të përmendur në pikën ATM/ANS.OR.D.005 (a), duke krahasuar performancën reale me performancën e përcaktuar në planin vjetor, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në planin vjetor;

(3) për Menaxherin e Rrjetit, performancën e tij në raport me objektivat e performancës të përcaktuara në Planin e Strategjisë së Rrjetit të përmendur në nenin 2, paragrafi 24, të Rregullores (BE) nr. 677/2011, duke krahasuar performancën reale me performancën e përcaktuar në Planin e Operacioneve të Rrjetit të përmendur në nenin 2, paragrafi 23, të asaj Rregulloreje, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në Planin e Operimeve të Rrjetit;

(4) një shpjegim të dallimeve në lidhje me qëllimet dhe objektivat përkatëse dhe identifikimin e masave të nevojshme për të trajtuar çdo boshllëk midis planeve dhe performancës reale, gjatë periudhës referencë të përmendur në udhëzimin e Ministrit përgjegjës për transportet nr. 5 date 03.06.2010 "Kuadri Rregullativ në QVE", apo cdo përditësimi të tij në fuqi në kohën e zbatimit;

(5) zhvillimet në operime dhe infrastrukturë;

(6) rezultatet financiare, nëse nuk publikohen veçmas në përputhje me nenin 12, paragrafi 1, udhëzimi i Ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian", apo cdo përditësimi të tij në fuqi në kohën e zbatimit;

(7) informacione rreth procesit të konsultimeve zyrtare me përdoruesit e shërbimeve të tij;

(8) informacione në lidhje me politikën e burimeve njerëzore.

(e) Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror, kur është e zbatueshme, dhe Menaxheri i Rrjetit i vendosin raportet e tyre vjetore në dispozicion të Komisionit dhe Agjencisë sipas kërkesës së tyre. Ato gjithashtu i vendosin këto raporte në dispozicion të publikut, sipas kushteve të përcaktuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me legjislacionin e Bashkimit Evropian kur të jetë i zbatueshëm dhe atë kombëtar.

Shtojca 1

KATALOGU I TË DHËNAVE AERONAUTIKE

Hyrje

(a) Katalogu i të dhënave aeronautike është një referencë për lëndët e të dhënave aeronautike, veçoritë dhe nën- veçoritë e organizuara në:
   (1) të dhënat e aerodromit;
   (2) të dhënat e hapësirës ajrore;
   (3) ATS dhe të dhëna të tjera të rrugëve;
   (4) të dhënat e procedurës instrumentale së fluturimit;
   (5) të dhënat për mjetet ndihmëse/sistemet të radio lundrimit;
   (6) të dhënat e pengesave;
   (7) të dhënat e pozicionit gjeografik.

(b) Tabelat e katalogut të të dhënave aeronautike përbëhen nga kolonat e mëposhtme:
   (1) subjekti për të cilin mund të mblidhen të dhëna;
   (2) veçoria: një karakteristikë e identifikueshme e një subjekti e cila mund të përcaktohet më tej në nën- veçori;
   (3) njësoj si 2;
   (4) llojet: të dhënat klasifikohen në lloje të ndryshme;
   (5) përshkrimi: një përshkrim i elementit të të dhënave;
   (6) shënime: që përmbajnë informacion shtesë ose kushte për sigurimin e të dhënave;
   (7) saktësia: kërkesat për të dhënat aeronautike bazohen në një nivel -besueshmërie prej 95%;
   (8) klasifikimi i integritetit;
   (9) lloji i burimit: të dhënat identifikohen si të matura, të përllogaritura ose të deklaruara;
   (10) rezolucioni i publikimit;
   (11) rezolucioni i hartës.

Shënim për pikat 2 dhe 3 nën pikën (b): klasifikimi i një elementi të katalogut si subjekt, veçori *ose* nën- veçori, *nuk imponon një model të caktuar të të dhënave.*

Shënim për pikën 7 nën-pika (b): për ato vende dhe pika që shërbejnë për një qëllim të dyfishtë, p.sh. pika e mbajtjes në ajër dhe pika - e afrimit të papërfunduar, zbatohet saktësia më e lartë. Kërkesat e saktësisë për të dhënat e pengesave dhe terrenit bazohen në një nivel -besueshmërie prej 90%.

Shënim për pikën 10 nën-pika (b): rezolucionet e publikimit për të dhënat e pozicionit gjeografik (gjerësia dhe gjatësia) janë të zbatueshme për koordinatat e formatuara në gradë, minuta, sekonda. Kur përdoret një format tjetër (të tilla si gradë me të dhjetat për sete të të dhënave dixhitale) ose kur vendndodhja është dukshëm më në veri / jug, rezolucioni i publikimit duhet të jetë në përputhje me kërkesat e saktësisë.

1. Të dhënat e aerodromit

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Aerodromi / Heliporti				Një zonë e përcaktuar në tokë ose ujë (përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) e planizuar të përdoret tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në tokë të avionëve.						
	Përcaktuesi			Përcaktuesi i aerodromit / heliportit						
		Treguesi i vendndodhjes ICAO	Teksti	Treguesi i vendndodhjes të ICAO-s me katër shkronja të aerodromit / heliportit, siç është renditur në Dok 7910 'Treguesit e vendndodhjes ' të ICAO-s	Neese ka					
		Përcaktuesi IATA	Teksti	Identifikuesit që i është caktuar një vendndodhje në përputhje me rregullat e IATA (Rezoluta 767)	Neese ka					
		Të tjera	Teksti	Një identifikues i aerportit i përcaktuar, nëse është një tjetër nga Treguesi i vendndodhjes të ICAO-s						
	Emri		Teksti	Emri zyrtar kryesor i një aerodromi siç përcaktohet nga autoriteti kompetent						
	Qyteti i sherbyer		Teksti	Emri i plotë (teksti i lirë) i qytetit ose qytezës që i shërben aerodromi / heliportit						
	Lloji i trafikut të lejuar									
		Ndërkombëtar / kombëtar	Lista e kodeve	Treguesi nëse fluturimet ndërkombëtare dhe / ose kombëtare janë të lejuara në aerodrom / heliport						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Rregullat e fluturimit instrumental (IFR) / Rregullat e fluturimit vizual (VFR)	Lista e kodeve	Të dhëna nëse fluturimet IFR dhe / ose VFR lejohen në aerodrom / heliport						
		i planifikuar / jo i planifikuar	Lista e kodit	Të dhëna nëse fluturimet e planifikuara dhe / ose jo të planifikuara janë të lejuara në aerodrom / heliport						
		Civil / ushtarak	Lista e kodit	Të dhëna nëse aviacioni tregtar civil dhe / ose aviacioni i përgjithshëm dhe / ose fluturimet ushtarake lejohen në aerodrom / heliport						
		Përdorimi i kufizuar	Teksti	Të dhëna nëse një aerodrom ose heliport nuk është i hapur për publikun (vetëm për përdorim nga pronarët)						
	Lloji i heliportit		Teksti	Lloji i heliportit (niveli sipërfaqësor, i ngritur, bordi i anijes ose helidek)						
	Lloji i kontrollit		Teksti	Të dhëna nëse një aerodrom është nën kontrollin civil, kontrollin ushtarak ose kontrollin e përbashkët						
	Çertifikimi		Teksti	Të dhëna nëse një aerodrom është / nuk është i çertifikuar në përputhje me rregullat e ICAO-s ose Urdhërin e Ministrit që transpozon rregulloren (BE) nr. 139/2014						
	Data e çertifikimit		Data	Data kur është lëshuar çertifikata e aerodromit nga autoriteti kompetent						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Data e skadimit të çertifikatës		Data	Data kur çertifikata e aerodromit bëhet e pavlefshme						
	Lartësia ortometrike									
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Distanca vertikale mbi nivelin mesatar të detit (MSL) nga pika më e lartë e zonës së uljes		0.5 m	thelbësore	matur	1 m ose 1 ft	1 m ose 1 ft
		Valëzimi gjeoid	Lartësi	Valëzimi gjeoid në pozicionin e lartësisë ortometrike të aerodromit / heliportit	Kur është e përshtatshme	0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1 m ose 1 ft	1 m ose 1 ft
	Temperatura referencë		Vlera	Mesatarja mujore e temperaturave maksimale ditore për muajin më të nxehtë të vitit në një aerodrom; kjo temperaturë duhet të jetë mesatare për një periudhë prej disa vitesh.						
	Temperatura mesatare e ulët		Vlera	Temperatura mesatare më e ulët e muajit më të ftohtë të vitit, për pesë vitet e fundit të të dhënave të lartësisë ortometrike të aerodromit		5 gradë				
	Variacioni magnetik			Diferenca këndore midis veriut të vërtetë dhe magnetik						
		Këndi	Këndi	Vlera e këndit të variacionit magnetik		1 gradë	thelbësore	vlereesuar	1 gradë	1 gradë
		Data	Data	Data në të cilën variacioni magnetik ka patur vlerën përkatëse						
		Ndryshimi vjetor	Vlera	Shkalla vjetore e ndryshimit të variacionit magnetik						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Pikë referimi			Vendndodhja e caktuar gjeografike e një aerodromi						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës referuese të aerodromit		30 m	rutinë	vlereesuar / llogaritur	1 sek	1 sek
		Vendndodhja	Teksti	Vendndodhja e pikës së referimit të aerodromit						
		Drejtimi	Teksti	Drejtimi i pikës referuese të aerodromit nga qendra e qytetit ose qytezës të cilit i shërben aerodromi						
		Largësia	Distanca	Largësia e pikës referuese të aerodromit nga qendra e qytetit ose qytezës të cilit i shërben aerodromi.						
Treguesi i drejtimit të uljes				Një pajisje për të treguar vizualisht drejtimin aktual të caktuar për ulje dhe ngritje.						
	Vendndodhja		Teksti	Vendndodhja e treguesit të drejtimit të uljes						
	Ndriçimi		Teksti	Ndriçimi i treguesit të drejtimit të uljes	Nëse ka ndonjë					
Furnizimi dytësor me energji										
	Karakteristikat		Teksti	Përshkrimi i furnizimit dytësor të energjisë						
	Koha e ndërrimit		Vlera	Koha e ndërriimit të furnizimit dytësor të energjisë						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Anemometer				Pajisja e përdorur për matjen e shpejtësisë së erës						
	Vendndodhja		Teksti	Vendndodhja e anemometrit						
	Ndriçimi		Teksti	Ndriçimi i anemometrit	Nëse ka ndonjë					
Feneri i aerodromit (ABN) / feneri identifikues (IBN)				Feneri / feneri identifikues i aerodromit që përdoret për të treguar vendndodhjen e një aerodromi nga ajri						
	Vendndodhja		Teksti	Vendndodhja e fenerit të aerodromit / fenerit identifikues	Nëse ka ndonjë					
	Karakteristikat		Teksti	Përshkrimi i fenerit të aerodromit / fenerit identifikues						
	Orët e-operimit		Orari	Orët e funksionimit të fenerit të aerodromit / fenerit identifikues						
Treguesi i drejtimit të erës										
	Vendndodhja		Teksti	Vendndodhja e treguesit të drejtimit të erës						
	Ndriçimi		Teksti	Ndriçimi i treguesit të drejtimit të erës						
Vendi i vëzhgimit të diapazonit vizual të pistës (RVR)				Vendi i vëzhgimit të RVR						
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pozicioneve të vëzhgimit RVR						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Zona e frekuencës				Pjesa e caktuar e një zone lëvizjeje sipërfaqësore ku një frekuencë specifike kërkohet nga ATC ose kontrolli në tokë.						
	Stacioni		Teksti	Emri i stacionit që ofron shërbimin						
	Frekuenca		Vlera	Frekuenca e stacionit që ofron shërbimin						
	Kufiri		Poligon	Kufijtë e zonës së frekuencës						
Hot spot				Një vendndodhje në një zonë të lëvizjes së aerodromit me një histori, ose rrezik potencial, të përplasjes ose inkursionit të pistës, dhe ku vëmendja e shtuar nga pilotët / drejtuesit është e nevojshme.						
	Identifikuesi		Teksti	Identifikuesi i hot spot						
	Njoftim		Teksti	Informacion shtesë rreth hot spot						
	Gjeometria		Poligon	Zona gjeografike e hot spot						
RWY			Pikë	Një zonë e përcaktuar drejtkëndore në një aerodrom tokësor të përgatitur për uljen dhe ngritjen e avionëve.						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i RWY, përdoret për të identifikuar në mënyrë unike RWY në një aerodrom / heliport (p.sh. 09/27, 02R / 20L, RWY 1).						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Gjatësia nominale		Distanca	Shtrirja gjatësore e deklaruar e RWY për përllogaritjet operacionale (të performancës).		1 m	kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
	Gjerësia nominale		Distanca	Shtrirja e deklaruar transversale e RWY për përllogaritjet operacionale (të performancës).		1 m	thelbësore	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
	Gjeometria		Poligon	Gjeometritë e elementit RWY, zonës së zhvendosur RWY dhe kryqëzimit RWY.						
	Pikat e vijës qendrore									
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e vijës qendrore RWY në secilin skaj të RWY, në zonën e ndalimit (SWY) dhe në origjinë të secilës zonë të rrugëfluturimit të ngritjes, si dhe në çdo ndryshim të rëndësishëm në pjerrësinë e RWY dhe SWY	Përkufizimi i Aneksit 4 3.8.4.2	1 m	kritike	vlereesuar		
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e pikës përkatëse të vijës qendrore. Për afrime jo preçize, çdo pikë e rëndësishme e mesme e lartë dhe e ulët përgjatë RWY do të matet me saktësinë e gjysmë metri ose feet,		0.25 m	kritike	vlereesuar		
		Valëzimi gjeoidit	Gjatësia	Valëzimi gjeoidit në pikën përkatëse të vijës qendrore						
	Vija e daljes së RWY									
		Dalja nga vija udhëzuese	Vijë	Vendndodhja gjeografike e vijës dalëse RWY		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
		Ngjyra	Teksti	Ngjyra e vijës dalëse RWY						
		Stili	Teksti	Stili i vijës dalëse RWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Drejtimi	Lista e kodeve	Drejtimi i vijës së daljes RWY (një ose dy drejtime)						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqes së RWY						
	Fortësia									
		Numri i klasifikimit të shtresës (PCN)	Teksti	PCN						
		Lloji i shtresës	Teksti	Lloji i shtresës s për numrin e klasifikimit të avionit - përcaktimi i numrit të klasifikimit të shtresës (ACN-PCN)						
		Kategoria e nënshtresës	Teksti	Kategoria e fortësisë së nënshtresës të RWY						
		Presioni i lejueshëm	Teksti	Kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave ose vlera maksimale e lejuar e presionit të gomave						
		Metoda e vlerësimit	Teksti	Metoda e vlerësimit e përdorur						
	Brezi jeshil			Një zonë e përcaktuar përfshirë RWY dhe SWY, nëse sigurohet: për të zvogëluar rrezikun e dëmtimit të mjeteve ajrore që përdorin një RWY; dhe për të mbrojtur avionët që fluturojnë mbi RWY gjatë operimeve të ngritjes ose uljes						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e brezit jeshil RWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjerësia	Distanca	Shtrirja e tërthortë e brezit jeshil RWY						
		Lloji i sipërfaqes	Teksti	Lloji sipërfaqësor i brezit jeshil RWY						
	Zonë tranzitore			Një zonë ngjitur në buzë të shtresës, e përgatitur në mënyrë që të sigurojë një zonë kalimi ndërmjet shtresës dhe sipërfaqes ngjitur						
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës kalimtare të RWY						
		Lloji i sipërfaqes	Teksti	Lloji sipërfaqes e të zonës kalimtare të RWY						
		Gjerësia	Distanca	Gjerësia e zonës kalimtare të RWY		1 m	kritike	vlereesuar	1 m ose 1ft	
	Zonë mbrojtëse			Sipërfaqe e përgatitur posaçërisht, e vendosur ngjitur në fund të piste për të eleminuar efektin eroziv të forcave të forta të ajrit të prodhuar nga aeroplanët në fillim të lëvizjes të tyre të ngritjes						
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës mbrojtëse						
	Zonë pa pengesa		Teksti	Ekzistenca e një zone të lirë nga pengesat për një afrim me preçizion RWY kategoria I	Kur sigurohet					
	Shënjimi i RWY									
		Lloji	Teksti	Lloji i shënjimit të RWY						
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i shënjimit të RWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e shënjimit të RWY						
	Ndriçimi i vijës qendrore të RWY									
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e dritave të vijës qendrore RWY						
		Hapësira	Distanca	Hapësira e dritave të vijës qendrore të RWY						
		Ngjyrë	Teksti	Ngjyra e dritave të vijës qendrore të RWY						
		Intensiteti	Teksti	Intensiteti i dritave të vijës qendrore të RWY						
		Pozicioni	Poligon	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të vijës qendrore të RWY						
	Ndriçimi i skajeve të RWY									
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e dritave të skajeve të RWY						
		Hapësira	Distanca	Hapësira mes dritave të skajeve të RWY						
		Ngjyrë	Teksti	Ngjyra e dritave të skajeve të RWY						
		Intensiteti	Pikë	Intensiteti i dritave të skajeve të RWY						
		Pozicioni		Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të skajeve të RWY						
	Kodi i referencës			Qëllimi i kodit të referencës është të sigurojë një metodë të thjeshtë për të ndërlidhur specifikimet e shumta në lidhje me karakteristikat e aerodromeve në mënyrë që të sigurojë një seri të pajisjeve të aerodromit që janë të përshtatshme për aeroplanët që synojnë të operojnë në aerodrom.						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Numër	Lista e kodeve	Një numër i bazuar në gjatësinë e fushës referuese të aeroplanit						
		Germa	Lista e kodeve	Një germë e bazuar në hapësirën e krahëve të aeroplanit dhe hapësirën e jashtme të boshtit të rrotave kryesore						
	Kufizimi		Teksti	Përshkrimi i kufizimeve të vendosura në RWY						
Drejtimi i RWY										
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i drejtimit të uljes dhe ngritjes - shembuj: 27, 35L, 01R						
	Drejtimi i vërtetë		Drejtimi	Drejtimi i vërtetë i RWY		1/100 gradë	rutinë	vlereesu ar	1/100 gradë	1 gradë
	Lloji		Teksti	Lloji i RWY: me preçizion (Kat I, II, III) / ~~jo~~ pa preçizion / jo instrumental						
	Pragu			Fillimi i pjesës së RWY të përdorshme për ulje						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e pragut RWY		1 m	kritike	vlereesu ar	1/100 sek	1 sek
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e pragut RWY		Shikoni Shënimin 1				
		Valëzimi gjeoidit	Gjatësi	Valëzimi gjeoid i WGS-84 në pozicionin e pragut RWY		Shikoni Shënimin 2				
		Lloji	Teksti	Treguesi nëse pragu është zhvendosur ose jo i zhvendosur; një prag i zhvendosur nuk është i vendosur në skajin e RWY						
		Zhvendosja	Distanca	Distanca e pragut të zhvendosur	Nëse pragu është zhvendosur	1m	rutinë	vlereesu ar		

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Fundi i RWY			Fundi i RWY (pika e pozicionit së rrugës së fluturimit)						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja e fundit të RWY në drejtimin e nisjes		1 m	kritike	vlereesu ar	1/100 sek	1 sek
		Lartësia	Lartësia	Lartësia ortometrike e pozicionit fundor të RWY		Shihni pikat e vijës qendrore RWY				
	Fundi i nisjes së RWY (DER)			Fundi i zonës së deklaruar i përshtatshëm për ngritje (d.m.th. fundi i RWY ose, kur sigurohet një rrugë zonë e lirë, fundi i zonës së lirë)	Fillimi i procedurës së nisjes					
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e DER						
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e DER është lartësia e fundit të RWY ose e zonës së lirë, cilado që është më e lartë.						
	Zona e prekjes			Pjesa e një RWY përtej pragut, ku aeroplanët që ulen kanë për qëllim që së pari të prekin RWY						
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike më e lartë e zonës të prekjes të një afrimi me preçizion të RWY	Afrimi me precizion i RWY	0.25 m ose 0.25 ft				
		Pjerrësia	Vlera	Pjerrësia e zonës së prekjes së RWY						
	Pjerrësia		Vlera	Pjerrësia e RWY						
	Operime të uljes dhe të qendrimit të shkurtër në tokë (LAHSO)			LAHSO-t						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjeometria	Vijë	Vendndodhja gjeografike e LAHSO						
		Element i mbrojtur	Teksti	Emri i RWY ose rrugës lidhëse (TWY) që mbrohet						
	Zona e zhvendosur			Pjesa e një RWY midis fillimit të RWY dhe pragut të zhvendosur						
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së zhvendosur						
		PCN	Teksti	PCN e zonës së zhvendosur						
		Lloji i sipërfaqes	Teksti	Lloji i sipërfaqes së zonës të zhvendosur						
		Kufizimi i avionëve	Teksti	Kufizimi i përdorimit për një tip specifik të avionit						
	SWY			Një zonë drejkëndore e caktuar në tokë në fund të ngritjes të disponueshme të pistës, e përgatitur si një zonë e përshtatshme në të cilën avioni mund te ndalohet në rast të një ngritjeje të abandonuar						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e SWY	Neese ka	1 m	kritike	vlereesu ar	1m ose 1ft	1m
		Gjerësia	Distanca	Gjerësia e SWY		1 m	kritike	vlereesu ar	1m ose 1ft	1m
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e SWY						
		Pjerrësia	Vlera	Pjerrësia e SWY						
		Lloji i sipërfaqes	Tekst	Lloji i sipërfaqes së SWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Zonë e lirë			Një zonë drejkëndore e caktuar në tokë ose ujë nën kontrollin e autoritetit kompetent, e përzgjedhur ose e përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një avion mund të bëjë një pjesë të ngjitjes fillestare të tij në një lartësi të specifikuar						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e zonës së lirë		1m	esenciale	vlereesu ar	1m ose 1ft	
		Gjerëesia	Distanca	Shtrirja transversale e zonës së lirë		1m	esenciale	vlereesu ar	1m ose 1ft	
		Profili në tokë								
	RWY zona e sigurisë në fund të pistës (RESA)			Një zonë simetrike në lidhje me vijën e zgjatur të qendrës së RWY dhe ngjitur me fundin e brezit jeshil, kryesisht e destinuar për të zvogëluar rrezikun e dëmtimit të një avioni që ulet para kohe ose e kalon fundin e RWY						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e RESA						
		Gjerësia	Distanca	Shtrirja e transversale e RESA						
		Pjerrësia gjatësore	Vlera	Pjerrësia gjatësore e RESA						
		Pjerrësia tërthore	Vlera	Pjerrësia transversale e RESA						
	Distancat e deklaruara	Pjerrësia								

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjatësia e pistës në dispozicion të ngritjes (TORA)	Distanca	Gjatësia e RWY, e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për lëvizjen në tokë të ngritjes së një aeroplani		1m	Kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
		Distanca në dispozicion të ngritjes (TODA)	Distanca	Gjatësia në dispozicion të ngritjes plus gjatësia e zonës së lirë, nëse parashikohet		1m	Kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
		Distanca në dispozicion të ndalimit të përshpejtimit (ASDA)	Distanca	Gjatësia në dispozicion të ngritjes plus gjatësia e SWY, nëse parashikohet		1m	Kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
		Distanca në dispozicion të uljes (LDA)	Distanca	Gjatësia e RWY, e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për lëvizjen në tokë të një uljes të një aeroplani.		1m	Kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	1m
		Vërejtje	Teksti	Vërejtje përfshirë hyrjen ose pikënisjen e RWY, ku janë deklaruar distanca alternative të zvogëluara						
	Ndriçimi i fundit të RWY (RWY end LGT)									
		Ngjyra	Teksti	Ngjyra e dritave të fundit të RWY						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të fundit të RWY						
	Ndriçimi i zonës së ndalimit (SWY LGT)									

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e dritave të SWY						
		Ngjyrë	Teksti	Ngjyra e dritave SWY						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të SWY						
	Sistemi i ndriçimit të afrimit									
		Lloji	Teksti	Klasifikimi i sistemit të ndriçimit të afrimit, duke përdorur si kriter Urdhërin e Ministrit që transpozon Rregulloren (BE) Nr. 139/2014 dhe CS-ADR, veçanërisht CS ADR-DSN.M.625 dhe CS ADR-DSN. M.626.						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e sistemit të ndriçimit të afrimit.						
		Intensiteti	Teksti	Një kod që tregon intensitetin relativ të sistemit të ndriçimit të afrimit.						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të sistemit të ndriçimit të afrimit						
	Dritat e pragut RWY									
		Ngjyra	Teksti	Ngjyra e dritave të pragut RWY						
		Ngjyra e barretave	Teksti	Ngjyra e barretave të pragut RWY						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të pragut dhe dritave të barretës						
	Dritat e zonës së prekjes									
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e dritave të zonës së prekjes RWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të zonës së prekjes RWY						
	Sistemi i treguesit të pjerrësisë së afrimit vizual									
		Lartësia minimale e nivelit të syve mbi prag (MEHT)	Lartësia	MEHT						
		Vendndodhja	Pikë	Vendndodhja gjeografike e sistemit të treguesit të pjerrësisë së afrimit vizual						
		Këndi	Këndi	Këndi (et) e pjerrësisë së afrimit nominal						
		Lloji	Teksti	Lloji i sistemit të treguesit të afrimit vizual (PAPI, A-PAPI, etj.)						
		Këndi i zhvendosjes	Këndi	Kur boshti i sistemit nuk është paralel me vijën qendrore RWY, këndi dhe drejtimi i zhvendosjes, d.m.th. majtas ose djathtas						
		Drejtimi i zhvendosjes	Teksti	Kur boshti i sistemit nuk është paralel me vijën qendrore RWY, këndi dhe drejtimi i zhvendosjes, d.m.th. majtas ose djathtas						
	Pajisjet e ngadalësimit		Vijë	Vendndodhja gjeografike e kabllove të ingranazhit ngadalësues në të gjithë RWY						
	Sistemi i ngadalësimit			Material përthithës i energjisë së lartë i vendosur në fund të një RWY ose SWY, i krijuar për tu shtypur nën peshën e një aeroplani pasi materiali ushtron forca ngadalësimi në mjetet e uljes së avionit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Gjeometria	Poligon	Vendndodhja gjeografike e sistemit të-ngadalësimit						
		Pengesë	Distanca	Pengesë e sistemit të ngadalësimit						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e sistemit të ngadalësimit						
		Gjerësia	Distanca	Shtrirja e tërthortë e sistemit të ngadalësimit						
Zona e radio altimetrit										
	Gjatësia		Distanca	Shtrirja gjatësore e zonës së radio altimetrit						
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja transversale e zonës së radio altimetrit						
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së radio altimetrit						
			Shënim 1	Lartësia ortometrike e pragut për RWYs me afrim jo preçiz		0.5	thelbësore	vlereesuar	1m ose 1ft	1m ose 1ft
				Lartësia ortometrike e pragut për RWY me afrim preçiz		0.25	kritike	vlereesuar	0.1m ose 0.1ft	0.5 m ose 1ft
			Shënim 2	Valëzimi gjeoidit WGS-84 në pragun RWY për afrimet jo preçize		0.5	thelbësore	vlereesuar	1m ose 1ft	1m ose 1ft
				Valëzimi gjeoidit WGS-84 në pragun RWY për afrimet preçize		0.25	kritike	vlereesuar	0.1m ose 0.1ft	0.5 m ose 1ft

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Zona e afrimit dhe ngritjes finale (FATO)				Një zonë e caktuar mbi të cilën përfundohet faza finale e manovrës së afrimit përpara qendrimit në ajër ose uljes dhe nga e cila fillohet manovra e ngritjes; kur FATO përdoret nga helikopterët që operojnë në klasën 1 të peformancës, zona e caktuar përfshin zonën e disponueshme të braktisjes së ngritjes.						
	Pika e pragut			Fillimi i pjesës së FATO, e përdorshme për ulje						
		Pozicioni	Pikë			1m	kritike	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e pragut të FATO		Shikoni Shënimin 1				
		Valëzimi gjeoid	Lartësia	Valëzimi gjeoid i WGS-84 në pozicionin e pragut të FATO		Shikoni Shënimin 2				
	DER			Fundi i zonës së deklaruar i përshtatshëm për ngritje (d.m.th. fundi i RWY ose, kur sigurohet një zonë e lirë, fundi i zonës së lirë ose fundi i zonës FATO)						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e DER		1m	kritike	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësitë ortometrike më të larta të fillimit dhe të fundit të RWY / FATO						
	Lloji		Teksti	Lloji i FATO						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i zonës së uljes dhe ngritjes						
	Gjatësia		Distanca	Shtrirja gjatësore e FATO		1m	kritike	vlereesuar	1 m ose 1ft	1 m
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja transversale e FATO						
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e elementit FOTO						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pjerrësia	Vlera	Pjerrësia e FATO						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji i sipërfaqes së FATO						
	Drejtimi i vërtetë		Drejtimi	Drejtimi i vërtetë i FATO		1/100 gradë	rutinë	vlereesuar	1/100 gradë	
	Distancat e deklaruara									
		Distanca në dispozicion të ngritjes (TODAH)	Distanca	Gjatësia FATO plus gjatësia e zonës së lirë të helikopterit (nëse ofrohet)	Dhe, nëse është e zbatueshme, distancat alternative të reduktuara të deklaruara	1m	kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	
		Distanca e refuzuar e ngritjes në dispozicion (RTODAH)	Distanca	Gjatësia e FATO, e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterët që operojnë në klasën e performancës 1, për të përfunduar një ngritje të refuzuar		1m	kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	
		Distanca në dispozicion të uljes (LDAH)	Distanca	Gjatësia e FATO plus çdo zonë shtesë e deklaruar e disponueshme dhe e përshtatshme për helikopterë për të përfunduar manovrën e uljes nga një lartësi e përcaktuar		1m	kritike	vlereesuar	1m ose 1ft	
		Vërejtje	Teksti	Vërejtje përfshirë hyrjen ose pikënisjen e RWY, ku janë deklaruar distanca të zvogëluara alternative						
	Shënjimi i FATO									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i shenjimit të FATO						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Sistemi i ndriçimit të afrimit									
		Lloji	Teksti	Klasifikimi i sistemit të ndriçimit të afrimit, duke përdorur si kriter Urdhërin e Ministrit që transpozon Rregulloren (BE) Nr. 139/2014 dhe CS-ADR-DSN, specifikisht CS ADR-DSN.M.625 dhe CS ADR-DSN. M.626.						
		Gjatësia	Distanca	Shtrirja gjatësore e sistemit të ndriçimit të afrimit.						
		Intensiteti	Teksti	Një kod që tregon intensitetin relativ të sistemit të ndriçimit të afrimit						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të sistemit të ndriçimit të afrimit						
	Dritat e zonës									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i dritave të zonës						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të zonës						
	Dritat e pikave treguese									
		Përshkrim	Teksti	Përshkrimi i dritave të pikave treguese						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të pikës së synuar						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Zona e prekjes dhe ngritjes (TLOF)				Një zonë në të cilën një helikopter mund të prekë ose të ngrihet.						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i TLOF						
	Pika qendrore									
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës së pragut të TLOF		1m	kritike	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Ngritja e pragut të TLOF		Shikoni Shënimin 1				
		Valëzimi gjeoidit	Lartësi	Pozicioni i pikës qendrore të valëzimit gjeoide WGS-84		Shikoni Shënimin 2				
	Gjatësia		Distanca	Shtrirja gjatësore e TLOF		1m	kritike	vlereesuar	1 m ose 1ft	1m
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja transversale e TLOF		1m	kritike	vlereesuar	1 m ose 1ft	1m
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e elementit TLOF						
	Pjerrësia		Vlera	Pjerrësia e TLOF						
	Lloji i sipërfaqes		Tekst	Lloji i sipërfaqes së TLOF						
	Forca mbajtëse		Vlera	Forca mbajtëse e TLOF					1 ton	

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lloji i sistemit të treguesit të pjerrësisë së afrimit vizual		Tekst	Lloji i sistemit të treguesit të pjerrësisë së afrimit vizual						
	Shenjimi									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i shenjimeve të TLOF						
Zona e sigurisë				Një zonë e përcaktuar në një helikopter përreth FATO, e cila është pa pengesa, përveç atyre që kërkohen për qëllime të lundrimit ajror, dhe që synon të zvogëlojë rrezikun e dëmtimit të helikopterëve që devijojnë aksidentalisht nga FATO.						
	Gjatësia		Distanca	Shtrirja gjatësore e zonës së sigurisë						
	Gjersia		Distanca	Shtrirja transversale e zonës së sigurisë						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji i sipërfaqes së zonës së sigurisë						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Zonë lirë e helikopterit				Një zonë e përcaktuar në tokë ose ujë, e zgjedhur dhe / ose e përgatitur si një zonë e përshtatshme mbi të cilën një helikopter që operon në klasën e performancës 1 mund të përshpejtohet dhe të arrijë një lartësi specifike						
	Gjatësia		Distanca	Shtrirja gjatësore e zonës së lirë të helikopterit						
	Profili i tokës		Vlera	Profili vertikal (ose pjerrësia) i zonës së lirë të helikopterit						
			Shënim 1	Pragu FATO për helikopterët me ose pa afrimin pikë në hapësirë (PinS)		0.5 m	thelbësore	vlereesu ar	1 m ose 1ft	
				Pragu FATO për helikopterët që synojnë të operohen.		0.25 m	kritike	vlereesu ar	1 m ose 1 ft (jo preçizion) 0,1 m ose 0,1 ft (preçizion)	
			Shënim 2	Valëzimi gjeoid WGS-84 në pragun e FATO dhe qendrën gjeometrike TLOF, për helikopterë me ose pa një afrim PinS		0.5 m	thelbësore	vlereesu ar	1 m ose 1ft	
				Valëzimi gjeoid WGS-84 në pragun e FATO dhe qendrën gjeometrike TLOF, për portet helikopterë të destinuara për tu operuar.		0.25 m	kritike	vlereesu ar	1 m ose 1 ft (jo preçizion) 0,1 m ose 0,1 ft (preçizion)	

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Vendqendrimi				Një zonë e përcaktuar në një aerodrom tokësor, i parashikuar për të akomoduar avionët në lidhje me ngarkimin ose shkarkimin e pasagjerëve, postën ose ngarkesën, karburantin, parkimin ose mirëmbajtjen						
	Përcaktuesi		Teksti	Emri i plotë tekstual ose emërtimi i përdorur për të identifikuar një vendqendrim në një aerodrom / heliport						
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e elementit të vendqendrimit		1m	rutinë	vlereesuar	1/10 sek	1 sek
	Lloji		Teksti	Klasifikimi i përdorimit primar të pistës						
	Kufizimi i avionëve		Teksti	Kufizimi i përdorimit (ndalimi) për një tip specifik të avionit						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqësor i vendqendrimit						
	Forcë									
		PCN	Teksti	PCN i vendqendrimit						
		Lloji i shtresës	Teksti	Përcaktimi i ACN-PCN						
		Kategoria e nënshtresës	Teksti	Kategoria e forcës së nënshtresës së vendqendrimit						
		Presioni i lejueshëm	Teksti	Kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave ose vlera maksimale e lejuar e presionit të gomave						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Metoda e vlerësimit	Teksti	Metoda e vlerësimit e përdorur për të përcaktuar fortësinë e vendqendrimit						
	Lartësia ortometrike		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e vendqendrimit						
TWY				Një rrugë e përcaktuar në një aerodrom tokësor, e krijuar për rulimin e avionëve me synim që të sigurojë një lidhje midis një pjese të aerodromit dhe një tjetre						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i TWY						
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja e tërthortë e TWY		1 m	thelbësore	vlereesuar	1 m ose 1ft	
	Gjeometria		Poligoni	Vendndodhja gjeografike e elementit TWY						
	Urë		Teksti	Lloji i urës (asnjë, mbikalim, nënkalim)						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqësor i TWY						
	Forcë									
		PCN	Teksti	PCN e TWY						
		Lloji i shtresës	Teksti	Përcaktimi i ACN-PCN						
		Kategoria e nënshtresës	Teksti	Kategoria e fortësisë së nënshtresës të TWY						
		Presioni i lejueshëm	Teksti	Kategoria maksimale e lejuar e presionit të gomave ose vlera maksimale e lejuar e presionit të gomave						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Metoda e vlerësimit	Teksti	Metoda e vlerësimit e përdorur për të përcaktuar fortësinë e TWY						
	Kufizimet e avionëve		Teksti	Kufizimi i përdorimit (ndalimi) për një tip specifik të avionit						
	Shkronja e kodit të referencës		Lista e kodeve	Një letër e bazuar në hapësirën e krahëve të aeroplanit dhe hapësirën e jashtme të rrotave kryesore të ingranazheve						
	Pikat e vijës qendrore									
		Pozicioni	Pike	Koordinatat gjeografike të dy pikave të vijës qendrore TWY		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1/100 sek
		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e pikave të aksit të TWY		1 m	thelbësore	vlereesuar		
	Zona tranzitore			Një zonë ngjitur në buzë të një shtrese, e përgatitur në mënyrë që të sigurojë një tranzicion midis shtresës dhe sipërfaqes ngjitur						
		Gjeometria	Poligoni	Vendndodhja gjeografike e zonës tranzitore TWY						
		Lloji i sipërfaqes	Teksti	Lloji i sipërfaqes e zonës tranzitore TWY						
		Gjerësia	Distanca	Gjerësia e zonës tranzitore TWY		1 m	thelbësore	vlereesuar	1 m ose 1ft	
	Vijat udhëzuese									
		Gjeometria	Vijë	Vendndodhja gjeografike e vijave udhëzuese		1 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1/100 sek

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Ngjyrë	Teksti	Ngjyra e vijave udhëzuese TWY						
		Stili	Teksti	Stili i vijave udhëzuese TWY						
		Hapësira e krahëve	Vlera	Hapësira e krahëve						
		Shpejtesi maksimale	Teksti	Shpejtësia maksimale						
		Drejtimi	Vijë	Drejtimi						
	Vija e shënjimit të pozicionit të ndërmjetëm			Vija e shënjimit të pozicionit të ndërmjetëm të mbajtjes		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
	Shenjimi TWY									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i shënjimit TWY						
	Dritat e skajit TWY									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i dritave të skajit TWY						
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale e dritave të skajit TWY						
	Dritat e vijës qendrore TWY									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i dritave të vijës qendrore TWY						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të vijës qendrore TWY						
	Sinjalistika STOP									
		Përshkrim	Teksti	Përshkrimi i sinjalistikës Stop	Nëse ndonjë					
		Vendndodhje	Vijë	Vendodhja e sinjalistikës Stop						
	Dritat roje RWY									
		Përshkrim	Teksti	Përshkrimi i dritave roje RWY dhe masave të tjera mbrojtëse RWY	Nëse ndonjë					
		Vendndodhje	Pikë	Vendodhja e sinjalistikës Stop	Konfigurimi A					
		Vendndodhje	Vijë	Vendodhja e sinjalistikës Stop	Konfigurimi B					
	Pozicioni mbajtës RWY			Një pozicion i caktuar i destinuar për të mbrojtur një RWY, një sipërfaqe kufizuese pengese, ose një sistem kritik / ndjeshëm sistemi i uljes instrumentale (ILS), në të cilin avionët që rulojnë dhe automjetet do të ndalojnë dhe mbajnë pozicionin përveç nëse autorizohet ndryshe nga kulla e kontrollit të aerodromit						
		Gjeometria	Vijë	Vendndodhja gjeografike e pozicionit mbajtës të RWY		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1 sek
		RWY e mbrojtur	Teksti	Përcaktuesi i RWY-së i mbrojtur						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		CAT stop	Lista e kodeve	Kategoria (CAT) e RWY (0, I, II, III)						
		Teksti RWY përpara	Teksti	Teksti aktual si në shenjë; p.sh. 'RWY PËRPARA' ose 'PISTË PËRPARA'						
	Pozicioni i ndërmjetëm i mbajtjes	Gjeometri	Vijë	Vendndodhja gjeografike e pozicionit të ndërmjetëm të mbajtjes - një pozicion i caktuar i destinuar për kontrollin e trafikut, në të cilin avionët që rulojnë dhe automjetet do të ndalen dhe mbahen derisa të autorizohen për të vazhduar më tej, kur udhëzohet kështu nga kulla e kontrollit të aerodromit						
TWY në tokë e helikopterit				Një TWY në tokë e destinuar për lëvizjen në tokë të helikopterëve me rrota						
	Caktuesi		Teksti	Përcaktuesi i plotë tekstual i TWY në tokë i helikopterit						
	Pikat e vijës qendrore		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikave të TWY të vijës së qendrës tokësore të helikopterit		0.5 m	thelbësore	vlereesuar/ përllogaritur		
	Lartësia		Lartësia	Lartësia ortometrike e TWY në tokë të helikopterit		1 m	thelbësore	vlereesuar		
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja transversale e TWY në tokë të helikopterit		1 m	thelbësore	vlereesuar		
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqësor i TWY në tokë të helikopterit						
	Vija e shënjimit të ndërprerjes		Vijë	Vija e shënjimit të ndërprerjeve të TWY në tokë të helikopterit		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/100 sek	1 sek

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Ndriçimi									
		Përshkrimi	Tekst	Pershkrimi i dritave të TWY në tokë të helokopterit						
		Pozicioni	Pika	Vendndodhja gjeografike e seciles dritë të dritave të TWY në tokë të helokopterit						
	Shënjimi									
		Përshkrimi	Tekst	Përshkrimi i shënjimit të TWY në tokë të helokopterit						
TWY në ajër e helikopterit				Një rrugë e përcaktuar mbi sipërfaqe, e vendosur për rulimin në ajër të helikopterëve						
	Përcaktuesi			Përcaktuesi i plotë tekstual i TWY në ajër të helikopterit						
	Pikat e vijës qendrore			Vendndodhja gjeografike e pikave të vijës qendrore të TWY në ajër të helikopterit		0.5 m	thelbësore	vlereesuar/ përllogaritur		
	Lartësia ortometrike			Lartësia ortometrike e TWY në ajër të helikopterit		1 m	thelbësore	vlereesuar		
	Gjerësia			Zgjatimi transversal i TWY në ajër të helikopterit		1 m	thelbësore	vlereesuar		
	Lloji i sipërfaqes			Lloji i sipërfaqes të TWY në ajër të helikopterit						
	Ndriçimi									
		Përshkrimi	Tekst	Përshkrimi i shenjimit të TWY në ajër të helikopterit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pozicioni	Pikë	Vendndodhja gjeografike e secilës dritë individuale të dritave të TWY në ajër të helikopterit						
	Shenjimi									
		Përshkrimi	Teksti	Përshkrimi i shenjimit të TWY në ajër të helikopterit						
Rrugët tranzite ajrore të helikopterit				Një rrugë e përcaktuar e vendosur për lëvizjen e helikopterëve nga njëra anë e një heliporti në një tjetër; një rrugë rulimi përfshin një TWY ne ajër ose tokë te helikopterit përqendruar në rrugën e rulimit.						
	Përcaktues		Teksti	Përcaktuesi i rrugës tranzite ajrore të helikopterit						
	Gjeometria		Vijë	Vendndodhja gjeografike e rrugës tranzite ajrore të helikopterit						
	Gjerësia		Distanca	Shtrirja e tërthortë e rrugës tranzite ajrore të helikopterit		1 m	thelbësore	vlereesuar		
Pika e kontrollit INS										
	Vendodhja		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës së kontrollit të INS	Aty ku është në dispozicion	0.5 m	rutinë	vlereesuar	1/100 sek	1/100 sek
Pika e kontrollit me frekuencë shumë të lartë (VHF) me drejtimin omni-drejtues (VOR)										

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Vendodhja		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës së kontrollit VOR	Aty ku është në dispozicion					
	Frekuenca		Vlera	Frekuenca e pikës së kontrollit VOR						
Pika e kontrollittë lartësimatësit										
	Vendodhja		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikave të kontrollit të lartësimatësit						
	Lartësia		Lartësia	Lartësia ortometrike e pikave të kontrollit të lartësimatësit						
Vend parkimi aeroplani				Një zonë e caktuar në një vendqendrim e parashikuar të përdoret për parkimin e një avioni						
	Emri		Teksti	Emri i pikës në vendparkimin e avionit						
	Qëndrim aeroplani	Vendndodhja	Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës në vendparkimin e avionit		0.5 m	rutinë	vlereesuar	1/100 sek	1/100 sek
		Llojet e avionëve	Lista e kodeve	Llojet e avionëve						
	Shenjë identifikimi		Teksti	Përshkrimi i shenjës së identifikimit të vendparkimit të avionit						
	Sistemi udhëzues vizual / stacionimi i parkimit		Teksti	Përshkrimi i sistemit drejtues vizual / në vendparkimin e avionit						
	Zonë e parkimit		Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së parkimit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Urë ngarkimi për pasagjerët		Lista e kodeve	Urë ngarkimi për pasagjerët në dispozicion në vendparkimin e avionit						
	Karburant		Lista e kodeve	Karburant në dispozicion në vendparkimin e avionit						
	Pajisje për furnizimin e motorit të avionit		Lista e kodeve	Pajisje për furnizimin e motorit të avionit e disponueshme në vendparkimin e avionit						
	Rimorkimi		Lista e kodeve	Rimorkimi në dispozicion në vendparkimin e avionit						
	Terminal		Teksti	Referencë për godinën e terminalit						
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqësor i vendparkimit të avionit						
	Kufizimi i avionëve		Teksti	Kufizimi i përdorimit (ndalimi) për një tip të specifikuar të avionit						
	PCN		Teksti	PCN e vendparkimit të avionit						
	Vija udhëzuese e vendparkimit									
		Gjeometria	Vijë	Vendndodhja gjeografike e vijës udhëzuese të vendparkimit		0.5 m	rutinë	vlereesuar	1/100 sek	
		Lartësia	Lartësia	Lartësia e pikave të vijës udhëzuese të vendparkimit		1 m	rutinë	vlereesuar		
		Drejtimi	Teksti	Drejtimi i vijës udhëzuese të-vendparkimit						
		Hapja e krahëve	Vlera	Hapja e krahëve						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Ngjyra	Lista e kodeve	Ngjyra e vijës udhëzuese të -vendparkimit						
		Stili	Lista e kodeve	Stili i vijës udhëzuese të vendparkimit						
Vendparkim helikopteri				Një vendparkimi avionësh që parashikon parkimin e një helikopteri, dhe ku operimet e rulimit tokësor kanë përfunduar, ose ku helikopteri prek dhe ngrihet për operacionet operimt e rulimit ajror						
	Emri		Teksti	Emri i vendparkimit të helikopterit						
	Vendndodhja		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës së vendparkimit të helikopterit / pikave të kontrollit të INS		0.5 m	rutinë	vlereesuar	1/100 sek	
Zona e shkrirjes së akullit				Një strukturë ku ngrica, akulli ose dëbora hiqen (shkrirja) nga aeroplani për të siguruar sipërfaqe të pastra dhe / ose ku sipërfaqet e pastra të aeroplanit marrin mbrojtje (zona e shkrirjes) kundër formimit të ngricës ose akullit, dhe akumulimit të borës ose borës së shkrirë						
	Identifikuesi		Teksti	Identifikuesi i zonës së shkrirjes						
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së shkrirjes		1 m	rutinë	vlereesuar	1/10 sek	1 sek
	Lloji i sipërfaqes		Teksti	Lloji sipërfaqësor i zonës së shkrirjes						
	Baza id		Teksti	Emri i TWY, vendparkimit ose elementit vendqendrimit						
	Kufizimi i avionëve		Teksti	Kufizimi i përdorimit (ndalimi) për një tip specifik të avionit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Mjet komunikimi										
			Teksti	Përcaktimi i shërbimit të ofruar						
	Përcaktimi i shërbimit		Teksti	Shenja e thirrjes së mjetit të komunikimit						
	Shenja e thirrjes		Teksti	Kanali / frekuenca e mjetit të komunikimit						
	Kanali		Teksti	Adresa e identifikimit të mjetit	Sipas rastit					
	Adresa e identifikimit		Oraret	Orët operacionale të stacionit që i shërben njësisë						

2. Të dhënat e hapësirës ajrore

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Hapësira ajrore ATS				Hapësira ajrore me dimensione të caktuara, të përcaktuara alfabetikisht, brenda së cilës mund të operojnë lloje specifike të fluturimeve dhe për të cilat specifikohen ATS dhe rregullat e trafikut ajror të operimit						
	Lloji		Teksti	Lloji i hapësirës ajrore të ATS në përputhje me Shtojcën 4 të Urdhërit të Ministrit që transpozon Rregulloren Zbatuese (BE) Nr. 923/2012 (SERA)						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Përcaktimi		Teksti	Përcaktuesi i dhënë hapësirës ajrore nga një autoritet përgjegjës						
	Kufijtë anësorë		Poligon	Sipërfaqja që përcakton formën horizontale të hapësirës ajrore		Shikoni Shënimin 1				
	Kufijtë vertikalë									
		Kufiri i sipërm	Lartësi mbidetare	Kufiri i sipërm i hapësirës ajrore						
		Kufiri i poshtëm	Lartësi mbidetare	Kufiri i poshtëm i hapësirës ajrore		50 m	rutinë	përllogaritur	50 m ose 100 ft	50 m ose 100 ft
	Klasa e hapësirës ajrore		Lista e kodeve	Një kategorizim i hapësirës ajrore i cili përcakton rregullat e operimit, kërkesat e fluturimit dhe shërbimet e ofruara.						
	Lartësia tranzitore		Lartësi altimetrike	Lartësia altimetrike në ose nën të cilën pozicioni vertikal i avionit kontrollohet duke iu referuar lartësive altimetrike						
	Orët e zbatueshmërisë		Oraret	Orët e zbatueshmërisë së hapësirës ajrore						
	Njësia ATS			Njësia që ofron shërbimin						
		Emër	Teksti	Emri i njësisë që ofron shërbimin						
		Shenja e thirrjes	Teksti	Shenja e thirrjes së stacionit aeronautik që i shërben njësisë						
		Gjuhe	Lista e kodeve	Informacion mbi gjuhën (gjuhët) e përdorura, duke specifikuar zonën dhe kushtet, si dhe kur dhe ku të përdoren, nëse është e aplikueshme						
		Zbatuesh mëria	Teksti	Informacion mbi zonën dhe kushtet kur duhet të përdoret						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Orët e shërbimit	Oraret	Orët operacionale të stacionit që i shërben njësisë						
	Frekuenca									
		Vlera	Vlera	Frekuenca e hapësirës ajrore të ATS						
		Qëllimi	Teksti	Indikacionet për qëllime specifike të frekuencës						
			Shënim 1	FIR, UIR		2 km	rutinë	deklaruar	1 min	Siç është plotuar
				TMA. CTA		100 m	thelbësore	përllogaritur	1 sek	Siç është plotuar
				Rajoni i trafikut të kontrolluar (CTR)		100 m	thelbësore	përllogaritur	1 sek	Siç është plotuar
Hapësira ajrore e veprimtarisë speciale										
	Lloji		Lista e kodeve	Lloji i hapësirës ajrore me aktivitet të veçantë (shih Shënimin 1)						
	Identifikimi		Teksti	Identifikimi i dhënë për të identifikuar në mënyrë unike hapësirën ajrore						
	Emri		Teksti	Emri i dhënë hapësirës ajrore nga një autoritet i emëruar						
	Kufijtë anësorë		Poligon	Sipërfaqja që përcakton formën horizontale të hapësirës ajrore		Shihni Shënimin 2 vetëm për zonat P, R dhe D				

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Kufijtë vertikalë									
		Kufiri i sipërm	Lartësi altimetrike	Kufiri i sipërm i hapësirës ajrore						
		Kufiri i poshtëm	Lartësi altimetrike	Kufiri i poshtëm i hapësirës ajrore						
	Kufizimi		Teksti	Lloji i kufizimit ose natyra e rrezikut						
	Aktivizimi		Teksti	Informacion mbi sistemin dhe mjetet e njoftimeve të aktivizimit së bashku me informacionin që ka të bëjë me fluturimet civile dhe të zbatueshëm për procedurat e zonës së identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ)						
	Koha e veprimtarisë		Oraret	Intervali kohor kur zhvillohet aktiviteti i veçantë						
	Rreziku i interceptimit		Teksti	Rreziku i përgjimit në rast të depërtimit						
			Shënimi 1 lloji	Zonë e ndaluar	Shënim 2	100 m	thelbësore	përllogaritur	1 sek	Siç është plotuar
				Zona e kufizuar						
				Zona e rrezikut						
				Zona e stërvitjes ushtarake						
				Zona e stërvitjes ushtarake						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
				ADIZ						
				Të tjera						
Hapësira tjetër ajrore e rregulluar				Lloji i hapësirës ajrore (minimumi i zvogëluar vertikal i ndarjes (RVSM), transmetuesi i lokalizimit të emergjencës (ELT), etj.)						
	Lloji		Teksti	Identifikimi i dhënë për të identifikuar në mënyrë unike hapësirën ajrore						
	Identifikimi		Teksti	Emri i dhënë hapësirës ajrore nga një autoritet i emëruar						
	Emri		Teksti	Sipërfaqja që përcakton formën horizontale të hapësirës ajrore						
	Kufijtë anësorë		Poligon							
	Kufijtë vertikalë									
		Kufiri i sipërm	Lartësi altimetrike	Kufiri i sipërm i hapësirës ajrore						
		Kufiri i poshtëm	Lartësi altimetrike	Kufiri i poshtëm i hapësirës ajrore						
	Kufizimi		Teksti	Lloji i kufizimit, nëse ka						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Aktivizimi		Teksti	Informacion mbi sistemin dhe mjetet e njoftimeve të aktivizimit së bashku me informacionin që ka të bëjë me fluturimet civile dhe të zbatueshëm për procedurat e ADIZ						
	Koha e veprimtarisë		Oraret	Intervali kohor kur zhvillohet aktiviteti i veçantë						
Sektori i kontrollit të ATS										
	Identifikimi		Teksti	Identifikimi i dhënë për sektorin						
	Kufijtë anësorë		Poligon	Sipërfaqja që përcakton formën horizontale të sektorit ATC						
	Kufijtë vertikalë									
		Kufiri i sipërm	Lartësi altimetrike	Kufiri i sipërm i sektorit						
		Kufiri i poshtëm	lartësi altimetrike	Kufiri i poshtëm i sektorit						

3. Të dhënat e rrugëve ATS dhe rrugëve të tjera

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Rruga ATS				Një rrugë e specifikuar e krijuar për kanalizimin e fluksit të trafikut e nevojshme për ofrimin e ATS						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesit e rrugëve ATS në përputhje me Aneksin XI (Pjesa-FPD) të kësaj rregulloreje						
	Prefiksi i përcaktuesit		Teksti	Parashtesa e përcaktuesit të rrugës siç specifikohet në Shënimin 1						
Rruga tjetër				Një rrugë e specifikuar e krijuar për kanalizimin e fluksit të trafikut e nevojshme për ofrimin e ATS						
	Përcaktuesi		Teksti	Përcaktuesi i rrugës						
	Lloji		Teksti	Lloji i itinerarit (p.sh. rrugët e navigimit të pakontrolluar VFR)						
	Rregullat e fluturimit		Lista e kodeve	Informacion mbi rregullat e fluturimit që zbatohen për rrugën (IFR / VFR)						
Segmenti i rrugës										
	Nga pika			Referenca në pikën e parë të një segmenti të rrugës.						
		Emri	Teksti	Përcaktuesit e koduar ose emrat e koduar të një pike të rëndësishme.						
		Raportimi	Lista e kodeve	Tregimi i kërkesës së raportimit të ATS / MET si "i detyrueshëm" ose "sipas kërkesës"						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Në pikën			Referenca në pikën e dytë të një segmenti të rrugës						
		Emri	Teksti	Përcaktuesit e koduar ose emrat e koduar të një pike të rëndësishme						
		Raportimi	Lista e kodeve	Tregimi i kërkesës për raportim të ATS / MET si "i detyrueshëm" ose "sipas kërkesës"						
	Vektori		Vektori	Vektori, radiali i VOR ose drejtimi magnetik i një segmenti rruge		1/10 gradë (nisja e mbërritja terminale)	rutinë (nisja e mbërritja terminale)	llogaritur (nisja e mbërritjes terminale)	1 gradë (nisja e mbërritja terminale)	1 gradë (nisja e mbërritj terminale)
	Ndryshimi mbi pikë		Pikë	Pika në të cilën një aeroplan që lundron në një segment të rrugës ATS të përcaktuar duke iu referuar diapazoneve VOR pritet të transferojë referencën e tij kryesore të lundrimit nga pajisja prapa tij në pajisjen tjetër përpara tij	Në rast të një radiali VOR					
	Gjatësia		Distanca	Distanca gjeodezike midis "nga pika" dhe "në pikën"		Shihni Shënimin 2				
	Kufiri i sipërm		Lartësi altimetrike	Kufiri i sipërm i segmentit të rrugës						
	Kufiri i poshtëm		Lartësi altimterike	Kufiri i ulët i segmentit të rrugës						
	Lartësia altimetrike minimale e rrugës (MEA)		Lartësi altimetrike	Është lartësia altimetrike e një segmenti rrugor që siguron pritje adekuate të pajisjeve përkatëse të navigimit dhe komunikimeve ATS, përputhet me strukturën e hapësirës ajrore dhe siguron klierencën e kërkuar të pengesave	Rrugët më të ulëta ATS	50 m	Rutinë	e llogaritur	50 m ose 100 ft	50 m ose 100 ft

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lartësia minimale e klierencës të pengesës (MOCA)		Lartësi altimetrike	Është lartësia alltimetrike minimale e një segmenti të përcaktuar që siguron klierencën e kërkuar të pengesës		50 m	Rutinë	e llogaritur	50 m ose 100 ft	50 m ose 100 ft
	Lartësia minimale e fluturimit		Lartësi altimetrike	Lartësia altimetrike minimale e fluturimit	Rruga e helikopterit	50 m	Rutinë	e llogaritur	50 m ose 100 ft	50 m ose 100 ft
	Kufijtë anësorë		Distanca	Kufijtë anësorë të rrugës						
	Lartësia altimetrike minimale e zonës (AMA)		Lartësi altimetrike	Është lartësia altimetrike minimale që do të përdoret në kushtet meteorologjike të instrumentit (IMC), e cila siguron një klierencë minimale të pengesës brenda një zone të caktuar, e formuar normalisht nga paralele dhe meridianë						
	Lartësia altimetrike minimale e vektorizimit (MVA)		Lartësi	MVA						
	Kufizimet		Teksti	Tregues për çdo kufizim të shpejtësisë dhe nivelit / lartësisë së zonës, kur është vendosur						
	Drejtimi i niveleve të lundrimit			Tregues i drejtimit të nivelit të lundrimit (çift, tek, asnjë (NIL))						
		Përpara	Lista e kodeve	Tregues i drejtimit të nivelit të lundrimit (çift, tek, NIL) nga pika e parë në pikën e dytë të segmentit të rrugës						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Prapa	Lista e kodeve	Tregimi i drejtimit të nivelit të lundrimit (çift, tek, NIL) nga pika e dytë në pikën e parë të segmentit të rrugës						
	Disponueshmëria		Teksti	Informacion mbi disponueshmërinë rrugë						
	Klasa e hapësirës ajrore		Teksti	Klasifikimi i hapësirës ajrore i cili përcakton rregullat e operimit, kërkesat e fluturimit dhe shërbimet e ofruara						
	Kërkesat e bazuara në performancë (PBN)			Navigimi i zonës bazuar në kërkesat e PBN për avionët që operojnë përgjatë një rruge ATS, në një procedurë të afrimit instrumental ose në një hapësirë ajrore të caktuar	Vetëm PBN					
		Kërkesat e performancës së lundrimit	Teksti	Kërkesa për saktësinë e lundrimit për secilin segment të rrugës PBN (RNAV ose RNP)						
		Kërkesat e sensorit	Teksti	Treguesi i kërkesave të sensorit duke përfshirë çdo kufizim të specifikimit të lundrimit						
	Njësia e kontrollit									
		Emri	Teksti	Emri i njësisë që ofron shërbimin						
		Kanali	Teksti	Kanali operativ / frekuenca e njësisë kontrolluese						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Adresa hyrjes	Teksti	Një kod i specifikuar i përdorur për lidhjen e të dhënave për lidhjen me njësinë kontrolluese të ATS-së	Nëse është e zbatueshme					
			Shënim 1	U = sipërme	Shënim 2	1/10 km	rutinë	llogaritur	1/10 km ose 1/10 nm	1 km ose 1 nm
				H = helikopter		1/100 km	thelbësore	llogaritur	1/100 km ose 1/100 nm	1 km ose 1 nm
				S = supersonik						
				T = tacan						
				Të tjera						
Pika e kalimit										
	Identifikimi		Teksti	Emrat, përcaktuesit e koduar ose emrat e kodeve dhënë pikës domethënëse.						
	Pozicioni		Pike	Vendndodhja gjeografike e pikës së kalimit		100 m	thelbësore	vlereesuar / e llogaritur	1 sek	1 sek
	Formimi									

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Mjeti ndihmës i lundrimit (navaid)	Teksti	Identifikimi i stacionit të referencës VOR / DME						
		Drejtimi	Drejtimi	Mbajtja në referencën VOR / DME nëse pika e kalimit nuk bashkohet me të		Shikoni Shënimin 1 më poshtë				
		Distanca	Distanca	Distanca nga referenca VOR / DME nëse pika e kalimit nuk bashkohet me të		Shikoni Shënimin 2 më poshtë				
					Shënim 1	1/10 gradë	rutinë	llogaritur	1/10 gradë	1/10 gradë
						1/100 gradë	thelbësore	llogaritur	1/100 gradë	1/10 gradë
								logaritur		
					Shënim 2	1/10 km	rutinë	llogaritur	1/10 km ose 1/10 nm	2/10 km (1/10 nm)
						1/100 km	thelbësore	llogaritur	1/100 km ose 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
Mbajtja në rrugë				Një manovër e paracaktuar që mban avionin brenda hapësirës ajrore të specifikuar ndërsa pret klierencën e mëtejshme						
	Identifikimi		Teksti	Identifikimi i procedurës së mbajtjes						
	Pika fikse		Teksti	Identifikimi i pikës të procedurës së mbajtjes		100 m	thelbësore	llogaritur/ vlereesuar	1 sek	1 sek
	Pika e kalimit		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës së mbajtjes						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Rrugë hyrëse		Vektori	Vektori hyrës i procedurës së mbajtjes						
	Drejtimi i kthesës		Tekst	Drejtimi i kthesës së procedurës						
	Shpejtësia		Vlera	Shpejtësia maksimale e treguar						
	Niveli									
		Niveli minimal i mbajtjes	Lartësi	Niveli minimal i mbajtjes së procedurës së mbajtjes						
		Niveli maksimal i mbajtjes	Lartësi	Niveli maksimal i mbajtjes së procedurës së mbajtjes						
	Koha dalëse /distanca		Vlera	Vlera në kohë / distancë e procedurës së mbajtjes						
	Njësia kontrolluese									
		Emri	Teksti	Tregimi i njësisë kontrolluese						
		Frekuenca	Vlera	Frekuenca / kanali i funksionimit të njësisë kontrolluese						
	Procedura e veçantë e hyrjes në mbajtje	Niveli minimal i mbajtjes	Teksti	Përshkrimi tekstual i procedurës speciale të hyrjes në VOR / DME	Në rast se është vendosur një radiale hyrëse në një pikë fiks dytësor në fund segmentit të jashtëm, për një zonë të mbajtjes me VOR / DME					

4. Të dhënat e procedurës së fluturimit instrumentale

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Procedura					APCH					
	Identifikimi				APCH					
		Orientues për segmentin final të afrimit (FAS)	Lista e kodeve	Emri që përshkruan llojin e mjetit ndihmës së radio navigimit që ofron udhëzuesin lateral të afrimit final p.sh. ILS, VOR, RNAV, etj.	APCH					
		RWY	Teksti	Përcaktuesi i RWY për drejtimin e uljes dhe ngritjes, p.sh. 27, 35L, 01R						
		Zona e trafikut të aerodromit	Lista e kodeve	Treguesi ɨ nëse një proçedurë është / nuk është afrim në zonën e tafikut të aerodromit	APCH					
		Kod i shumëfishtë	Teksti	Një prapashtesë me një shkronjë të vetme, duke filluar me shkronjën 'z', duke ndjekur llojin e mjetit ndihmës së radio-navigimit, do të përdoret nëse dy ose më shumë procedura në të njëjtën RWY nuk mund të dallohen vetëm nga lloji i mjetit ndihmës së radio-navigimit, p.sh. VOR y RWY 20 ose VOR z RWY 20.	APCH					
		Kufizues i NS	Teksti	Informacion specifik për sensorin në rast të një kufizimi të përdorimit	APCH					
		Emri	Teksti	Emri i procedurës së fluturimit instrumental	APCH					
	Përcaktimi në gjuhë të thjeshtë				APCH					
		Treguesi bazë	Teksti	Treguesi bazë do të jetë emri ose kodi i pikave të rëndësishme ku mbaron rruga standarde e nisjes.	SID, STAR					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Treguesi i vlefshmërisë	Teksti	Treguesi i vlefshmërisë do të jetë një numër nga 1 në 9.	SID, STAR					
		Treguesi i rrugës	Teksti	Treguesi i rrugës do të jetë një shkronjë e alfabetit. Shkronjat 'I' dhe 'O' nuk do të përdoren.	SID, STAR					
		Treguesi vizual	Teksti	Tregoni nëse rruga është vendosur për avionët që operojnë në përputhje me VFR	Vetëm VFR					
	Përcaktimi i kodit									
		Pikë e rëndësishme	Teksti	Përcaktuesi i koduar ose emrat e kodeve të pikës domethënëse	SID, STAR					
		Treguesi i vlefshmërisë	Teksti	Treguesi i vlefshmërisë së proçedurës	SID, STAR					
		Treguesi i rrugës	Tekst	Treguesi i rrugës i proçedurës	SID, STAR					
	Lloji i procedurës		Lista e kodeve	Treguesi i llojit të procedurës (nisja, mbërritja, afrimi, të tjera)						
	PBN ose konvencionale		Lista e kodeve	Tregoni nëse procedura është PBN ose konvencionale	Vetëm IFR					
	Lloji i precizionit		Teksti	Lloji i procedurës instrumentale; Procedurat e afrimit instrumental klasifikohen si më poshtë: (a) procedura afrimit jo preçize (NPA): një procedurë afrimit instrumental që përdor udhëzues anësor por jo vertikal. (b) procedura e afrimit me udhëzim vertikal (APV): një procedurë instrumentale që përdor udhëzimin anësor dhe vertikal por nuk plotëson kërkesat e vendosura për afrimin preçiz dhe operimet e uljes. (c) procedura e afrimit preçiz (PA): një procedurë e afrimit instrumental që përdor udhëzime preçize anësore dhe vertikale me minimum siç përcaktohet nga kategoria e operimit.	APCH					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Kategoria e avionëve		Lista e kodeve	Tregues se për cilat kategori avionësh është parashukuar procedura						
	Variacioni magnetik		Vlera	Ndryshimi magnetik i konsideruar për hartimin e procedurës						
	Lartësia altimetrike / lartësia e klierencës të pengesave (OCA / H)			OCA/H	APCH					
		Kategoria e avionëve	Lista e kodeve	Kategoria e avionëve	APCH					
		Lloji i afrimit	Lista e kodeve	Lloji i afrimit (p.sh. drejtpërdrejtë, Cat I, Cat II, LLC, zona e trafikut të aerodromit, etj.), Ose mjeti ndihmës specifik i navigimit (p.sh. pikë fikse zbritëse), ose një specifikim i veçantë i lundrimit	APCH					
		Lartësi altimetrike	Lartësi altimetrike	Lartësia altimetrike më e ulët e përdorur për vendosjen e pajtueshmërisë me kriteret e duhura të klierencës të pengesave	APCH		thelbësore			
		Lartësia	Lartësia	Lartësia më e ulët mbi lartësinë e pragut përkatës RWY ose lartësinë ortometrike të aerodromit, siç është e zbatueshme, e përdorur për vendosjen e pajtueshmërisë me kriteret e duhura të klierencës të pengesave	APCH		thelbësore			
	Lartësia altimetrike / lartësia e vendimit (DA / H)			DA / H	APCH					
		Kategoria e avionëve	Lista e kodeve	Kategoria e avionëve	APCH					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Lloji i afrimit	Lista e kodeve	Lloji i afrimit (p.sh. drejtpërdrejtë, në zonën e trafikut të aerodromit, etj.), ose mjet ndihmës specifik të lundrimit (p.sh. pikë fikse zbritëse), ose një specifikim specifik i lundrimit	APCH					
		Lartësi altimetrike	Lartësia altimetrike	Një lartësi altimetrike e specifikuar në një operim të afrimit instrumental 3D në të cilën do të fillohet një afrim i papërfunduar nëse nuk përcaktohet referenca e kërkuar vizuale për të vazhduar afrimin	APCH					
		Lartësi	Lartësi	Një lartësi altimetrike e specifikuar në një operim të afrimit instrumental 3D në të cilën do të fillohet një afrim i papërfunduar nëse nuk përcaktohet referenca e kërkuar vizuale për të vazhduar afrimin	APCH					
	Lartësia altimetrike/ lartësia minimale e zbritjes (MDA / H)			MDA / H	APCH					
		Kategoria e avionëve	Lista e kodeve	Kategoria e avionëve	APCH					
		Lloji iafrimit	Lista e kodeve	Lloji i afrimit (p.sh. drejtpërdrejt, në zonën e trafikut të aerodromit, etj.), ose mjeti ndihmës specifik i navigimit (p.sh. pikat fikse të zbritjes), ose një specifikim të veçantë i lundrimit	APCH					
		Lartësia altimetrike	Lartësia altimetrike	Një lartësi altimetrike e specifikuar në një operim të afrimit instrumental 2D ose operacion të afrimit rrethues nën të cilin zbritja nuk do të fillohet pa referencën e kërkuar vizuale	APCH					
		Lartësi	Lartësi	Një lartësi e specifikuar në një operacion të afrimit të instrumentit 2D ose operim të afrimit në zonën e trafikut të aerodromit nën të cilin nuk do të fillohet zbritja pa referencën e kërkuar vizuale	APCH					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lartësia altimetrike minimale e sektorit (MSA)			Lartësia altimetrike më e ulët që mund të përdoret dhe do të sigurojë një klierencë minimale prej 300 m (1 000 ft) mbi të gjitha objektet e vendosura në një zonë të përfshirë brenda një sektori të një rrethi prej 46 km (25 nm) rrezja e përqendruar në një mjet ndihmës radio për lundrimin.	Vetëm IFR					
		Këndi i fillimit të sektorit	Këndi	Këndi i fillimit të një sektori						
		Sektori dhe këndi	Këndi	Këndi i fundit i një sektori						
		Bazuar në fix	Teksti	Qendra e MSA-së						
		Lartësi altimetrike	Lartësi	Lartësia altimetrike minimale për secilin sektor						
		Kufizimet	Teksti	MSA: lartësia altimetrike më e ulët që mund të përdoret dhe do të sigurojë një klierencë minimale prej 300 m (1 000 ft) mbi të gjitha objektet e vendosura në një zonë të përfshirë brenda një sektori të një rrethi prej 46 km (25 nm) rrezja e përqendruar në një mjet ndihmës radio për lundrimin.						
		Rrezja	Vlera	Rrezja e secilit sektor						
	Lartësia altimetrike e mbërritjes së terminalit (TAA)			Lartësia altimetrike më e ulët që do të sigurojë një klierencë minimale prej 300 m (1 000 ft) mbi të gjitha objektet e vendosura në një hark të një rrethi të përcaktuar nga një rreze 46 km (25 nm) e përqendruar në pikën fikse të afrimit fillestar (IAF) ose, ku nuk ka asnjë IAF, në pikën fikse të afrimit të ndërmjetëm (IF), të kufizuar nga vija të drejta që bashkojnë ekstremitetin e harkut me IF; TAA-të e kombinuara të asociuara me një procedurë të afrimit do të llogaritin një sipërfaqe prej 360 gradë rreth IF.	Vetëm APCH ose PBN					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pikë Reference	Teksti	Pika referuese e TAA (IAF ose IF)						
		IAF	Teksti	Pika referuese e TAA IAF						
		IF	Teksti	Pika referuese e TAA IAF						
		Distanca në IAF	Distanca	Distanca e kufirit zonës TAA nga IAF						
		Lartësi altimetrike	Lartësi altimetrike	Vlera e lartësisë altimetrike së mbërritjes terminale						
		Këndi i fillimit të sektorit	Këndi	Këndi i fillimit të një sektori (duke pasur parasysh pikën e referimit TAA)						
		Këndi i fundit i sektorit	Këndi	Këndi i fundit i një sektori (duke mbajtur pikën e referencës TAA)						
		Hark zbritës	Distanca	Rrezja e zonës së brendshme në një lartësi altimetrike më të ulët.						
	Emri i specifikimit të navigimit		Teksti	Një grup kërkesash për avionin dhe ekuipazhin e fluturimit të nevojshme për të mbështetur operimet e PBN brenda një hapësire ajrore të përcaktuar; ekzistojnë dy lloje të specifikimeve të lundrimit: (a) Specifikimet e RNP: specifikimet e lundrimit bazuar në lundrimin në zonë që përfshin kërkesën për monitorimin dhe alertimin e performancës, të përcaktuara nga parashtesa RNP, p.sh. RNP 4, RNP APCH. (b) Specifikimet e RNAV: specifikimet e lundrimit të bazuara në lundrimin në zonë që nuk përfshin kërkesën për monitorimin dhe alertimin e performancës, të përcaktuara nga prefiksi RNAV, p.sh. RNAV 5, RNAV 1.	Vetëm PBN					

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Minimumi i operimit		Teksti	Minimumet e operimit të aerodromit: kufijtë e përdorshmërisë se një aerodromi për: (a) ngritja, e shprehur në terma të RVR dhe / ose dukshmërisë dhe, nëse është e nevojshme, kushtet e reve; (b) ulje në afrimin preçiz dhe operimet e uljes, të shprehura në terma të dukshmërisë dhe / ose RVR dhe DA / H, sipas rastit për kategorinë e operacionit; (c) ulje në operimet e afrimit dhe uljes me orientim vertikal, të shprehura në terma të dukshmërisë dhe / ose RVR dhe DA / H; dhe (d) ulje në operimet e afrimit dhe uljes jo pa preçizion dhe, të shprehura në terma të dukshmërisë dhe / ose RVR, lartësisë / lartësisë minimale të zbritjes (MDA / H) dhe, nëse është e nevojshme, kushtet e reve	APCH, DEP					
	Temperatura									
		Temperatura minimale	Vlera	Referenca minimale e temperaturës	APCH ose vetëm PBN					
		Temperatura maksimale	Vlera	Referenca maksimale e temperaturës	APCH ose vetëm PBN					
	Burim i largët lartësimatës		Teksti	Shënim paralajmërues që tregon burimin e lartësisë	APCH					
	Të dhëna ref		Teksti	Aerodromi ose pragu i uljes	APCH					
	Kërkesat e PBN			Kërkesat specifike në lidhje me një procedurë PBN	PBN					
			Lista e kodeve	Identifikimi i specifikimit të navigimit (RNAV 5, RNP 0.3, etj.)						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
			Lista e kodeve	Identifikimi i specifikimit të navigimit (RNAV 5, RNP 0.3, etj.)						
		Kërkesat funksionale	Teksti	Çdo funksionalitet i kërkuar i përshkruar si mundësi në specifikimin e lundrimit, domethënë, nuk përfshihet në specifikimin e lundrimit (kërkohet frekuenca e radios (RF))						
Segmenti i procedurës					SID, STAR, APCH					
	Fillimi		Teksti	Identifikimi i pikës së fillimit të segmentit						
	Fundi		Teksti	Identifikimi i pikës përfundimtare, ose një përshkrim i fundit, i segmentit						
	Funksionaliteti i pikës fikse fundore		Lista e kodeve	Treguesi nëse pika fundore është një pikë kalimi fluturim-afër (një pikë kalimi që kërkon një kthesë për të lejuarinterceptimin tangjencial të segmentit tjetër të një rruge ose proçedurë) ose pikës së kalimit fluturim-mbi (një pikë kalimi në të cilën fillohet një kthesë në mënyrë që të bashkohet me segmentin tjetër të një rruge ose proçedurë)	PBN					
	Roli i pikës fikse fundore		Lista e kodeve	Treguesi i rolit të pikës fikse fundore të afrimit të humbur (MAPt), IF, IAF, rregullimit të qasjes përfundimtare (FAF), rregullimit të mbajtjes së qasjes së humbur (MAHF), etj.						
	Procedura Lartësia altimetrike / lartësia e procedurës		Lartësia altimetrike/ lartësi	Një lartësi altimetrike/ lartësi e specifikuar e fluturuar në mënyrë operative mbi lartësinë altimetrike/ lartësinë minimale-e vendosur për të akomoduar një zbritje të stabilizuar në një gradient / kënd të përshkruar të zbritjes në segmentin e afrimit të ndërmjetëm / përfundimtar	Vetëm disa segmente të SID, STAR, APCH		thelbësore			

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lartësia altimetrikem inimale e klierencës të pengesave (MOCA)		Lartësi altimetrik e	Lartësia altimetrike minimale e një segmenti të përcaktuar, e cila siguron klierencën e kërkuar të pengesës	SID, STAR, APCH					
	Distanca		Distanca	Distanca gjeodezike në të dhjetën më të afërt të një kilometri ose të një milje detare midis secilës pikë të caktuar të njëpasnjëshme të rëndësishme		1/100 km	thelbësore	llogaritur	1/100 km ose 1/100 nm	1 km ose 1 nm
	Drejtimi i vertete		Drejtimi	Drejtimi i vërtetë deri në të dhjetën më të afërt të një grade midis secilës pikë të njëpasnjëshme të rëndësishme	SID, STAR, APCH	1/10 gradë	rutinë	llogaritur	1/10 gradë	
	Drejtimi magnetik		Drejtimi	Drejtimi magnetik në të dhjetën më të afërt të një grade midis secilës pikë të njëpasnjëshme të rëndësishme	SID, STAR, APCH	1/10 gradë	rutinë	llogaritur	1 gradë	1 gradë
	Gradienti		Vlera		APCH, DEP					
	Shpejtësia		Vlera	Kufiri i shpejtësisë në një pikë domethënëse, i shprehur në njësi prej 10 kt, sipas rastit						
	Pengesë dominante				APCH, DEP					
		Lloji	Teksti	Tregoni nëse pengesa është e ndezur / e pandriçuar, lloji i pengesës (kisha / turbina me erë, etj.)						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Pozicioni	Pikë	Koordinatat e pengesës dominante		Shihni Seksionin 6 'Të dhënat e pengesave '				
		Lartësia	Lartësia	Lartësia e majës së pengesës dominante		Shihni Seksionin 6 'Të dhënat e pengesave '				
Segmenti i afrimit final				Segmenti i procedurës së afrimit instrumental në të cilin kryhet pozicionimi dhe zbritja për ulje	SBAS, APCH, GBAS, APCH					
	Lloji i operimit		Teksti	Një numër që tregon llojin e segmentit të afrimit final (p.sh. '0' është koduar për një procedurë të afrimit të drejtëpërdrejtë, përfshirë procedurat jashtë aksit.)						
	Përcaktuesi i performancës së afrimit		Teksti	Një numër që identifikon llojin e një afrimi ('0' përdoret për të identifikuar performancën e një lokalizuesi me procedurën e afrimit me udhëzim vertikal (LPV) dhe '1' tregon një procedurë të kategorisë I të afrimit)						
	Ofruesi i SBAS		Teksti	Identifikuesi i një ofruesi të shërbimit të një sistemi të veçantë tëafrimit me bazë satelitore	Vetëm SBAS					
	Zgjedhësi i të dhënave të rrugës referuese (RPDS)		Teksti	Një identifikues numerik, unik në një frekuencë në rajonin e transmetimit dhe që përdoret për të zgjedhur bllokun e të dhënave FAS	Vetëm GBAS					
	Identifikuesi i rrugës referuese (RPI)		Teksti	Një identifikues me katër karaktere që përdoret për të konfirmuar zgjedhjen e procedurës së saktë të afrimit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Pika e pragut të uljes (LTP) ose pika e pragut fiktive (FTP)			LTP / FTP						
		Pozicioni	Pikë	Gjerësia dhe gjatësia gjeografike e LTP / FTP		0.3 m (1ft)	kritike		0.0005'' (0.01')	1 km ose 1 nm
		Lartësia elipsoidale	Lartësia	Lartësia e LTP / FTP mbi elipsoidin WGS-84		0.25 m	kritike		0.1 m	
		Lartësia ortometrike	Lartësia	Lartësia e LTP / FTP në lidhje me gjeoidin dhe paraqitet si një lartësi MSL						
	Pika e shtrirjes së rrugës së fluturimit (FPAP)			FPAP						
		Pozicioni	Pikë	Gjerësia dhe gjatësia gjeografike e FPAP		0.3 m (1ft)	kritike		0.0005'' (0.01')	
		Lartësia ortometrike	Lartësia	Lartësia e FPAP-it në lidhje me gjeoidin dhe paraqitur si një lartësi MSL						
	Lartësia e kalimit të pragut të qasjes (TCH)		Lartësi	Lartësia e caktuar e kalimit të këndit të shtegut të fluturimit mbi LTP (ose FTP)		0.5 m	kritike	llogaritur	0.05 m	
	Këndi i rrugës së rrëshqitjes (GPA)		Vlera	Këndi i shtegut të afrimit (rruga e rrëshqitjes) në lidhje me rrafshin horizontal, të përcaktuar në përputhje me EGS-84 në LTP / FTP		0.01°m	N/a		0.01°m	

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Gjerësia e kursit në prag		Vlera	Gjysmë-gjerësia e gjerësisë së kursit anësor në LTP / FTP, duke përcaktuar kompensimin anësor në të cilin marrësi arrin devijim në shkallë të plotë.		N/a	Kritike		0.25 m	
	Dalja jashtë aksit e gjatësisë Delta		Distanca	Distanca nga fundi i ndalimit të RWY deri në FPAP; ajo përcakton vendin ku ndjeshmëria anësore ndryshon në ndjeshmërinë e afrimit të humbur.		N/a	N/a		8 m	
	Kufiri i alarmit horizontal (HAL)		Vlera	HAL	Vetëm SBAS					
	Kufiri i alarmit vertikal (VAL)		Vlera	VAL	Vetëm SBAS					
	Blloku i të dhënave FAS		Teksti	Një varg binar që përshkruan bllokun e të dhënave FAS të krijuar me një mjet të përshtatshëm softuer; blloku i të dhënave FAS është një grup parametrash për të identifikuar një afrim të vetëm preçiz ose një APV dhe për të përcaktuar afrimin e lidhur me të.						
	Pjesa e mbetur e CRC		Teksti	Një përfaqësim heksadecimal me 8 karaktere të bitëve të mbetjeve të llogaritura, që përdoret për të përcaktuar integritetin e bllokut të të dhënave FAS gjatë transmetimit dhe ruajtjes.						
Pika fikse e procedurës										
	Identifikimi		Teksti	Emrat, përcaktuesit e koduar ose emrat e kodeve dhënë pikës domethënëse						
	Kërkesat e raportimit të ATC		Teksti	Treguesi i kërkesës së raportimit të ATS / MET si "i detyrueshëm", "sipas kërkesës" ose "NIL"						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Pika e raportimit të VFR		Teksti	Emri i urës ose kishës	VFR					
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e pikës fikse		Shikoni Shënimin 1				
	Lloji		Teksti	Treguesi i llojit tëpikës fikse, të tilla si navaid, Int, pikëkalimi						
	Formacionet									
		Navaid	Teksti	Identifikimi i stacionit të referencës VOR / DME						
		Drejtimi	Drejtimi	Drejtimi për në referencën VOR / DME nëse pika e rrugës nuk bashkohet me të		Shikoni Shënimin 2				
		Distanca	Distanca	Distanca nga referenca VOR / DME nëse pika e kalimit nuk bashkohet me të		1/100 km	thelbësore	llogaritur	1/100 km ose 1/100 nm	2/10 km (1/10 nm)
					Shënim 1	100 m	thelbësore	vlereesuar/e llogaritur	1 sek	1 sek
						3 m	thelbësore	vlereesuar /e llogaritur	1/10 sek	1 sek
					Shënim 2	1/10 gradë	rutinë	llogaritur	1/10 gradë	1/10 gradë
						1/10 gradë	thelbësore	llogaritur	1/10 gradë	1/10 gradë
Mbajtja e procedurës				Një manovër e paracaktuar që mban aeroplanin brenda hapësirës ajrore të specifikuar ndërsa pret klierencën e mëtejshme						
	Identifikimi		Teksti	Identifikimi i procedurës së mbajtjes						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Pikë fikse		Pikë	Vendndodhja gjeografike që shërben si referencë për një procedurë të mbajtjes		Njësoj si rregullimi i procedurës				
	Kursi përbrenda		Kursi	Kursi i vërtetë përbrenda					1/10 gradë	
	Kursi i jashtëm		Kursi	Kursi i vërtetë i jashtëm					1/10 gradë	
	Distanca e segmentit		Distanca	Distanca dalëse esegmentit					1/10 km ose 1/10 nm	
	koha e segmentit		Vlera	Koha e jashtme e segmentit						
	Kufizimi radial		Këndi	Kufizimi radial nga VOR / DME në të cilin bazohet mbajtja						
	Drejtimi i kthesës		Vlera	Drejtimi i kthesës së procedurës						
	Lartësia altimetrike minimale		Lartësi altimetrike	Niveli minimal i mbajtjes në nivelin e fluturimit më të afërt me të lartë (50 m ose 100 ft)		50 m	rutinë	llogaritur	50 m ose 100 ft/ niveli fluturimit	
	Lartësia altimetrike maksimale		Lartësi altimetrike	Niveli maksimal i mbajtjes në nivelin e fluturimit më të afërt me të lartë (50 m ose 100 ft)					50 m ose 100 ft/ niveli fluturimit	
	Shpejtësia		Vlera	Shpejtësia maksimale e treguar në ajër					10 kt	
	Variacioni magnetik									
		Këndi	Këndi	Ndryshimi magnetik i mjetit ndihmës së radio-navigimit të procedurës						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
		Data	Data	Data në të cilën variacioni magnetik kishte vlerën përkatëse						
	Emri i specifikimeve të lundrimit		Teksti	Emri i specifikimit të navigimit - grupi i kërkesave të avionëve dhe ekuipazhit të ajrit të nevojshëm për të mbështetur një aplikacion navigimi brenda një koncepti të përcaktuar të hapësirës ajrore	RNAV/ RNP					
Specifikat e procedurës së helikopterit										
	Titulli i procedurës së helikopterit (RNAV 263)		Teksti	Identifikimi i procedurës së helikopterit						
	Lartësia e kalimit të heliportit (HCH)		**Lartësi**	Lartësia e kalimit të heliportit			thelbësore		1m ose 1ft	1m ose 1ft
	Pika fikse fillestare e nisjes (IDF)		Pikë	Pika fikse fillestare e nisjes	DEP					
	Pika e-afrimit të humbur (MAPt)		Pikë	MAPt	APCH					
	Segmenti vizual i drejtpërdrejtë			Për PinS APP: pjesa e fluturimit që lidh drejtpërdrejt PinS me vendin e uljes; për PinS DEP: pjesa e fluturimit që lidh drejtpërdrejt vendin e uljes me IDF						
		Vektor	Vijë							
		Distanca	Distanca							
		Drejtim	Këndi							
		Lartësia e kryqëzimit	**Lartësi**							

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Segmenti i manovrimit vizual (VS)			PinS VS e mbrojtur për manovrat e mëposhtme: (a) për PinS APCH: manovrim vizual nga MAPt rreth helikopterit ose vendndodhjes së uljes për të zbritur nga një drejtim tjetër përveç direkt nga MAPt; dhe (b) për PinS DEP: ngritja në një drejtim tjetër përveç drejtpërdrejt në IDF, e ndjekur nga një manovër vizuale për t'u bashkuar me segmentin instrumental në IDF						
		Vija qendrore	Këndi	Vija qendrore e sipërfaqes së ngritjes në ajër	DEP					
		Zona e manovrimit	Poligon	Zona ku piloti pritet të manovrojë vizualisht	APCH DEP					
		Nuk ka zonë manovrimi	Poligon	Zona ku është e ndaluar manovrimi	APCH DEP					
		Hyrja në rrugë	Vijë	PinS VS e mbrojtur për manovrat e mëposhtme: (a) për PinS APCH: manovrim vizual nga MAPt rreth helikopterit ose vendndodhjes së uljes për të zbritur nga një drejtim tjetër përveç direkt nga MAPt; dhe (b) për PinS DEP: ngritja në një drejtim tjetër përveç drejtpërdrejt në IDF, e ndjekur nga një manovër vizuale për t'u bashkuar me segmentin instrumental në IDF	APCH DEP					
	HAS			Për PinS APP: pjesa e fluturimit që lidh drejtpërdrejt PinS me vendin e uljes; për PinS DEP: pjesa e fluturimit që lidh drejtpërdrejt vendin e uljes me IDF	APCH					
		Rrezja	Distanca	Lartësia mbi diagramin sipërfaqësor						
		Lartësia mbi sipërfaqe	Lartësi							
	Teksti 'Vazhdoni vizualisht'		Teksti	Teksti që tregon se procedura ka një udhëzim 'Të vazhdojë vizualisht'						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Teksti 'Vazhdo VFR'		Teksti	Teksti që tregon se procedura ka një udhëzim 'Procedurë VFR'						
	Këndi i zbritjes së segmentit vizual (VSDA)		Vlera	VSDA						
	Hyrje ne rruge		Distanca							
		Gjatësia	Distanca							
		Gjerësia	Këndi							
		Drejtim	Teksti							
	Mospërputhja midis indikacioneve të instrumentit dhe pjerrësisë vizuale		Teksti							
	Përshkrimi i afrimit të humbur		Teksti	Përshkrimi i afrimit të humbur të procedurës						
	Përshkrimi i rrugës SID / STAR		Teksti	Përshkrimi tekstual i procedurës SID ose STAR						
	Gradienti i ngjitjes së afrimit të humbur		Vlera	Vlera e gradientit të ngjitjes së afrimit të humbur të procedurës së afrimit						
AITF				Shënime mbi hartat (informacioni aeronautik në formatin tekstual)						
	Mospërputhja midis indikacioneve të instrumentit dhe pjerrësisë vizuale		Teksti							

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Përshkrimi i afrimit të humbur		Teksti	Përshkrimi i afrimit të humbur të procedurës						
	Përshkrimi i rrugës SID / STAR		Teksti	Përshkrimi tekstual i procedurës SID ose STAR						
	Gradienti i ngjitjes së afrimit të humbur		Vlera	Vlera e gradientit të ngjitjes së afrimit të humbur të procedurës së afrimit						
	Shënim CAT H		Teksti							
	CAT D i madh		Teksti							
	Autorizimi kërkuar (AR)		Teksti	Tregues i RNP AR						
	Njësitë e matjes		Teksti							
	GNSS në vend të									
	Dështimi i komunikimit		Teksti	Përshkrimi i dështimit të komunikimit						
	Mbikëqyrja / radari i kërkuar		Teksti							
	Shënim për pengesat në afërsi të SID		Teksti	Treguesi atje ku ekzistojnë pengesa në afërsi, të cilat nuk janë marrë në konsideratë në përcaktimin e gradientit të dizenjimit të procedurës së publikuar						
	Pozicionimi jashtë aksit									
	PDG më e madhe se 3%									

5.Të dhënat e mjeteve ndihmëse / sistemeve të radio navigimit

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Mjetet ndihmëse të radio navigimit										
	Lloji		Teksti	Lloji i mjeteve ndihmëse të radio navigimit						
	Identifikimi		Teksti	Kodi i caktuar për të identifikuar në mënyrë unike mjetin ndihmës						
	Emri		Teksti	Emri tekstual i caktuar për mjetin ndihmës						
	Klasifiimi i ILS		Lista e kodeve	Një klasifikim bazuar në aftësitë funksionale dhe të performancës së një ILS	ILS					
	Klasifiimi i GBAS		Lista e kodeve	Një klasifikim bazuar në aftësitë funksionale dhe të performancës së nënsistemit në toke të GBAS	GBAS					
	Identifikuesi i pajisjes së afrimit GBAS		Lista e kodeve	Një klasifikim bazuar në volumin e shërbimit të GBAS dhe kërkesat e performancës për secilin afrim mbështetës	GBAS					
	Zona e operimit		Tekst	Treguesi se mjeti ndihmes i navigimit shërben për qëllime në rrugë ajrore (E), aerodrom (A) ose për të dyja (AE)						
	Aerodromi/heliporti i shërbyer			Treguesi i vendndodhjes ICAO ose emri i aerodromeve që u shërben						
	RWY i shërbyer		Teksti	Përcaktuesi i RWY që ishërben						
	Entiteti operues		Teksti	Emri i njësisë operative entitetit operues të pajisjes						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lloji i operimeve të mbështetura		Lista e kodeve	Tregues i llojit të operimit të mbështetur për ILS / MLS, GNSS bazë, sistemin e shtimit satelitor (SBAS) dhe sistemin e përforcimit në tokë (GBAS)						
	Bashkëvendosje		Teksti	Informacioni që një mjet ndihmës operon së bashku me një mjet tjetër ndihmës						
	Orët e-operimit		Orari	Orët e operimit të mjetit ndihmës së radio-navigimit						
	Variacioni magnetik			Dallimi këndor midis veriut të vërtetë dhe veriut magnetik						
		Këndi	Këndi	Ndryshimi magnetik në mjetin ndihmës të radio navigimit	ILS/NDB	Shikoni Shënimin 1 më poshtë				
		Data	Data	Data në të cilën variacioni magnetik kishte vlerën përkatëse						
	Deklinacioni i stacionit		Këndi	Një variacion i pozicionimit të mjetit ndihmës midis radialit zero gradë dhe veriut të vërtetë, i përcaktuar në kohën kur kalibrohet stacioni	VOR/ILS/-MLS					
	Drejtimi i pozicionit zero		Teksti	Drejtimi i 'pozicionit zero'të siguruar nga stacioni, p.sh.veriu magnetik, veriu i vërtetë, etj.	VOR					
	Frekuenca		Vlera	Frekuenca ose frekuenca e akordimit të mjetit ndihmës të radio navigimit						
	Kanali		Teksti	Numri i kanalit të mjetit ndihmës të radio navigimit	DME ose GBAS					
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e mjetit ndihmës të radio navigimit		Shikoni Shënimin 2 më poshtë				

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lartësia ortometrike		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e antenës transmetuese të DME ose lartësia ortometrike e pikës referuese GBAS	DME ose GBAS	Shikoni Shënimin 3 më poshtë				
	Lartësia elipsoidale		Lartësi	Lartësia elipsoidale e pikës referuese GBAS	GBAS					
	Pozicionimi i lokalizuesit									
		Drejtim	Drejtim	Kursi i lokalizuesit	Lokalizues i ILS	1/100 gradë	thelbësore	vlereesuar	1/100 gradë (nëse është e vërtetë)	1 gradë
		Lloji	Teksti	Lloji i pozionimit të lokalizuesit, i vërtetë ose magnetik	Lokalizues i ILS					
	Shtrirja Pozicionimi azimutal zero		Drejtim	Pozicionimi azimutal zero i MLS	MLS	1/100 gradë	thelbësore	vëzhguar	1/100 gradë (nëse është e vërtetë)	1 gradë
	Këndi		Këndi	Këndi i rrafshit të zbritjes së një ILS ose këndi normal i rrafshit së zbritjes së një instalimi MLS	ILS GP/MLS					
	RDH		Vlera	Vlera e lartësisë së të dhënave të referencës ILS (ILS RDH)	ILS GP	0.5 m	kritike	llogaritur		

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Distanca antena e lokalizuesit deri te fundi i RWY		Distanca	Distanca Lokalizuesi i ILS - fundi i RWY / FATO	Lokalizues i ILS	3 m	rutinë	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar
	Distanca Antena e rrafshit të zbritjes të ILS deri te TRSH		Distanca	Distanca Antena e rrafshit së zbritjes të ILS - pragu përgjatë vijës qendrore	ILS GP	3 m	rutinë	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar
	Distanca Radio sinjalizuesi i ILS deri te TRSH		Distanca	Distanca Shënuesi Radio sinjalizuesi i ILS - pragu	ILS	3 m	thelbësore	llogaritur	1 m ose 1ft	2/10 km (1/10 nm)
	Distanca Antena e ILS DME deri te TRSH		Distanca	Distanca Antena ILS DME - pragu përgjatë vijës qendrore	ILS	3 m	thelbësore	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar
	Distanca Antena azimutale e MLS deri te fundi i RWY		Distanca	Distanca Antena azimutale e MLS - fundi i RWY / FATO	MLS	3 m	rutinë	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar
	Distanca Antena e lartësisë ortometrike të MLS deri te fundi i TRSH		Distanca	Distanca Antena e lartësisë ortometrike të MLS - Pragu përgjatë vijës qendrore	MLS	3 m	rutinë	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar
	Distanca Antena e MLS DME deri te TRSH		Distanca	Distanca Antena MLS DME / P - Pragu përgjatë vijës qendrore	MLS	3 m	thelbësore	llogaritur	1 m ose 1ft	siç është plotuar

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Polarizimi i sinjalit		Lista e kodeve	Polarizimi i sinjalit GBAS (GBAS / H ose GBAS / E)	GBAS					
	Mbulimi operacional i caktuar (DOC)		Teksti	DOC ose vëllimi standard i shërbimit (SSV) si rrezja e intervalit ose vëllimit të shërbimit nga pika e referimit navaid / GBAS, lartësia dhe sektorët, nëse kërkohet						
			Shënim 1		Lokalizuesi i ILS	1 gradë	thelbësore	vlereesuar	1 gradë	
					NDB	1 gradë	rutinë	vlereesuar	1 gradë	
								vlereesuar		
			Shënim 2		Aerodrom navaid	3m	thelbësore	vlereesuar	1/10 sek	siç është plotuar
					Pika referuese GBAS	1m		vlereesuar		
					Në rrugë	100 m	thelbësore	vlereesuar	1 sek	
			Shënim 3		DME	30 m (100 ft)	thelbësore	vlereesuar	30 m (100 ft)	30 m (100 ft)
					DME / P	3m	thelbësore	vlereesuar	3 m (10 ft)	
					Pika referuese GBAS	0.25 m	thelbësore		1 m ose 1 ft	

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
GNSS				Një sistem në të gjithë botën për përcaktimin e pozicionit dhe kohës që përfshin një ose më shumë yjësi satelitore, marrës të avionëve dhe monitorim të integritetit të sistemit, të shtuar si të nevojshme për të mbështetur performancën e kërkuar të navigimit për operimin e parashikuar						
	Emri		Teksti	Emri i elementit GNSS (GPS, GBAS, GLONASS, EGNOS, MSAS, WAAS, etj.)						
	Frekuenca		Vlera	Frekuenca e GNSS	Sipas rastit					
	Zona e shërbimit		Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së shërbimit GNSS						
	Zona e mbulimit		Poligon	Vendndodhja gjeografike e zonës së mbulimit GNSS						
	Autoriteti operues		Teksti	Emri i autoritetit operues të pajisjes						
Dritat aeronautike në tokë				Dritat e tokës dhe fenerët e tjerë të dritës që përcaktojnë pozicionet gjeografike që zgjidhen nga Shteti si të rëndësishëm						
	Lloji		Teksti	Lloji i fenerit						
	Përcaktuesi		Teksti	Kodi i caktuar për të identifikuar në mënyrë unike fenerin						
	Emrin		Teksti	Emri i qytetit ose qytezës ose identifikim tjetër i fenerit						
	Intensiteti		Vlera	Intensiteti i dritës së fenerit					1000 cd	
	Karakteristikat		Teksti	Informacion në lidhje me karakteristikat e fenerit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Orët e operimeve		Orari	Orët e funksionimit të fenerit						
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e fenerit						
Dritat detare										
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e fenerit						
	Diapazoni i dukshmërisë		Distance	Diapazoni i dukshmërisë së fenerit						
	Karakteristikat		Teksti	Informacion në lidhje me karakteristikat e fenerit						
Sistem special i navigimit				Stacionet e shoqëruara me sisteme speciale të lundrimit (DECCA, LORAN, etj.)						
	Lloji		Teksti	Lloji i shërbimit në dispozicion (sinjali kryesor, sinjali ndihmës, ngjyra)						
	Përcaktuesi		Teksti	Kodi i caktuar për të identifikuar në mënyrë unike sistemin e veçantë të navigimit						
	Emri		Teksti	Emri tekstual i caktuar në sistemin e veçantë të lundrimit						
	Frekuenca		Vlera	Frekuenca (numri i kanalit, shpejtësia themelore e pulsit, shpejtësia e përsëritjes, sipas rastit) e sistemit të veçantë të navigimit						
	Orët e operimit		Orari	Orët e operimit të sistemit special të naivigimit						
	Pozicioni		Pikë	Vendndodhja gjeografike e sistemit të veçantë të lundrimit		100 m	thelbësore	vlereesuar / llogaritur		
	Entiteti operues		Teksti	Emri i entitetit operues të pajisjes						
	Mbulimi i sistemit		Teksti	Përshkrimi i mbulimit të pajisjes së sistemit të veçantë të navigimit						

6. Të dhënat e pengesave

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Pengesë				Të gjitha pengesat fikse (qofshin të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme ose pjesët e tyre						
	Identifikuesi i pengesave		Teksti	Identifikuesi unik i pengesës						
	Operatori / pronari		Teksti	Emri dhe informacioni i kontaktit të operatorit ose pronarit të pengesave						
	Lloji i gjeometrisë		Lista e kodeve	Një tregues nëse pengesa është një pikë, vijë apo poligon						
	Pozicioni horizontal		Pikë ose linjë vijë ose poligon	Pozicioni horizontal i pengesës		Shikoni Shënimin 1 më poshtë				
	Shtrirja horizontale		Distanca	Shtrirja horizontale e pengesës						
	Lartësia ortometrike		Lartësia ortometrike	Lartësia ortometrike e pikës më të lartë të pengesës		Shikoni Shënimin 2 më poshtë				
	Lartësi		Lartësi	Lartësia e pengesës mbi tokë						
	Lloji		Teksti	Lloji i pengesës						
	Data dhe koha e krijimit		Data	Data dhe koha kur u krijua pengesa						
	Operimet		Teksti	Operimet karakteristike të pengesave të lëvizshme						
	Efektiviteti		Teksti	Efektiviteti i llojeve të përkohshme të pengesave						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Ndriçimi									
		Lloji	Teksti	Lloji i ndriçimit						
		Ngjyra	Teksti	Ngjyra e ndriçimit të pengesës						
	Shënimi		Teksti	Lloji i shënjimit të pengesës						
	Materiali		Teksti	Materiali mbizotërues sipërfaqësor i pengesës						
			Shënim 1	Pengesat në Zonën 1		50 m	rutinë	vlereesuar	1 sek	siç është plotuar
				Pengesat në Zonën 2 (përfshirë 2a, 2b, 2c, 2d, zona e shtegut të fluturimit për ngritje dhe sipërfaqet e kufizimit të pengesave)		5 m	thelbësore	vlereesuar	1/10 sek	1/10 sek
				Pengesat në zonën 3		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	1/10 sek	1/10 sek
				Pengesat në zonën 4		2.5 m	thelbësore	vlereesuar		
			Shënimi 2	Pengesat në Zonën 1		30 m	rutinë	vlereesuar	1m ose 1ft	3m (10 ft)
				Pengesat në Zonën 2 (përfshirë 2a, 2b, 2c, 2d, zona e rrugës të fluturimit për ngritje dhe sipërfaqet e kufizimit të pengesave)		3 m	thelbësore	vlereesuar	1m ose 1ft	1m ose 1ft
				Pengesat në zonën 3		0.5 m	thelbësore	vlereesuar	0.1 m ose 1ft ose 0.01 m	1m ose 1ft
				Pengesat në zonën 4		1 m	thelbësore	vlereesuar	0.1 m	

7. Të dhënat gjeografike

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Ndërtesat				Ndërtesat (me rëndësi operacionale) dhe karakteristikat e tjera të dukshme/kryesore (të aerodromit)						
	Emri		Teksti	Emri i ndërtesës						
	Gjeometria		Poligon	Vendndodhja gjeografike e ndërtesës						
Zonat e ndërtuara				Zonat e mbuluara nga qytetet, qytezat dhe fshatrat						
	Emri		Teksti	Emri i zonave të ndërtuara						
	Gjeometria		Pika /poligoni	Vendndodhja gjeografike e zonave të ndërtuara						
Hekurudha				Të gjitha hekurudhat që kanë vlerë të shënuar						
	Emri		Teksti	Emri i hekurudhës						
	Gjeometria		Vijë	Vendndodhja gjeografike e hekurudhave						
Autostrada dhe rrugë				Të gjitha autostradat dhe rrugët që kanë vlerë të shënuar						
	Emri		Teksti	Emri i autostradave dhe rrugëve						
	Gjeometria		Vijë	Vendndodhja gjeografike e autostradave dhe rrugëve						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Pikë referimi vizuale				Monumente natyrore dhe kulturore, siç janë urat, linjat e spikatura të transmetimit, instalimet e përhershme të teleferikëve, turbinat e erës, strukturat e minierës, kalatë, rrënojat, nivelet, tubacionet, shkëmbinjtë, masivet shkëmbore bregdetare, shkëmbinjtë masivë, dunat e rërës, farët e izoluar dhe dritat, kur konsiderohet të jetë me rëndësi për lundrimin vizual ajror						
	Karakteristikat		Teksti	Përshkrimi i pikës referuese vizuale						
	Gjeometria		Vijë	Vendndodhja gjeografike e hekurudhave						
Kufijtë politikë				Kufijtë politikë ndërkombëtarë						
	Gjeometria		Vijë	Vendndodhja gjeografike e kufijve politikë ndërkombëtarë						
Hidrografia				Të gjitha veçoritë e ujit që përmbajnë vija bregdetare, liqene, lumenj dhe përrenj (duke përfshirë ato jo-shumëvjeçare në natyrë), liqene të kripura, akullnaja dhe shtresa akulli						
	Emri		Teksti	Emri i veçorisë së ujit						
	Gjeometria		Vija/ Poligoni	Vendndodhja gjeografike e veçorisë së ujit						
Zonat me pyje				Zonat me pyje						
	Gjeometria		Poligoni	Vendndodhja gjeografike e zonës së pyllëzuar						
Rrugët e shërbimit				Një pjesë e sipërfaqes së aerodromit që përdoret nga automjetet e shërbimit						
	Gjeometria		Poligoni	Vendndodhja gjeografike e rrugëve të shërbimit						
	Baza e veçorisë		Teksti	Identifikimi i llojit të veçorisë së prekur						
	Baza identifikuese		Teksti	Emri i TWY primare, zona e vendparkimit ose vendqendrimit						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
Zona e ndërtimit				Një pjesë e zonës së aerodromit në ndërtim e sipër						
	Gjeometria		Poligoni	Vendndodhja gjeografike e zonës së ndërtimit						
Zona e papërshtatsh me për lëvizjen e avionëve				Zonat e papërshtatshme për lëvizjen e avionëve						
	Gjeometria		Poligoni	Zona e përshkruar e lëvizjes përgjithmonë e papërshtatshme për avionët dhe e identifikuar qartë si e tillë						
Pika e kontrollit të sondazhit				Një pikë kontrolli monumentale e matjeve						
	Vendndodhja			Vendndodhja gjeografike e pikës së kontrollit të matjeve						
	Lartësia ortometrike			Lartësia ortometrike e pikës së kontrollit të -matjeve						
Nyja e rrjetit të rutimit të sipërfaqes së aerodromit (ASRN)				Një segment në një grafik që përcakton ASRN						
	Rrjeti identifikues			Emri logjik përbëhet nga një listë e kufizuar e emrave për një ose më shumë veçori të shoqëruara me veçorinë ASRN						
	Pragu identifikuesi			Emri i instancës së veçorise						
	Numri identifikues			Identifikues special unik i caktuar përfundimisht në një shembull të tiparit nga një sigurues i të dhënave						
	Term ref			Ndërtesa e terminalit e shoqëruar me shembullin e veçorise						

Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Lloji i nyjes			Lloji i nyjes						
	Ndalesa Cat			Kategoria e operimit me shikim të ulët të pozicionit mbajtës						
	Pozicioni			Vendndodhja gjeografike e nyjes ASRN						
Skaj i ASRN				Një lidhje midis nyjeve në një grafik, i cili përcakton ASRN						
Subjekti	Veçoritë	Nën-veçoritë	Lloji	Përshkrimi	Shënim	Sakt.	Integ.	Origjina	Rez. publ.	Rez. hartës
	Rrjeti identifikues		Teksti	Emri logjik përbëhet nga një listë e kufizuar e emrave për një ose më shumë veçori të shoqëruara me veçorinë ASRN						
	Drejtimi		Teksti	Drejtimi njëkahësh ose dykahësh i instancës përkatëse të veçorisë						
	Nyja 1 ref		Teksti	Numri identifikues i nyjes ASRN që korrespondon me pikën e fillimit të gjeometrisë së skajit						
	Nyja 2 ref		Teksti	Numri identifikues i nyjes ASRN që korrespondon me pikën përfundimtare të gjeometrisë së skajit						
	Lloji i skajit		Teksti	Lloji i skajit						
	Prejardhja e skajit		Teksti	Metoda e prejardhjes së gjeometrisë së skajit						
	Gjeometria		Teksti	Vendndodhja gjeografike e skajit të ASRN						

Llojet e të dhënave të referuara në kolonën 4 'Lloji'

Lloji	Përshkrimi	Artikujt e të dhënave
Pikë	Një palë koordinatash (gjerësi dhe gjatësi) referuar elipsoidit matematik, të cilat përcaktojnë pozicionin e pikës në sipërfaqen e Tokës	Gjerësia gjeografike Gjatësia gjatësore Sistemi i referencës horizontale Njësitë e matjes Saktësia horizontale e arritur
Vijë	Sekuenca e pikave që përcaktojnë një objekt linear	Sekuenca e pikëve
Poligon	Sekuenca e pikave që formojnë kufirin e poligonit; pika e parë dhe e fundit janë identike	Sekuenca e mbyllur e pikave
Lartësi	Distanca vertikale e një niveli, pike ose një objekti, e konsideruar si një pikë, e matur nga një e dhënë referuese specifike	Vlera numerike Sistemi vertikal i referimit Njësitë e matjes Saktësia vertikale e arritur
Lartësi altimetrike	Distanca vertikale e një niveli, pike ose një objekti, të konsideruar si një pikë, e matur nga MSL	Vlera numerike Sistemi vertikal i referimit Njësitë e matjes Saktësia vertikale e arritur
Lartësi ortometrike	Distanca vertikale e një pike ose një niveli në sipërfaqen e Tokës, ose e vendosur në të, e matur nga MSL	Vlera numerike Sistemi vertikal i referimit Njësitë e matjes Saktësia vertikale e arritur
Distanca	Një vlerë këndore	Vlera numerike Njësitë e matjes Saktësia e arritur
Këndi / drejtimi	Një vlerë këndore	Vlera numerike Njësitë e matjes Saktësia e arritur
Vlera	Çdo vlerë e matur, e deklaruar ose e prejardhur që nuk është e shënuar më sipër	Vlera numerike Njësitë e matjes Saktësia e arritur
Data	Një datë kalendarike që referon një ditë ose muaj të veçantë	Teksti
Orari	Një periudhë kohore e përsëritur, e përbërë nga një ose më shumë intervale ose data të veçanta (p.sh. pushimet) që ndodhin në mënyrë ciklike	Teksti
Lista e kodeve	Një grup i vargjeve ose vlerave të paracaktuara të tekstit	Teksti
Teksti	Tekst falas	Varg i karaktereve pa kufizime

ANEKSI IV

KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR
(Pjesa ATS)

NËNPJESA A - KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR (ATS.OR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATS.OR.100 Pronësia

(a) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror njoftojnë Autoritetin e Aviacionit Civil për:

(1) statusin e tyre ligjor, strukturën e tyre të pronësisë dhe çdo marrëveshje që mund të ketë ndikim të konsiderueshëm në kontrollin e aseteve të tyre;

(2) çdo lidhje me organizatat që nuk operojnë në sektorin e ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror, duke përfshirë aktivitetet tregtare në të cilat angazhohen ose drejtpërdrejt, ose nëpërmjet ndonjë angazhimi tjetër, të cilat kanë më shumë se 1% të të ardhurave të parashikuara; përveç kësaj, ata njoftojnë autoritetin në fjalë për çdo ndryshim që ndodh në pronësinë e çdo aksionari që përfaqëson të paktën 10% të kapitalit total.

(b) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të marrin të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar çdo konflikt interesi që mund të kompromentojë ofrimin e paanshëm dhe objektiv të shërbimeve të tyre.

ATS.OR.105 Ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve

Përveç pikës ATM/ANS.OR.A.075 të Aneksit III, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror nuk duhet të përfshihet në sjellje të cilat kanë si objekt ose si efekt të tyre parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës dhe as në sjellje që përbëjnë abuzim me pozicionin dominues, në përputhje me legjislacionin kombëtar.

ATS.OR.110 Koordinimi ndërmjet operatorëve të aerodromit dhe ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë marrëveshje me operatorin e aerodromit në të cilin ai ofron shërbime të trafikut ajror për të siguruar koordinimin e përshtatshëm të aktiviteteve dhe shërbimeve të ofruara, si dhe shkëmbimin e të dhënave dhe informacionit përkatës.

ATS.OR.115 Koordinimi midis njësive ushtarake dhe ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror

Pa cënuar nenin 6 të Urdhrit Nr. 867, datë 13.12.2018, apo cdo përditësimi tjetër të tij, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që njësitë e tij të shërbimeve të trafikut ajror, në mënyrë rutinë ose me kërkesë, në përputhje me procedurat lokale të rëna dakord, të sigurojnë njësitë e përshtatshme ushtarake me plan përkatës të fluturimit dhe të dhëna të tjera në lidhje me fluturimet e avionëve civilë në mënyrë që të lehtësojnë identifikimin e tyre.

ATS.OR.120 Koordinimi ndërmjet ofruesve të shërbimeve meteorologjike dhe ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror

(a) Për t'u siguruar që avionët marrin informacionin e azhurnuar meteorologjik për operimet e tyre, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të bëjë marrëveshje me ofruesin e shërbimeve meteorologjike për personelin e shërbimeve të trafikut ajror:

(1) përveç përdorimit të instrumenteve treguese, për të raportuar, nëse vëzhgohet nga personeli i shërbimeve të trafikut ajror ose komunikohen nga avionët, elementë të tjerë meteorologjikë për të cilët mund të bihet dakord;

(2) të raportojë sa më shpejt të jetë e mundur fenomenet meteorologjike me rëndësi operacionale, nëse vërehen nga personeli i shërbimeve të trafikut ajror ose komunikohen nga avionët, të cilët nuk janë përfshirë në raportin meteorologjik të aerodromit;

(3) të raportojë sa më shpejt të jetë e mundur informacionin përkatës në lidhje me aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimet vullkanike dhe informacionin në lidhje me renë e hirit vullkanik. Për më tepër, qendrat e kontrollit të zonës dhe qendrat e informacionit të fluturimit do të raportojnë informacionin tek zyra shoqëruese e vëzhgimit meteorologjik dhe qendrat këshilluese të hirit vullkanik (VAAC).

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që të mbahet një koordinim i ngushtë midis qendrave të kontrollit të zonës, qendrave të informacionit të fluturimit dhe zyrave të vëzhgimit meteorologjik, në mënyrë të tillë që informacioni mbi hirin vullkanik të përfshirë në mesazhet e NOTAM dhe SIGMET të jetë i qëndrueshëm.

ATS.OR.125 Koordinimi ndërmjet shërbimeve të informacionit aeronautik dhe ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do t'i sigurojë ofruesit përkatës të shërbimeve të informacionit aeronautik, informacionin aeronautik që do të publikohet sipas nevojës për të lejuar përdorimin e shërbimeve të tilla të trafikut ajror.

(b) Për të siguruar që ofruesit e shërbimeve të informacionit aeronautik marrin informacion që i mundëson ata që të ofrojnë informacion të përditësuar para fluturimit dhe për të plotësuar nevojën për informacion gjatë fluturimit, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror dhe ofruesi i shërbimeve të informacionit aeronautik do të marrë masa për t'i raportuar tek ofruesi përgjegjës i shërbimeve të informacionit aeronautik, me një vonesë minimale;

(1) informacion mbi kushtet e aerodromit;
(2) statusin operacional të pajisjeve shoqëruese, shërbimeve dhe mjeteve ndihmëse të lundrimit brenda zonës së tyre të përgjegjësisë;
(3) ndodhja e aktivitetit vullkanik të vëzhguar nga personeli i shërbimeve të trafikut ajror ose i raportuar nga aeroplanët;
(4) çdo informacion tjetër që konsiderohet të ketë rëndësi operacionale.

(c) Para futjes së ndryshimeve në sistemet e lundrimit ajror nën përgjegjësinë e tij, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet:

(1) të sigurojë koordinim të ngushtë me ofruesin (t) e shërbimeve të informacionit aeronautik në fjalë;
(2) të marrë parasysh kohën e duhur për ofruesin e shërbimeve të informacionit aeronautik për përgatitjen, prodhimin dhe lëshimin e materialit përkatës për shpalljen;
(3) të sigurojë informacionin në kohën e duhur, ofruesit të shërbimeve të informacionit aeronautik në fjalë.

(d) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të respektojë datat efektive të rregullores dhe kontrollit të informacionit aeronautik (AIRAC) të paracaktuara, të miratuara ndërkombëtarisht, përveç 14 ditëve të postës kur i dorëzon ofruesve të shërbimeve të informacionit aeronautik informacionin ose të dhënat e papërpunuara, ose të dyja, subjekt i ciklit AIRAC.

ATS.OR.127 Koordinimi nga ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore të hapësirës- U

Kur është e e zbatueshme, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet:

(a) të sigurojnë mbi baza jodiskriminuese informacionin përkatës të trafikut në lidhje me avionët me pilot që është i nevojshëm si pjesë e shërbimeve të përbashkëta të informacionit për një hapësirë ajrore të krijuar në hapësirën U-Space, në hapësirën ajrore të kontrolluar ku ofruesi i shërbimit të trafikut ajror është caktuar për të ofruar shërbimet e tij;

(b) të krijojë procedurat e koordinimit dhe lehtësirat e komunikimit ndërmjet njësive të përshtatshme të shërbimit të trafikut ajror, ofruesve të shërbimeve të hapësirës U dhe, kur është e zbatueshme, ofruesve të vetëm të përbashkët të shërbimit të informacionit që lejojnë dhënien e këtyre të dhënave.

ATS.OR.130 Koha në shërbimet e trafikut ajror

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që njësitë e shërbimeve të trafikut ajror janë të pajisura me orë që tregojnë kohën në orë, minuta dhe sekonda, të dukshme qartë nga secili pozicion i funksionimit në njësinë në fjalë.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që orët e njësisë së shërbimeve të trafikut ajror dhe pajisjet e tjera të regjistrimit të kohës të kontrollohen siç është e nevojshme për të siguruar kohën e saktë brenda plus ose minus 30 sekonda të UTC. Kudo që komunikimet e lidhjeve të të dhënave përdoren nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror, orët dhe pajisjet e tjera të regjistrimit të kohës duhet të kontrollohen sipas nevojës për të siguruar kohën e duhur brenda 1 sekondës së UTC.

(c) Koha e saktë do të merret nga një stacion standard orar ose, nëse nuk është e mundur, nga një njësi tjetër që ka marrë kohën e saktë nga një stacion i tillë.

ATS.OR.135 Planet e kontigjencës

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të zhvillojë plane të kontigjencës siç kërkohet në pikën ATM/ANS.OR.A.070 të Aneksit III në koordinim të ngushtë me ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror përgjegjës për ofrimin e shërbimeve në pjesët kufitare të hapësirës ajrore dhe, sipas rastit, me përdoruesit e hapësirës ajrore në fjalë.

ATS.OR.140 Dështimi dhe parregullsia e sistemeve dhe pajisjeve

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë marrëveshje të përshtatshme për njësitë e shërbimeve të trafikut ajror për të raportuar menjëherë çdo dështim ose parregullsi të sistemeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes ose ndonjë sistem tjetër të rëndësishëm për sigurinë ose pajisje të cilat mund të ndikojnë negativisht në sigurinë ose efikasitetin e operacioneve të fluturimit ose sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror, ose të dyja.

ATS.OR.145 Funksionimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që informacioni mbi lëvizjet e avionëve, së bashku me një regjistër të lejeve ATC të lëshuara për avion të tillë, të shfaqen në mënyrë të tillë që të lejojnë analiza të gatshme për të ruajtur një fluks efikas të trafikut ajror me ndarje të përshtatshme midis avionëve.

ATS.OR.150 Transferimi i përgjegjësisë për kontrollin dhe transferimin e komunikimeve

Ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë procedurat e zbatueshme të koordinimit për transferimin e përgjegjësisë për kontrollin e fluturimeve, përfshirë transferimin e komunikimeve dhe transferimin e pikave të kontrollit, në letrat e marrëveshjes dhe manualet e funksionimit, siç është e përshtatshme.

SEKSIONI 2 – SIGURIA NË OPERIM (SAFETY) E SHËRBIMEVE

ATS.OR.200 Sistemi i menaxhimit të sigurisë së operimit (safety)

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të ketë një sistem të menaxhimit të sigurisë së operimit (SMS), që mund të jetë pjesë përbërëse e sistemit të menaxhimit të kërkuar në pikën ATM/ANS.OR.B.005, që përfshin komponentët e mëposhtëm:

(1) *Politika dhe objektivat e sigurisë së operimit (safety)*

(i) Angazhimi ndaj menaxhimit dhe përgjegjësia lidhur me parrezikshmërinë, që përfshihen në politikën e sigurisë së operimit.

(ii) Përgjegjshmëritë në çështjen e sigurisë së operimit lidhur me zbatimin dhe mirëmbajtjen e sistemit SMS dhe autoriteti për marrjen e vendimeve në lidhje me sigurinë e operimit.

(iii) Caktimi i një menaxheri për sigurinë e operimit, i cili është përgjegjës për zbatimin dhe mirëmbajtjen e një SMS-je efektiv;

(iv) Koordinimi i një plani për përgjigje në rast emergjence me ofruesit e tjerë të shërbimeve dhe sipërmarrjet e aviacionit që ndërlidhen me ofruesin e ATS-së gjatë ofrimit të shërbimeve të tij.

(v) Dokumentacioni i SMS-së, i cili përshkruan të gjitha elementet, proceset dhe produktet e SMS-së.

(2) *Menaxhimi i rriskut të* sigurisë *së operimit (safety)*

(i) Duhet të ketë një proces që mundëson identifikimin e rreziqeve që lidhen me shërbimet e tij, të cilat bazohen në një kombinim të metodave reaktive, proaktive dhe parashikuese të mbledhjes së të dhënave të sigurisë së operimit.

(ii) Duhet të ketë një proces që garanton analizimin, vlerësimin dhe kontrollin e rrisqeve të sigurisë së operimit lidhur me rreziqet e identifikuara.

(iii) Duhet të ketë një proces për të garantuar që kontributi i tij në rrezikun e aksidenteve të avionëve të minimizohet sa më shumë të jetë praktikisht e mundur.

(3) *Garantimi i* sigurisë *së operimit (safety)*

(i) Duhet të kruhet monitorimi dhe matja e performancës së sigurisë së operimit dhe matja me synimin për të verifikuar performancën e sigurisë së operimit së organizatës dhe për të vërtetuar efektivitetin e kontrolleve të rriskut të sigurisë së operimit.

(ii) Duhet të ketë një proces që mundëson identifikimin e ndryshimeve që mund të ndikojnë në nivelin e rriskut të sigurisë së operimit lidhur me shërbimin e tij, si dhe identifikimin dhe menaxhimin e risqeve të sigurisë së operimit që mund të rrjedhin nga këto ndryshime.

(iii) Duhet të ketë një proces që mundëson monitorimin dhe vlerësimin e efektivitetit të SMS-së, për të garantuar përmirësimin e vazhdueshëm të performancës së përgjithshme të SMS-së.

(4) *Promovimi i* sigurisë *së operimit (safety)*

(i) Duhet të ketë një program trajnimi që synon të garantojë që personeli është i trajnuar dhe ka kompetencat e duhura për të kryer detyrat e tij në kuadër të SMS-së.

(ii) Duhen kryer komunikimet e sigurisë së operimit që synojnë të garantojnë që personeli është i vetëdijshëm për zbatimin e SMS-së.

ATS.OR.205 Vlerësimi i sigurisë së operimit (safety) dhe garantimi i ndryshimeve në sistemin funksional

(a) Për çdo ndryshim në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.045 (a) (1), ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror:

(1) Duhet të garantojë kryerjen e një vlerësimi të sigurisë së operimit që mbulon fushëveprimin e ndryshimit, përkatësisht:

(i) pajisjet, elementet procedurale dhe njerëzore që i nënshtrohen ndryshimit;

(ii) ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe pjesës tjetër të sistemit funksional;

(iii) ndërfaqet dhe ndërveprimet mes elementeve që i nënshtrohen ndryshimit dhe kontekstit në të cilin synohen të veprojnë;

(iv) cikli jetësor i ndryshimit nga përkufizimi deri tek zbatimi e tij, duke përfshirë fazën e vënies në shërbim;

(v) kushtet e degraduara të operimit të parashikuara për sistemin funksional; dhe

(2) Duhet të garantojë, me besueshmëri të mjaftueshme, nëpërmjet një argumentimi të plotë, të dokumentuar dhe të vlefshëm, se kriteret e sigurisë së operimit të identifikuara përmes zbatimit të pikës ATS.OR.210 janë të vlefshme, do të plotësohen dhe do të vazhdojnë të plotësohen.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që vlerësimi i sigurisë së operimit i përmendur në pikën (a) të përmbajë:

(1) identifikimin e rreziqeve;

(2) përcaktimin dhe arsyetimin e kritereve të sigurisë së operimit të zbatueshme për ndryshimin në përputhje me pikën ATS.OR.210;

(3) analizimin e rrezikut të efekteve të shkaktuara nga ndryshimi;

(4) vlerësimin e rrezikut dhe, nëse kërkohet, zbutjen e rreziqeve të lidhura me ndryshimin, në mënyrë që të përmbushë kriteret e zbatueshme të sigurisë së operimit;

(5) verifikimin që:

(i) vlerësimi përkon me fushëveprimin e ndryshimit, siç përcaktohet në pikën (a) (1);

(ii) ndryshimi i përmbush kriteret e sigurisë së operimit;

(6) specifikimin e kritereve të monitorimit të nevojshme për të treguar se shërbimi i ofruar nga sistemi funksional pas ndryshimit do të vazhdojë t'i përmbushë kriteret e sigurisë së operimit.

ATS.OR.210 Kriteret e sigurisë së operimit (safety)

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të përcaktojë pranueshmërinë e sigurisë së operimit për një ndryshim në një sistem funksional, bazuar në analizimin e rreziqeve të paraqitura nga vetë ndryshimi, të diferencuar në bazë të llojeve të operimeve dhe

kategorive të palëve të interesuara, sipas rastit.

(b) Pranueshmëria e sigurisë së operimit për një ndryshim vlerësohet duke përdorur kritere specifike dhe të verifikueshme të sigurisë së operimit, duke e shprehur secilin kriter në një nivel të qartë dhe sasior të rrezikut të sigurisë së operimit ose në një masë tjetër që lidhet me rrezikun e sigurisë së operimit.

(c) Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojnë që kriteret e sigurisë së operimit:

(1) janë të justifikuara për ndryshimin specifik, duke marrë parasysh llojin e ndryshimit;

(2) kur të përmbushen,të parashikojnë që sistemi funksional pas ndryshimit do të ruajë të njëjtin nivel sigurie të operimit në krahasim me atë të mëparshëm; në rast të kundërt ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror jep një argument duke arsyetuar që:

(i) çdo ulje e përkohshme e sigurisë së operimit do të kompensohet nga një përmirësim i kushteve të sigurisë së operimit në të ardhmen; ose

(ii) çdo ulje e përhershme e sigurisë së operimit ka pasoja të tjera të dobishme;

(3) kur merren bashkërisht, garantojnë që ndryshimi të mos krijojë një rrezik të papranueshëm për sigurisë së operimit së shërbimit;

(4) mbështesin përmirësimin e kushteve të sigurisë së operimit sa herë që të jetë praktikisht e mundur.

ATS.OR.215 Kërkesat e licencimit dhe certifikimit mjekësor për kontrollorët e trafikut ajror

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që kontrollorët e trafikut ajror janë të licencuar siç duhet dhe mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore, Urdhri Ministrit nr. 91, datë 21.02.2019, "Për miratimin e Rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licensat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror", apo cdo përditësimi tjetër të saj.

SEKSIONI 3

KËRKESAT SPECIFIKE LIDHUR ME FAKTORËT NJERËZORË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

ATS.OR.300 Objekti

Ky seksion përcakton kërkesat që duhet të plotësohen nga ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror në lidhje me performancën njerëzore, për të:

(a) parandaluar dhe zbutur rrezikun që shërbimi i kontrollit të trafikut ajror të ofrohet nga kontrollorët e trafikut ajror të cilët janë përdorues problematikë të substancave psikoaktive;

(b) parandaluar dhe zbutur efektet negative të stresit tek kontrollorët e trafikut ajror për të

garantuar parrezikshmërinë e trafikut ajror;

(c) parandaluar dhe zbutur efektet negative të lodhjes tek kontrollorët e trafikut ajror për të garantuar parrezikshmërisë e trafikut ajror.

ATS.OR.305 Përgjegjësitë e ofruesve të shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror në lidhje me përdorimin e substancave psikoaktive nga kontrollorët e trafikut ajror

(a) Një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror duhet të hartojë dhe zbatojë një politikë, me procedurat përkatëse, për të garantuar që përdorimi i substancave psikoaktive nuk ndikon në ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror.

(b) Pa cenuar dispozitat e përcaktuara në Direktivën 95/46/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe legjislacionin kombëtar të zbatueshëm për testimin e individëve, ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror harton dhe zbaton një procedurë objektive, transparente dhe jodiskriminuese për zbulimin e rasteve të përdorimit e substancave psikoaktive nga kontrollorët e trafikut ajror. Kjo procedurë duhet të marrë parasysh dispozitat e përcaktuara në pikën ATCO.A.015 të urdhërit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.02.2019, "Për miratimin e Rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror", apo cdo përditësimi tjetër të saj.

(c) Procedura në pikën (b) miratohet nga autoriteti kompetent.

ATS.OR.310 Stresi

Në përputhje me pikën ATS.OR.200, një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror :

(a) Duhet të Hartojë dhe ruajë një politikë për menaxhimin e stresit të kontrollorëve të trafikut ajror, duke përfshirë zbatimin e një programi për menaxhimin e stresit në incidentet kritike;

(b) Duhet tu ofrojë kontrollorëve të trafikut ajror programe edukimi dhe informimi për parandalimin e stresit, duke përfshirë stresin në incidente kritike, të cilat plotësojnë trajnimin në lidhje me faktorët njerëzorë të siguruar në përputhje me Seksionet 3 dhe 4 të Nënpjesës D të urdhrit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.02.2019, "Për miratimin e Rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror", apo cdo përditësimi të saj.

ATS.OR.315 Lodhja

Në përputhje me pikën ATS.OR.200, një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror:

(a) Duhet të hartojë dhe ruajë një politikë për menaxhimin e lodhjes së kontrollorëve të trafikut ajror;

(b) Duhet tu ofrojë kontrollorëve të trafikut ajror programe informimi për parandalimin e lodhjes, duke plotësuar trajnimin në lidhje me faktorët njerëzorë të siguruar në përputhje me Seksionet 3 dhe 4 të Nënpjesës D të Aneksit I të urdhërit të Ministrit përgjegjës për transportet nr. 91, datë 21.02.2019, "Për miratimin e Rregullores mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror", apo cdo përditësimi të saj.

ATS.OR.320 Sistemi(et) i/e turneve të kontrollorëve të trafikut ajror

(a) Një ofrues i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror duhet të hartojë, zbatojë dhe monitorojë një sistem turnesh, në mënyrë që të menaxhojë rreziqet e lodhjes profesionale të kontrollorëve të trafikut ajror nëpërmjet një alternimi të sigurt të periudhës në shërbim dhe periudhës së pushimit. Në kuadrin e sistemit të turneve, ofruesi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror specifikon elementet e mëposhtme :

(1) numrin maksimal të ditëve të njëpasnjëshme në shërbim;

(2) numrin maksimal të orëve për periudhë në shërbim;

(3) intervalin kohor maksimal pa pushime gjatë të cilit ofrohet shërbimi i kontrolli të trafikut ajror;

(4) raportin mes periudhave në shërbim dhe pushimeve gjatë ofrimit të shërbimit të kontrollit të trafikut ajror;

(5) periudhat minimale të pushimit;

(6) numrin maksimal të periudhave të njëpasnjëshme në shërbim, duke përfshirë orët e natës, sipas rastit, në varësi të orarit të punës së njësisë së kontrollit të trafikut ajror në fjalë;

(7) periudhën minimale të pushimit pas një periudhe në shërbim, duke përfshirë orët e natës;

(8) numrin minimal të periudhave të pushimit brenda një cikli turnesh.

(b) Ofruesit e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror duhet të konsultohen me ata kontrollorë të trafikut ajror që do t'i nënshtrohen sistemit të turneve ose me përfaqësuesit e tyre, sipas rastit, gjatë zhvillimit dhe zbatimit të tij, për të identifikuar dhe zbutur rreziqet lidhur me lodhjen që mund të shkaktohet nga vetë sistemi i turneve.

SEKSIONI 4

KËRKESAT PËR KOMUNIKIMET

ATS.OR.400 Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimet ajër-tokë) - i përgjithshëm

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të përdorë zërin ose lidhjen e të dhënave, ose të dyja, në komunikimet ajër-tokë për qëllime të shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Kur përdoren komunikime të drejtpërdrejta zëri ose lidhje të dhënash me pilot-kontrollor të drejtpërdrejtë për sigurimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror, pajisjet e regjistrimit sigurohen nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror në të gjitha kanalet e tilla të komunikimit në tokë.

(c) Kur përdoren komunikime të drejtpërdrejta zëri ose lidhje të dhënash me dy drejtime ajrore-tokësore për sigurimin e shërbimit të informacionit të fluturimit, duke përfshirë AFIS, pajisjet e regjistrimit në të gjitha kanalet e tilla të komunikimit në tokë do të sigurohen nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror përveç nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

ATS.OR.405 Përdorimi dhe disponueshmëria e kanalit të emergjencës VHF

(a) Siç përcaktohet në nenin 3d, kanali i emergjencës VHF (121,500 MHz) do të përdoret për qëllime të mirëfillta emergjence, duke përfshirë nga sa vijon:

(1) të sigurojë një kanal të qartë midis avionëve në gjendje të vështirë ose emergjence dhe një stacioni tokësor kur përdoren kanalet normale për avionët e tjerë;

(2) të sigurojë një kanal komunikimi VHF midis avionëve dhe aerodromeve, që zakonisht nuk përdoren nga shërbimet ajrore ndërkombëtare, në rast të një gjendje emergjence që lind;

(3) të sigurojë një kanal të përbashkët komunikimi VHF midis avionëve, qoftë civilë ose ushtarakë, dhe midis avionëve të tillë dhe shërbimeve sipërfaqësore, të përfshira në operacione të përbashkëta kërkimi dhe shpëtimi, përpara se të ndryshohet kur është e nevojshme në frekuencën e duhur;

(4) të sigurojë komunikim ajër-tokë me avionët kur dështimi i pajisjeve ajrore pengon përdorimin e kanaleve të rregullta;

(5) për të siguruar një kanal për funksionimin e transmetuesve të lokalizimit të emergjencave (ELT), dhe për komunikimin midis mjeteve mbijetuese dhe avionëve të përfshirë në operacionet e kërkimit dhe shpëtimit;

(6) të sigurojë një kanal të përbashkët VHF për komunikimin midis avionëve civilë dhe avionëve përgjues ose njësive të kontrollit të përgjimit dhe midis avionëve civilë ose përgjues dhe njësive të shërbimeve të trafikut ajror në rast të përgjimit të avionëve civilë.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë frekuencën 121.500 MHz në:

(1) të gjitha qendrat e kontrollit të zonës dhe qendrat e informacionit të fluturimit;

(2) kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë e kontrollit të përafrimit që i shërbejnë aerodromeve ndërkombëtare dhe aerodromeve alternative ndërkombëtare;

(3) çdo vend shtesë i caktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kur sigurimi i asaj frekuence konsiderohet i nevojshëm për të siguruar marrjen e menjëhershme të thirrjeve shqetësuese (distress calls) ose për të shërbyer qëllimet e specifikuara në pikën (a).

ATS.OR.410 Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimet ajër-tokë) - shërbimi i informacionit të fluturimit

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë, praktikisht dhe siç miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, që pajisjet e komunikimit ajër-tokë të mundësojnë komunikimin e dyanshëm ndërmjet një qendre informacioni fluturimi dhe avionëve të pajisur siç duhet që fluturojnë kudo brenda rajonit të informacionit të fluturimit.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që lehtësitë e komunikimit ajër-tokë të mundësojnë komunikime të drejtpërdrejta, të shpejta, të vazhdueshme dhe të pandryshueshme *(static-free)* në dy drejtime midis një njësie AFIS dhe avionëve të pajisur në mënyrë të përshtatshme që operojnë brenda hapësirës ajrore të përmendur në pikën ATS.TR. 110 (a) (3).

ATS.OR.415 Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimet ajër-tokë) - shërbimi i kontrollit të zonës

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që pajisjet e komunikimit ajër-tokë mundësojnë komunikime të dyanshme midis një njësie që siguron shërbimin e kontrollit të zonës dhe avionëve të pajisur në mënyrë të përshtatshme që fluturojnë kudo brenda zonës ose zonave të kontrollit.

ATS.OR.420 Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimet ajër-tokë) - shërbimi i kontrollit të qasjes

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që lehtësitë e komunikimit ajër-tokë të lejojnë komunikime të drejtpërdrejta, të shpejta, të vazhdueshme dhe të pandryshueshme *(static free)* në dy drejtime ndërmjet njësisë që ofron shërbimin e kontrollit të afrimit dhe avionëve të pajisur në mënyrë të përshtatshme nën kontrollin e tij.

(b) Kur njësia që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit funksionon si një njësi e veçantë, komunikimet ajër-tokë do të kryhen përmes kanaleve të komunikimit të parashikuara për përdorimin e saj ekskluziv.

ATS.OR.425 Shërbimi i lëvizshëm aeronautik (komunikimet ajër-tokë) - shërbimi i kontrollit të aerodromit

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që lehtësitë e komunikimit ajër-tokë të mundësojnë komunikime të dyfishta të vazhdueshme dhe të pandryshueshme *(static-free)* të zhvillohen ndërmjet një kulle kontrolli të aerodromit dhe avionëve të pajisur në mënyrë të përshtatshme që operojnë në çdo distancë brenda 45 km (25 NM) të aerodromit në fjalë.

(b) Kur kushtet kërkojnë, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë kanale të veçanta komunikimi për kontrollorin e trafikut që operon në zonën e manovrimit.

ATS.OR.430 Shërbimi fiks aeronautik (komunikimet tokë-tokë) - e përgjithshme

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që komunikimi i drejtpërdrejtë i fjalës ose i të dhënave, ose të dyja, të përdoret në komunikimet tokësore për qëllime të shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Kur komunikimi për qëllime të koordinimit ATC mbështetet nga automatizimi, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që dështimi i një koordinimi të tillë të automatizuar t'i paraqitet qartë kontrollorit të trafikut ajror ose kontrollorëve përgjegjës për koordinimin e fluturimeve në një njësi transferuese.

ATS.OR.435 Shërbimi fiks Aeronautik (komunikimet tokë-tokë) - komunikimi brenda një rajoni informacioni fluturimi

(a) Komunikimet ndërmjet njësive të shërbimeve të trafikut ajror

(1) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që një qendër e informacionit të fluturimit të ketë lehtësi për komunikim me njësitë vijuese që ofrojnë një shërbim brenda zonës së saj të përgjegjësisë:

(i) qendra e kontrollit të zonës;

(ii) njësitë e kontrollit të përafrimit;

(iii) kullat e kontrollit të aerodromit;

(iii) njësitë AFIS.

(2) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që një qendër e kontrollit të zonës, përveç që të jetë e lidhur me qendrën e informacionit të fluturimit siç përshkruhet në pikën (1), të ketë lehtësi për komunikim me njësitë vijuese që ofrojnë një shërbim brenda zonës së saj të përgjegjësisë:

(i) njësitë e kontrollit të afrimit;

(ii) kullat e kontrollit të aerodromit;

(iii) njësitë AFIS;

(iv) zyrat e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror, kur krijohen veçmas.

(3) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që një njësi e kontrollit të përafrimit, përveç që është e lidhur me qendrën e informacionit të fluturimit dhe

qendrën e kontrollit të zonës, siç përshkruhet në pikat (1) dhe (2), të ketë pajisje për komunikim me:

(i) kullën ose kullat e shoqëruara të kontrollit të aerodromit;

(ii) me njësinë ose njësitë përkatëse të AFIS;

(iii) zyrën ose zyrat e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror shoqërues, kur themelohen veçmas.

(4) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që një kullë e kontrollit të aerodromit ose një njësi AFIS, përveç që të jetë e lidhur me qendrën e informacionit të fluturimit, qendrën e kontrollit të zonës dhe njësinë e kontrollit të afrimit siç përshkruhet në pikat (1), (2) dhe (3), ka lehtësi për komunikim me zyrën shoqëruese të raportimit të shërbimeve të trafikut ajror, kur themelohet veçmas.

(b) Komunikimet ndërmjet njësive të shërbimeve të trafikut ajror dhe njësive të tjera

(1) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që një qendër e informacionit të fluturimit dhe një qendër e kontrollit të zonës të kenë lehtësi për komunikim me njësitë vijuese që ofrojnë një shërbim brenda zonës përkatëse të përgjegjësisë së tyre:

(i) njësitë e përshtatshme ushtarake;

(ii) ofruesi i shërbimeve meteorologjike ose ofruesit që i shërbejnë qendrës;

(iii) stacioni i telekomunikacionit aeronautik që i shërben qendrës;

(iv) zyrat e përshtatshme të operatorëve të avionëve;

(v) qendra e koordinimit të shpëtimit ose, në mungesë të kësaj qendre, ndonjë shërbim tjetër i përshtatshëm i urgjencës;

(vi) zyra ndërkombëtare e NOTAM që shërben në qendër.

(2) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që një njësi e kontrollit të përafrimit, një kullë e kontrollit të aerodromit dhe një njësi AFIS të kenë lehtësi për komunikim me njësitë e mëposhtme që ofrojnë një shërbim brenda zonës përkatëse të përgjegjësisë së tyre:

(i) njësitë e përshtatshme ushtarake;

(ii) shërbimet e shpëtimit dhe emergjencës (përfshirë ambulancën, zjarrfikësen etj.);

(iii) ofruesin e shërbimeve meteorologjike që i shërben njësisë përkatëse;

(iv) stacionin e telekomunikacionit aeronautik që i shërben njësisë përkatëse;

(v) njësinë që ofron shërbimin e menaxhimit të platformës, kur themelohet veçmas.

(3) Pajisjet e komunikimit të kërkuara sipas pikave (b) (1) (i) dhe (b) (2) (i) do të përfshijnë dispozita për komunikime të shpejta dhe të besueshme ndërmjet njësisë së shërbimeve të trafikut ajror në fjalë dhe njësisë ose njësive ushtarake përgjegjëse, për kontrollin e operacioneve të përgjimit brenda zonës së përgjegjësisë së njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, me qëllim përmbushjen e detyrimeve të përcaktuara në seksionin 11 të aneksit të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA).

(c) Përshkrimi i lehtësive të komunikimit

(1) Lehtësitë e komunikimit të kërkuara në pikën (a), pikën (b) (1) (i) dhe pikat (b) (2) (i), (b) (2) (ii) dhe (2) (iii) do të përfshijë dispozita për:

(i) komunikimet vetëm me anë të fjalës së drejtpërdrejtë, ose në kombinim me komunikimet e lidhjeve të të dhënave, përmes të cilave për qëllimin e transferimit

të kontrollit duke përdorur radarin ose ADS-B, komunikimet vendosen menjëherë, dhe për qëllime të tjera, komunikimet vendosen normalisht brenda 15 sekondave;

(ii) komunikimet e shtypura, kur kërkohet një regjistrim me shkrim; koha e tranzitit të mesazhit për komunikime të tilla nuk është më e gjatë se 5 minuta.

(2) Në të gjitha rastet që nuk mbulohen nga pika (c) (1), pajisjet e komunikimit duhet të përfshijnë dispozita për:

(i) komunikimet vetëm përmes fjalës së drejtpërdrejtë, ose në kombinim me komunikimet e lidhjeve të të dhënave, përmes të cilave komunikimet vendosen normalisht brenda 15 sekondave;

(ii) komunikimet e shtypura, kur kërkohet një regjistrim me shkrim; koha e tranzitit të mesazhit për komunikime të tilla nuk është më e gjatë se 5 minuta.

(3) Në të gjitha rastet kur kërkohet transferimi automatik i të dhënave në kompjuter ose nga të dy mënyrat e shërbimeve të trafikut ajror, duhet të sigurohen pajisje të përshtatshme për regjistrim automatik.

(4) Objektet e komunikimit e kërkuara nga nënpikat (b) (2) (i), (ii), (iii) duhet të përfshijnë dispozita për komunikim me fjalë të drejtpërdrejtë rregulluar për komunikimet e konferencave ku komunikimet janë të vendosura zakonisht brenda 15 sekonda.

(5) Të gjitha pajisjet për komunikim të drejtpërdrejtë ose lidhje të dhënash midis njësive të shërbimeve të trafikut ajror dhe midis njësive të shërbimeve të trafikut ajror dhe njësive të tjera të përshkruara në pikat (b) (1) dhe (b) (2) duhet të pajisen me regjistrim automatik.

ATS.OR.440 Shërbimi Fiks Aeronautik (komunikimet tokë-tokë) - komunikimi midis rajoneve të informacionit të fluturimit

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që qendrat e informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të zonës të kenë lehtësi për komunikim me të gjitha qendrat fqinje të informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të zonës. Këto lehtësi komunikimi në të gjitha rastet duhet të përfshijnë parashikime për mesazhet në një formë të përshtatshme për mbajtjen si regjistër të përhershëm dhe dorëzimin në përputhje me kohën e tranzitit të specifikuar nga marrëveshjet rajonale të lundrimit ajror ICAO.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që lehtësitë për komunikim midis qendrave të kontrollit të zonës që shërbejnë zona të kontrollit të afërt, përveç kësaj, përfshijnë dispozita për të folur të drejtpërdrejtë dhe, kur është e zbatueshme, komunikime të lidhjeve të të dhënave, me regjistrim automatik, ku me qëllim të transferimit të kontrollit duke përdorur të dhëna të mbikëqyrjes ATS, komunikimet vendosen menjëherë, dhe për qëllime të tjera, komunikimet vendosen normalisht brenda 15 sekondave.

(c) Kur kërkohet me marrëveshje midis shteteve të interesuara që të eliminohet ose zvogëlohet nevoja për interceptime në rast devijimesh nga trajektorja e caktuar, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që pajisjet për komunikimet ndërmjet qendrave te afërta të informacionit të fluturimit ose qendrave të kontrollit të zonës, përveç atyre të përmendura në pikën (b):

(1) përfshijnë parashikime për komunikim të drejtpërdrejtë vetëm ose në kombinim me komunikimin me anë të dhënave (data link);

(2) lejojnë që komunikimet të vendosen normalisht brenda 15 sekondave;

(3) janë të pajisur me regjistrim automatik.

(d) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror në fjalë do të sigurojë që njësitë fqinje të shërbimeve të trafikut ajror janë të lidhura në të gjitha rastet kur ekzistojnë rrethana të veçanta.

(e) Kudo që kushtet lokale janë të tilla që është e nevojshme tu jepet leje avionëve në një hapësirë ajrore të kontrolluar para nisjes, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror ose ofruesit e interesuar duhet të sigurojnë që njësitë e shërbimeve të trafikut ajror që japin lejen e avionit janë të lidhura me njësinë e kontrollit të trafikut ajror që shërben në hapësirën ajrore të afërt.

(f) Mjetet e komunikimit që mbështesin lidhjet që vendosen në përputhje me pikat (d) dhe (e) duhet të përfshijnë parashikime për komunikime vetëm përmes komunikimit të drejtpërdrejtë, ose në kombinim me komunikimet me anë të të dhënave (data- link), me regjistrim automatik, ku për qëllimin e transferimit të kontrollit duke përdorur mbikëqyrjen ATS, komunikimet vendosen menjëherë, dhe për qëllime të tjera komunikimet vendosen normalisht brenda 15 sekondave.

(g) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë lehtësi të përshtatshme për regjistrim automatik në të gjitha rastet kur kërkohet shkëmbimi automatik i të dhënave ndërmjet kompjuterëve të shërbimeve të trafikut ajror.

ATS.OR.445 Komunikimet për kontrollin ose menaxhimin e mjeteve të tjera përveç avionëve në zonat e manovrimit në aerodrom

(a) Me përjashtim të rasteve kur komunikimi nga një sistem i sinjaleve vizualë vlerësohet të jetë i përshtatshëm, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë lehtësi të komunikimit radiotelefonik të dyanshëm për cilindo nga shërbimet e mëposhtme:

(1) shërbimi i kontrollit të aerodromit për kontrollin e mjeteve në zonën e manovrimit;

(2) AFIS për menaxhimin e mjeteve në zonën e manovrimit ku ofrohet një shërbim i tillë në përputhje me pikën ATS.TR.305 (f).

(b) Nevoja për kanale të veçanta komunikimi për kontrollin ose për menaxhimin e mjeteve në zonën e manovrimit përcaktohet në varësi të një vlerësimi të sigurisë

(c) Duhen siguruar lehtësi regjistrimi automatik në të gjitha kanalet e përmendura në pikën (b).

ATS.OR.450 Regjistrimi automatik i të dhënave të mbikëqyrjes

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që të dhënat e mbikëqyrjes nga pajisjet radare primare dhe sekondare ose sisteme të tjera (p.sh. ADS-B, ADS-C), të përdorura si ndihmë për shërbimet e trafikut ajror, regjistrohen automatikisht për t'u përdorur në hetimet e aksidenteve dhe incidenteve, kërkim dhe shpëtimit, shërbimet e trafikut ajror dhe vlerësimin dhe trajnimin e sistemeve të mbikëqyrjes.

ATS.OR.455 Ruajtja e informacionit dhe të dhënave të regjistruara

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të mbajë për një periudhë prej të paktën 30 ditësh informacionet e mëposhtme:

(1) regjistrimet e kanaleve të komunikimit, siç specifikohet në pikat ATS.OR.400 (b) dhe (c);

(2) regjistrimet e të dhënave dhe komunikimeve, siç specifikohet në pikat ATS.OR.435 (c) (3) dhe (5);

(3) regjistrimet automatike, siç specifikohet në pikën ATS.OR.440;

(4) regjistrimet e komunikimeve, siç specifikohet në pikën ATS.OR.445;

(5) regjistrimet e të dhënave, siç specifikohet në pikën ATS.OR.450;

(6) shiritat e progresit të fluturimit në letër, progresi elektronik i fluturimit dhe të dhënat e koordinimit.

(b) Kur regjistrimet dhe regjistrat e shënuar në pikën (a) janë të rëndësishme për hetimet e aksidenteve dhe incidenteve, ato do të ruhen për periudha më të gjata derisa të jetë e qartë se nuk do të kërkohen më.

ATS.OR.460 Komunikimi në sfond dhe regjistrimi i mjedisit dëgjimor

(a) Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror do të pajisen me pajisje që regjistrojnë komunikimin në sfond dhe mjedisin dëgjimor tek kontrollori i trafikut ajror, ose oficerin e shërbimit të informacionit të fluturimit, ose stacionet e punës së oficerit AFIS, siç zbatohet, të afta për të mbajtur informacionin e regjistruar gjatë të paktën 24 orëve të fundit të funksionimit.

(b) Regjistrime të tilla do të përdoren vetëm për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve që i nënshtrohen raportimit të detyrueshëm.

SEKSIONI 5

KËRKESAT PËR INFORMACION

ATS.OR.500 Informacion meteorologjik - Të përgjithshme

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që informacioni i përditësuar mbi kushtet ekzistuese dhe parashikuese meteorologjike u vihet në dispozicion njësive përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror, siç është e nevojshme për kryerjen e funksioneve të tyre përkatëse.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që një informacion i hollësishëm lidhur me vendndodhjen, shtrirjen vertikale, drejtimin dhe shkallën e lëvizjes së fenomeneve meteorologjike në afërsi të aerodromit, dhe veçanërisht në zonat e ngritjes dhe afrimit, të cilat mund të jenë të rrezikshme për operimet e avionëve, u është dhënë njësive përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

(c) Informacioni në pikat (a) dhe (b) duhet të sigurohet në një formë të tillë që të kërkojë një minimum interpretimi nga ana e personelit të shërbimeve të trafikut ajror dhe me një frekuencë që plotëson kërkesat e njësive të shërbimeve të trafikut ajror në fjalë.

ATS.OR.505 Informacion meteorologjik për qendrat e informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të zonës

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që qendrat e informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të zonës të jenë të pajisur me informacionin meteorologjik të përcaktuar në pikën MET.OR.245 (f) të Aneksit V, dhe një theks i veçantë i kushtohet dukurisë, ose një dukurie të pritshme të përkeqësimit të një elementi të motit sa më shpejt që kjo mund të përcaktohet. Këto raporte dhe parashikime do të mbulojnë rajonin e informacionit të fluturimit ose zonën e kontrollit dhe zona të tilla të tjera, nëse përcaktohet kështu nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që qendrat e informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të zonës të sigurohen, në intervale të përshtatshme, me të dhëna të presionit aktual për vendosjen e lartësive, për vendet e specifikuara nga qendra e informacionit të fluturimit ose qendra e kontrollit të zonës në fjalë.

ATS.OR.510 Informacion meteorologjik për njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit janë të furnizuar me informacion meteorologjik për hapësirën ajrore dhe aerodromet për të cilat ata janë të interesuar, siç përcaktohet në pikën MET.OR.242 (b) të Aneksit V.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që, kur përdoren anemometra të shumtë, ekranet me të cilët ato lidhen janë të shënuara qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës të monitoruar nga secili anemometër.

(c) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të afrimit janë të pajisur me të dhëna aktuale të presionit për vendosjen e lartësive, për vendet e specifikuara nga njësia që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit.

(d) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit për përafrimin përfundimtar, uljen dhe ngritjen janë të pajisura me ekran ose ekran sipërfaqësor të erës. Ekrani ose ekranet duhet të lidhen me të njëjtin vendndodhje ose vendndodhje të vëzhgimit dhe të ushqehen nga i njëjti sensor ose sensorë si ekrani përkatës ose shfaqet në kullën e kontrollit të aerodromit ose njësinë AFIS, ose të dyja, dhe në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë.

(e) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit për përafrimin përfundimtar, uljen dhe ngritjen në aerodromet ku vlerat e diapazonit vizual të pistës vlerësohen me mjete instrumentale, janë të pajisura me ekran ose ekranet që lejon leximin e vlerave aktuale të diapazonit vizual të pistës. Ekrani ose ekranet do të ketë lidhje me të njëjtën vendndodhje ose vendndodhje të vëzhgimit dhe do të ushqehet nga i njëjti sensor ose sensor si ekrani përkatës ose ekranet në kullën e kontrollit të aerodromit ose njësinë AFIS, ose të dyja, dhe në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë.

(f) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit për përafrimin përfundimtar, uljen dhe ngritjen në aerodromet ku lartësia e bazës së reve vlerësohet me mjete instrumentale, janë të pajisura me ekran ose ekranet që lejojnë leximin e vlerave aktuale të lartësisë së bazës së reve. Shfaqjet do të lidhen me të njëjtin vendndodhje ose vendndodhje të vëzhgimeve dhe do të ushqehen nga i njëjti sensor ose sensorë si ekrani përkatës ose ekranet në kullën e kontrollit të aerodromit ose njësinë AFIS, ose të dyja, dhe në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë.

(g) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit për përafrimin përfundimtar, uljen dhe ngritjen janë të furnizuar me informacionin e disponueshëm mbi prerjen e erës që mund të ndikojë negativisht në avionët në rrugët e afrimit ose ngritjes ose gjatë përafrimit rrethues.

ATS.OR.515 Informacion meteorologjik për kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit dhe, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, njësitë AFIS janë furnizuar me informacion meteorologjik për aerodromin për të cilin ato janë të interesuar, siç përcaktohet në pikën MET.OR.242 (a) të Aneksit V.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS janë të pajisura me të dhëna aktuale të presionit për vendosjen e lartësimatësit për aerodromin në fjalë

(c) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS janë të pajisura me ekrane ose ekranë në sipërfaqe të erës. Ekrani ose ekranet do të kenë lidhje me të njëjtën vendndodhje ose vendndodhje të

vëzhgimit dhe do të ushqehet nga i njëjti sensor ose sensor si ekrani përkatës ose ekranet në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë. Kur përdoren sensorë të shumëfishtë, ekranet me të cilët ato lidhen duhet të shënohen qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës që monitorohet nga secili sensor.

(d) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS në aerodromet ku vlerat e diapazonit vizual të pistës maten me mjete instrumentale, janë të pajisura me ekran ose ekranet që lejojnë leximin e vlerave aktuale të diapazonit të pistës. Ekrani ose ekranet do të ketë lidhje me të njëjtën vendndodhje ose vendndodhje të vëzhgimit dhe do të ushqehet nga i njëjti sensor ose sensoret si ekrani përkatës ose ekranet në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë.

(e) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS në aerodromet ku lartësia e bazës së reve vlerësohet me mjete instrumentale, janë të pajisura me ekran ose ekranet që lejojnë leximin e vlerave aktuale të lartësisë së bazës së reve. Ekranet do të lidhen me të njëjtën vendndodhje ose vendndodhjet të vëzhgimeve dhe do të ushqehen nga i njëjti sensor ose sensorët si ekrani përkatës ose ekranet në kullën e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS dhe në stacionin meteorologjik aeronautik, ku ekziston një stacion i tillë.

(f) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që kulla e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS të jenë të pajisura me informacionin e disponueshëm mbi ndryshimet e papritura të erës ne shpejtësi ose drejtim që mund të ndikojë negativisht në rrugët e përafrimit, ngritjes apo cirkuitit të afrimit të avionit, dhe avionët në pistë gjatë uljes ose ngritjes.

(g) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror siguron që kullat e kontrollit të aerodromit dhe njësitë AFIS dhe / ose njësitë e tjera të përshtatshme janë të pajisura me paralajmërime të aerodromit, në përputhje me pikën MET.OR.215 (b) të Aneksit V.

ATS.OR.520 Informacion mbi kushtet e aerodromit dhe statusin operativ të pajisjeve shoqëruese

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të sigurojë që kullat e kontrollit të aerodromit, njësitë AFIS dhe njësitë që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit të mbahen aktualisht të informuara për kushtet e rëndësishme operative të zonës së lëvizjes, duke përfshirë ekzistencën e rreziqeve të përkohshme dhe statusin operacional të çdo mjedisi shoqërues në aerodrom ose aerodrome për të cilin ato shqetësohen, siç raportohet nga operatori i aerodromit.

ATS.OR.525 Informacion mbi statusin operacional të shërbimeve të lundrimit

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojë që njësitë e shërbimeve të trafikut ajror të mbahen aktualisht dhe në kohë të informuara për statusin operativ të shërbimeve të radio lundrimit dhe pajisjeve vizuale ndihmëse qe janë thelbësore për ngritjen, nisjen, përafrimin dhe procedurat e uljes brenda zonës së tyre të përgjegjësisë, dhe të shërbimeve të radio lundrimit dhe pajisjeve vizuale ndihmëse thelbësore për lëvizjen në sipërfaqe.

(b) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë rregullime të përshtatshme në përputhje me pikën ATM / ANS.OR.B.005 (f) të Aneksit III për të siguruar që informacioni në pikën (a) të kësaj pike të jepet në lidhje me shërbimet GNSS';

ATS.OR.530 Përcjellja e informacionit të veprimit të frenimit

Nëse një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror merr me anë të një komunikimi me zë një raport të veçantë ajror në lidhje me veprimin e frenimit i cili nuk korrespondon me atë që është raportuar, ai do të informojë pa vonesë operatorin përkatës të aerodromit.';

NËNPJESA B - KËRKESA TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR (ATS.TR)

SEKSIONI 1

KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATS.TR.100 Objektivat e shërbimeve të trafikut ajror (ATS)

Objektivat e shërbimeve të trafikut ajror do të jenë:

(a) parandalimi i përplasjeve midis avionëve;

(b) parandalimi i përplasjeve midis avionëve në zonën e manovrimit dhe pengesave në atë zonë;

(c) përshpejtimi dhe mirëmbajtja e fluksit të rregullt të trafikut ajror;

(d) të sigurojë këshilla dhe informacione të dobishme për kryerjen e sigurt dhe efikase të fluturimeve;

(e) të njoftojë organizatat përkatëse në lidhje me avionët që kanë nevojë për ndihmë kërkim-shpëtimi dhe të ndihmojnë organizata të tilla sipas nevojës.

ATS.TR.105 Divizionet e shërbimeve të trafikut ajror

Shërbimet e trafikut ajror përfshijnë shërbimet e identifikuara si më poshtë:

(a) shërbimi i kontrollit të trafikut ajror, për të përmbushur objektivat si në pikat (a), (b) dhe (c) të pikës ATS.TR.100, ky shërbim është i ndarë në tre pjesë si më poshtë:

(1) shërbimi i kontrollit të zonës: ofrimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara, përveç atyre pjesëve të fluturimeve të tilla të përshkruara në pikat (2) dhe (3) të kësaj pike, në mënyrë që të përmbushen objektivat e përcaktuara në pikat (a) dhe (c) të pikës ATS.TR.100;

(2) shërbimi i kontrollit të përafrimit: sigurimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror për ato pjesë të fluturimeve të kontrolluara që lidhen me mbërritjen ose nisjen, për të përmbushur objektivat e përcaktuara në pikat (a) dhe (c) të pikës ATS.TR.100; dhe

(3) shërbimi i kontrollit të aerodromit: ofrimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit, përveç atyre pjesëve të fluturimeve të përshkruara në pikën (2) të kësaj pike, për të përmbushur objektivat e përcaktuara në pikat (a), (b) dhe (c) të pikës ATS.TR.100.

(b) shërbimin e informacionit të fluturimit ose shërbimin këshillues të trafikut ajror, ose të dy, për të përmbushur objektivin e vendosur në pikën (d) të pikës ATS.TR.100;

(c) shërbimin e alarmit, për të përmbushur objektivin e përcaktuar në pikën (e) të pikës ATS.TR.100.

ATS.TR.110 Krijimi i njësive që ofrojnë shërbime të trafikut ajror

(a) Shërbimet e trafikut ajror sigurohen nga njësitë e krijuara si më poshtë:

(1) Qendrat e informacionit të fluturimit do të themelohen për të siguruar shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e paralajmërimit brenda rajoneve të informacionit të fluturimit, përveç nëse përgjegjësia e ofrimit të shërbimeve të tilla brenda një rajoni të informacionit të fluturimit i është caktuar një njësie të kontrollit të trafikut ajror që ka pajisje të përshtatshme për kryerjen e një përgjegjësie të tillë;

(2) Njësitë e kontrollit të trafikut ajror do të themelohen për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e paralajmërimit brenda zonave të kontrollit dhe në aerodromet e kontrolluara;

(3) Njësitë AFIS do të themelohen për të siguruar shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e alarmit në aerodromet AFIS dhe brenda hapësirës ajrore të lidhur me aerodromet e tilla.

(b) Zyra ose zyrat e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror ose rregullime të tjera do të krijohen me qëllim të marrjes së raporteve në lidhje me shërbimet e trafikut ajror dhe planet e fluturimit të paraqitura para nisjes.

ATS.TR.115 Identifikimi i njësive të shërbimeve të trafikut ajror

(a) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror do të emërtohen si më poshtë:

(1) një qendër kontrolli e zonës ose qendër informacioni fluturimi duhet të identifikohet normalisht me emrin e një qyteti ose tipari ose zonë gjeografike aty pranë;

(2) kulla e kontrollit të aerodromit ose njësia e kontrollit të përafrimit duhet të identifikohet normalisht nga emri i aerodromit në të cilin ai ofron shërbime ose nga emri i një qyteti ose zonës gjeografike të afërt;

(3) një njësi AFIS do të identifikohet normalisht nga emri i aerodromit në të cilin ajo ofron shërbime ose nga emri i një qyteti ose tipari ose zonë gjeografike aty pranë.

(b) Emri i njësive dhe shërbimeve të trafikut ajror do të plotësohet me një nga prapashtesat e mëposhtme, sipas rastit:

(1) qendra e kontrollit të zonës - KONTROLLI;

(2) kontrolli i përafrimit- PËRAFRIM;

(3) arritjet e radarit të kontrollit të afrimit - MBËRRITJA;

(4) nisja e radarit të kontrollit të qasjes - NISJA;

(5) njësia e kontrollit të trafikut ajror (në përgjithësi) kur ofron shërbime të mbikëqyrjes së ATS - RADAR;

(6) kontrolli i aerodromit - KULLA;

(7) kontrolli i lëvizjes në sipërfaqe - TOKA;

(8) dorëzimi i lejes - DORËZIMI;

(9) qendra e informacionit të fluturimit - INFORMACION;

(10) AFIS njësi - INFORMACION;

ATS.TR.120 Gjuha për komunikimin midis njësive të shërbimeve të trafikut ajror

Me përjashtim të rasteve kur komunikimet midis njësive të shërbimeve të trafikut ajror kryhen në një gjuhë të dakortësuar reciprokisht, gjuha angleze do të përdoret për komunikime të tilla.

ATS.TR.125 Shprehja e pozicionit vertikal të avionit

(a) Për fluturimet në zonat ku është vendosur një lartësi tranzitore, pozicioni vertikal i avionit duhet, përveç siç parashikohet në pikën (b) të shprehet në terma të lartësisë tranzitore ose nën lartësinë tranzitore dhe në drejtim të niveleve të fluturimit në ose mbi nivelin tranzicionit. Ndërsa kalon përmes shtresës së tranzicionit, pozicioni vertikal duhet të shprehet në terma të niveleve të fluturimit kur ngjitet dhe në drejtim të lartësive kur zbret.

(b) Kur një avion të cilit i është dhënë leje për të zbritur, ose kur në aerodromet AFIS një avion i cili është informuar se pista është në dispozicion për ulje, po përfundon përafrimin e tij duke përdorur presionin atmosferik në lartësinë e aerodromit (QFE) pozicioni vertikal i avionit duhet të shprehet në terma të lartësisë mbi lartësinë e aerodromit gjatë asaj pjese të fluturimit të tij për të cilin mund të përdoret QFE, përveç që duhet të shprehet në terma të lartësisë mbi lartësinë e pragut të pistës:

(1) për pistat instrumentale nëse pragu është 2 m (7 ft) ose më shumë nën lartësinë e aerodromit;

(2) për pistat me përafrim preciz.

ATS.TR.130 Përcaktimi i nivelit të tranzicionit

(a) Njësia e shërbimeve të trafikut ajror do të përcaktojë nivelin e tranzicionit që do të përdoret në zonat ku vendoset një lartësi tranzitore, për periudhën e duhur kohore në bazë të raporteve QNH (vendosja e nën shkallës së lartësisë për të marrë lartësinë kur është në tokë) dhe parashikon presionin mesatar të nivelit të detit, nëse kërkohet.

(b) Niveli i tranzicionit do të vendoset mbi lartësinë e tranzicionit në mënyrë të tillë që të sigurohet të paktën një minimum nominal vertikal i ndarjes 300 m (1 000 ft) midis avionëve që fluturojnë njëkohësisht në lartësinë e tranzicionit dhe në nivelin e tranzicionit.

ATS.TR.135 Niveli minimal i lundrimit për fluturimet IFR

(a) Njësitë e kontrollit të trafikut ajror nuk do të caktojnë nivele udhëtimi nën lartësitë minimale të fluturimit të përcaktuara nga Republika e Shqipërisë, përveç kur autorizohen posaçërisht nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

(b) Njësitë e kontrollit të trafikut ajror duhet:

(1) të përcaktojnë nivelin ose nivelet më të ulëta të përdorshme të fluturimit për të gjithë ose pjesët e zonës së kontrollit për të cilat ata janë përgjegjës;

(2) të caktojë nivelet e fluturimit në ose mbi atë nivel ose nivele të tilla;

(3) të kalojnë nivelin ose nivelet më të ulëta të përdorshme të fluturimit te pilotët sipas kërkesës.

ATS.TR.140 Sigurimi i informacionit për vendosjen e lartësisë

(a) Njësitë e duhura të shërbimeve të trafikut ajror do të kenë në çdo kohë të disponueshme për transmetim tek avionët gjatë fluturimit, sipas kërkesës, informacionin e kërkuar për të përcaktuar nivelin më të ulët të fluturimit pa pasur impakt me terrenin gjatë rrugës ose jashtë rrugës ajrore.

(b) Qendrat e informacionit të fluturimit dhe qendrat e kontrollit të hapësirës do të kenë në dispozicion për ti transmetuar tek avionët, sipas kërkesës, një numër të përshtatshëm të raporteve QNH ose presioneve të parashikuara për FIR dhe zonat e kontrollit për të cilat ata janë përgjegjës.

(c) Ekuipazhi i fluturimit duhet të pajiset me nivelin tranzitor në kohën e duhur para se ta arrijë atë gjatë zbritjes.

(d) Me përjashtim të rasteve kur dihet që avioni ka marrë tashmë informacionin në një transmetim të drejtuar, një cilësim lartësues i QNH do të përfshihet në:

(1) leje për zbritje, kur fillimisht i është dhënë leja nën nivelin tranzitor

(2) leje për përafrim ose leje për të hyrë në cirkuitin e trafikut;

(3) leje për avionët që nisen në rrugët lidhëse.

(e) Një cilësim i altimetrit të QFE siç përshkruhet në pikën ATS.TR.125 (b) do t'u sigurohet avionëve me kërkesë ose rregullisht në përputhje me rregullat lokale.

(f) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror do të rrumbullakosin parametrat e altimetrit të ofruar për avionët në hektopaskalin më të afërt të plotë.

ATS.TR.145 Pezullimi i operimeve vizuale të rregullave të fluturimit në dhe në afërsi të një aerodromi

(a) Çdo ose të gjitha operimet VFR në dhe në afërsi të një aerodromi mund të pezullohen sa herë që siguria kërkon një veprim të tillë nga ndonjë nga njësitë, personat ose autoritetet e mëposhtme:

(1) njësia e kontrollit të përafrimit ose qendra e kontrollit të zonës;

(2) kulla e kontrollit të aerodromit;

(3) AAC.

(b) Kur ndonjë ose të gjitha operacionet VFR në dhe në afërsi të një aerodromi janë pezulluar, kulla e kontrollit të aerodromit duhet të respektojë procedurat e mëposhtme:

(1) të mbajë të gjitha nisjet e VFR-së;

(2) të kujtojë të gjitha fluturimet lokale që veprojnë nën VFR ose marrin miratimin për operacione speciale VFR;

(3) të njoftojë njësinë e kontrollit të përafrimit ose qendrën e kontrollit të zonës, siç është e përshtatshme, për veprimin e ndërmarrë;

(4) të njoftojë të gjithë operatorët, ose përfaqësuesit e tyre të caktuar, për arsyen e ndërmarrjes së një veprimi të tillë, nëse është e nevojshme ose e kërkuar.

ATS.TR.150 Dritat tokësore aeronautike

Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë procedurat për funksionimin e dritave tokësore aeronautike, pavarësisht nëse ato janë ose jo në afërsi të një aerodromi.

ATS.TR.155 Shërbimet e mbikëqyrjes ATS

(a) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror mund të përdorë sisteme të mbikëqyrjes ATS në sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror. Në një rast të tillë, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror do të specifikojë funksionet për të cilat përdoret informacioni i mbikëqyrjes ATS.

(b) Kur siguron shërbime të mbikëqyrjes ATS, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror:

(1) siguron që sistemi i mbikëqyrjes ATS ose sistemet në përdorim ofrojnë një prezantim të përditësuar të informacionit të mbikëqyrjes, duke përfshirë indikacionet e pozicionit;

(2) kur ofrohet shërbimi i kontrollit të trafikut ajror:

(i) të përcaktojë numrin e avionëve të siguruar njëkohësisht me shërbime të mbikëqyrjes ATS të cilat mund të trajtohen në mënyrë të sigurt në rrethanat mbizotëruese;

(ii) t'ju sigurojë kontrollorëve të trafikut ajror në çdo kohë informacion të plotë dhe

të përditësuar në lidhje me:

A. lartësitë minimale të fluturimit brenda zonës së përgjegjësisë;

B. nivelin ose nivelet më të ulëta të përdorimit të fluturimit të përcaktuara në përputhje me pikat ATS.TR.130 dhe ATS.TR.135;

C. lartësitë minimale të përcaktuara, të zbatueshme për procedurat e bazuara në vektorizimin taktik dhe trajektoren e drejtpërdrejtë, duke përfshirë korrigjimin e nevojshëm të temperaturës ose metodën për të korrigjuar efektin e temperaturave të ulëta në lartësitë minimale.

(c) Një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror, në përputhje me funksionet për të cilat përdoret informacioni i mbikëqyrjes ATS në sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror, do të vendosë procedura për:

(1) vendosjen e identifikimit të avionëve;

(2) sigurimin e informacionit për pozicionin e avionëve;

(3) vektorizimin e avionëve;

(4) sigurimin e ndihmës për lundrim në avion;

(5) sigurimin e informacionit në lidhje me motin e pafavorshëm, nëse zbatohet;

(6) transferimin e kontrollit të avionëve;

(7) dështimin e sistemit ose sistemeve të mbikëqyrjes ATS;

(8) dështimin e transponderit SSR, në përputhje me dispozitat e Seksionit 13 të Aneksit të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA);

(9) alarmet dhe paralajmërimet e lidhura me sigurinë e mbikëqyrjes ATS, kur zbatohen;

(10) ndërprerjen ose përfundimin e shërbimit të mbikëqyrjes ATS.

(d) Para sigurimit të një shërbimi të mbikëqyrjes ATS të një avioni, identifikimi duhet të vendoset dhe piloti të informohet. Pas kësaj, identifikimi do të mirëmbahet deri në përfundimin e shërbimit të mbikëqyrjes ATS. Nëse identifikimi më pas humbet, piloti do të informohet në përputhje me rrethanat dhe, kur është e zbatueshme, do të lëshohen udhëzimet e duhura.

(e) Kur një fluturim i kontrolluar i identifikuar vërehet të jetë në një rrugë konfliktuale me një avion të panjohur, që konsiderohet se përbën një rrezik përplasjeje, piloti i fluturimit të kontrolluar, kur është e mundur:

(1) të informohet për avionin e panjohur dhe, nëse piloti kërkon kështu ose nëse situata kërkon këtë sipas mendimit të kontrollorit, do të sugjerohet shmangia e veprimit; dhe

(2) të njoftohet kur konflikti nuk ekziston më.

(f) Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga AAC, verifikimi i informacionit të pressure-altitude-derived do të kryhet të paktën një herë nga secila njësi e shërbimeve të trafikut ajror të pajisur në mënyrë të përshtatshme në kontaktin fillestar me avionin në fjalë ose, nëse kjo nuk është e mundur, sa më shpejt të jetë e mundur pas kësaj.

(g) Vetëm informacioni i verifikuar i pressure-altitude-derived do të përdoret për të përcaktuar që avioni ka kryer njërën nga veprimet e mëposhtme:

(1) të mbajë një nivel;

(2) të lirojë një nivel;

(3) të kalojë një nivel në ngjitje ose zbritje;

(4) të arrijë një nivel.

ATS.TR.160 Sigurimi i shërbimeve të trafikut ajror për testimin e fluturimit

Kushtet dhe procedurat shtesë ose alternative të atyre që përmbahen në këtë nënpjesë B, që do të zbatohen nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror për testimin e fluturimit, mund të specifikohen nga AAC.

SEKSIONI 2

SHËRBIMI I KONTROLLIT TË TRAFIKUT AJROR

ATS.TR.200 Aplikimi

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror ofrohet:

(a) për të gjitha fluturimet e IFR në Klasat e hapësirës ajrore A, B, C, D dhe E;

(b) për të gjitha fluturimet VFR në Klasat e hapësirës ajrore B, C dhe D;

(c) për të gjitha fluturimet speciale VFR;

(d) në të gjithë trafikun e aerodromit në aerodromet e kontrolluara.

ATS.TR.205 Sigurimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror

Pjesët e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror të përshkruara në pikën ATS.TR.105 (a) sigurohen nga njësitë e ndryshme si më poshtë:

(a) shërbimi i kontrollit të hapësirës nga secila prej njësive të mëposhtme:

(1) qendra e kontrollit të zonës;

(2) njësia që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit në një hapësirë të kontrolluar ose në një hapësirë të kontrolluar me kufizime e cila është caktuar kryesisht për sigurimin e shërbimit të kontrollit të përafrimit dhe ku nuk është krijuar asnjë qendër e kontrollit të hapësirës;

(b) shërbimi i kontrollit të përafrimit nga secila prej njësive të mëposhtme:

(1) një njësi kontrolli e përafrimit kur është e nevojshme të krijohet një njësi e veçantë;

(2) një kullë kontrolli aerodromi ose qendër kontrolli e hapësirës kur është e nevojshme ose e dëshirueshme të kombinohen nën përgjegjësinë e një njësie funksionet e shërbimit të kontrollit të përafrimit me ato të shërbimit të kontrollit të aerodromit ose shërbimit të kontrollit të hapësirës;

(c) shërbimi i kontrollit të aerodromit: nga një kullë e kontrollit të aerodromit.

ATS.TR.210 Funksionimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror

(a) Për të siguruar shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, një njësi e kontrollit të trafikut ajror duhet:

(1) të sigurojë informacion mbi lëvizjen që ka si qëllim secili avion, ose ndryshimet e tij, dhe me informacionin aktual mbi përparimin aktual të secilit avion;

(2) të përcaktojë nga informacioni i marrë, pozicionet e avionëve të njohur me njëri-tjetrin;

(3) të lëshojë leje, udhëzime ose informacione, ose të gjitha ato, me qëllim parandalimin e përplasjes midis avionëve nën kontrollin e tij dhe përshpejtimin dhe

mirëmbajtjen e një qarkullimi të rregullt të trafikut;

(4) të koordinojë autorizimin kur është e nevojshme me njësitë e tjera:

(i) sa herë që një avion mund të bie ndesh me trafikun e operuar nën kontrollin e njësive të tjera;

(ii) para transferimit të kontrollit të një avioni në njësi të tjera.

(b) Autorizimet e lëshuara nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror sigurojnë ndarjen:

(1) ndërmjet të gjitha fluturimeve në Klasat A dhe B të hapësirës ajrore;

(2) midis fluturimeve të IFR në klasat e hapësirës ajrore C, D dhe E;

(3) midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve VFR në hapësirën ajrore Klasa C;

(4) midis fluturimeve IFR dhe fluturimeve speciale VFR;

(5) ndërmjet fluturimeve speciale VFR përveç nëse përcaktohet ndryshe nga AAC.

Kur kërkohet nga piloti i një avioni dhe është rënë dakord nga piloti i avionit tjetër dhe nëse është përshkruar kështu nga AAC për rastet e renditura në pikën (2) të paragrafit të parë në Klasat D dhe E të hapësirës ajrore, një fluturim mund ti jepet autorizim, në varësi të mbajtjes së ndarjes vetjake në lidhje me një pjesë të veçantë të fluturimit nën 3 050 m (10 000 ft) gjatë ngjitjes ose zbritjes, gjatë ditës në kushte vizuale meteorologjike.

(c) Me përjashtim të rasteve të operacioneve në pistat paralele ose gati paralele të referuara në pikën ATS.TR.255, ose kur mund të zbatohet një reduktim i minimumit të ndarjes në afërsi të aerodromeve, ndarja nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror do të merret nga të paktën një nga sa vijon:

(1) ndarja vertikale, e marrë duke caktuar nivele të ndryshme të zgjedhura nga tabela e niveleve të lundrimit në Shtojcën 3 të Aneksit të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA), përveç rasteve kur korrelacioni i niveleve për të ndjekur siç përshkruhet në të nuk do të zbatohet kur tregohet ndryshe në botimet e duhura të informacionit aeronautik ose lejet e ATC. Minimumi i ndarjes vertikale do të jetë një nominal 300 m (1 000 ft) deri në dhe duke përfshirë FL 410 dhe një nominal 600 m (2 000 ft) mbi atë nivel. Informacioni i lartësisë gjeometrike nuk do të përdoret për të vendosur ndarjen vertikale;

(2) ndarja horizontale, e marrë duke siguruar njërën nga sa vijon:

(i) ndarja gjatësore, duke mbajtur një interval midis avionëve që veprojnë përgjatë gjurmëve të njëjta, konverguese ose reciproke, të shprehura në kohë ose distancë;

(ii) ndarja anësore, duke mirëmbajtur avionë në rrugë të ndryshme ose në zona të ndryshme gjeografike.

(d) Kur kontrollori i trafikut ajror bëhet i vetëdijshëm se lloji i ndarjes ose minimumi i përdorur për të ndarë dy avionë nuk mund të mirëmbahet, kontrollori i trafikut ajror do të vendosë një lloj tjetër të ndarjes ose një minimum tjetër para kohës kur minimumi aktual i ndarjes do të cenohej.

ATS.TR.215 Përzgjedhja dhe njoftimi i minimumit të ndarjes për zbatimin e pikës ATS.TR.210 (c)

(a) Përzgjedhja e minimumit të ndarjes për aplikim brenda një pjese të caktuar të hapësirës ajrore do të bëhet nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror përgjegjës për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror dhe i miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

(b) Për trafikun që do të kalojë nga njëra anë në tjetrën të hapësirave ajrore fqinje dhe për rrugët që janë afër kufirit të përbashkët të hapësirave ajrore fqinje, minimumi i ndarjes do të

vendoset sipas rrethanave, zgjedhja e minimumit të ndarjes do të bëhet në konsultim me ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror përgjegjës për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore fqinje.

(c) Detajet e minimumit të zgjedhur të ndarjes dhe të zonave të tyre të zbatimit do të njoftohen

(1) tek njësitë e shërbimeve të trafikut ajror në fjalë;

(2) për pilotët dhe operatorët e avionëve përmes botimeve të informacionit aeronautik, ku ndarja bazohet në përdorimin nga avionët të ndihmave të specifikuara të lundrimit ose teknikave të specifikuara të lundrimit.

ATS.TR.220 Aplikimi i ndarjes në rastet kur parashikohet (wake turbulence)

(a) Njësitë e kontrollit të trafikut ajror do të zbatojnë minimumin e ndarjes (wake turbulence) për avionët në fazat e përafrimit dhe nisjes së fluturimit në njërën nga rrethanat e mëposhtme:

(1) një avion operon drejtpërdrejt pas një avioni tjetër në të njëjtën lartësi ose më pak se 300 m (1 000 ft) poshtë tij;

(2) të dy avionët po përdorin të njëjtën pistë, ose pistë paralele të ndara me më pak se 760 m (2 500 ft);

(3) një avion po kalon pas një avioni tjetër, në të njëjtën lartësi ose më pak se 300 m (1 000 ft) poshtë tij.

(b) Paragrafi (a) nuk do të zbatohet për fluturimet VFR të mbërritura dhe për fluturimet IFR të mbërritura që kryejnë përafrim vizual kur avioni ka raportuar avionin paraardhës në sy dhe është udhëzuar të ndjekë dhe mirëmbajë distancën nga ai avion. Në ato raste, njësia e kontrollit të trafikut ajror duhet të japë kujdes për krijimin e turbulencave.

ATS.TR.225 Përgjegjësia për kontrollin

(a) Një fluturim i kontrolluar duhet të jetë nën kontrollin e vetëm një njësie të kontrollit të trafikut ajror në çdo kohë të caktuar.

(b) Përgjegjësia për kontrollin e të gjithë avionëve që veprojnë brenda një blloku të caktuar të hapësirës ajrore do t'i jepet një njësie të vetme të kontrollit të trafikut ajror. Sidoqoftë, kontrolli i një avioni ose grupeve të avionëve mund t'u delegohen njësive të tjera të kontrollit të trafikut ajror me kusht që të sigurohet koordinimi midis të gjitha njësive të kontrollit të trafikut ajror.

ATS.TR.230 Transferimi i përgjegjësisë për kontrollin

(a) Vendi ose koha e transferimit

Përgjegjësia për kontrollin e një avioni transferohet nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror në një tjetër si më poshtë:

(1) Midis dy njësive që ofrojnë shërbimin e kontrollit të zonës

Përgjegjësia për kontrollin e një avioni do të transferohet nga një njësi që ofron shërbimin e kontrollit të zonës në një zonë kontrolli, në njësinë që ofron shërbimin e kontrollit të zonës në një zonë të afërt të kontrollit, në kohën e kalimit të kufirit të zonës së përbashkët të kontrollit siç vlerësohet nga kontrolli i zonës qendra që ka kontrollin e avionit ose në një pikë apo kohë tjetër siç është rënë dakord midis dy njësive.

(2) Midis një njësie që ofron shërbimin e kontrollit të zonës dhe një njësie që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit ose midis dy njësive që ofrojnë shërbimin e kontrollit të përafrimit.

Përgjegjësia për kontrollin e një avioni do të transferohet nga një njësi në tjetrën dhe anasjelltas, në një moment ose kohë të rënë dakord midis dy njësive.

(3) Midis një njësie që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit dhe një kulle të kontrollit të aerodromit

(i) Avionët e mbërritur - Përgjegjësia për kontrollin e një avioni mbërritës do të transferohet siç përcaktohet në marrëveshjen dhe manualet e operimit, sipas rastit, nga njësia që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit te kulla e kontrollit të aerodromit kur avioni është në cilindo nga statuset e mëposhtme:

(A) është në afërsi të aerodromit dhe:

(a)konsiderohet se afrimi dhe ulja do të përfundojnë në referencë vizuale në tokë, ose

(b) ka arritur VMC të pandërprerë;

(B) është në një pikë ose nivel të përcaktuar;

(C) ka zbarkuar.

(ii) Avioni në nisje - Përgjegjësia për kontrollin e një avioni që niset do të transferohet, siç përcaktohet në marrëveshjen dhe manualet e operimit, sipas rastit, nga kulla e kontrollit të aerodromit në njësinë që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit.

(A) kur VMC mbizotëron në afërsi të aerodromit:

(a) para kohës kur avioni largohet nga afërsia e aerodromit, ose

(b) para hyrjes së avionit në kushtet meteorologjike të instrumentit (KPM), ose

(c) në një pikë ose nivel të caktuar;

(B) kur IMC mbizotëron në aerodrom:

(a) menjëherë pasi avioni është në ajër, ose

(b) në një pikë ose nivel të caktuar.

(4) Midis sektorëve të kontrollit ose pozicioneve brenda së njëjtës njësi të kontrollit të trafikut ajror përgjegjësia për kontrollin e një avioni transferohet nga një sektor kontrolli ose pozicion në një sektor tjetër kontrolli ose pozicion brenda të njëjtës njësi të kontrollit të trafikut ajror në një pikë, nivel ose kohë, siç përcaktohet në udhëzimet e njësisë së shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Koordinimi i transferimit

(1) Përgjegjësia për kontrollin e një avioni nuk transferohet nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror në një tjetër pa miratimin e njësisë së kontrollit pranues, e cila do të merret në përputhje me pikat (2), (3), (4) dhe (5)

(2) Njësia e kontrollit transferues do t'i komunikojë njësisë së kontrollit pranues pjesët e duhura të planit aktual të fluturimit dhe çdo informacion kontrolli që ka të bëjë me transferimin e kërkuar.

(3) Kur transferimi i kontrollit do të kryhet duke përdorur sistemet e mbikëqyrjes ATS, informacioni i kontrollit që ka të bëjë me transferimin do të përfshijë informacion

në lidhje me pozicionin dhe, nëse kërkohet, pistën dhe shpejtësinë e avionit, siç vërehet nga sistemet e mbikëqyrjes ATS menjëherë para transferimit.

(4) Kur transferimi i kontrollit do të kryhet duke përdorur të dhëna ADS-C, informacioni i kontrollit që ka të bëjë me transferimin do të përfshijë pozicionin katër-dimensional dhe informacione të tjera, siç është e nevojshme.

(5) Njësia e kontrollit pranues duhet të:

(i) tregojë aftësinë e saj për të pranuar kontrollin e avionit në kushtet e specifikuara nga njësia e kontrollit transferues, përveç nëse me marrëveshje paraprake midis dy njësive në fjalë kuptohet se mungesa e ndonjë treguesi të tillë kuptohet për të nënkuptuar pranimin e kushteve të specifikuara, ose tregon ndonjë ndryshim të nevojshëm në to;

(ii) specifikojë çdo informacion ose leje tjetër për një pjesë pasuese të fluturimit, të cilën kërkon që avioni të ketë në kohën e transferimit.

(6) Nëse nuk përcaktohet ndryshe nga një marrëveshje midis dy njësive të kontrollit, njësia e kontrollit pranues nuk duhet të njoftojë njësinë e kontrollit transferues kur ka krijuar komunikime zanore ose komunikim data-link në të dy krahët, ose të dyja, me avionin që presupozohet.

(7) Frazeologjia e standardizuar do të përdoret në koordinimin ndërmjet njësive ose sektorëve të shërbimeve të trafikut ajror, ose të dyjave. Vetëm kur frazeologjia e standardizuar nuk mund të shërbejë për një transmetim të synuar, do të përdoret gjuhë e thjeshtë.

ATS.TR.235 Lejet e ATC-së

(a) Autorizimi i ATC do të bazohet vetëm në kërkesat për sigurimin e shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

(1) Autorizimet lëshohen vetëm për përshpejtimin dhe ndarjen e trafikut ajror dhe bazohen në kushtet e njohura të trafikut të cilat ndikojnë në sigurinë dhe funksionimin e avionit. Kushtet e tilla të trafikut përfshijnë jo vetëm avionët në ajër dhe në zonën e manovrimit mbi të cilën ushtrohet kontrolli, por edhe çdo trafik mjetesh ose pengesa të tjera që nuk janë instaluar përgjithmonë në zonën e manovrimit në përdorim.

(2) Njësitë e kontrollit të trafikut ajror lëshojnë autorizime ATC, siç është e nevojshme për të parandaluar përplasjet dhe për të shpejtuar dhe mbajtur një fluks të rregullt të trafikut ajror.

(3) Autorizimet e ATC-së do të lëshohen mjaft herët për të siguruar që ato të transmetohen në avion në kohë të mjaftueshme që të jetë në përputhje me to.

(4) Kur piloti i komanduar i një avioni informon një njësi të kontrollit të trafikut ajror se autorizimi ATC nuk është i kënaqshëm, njësia e kontrollit të trafikut ajror do të lëshojë një leje të ndryshuar, nëse është e praktikueshme.

(5) Kur vektorizon ose cakton një itinerar të drejtpërdrejtë që nuk përfshihet në planin e fluturimit, i cili merr një fluturim IFR jashtë rrugës së botuar ATS ose procedurës së instrumentit, një kontrollor i trafikut ajror që ofron shërbimin e mbikëqyrjes ATS do të lëshojë autorizimin duke përshkruar edhe pengesat që ekzistojnë në çdo kohë derisa avioni të arrijë në pikën ku piloti të bashkohet përsëri me rrugën e planit të fluturimit, ose të bashkohet me një itinerar të botuar ATS ose procedura e instrumentit.

(b) Përmbajtja e autorizimeve

Një autorizim ATC tregon:

(1) identifikimin e avionit siç tregohet në planin e fluturimit;

(2) limitet e autorizimit;

(3) rruga e fluturimit:

(i) rruga e fluturimit duhet të jetë e detajuar në secilin autorizim kur konsiderohet e nevojshme;

(ii) fraza "autorizohesh të përdorësh rrugën e planifikuar ' *(cleared flight planned route)* nuk do të përdoret kur jepet një ri-autorizim;

(4) niveli ose nivelet e fluturimit për të gjithë itinerarin ose pjesën e saj dhe ndryshimet e niveleve nëse kërkohet;

(5) çdo udhëzim ose informacion i nevojshëm për çështje të tjera, të tilla si *sloti* i nisjes ATFM nëse është e zbatueshme, manovrat e përafrimit ose largimit, komunikimet dhe koha e skadimit të autorizimit.

(c) Për të lehtësuar shpërndarjen e elementeve në pikën (b), një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror do të vlerësojë domosdoshmërinë për krijimin e rrugëve standarde të nisjes dhe mbërritjes dhe procedurat shoqëruese për të lehtësuar:

(1) drejtimin e sigurtë, të rregullt dhe të shpejtë të trafikut ajror;

(2) përshkrimin e itinerarit dhe procedurës në autorizimet ATC.

(d) Autorizim për fluturimin transonike

(1) Autorizimi i ATC në lidhje me fazën e përshpejtimit transonik të një fluturimi supersonik do të shtrihet të paktën deri në fund të asaj faze.

(2) Autorizimi i ATC-së në lidhje me ngadalësimin dhe zbritjen e një avioni nga lundrimi supersonik në fluturimin nën-zanor do të kërkojë të sigurojë zbritje të pandërprerë, të paktën gjatë fazës transonike.

(e) Ndryshimet në autorizim në lidhje me rrugën ose nivelin

(1) Kur lëshohet një autorizim që mbulon një ndryshim të kërkuar në rrugë ose nivel, natyra e saktë e ndryshimit do të përfshihet në autorizim.

(2) Kur kushtet e trafikut nuk lejojnë autorizimin e një ndryshimi të kërkuar, do të përdoret fjala "UNABLE". Kur garantohet nga rrethanat, do të ofrohet një rrugë ose nivel alternativ.

(f) Autorizimet me kusht

Fraza të kushtëzuara, të tilla si 'pas avionëve në ulje'(*behind landing aircraft*) ose 'pas avionëve që largohen'(*after departing aircraft*) nuk do të përdoren për lëvizjet që prekin pistën ose pistat aktive përveç kur avioni ose mjetet në fjalë shihen nga kontrollori dhe piloti i duhur i trafikut ajror. Avioni ose mjeti që shkakton gjendjen në autorizimin e lëshuar do të jetë avioni ose mjeti i parë që kalon përpara avionit tjetër në fjalë. Në të gjitha rastet, një autorizim i kushtëzuar jepet në rendin vijues dhe përbëhet nga:

(1) shenja e thirrjes;

(2) gjendja;

(3) autorizimi;

(4) një përsëritje e shkurtër e gjendjes.

(g) "Read-*back*" i autorizimeve, udhëzimeve dhe informacionit në lidhje me sigurinë

(1) Kontrollori i trafikut ajror do të dëgjojë *"read-back"* e përgjigjeve në lidhje me sigurinë e autorizimeve dhe udhëzimeve të ATC siç specifikohen në pikat SERA.8015 (e) (1) dhe (2) të Aneksit të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA), për të konstatuar se autorizimi ose udhëzimi, ose të dyja, janë pranuar saktë nga ekuipazhi i fluturimit dhe do të marrin masa të menjëhershme për të korrigjuar çdo mospërputhje të zbuluar nga kthimi prapa.

(2) Kthimi i zërit të mesazheve CPDLC nuk do të kërkohet përveç nëse përcaktohet ndryshe nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror.

(h) Koordinimi i autorizimeve

Një autorizim ATC do të koordinohet midis njësive të kontrollit të trafikut ajror për të mbuluar të gjithë itinerarin e një avioni ose një pjesë të caktuar të tij si më poshtë.

(1) Një avioni i jepet autorizimi për të gjithë itinerarin në aerodromin e uljes së parë të parashikuar në secilën nga situatat e mëposhtme:

(i) kur është e mundur para nisjes autorizimi duhet të koordinohet ndërmjet të gjitha njësive nën kontrollin e të cilave do të vijë avioni;

(ii) kur ka siguri të arsyeshme se koordinimi paraprak do të kryhet midis atyre njësive nën kontrollin e të cilave avioni do të vijë më pas.

(2) Kur koordinimi si në pikën (1) nuk është arritur ose nuk është parashikuar, avionit duhet ti jepet autorizimi vetëm në atë pikë ku koordinimi sigurohet në mënyrë të arsyeshme; para arritjes së një pike të tillë, ose në atë pikë, avioni do të marrë leje të mëtejshme, duke mbajtur udhëzime që lëshohen sipas rastit.

(3) Kur përshkruhet nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror, avionët duhet të kontaktojnë njësinë *downstream* të kontrollit të trafikut ajror, për qëllim të marrjes së *downstream clearance* përpara transferimit të pikës së kontrollit.

(i) Avionët duhet të mbajnë komunikimin e nevojshëm dykahësh me njësinë aktuale të kontrollit të trafikut ajror ndërsa marrin një *downstream clearance.*

(ii) *Downstream clearance* do të identifikohet qartë si e tillë për pilotin.

(iii) Nëse nuk koordinohen, *downstream clearance* nuk do të ndikojnë në profilin origjinal të fluturimit të avionit në asnjë hapësirë ajrore, përveç asaj të njësisë së kontrollit të trafikut ajror përgjegjës për shpërndarjen e *downstream clearance.*

(4) Kur një avion synon të largohet nga një aerodrom brenda një zone kontrolli për të hyrë në një zonë tjetër kontrolli brenda një periudhe prej 30 minutash, ose një periudhe tjetër specifike kohore siç është rënë dakord midis qendrave të kontrollit të zonës në fjalë, koordinimi me qendrën pasuese të kontrollit të zonës do të kryhet para lëshimit të *clearance* të nisjes.

(5) Kur një avion synon të largohet nga një zonë kontrolli për fluturim jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar dhe më pas do të hyjë sërish në të njëjtën apo në një hapësirë tjetër kontrolli, mund të lëshohet një alearance nga pika e nisjes deri në aerodrom të uljes së parë të parashikuar. Disa *clearance* ose korigjime do të zbatohen vetëm për ato pjesë të fluturimit të kryera brenda hapësirës ajrore të kontrolluar.

ATS.TR.237 Rikonfigurimi dinamik i hapësirës ajrore të hapësirës U

Duke filluar nga Korrik 2023, njësitë e kontrollit të trafikut ajror duhet:

(a) të kufizojnë përkohësisht zonën brenda hapësirës ajrore të përcaktuar të hapësirës U, ku

mund të kryhen operacionet UAS, në mënyrë që të akomodohen ndryshimet afatshkurtra në kërkesën e trafikut të drejtuar, duke rregulluar kufijtë anësor dhe vertikal të hapësirës ajrore të hapësirës U;

(b) të sigurojnë që ofruesit përkatës të shërbimit të hapësirës U dhe, kur është e zbatueshme, ofruesit e vetëm të përbashkët të shërbimeve të informacionit të njoftohen në kohë dhe në mënyrë efektive për aktivizimin, çaktivizimin dhe kufizimet e përkohshme të hapësirës ajrore të caktuar të hapësirës U.

ATS.TR.240 Kontrolli i personave dhe mjeteve në aerodromet e kontrolluara

(a) Lëvizja e personave ose mjeteve, përfshirë avionët tërheqës, në zonën e manovrimit të një aerodromi do të kontrollohet nga kulla e kontrollit të aerodromit, siç është e nevojshme për të shmangur rreziqet për avionët në ulje, ngritje ose në rrugët lidhëse.

(b) Në kushtet kur procedurat e *low-visibility* janë në veprim:

(1) personat dhe mjetet që veprojnë në zonën e manovrimit të një aerodromi do të kufizohen në minimumin thelbësor dhe vëmendje e veçantë do t'u kushtohet kërkesave për të mbrojtur zonën kritike dhe të ndjeshme ose zonat me pajisje të radio-lundrimit ndihmës;

(2) subjekt i dispozitave në pikën (c), metoda ose metodat për të ndarë mjetet dhe avionët taksi do të përcaktohen nga siguruesi i shërbimeve të trafikut ajror dhe të miratuara nga AAC duke marrë parasysh pajisjet ndihmëse;

(3) kur operacionet e instrumenteve precize ILS dhe MLS të Kategorisë II ose Kategorisë III janë duke u zhvilluar në të njëjtën pistë vazhdimisht, zonat më të kufizuara të ILS ose MLS duhet të mbrohen.

(c) Mjetet e urgjencës që shkojnë në ndihmë të një avioni në rrezik do t'u jepet përparësi ndaj të gjithë trafikut të lëvizjes në sipërfaqe.

(d) Në përputhje me dispozitat në pikën (c), mjeteve në zonën e manovrimit u kërkohet të respektojnë rregullat e mëposhtme:

(1) mjetet dhe mjetet që tërheqin avionët duhet t'i japin rrugë avionëve që ulen, ngrihen ose lëvizin;
(2) mjetet duhet t'u japin rrugë mjeteve të tjera që tërheqin avionët;
(3) mjetet duhet t'u lëshojnë rrugën mjeteve të tjera në përputhje me udhëzimet e njësisë së shërbimeve të trafikut ajror;
(4) Pavarësisht nga dispozitat e pikave (1), (2) dhe (3), mjetet dhe mjetet që tërheqin avionët duhet të jenë në përputhje me udhëzimet e nxjerra nga kulla e kontrollit të aerodromit.

ATS.TR.245 Përdorimi i pajisjeve të mbikëqyrjes së lëvizjes sipërfaqësore në aerodrome

Kur është e nevojshme, në mungesë të vëzhgimit vizual të të gjithë ose një pjese të zonës së manovrimit ose për të shtuar vëzhgimin vizual, sisteme të përparuara të drejtimit dhe kontrollit të lëvizjes sipërfaqësore (A-SMGCS) ose pajisje të tjera të përshtatshme të mbikëqyrjes, do të përdoren nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror me qëllim që:

(a) të monitorojë lëvizjet e avionëve dhe mjeteve në zonën e manovrimit;

(b) të sigurojë informacione drejtuese për pilotët dhe drejtuesit e mjeteve kur është e nevojshme;

(c) të sigurojë këshilla dhe ndihmë për lëvizjen e sigurt dhe efikase të avionëve dhe mjeteve në zonën e manovrimit.

ATS.TR.250 Trafiku thelbësor dhe informacioni thelbësor i trafikut lokal

(a) Informacioni thelbësor i trafikut do t'u jepet fluturimeve të kontrolluara kur ato përbëjnë trafik thelbësor për njëri-tjetrin.

(b) Informacioni thelbësor i trafikut lokal i njohur për kontrollorin e trafikut ajror do t'u jepet pa vonesë avionëve që ngrihen dhe ulen.

ATS.TR.255 Operime në pistat paralele ose gati paralele

Kur kryhen operacione të pavarura ose të varura nga përafrimi i instrumentit ose largimi nga pistat paralele ose afër paralele, procedurat përcaktohen nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror dhe miratohen nga AAC.

ATS.TR.260 Përzgjedhja e pistës në përdorim (runway-in-use)

Kulla e kontrollit të aerodromit do të zgjedhë pistën në përdorim për ngritjen dhe uljen e avionëve duke marrë parasysh shpejtësinë dhe drejtimin e erës sipërfaqësore, si dhe faktorë të tjerë lokalë të rëndësishëm, siç janë:

(a) konfigurimi i pistës;

(b) kushtet meteorologjike;

(c) procedurat e përafrimit të instrumenteve;

(d) ndihmat e përafrimit dhe uljes në dispozicion;

(e) qarqet e trafikut të aerodromit dhe kushtet e trafikut ajror;

(f) gjatësia e pistës ose pistave;

(g) faktorë të tjerë të treguar në udhëzimet lokale.

ATS.TR.265 Kontrolli i trafikut sipërfaqësor të aerodromit në kushte me shikueshmëri të ulët

(a) Kur ka një kërkesë që trafiku të operojë në zonën e manovrimit në kushtet e dukshmërisë që parandalojnë kullën e kontrollit të aerodromit të zbatojë ndarjen vizuale midis avionit dhe midis avionit dhe mjeteve, do të zbatohen:

(1) në kryqëzimin e rrugëve lidhëse të avionëve, një avion ose mjet në një rrugë lidhëse nuk do të lejohet të qëndrojë më afër rrugës lidhëse tjetër sesa kufiri i pozicionit të mbajtjes të përcaktuar nga pozicionet e ndërmjetme të mbajtjes, shiriti i ndalimit ose shenja e kryqëzimit të rrugëve lidhëse, në përputhje me specifikimet e zbatueshme të dizajnit të aerodromit;

(2) metoda e ndarjes gjatësore në autostradat do të përcaktohet për secilin aerodrom të veçantë nga ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror dhe i miratuar nga AAC, duke marrë parasysh karakteristikat e pajisjeve ndihmëse në dispozicion për mbikëqyrjen dhe kontrollin e trafikut tokësor, kompleksiteti i planit të aerodromit dhe karakteristikat e avionit duke përdorur aerodromin.

(b) Procedurat e zbatueshme për fillimin dhe vazhdimin e operacioneve me shikim të ulët do të përcaktohen në përputhje me pikën ATS.OR.110 dhe do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

ATS.TR.270 Autorizimi për VFR speciale

(a) Fluturimet speciale VFR mund të autorizohen të veprojnë brenda një zone kontrolli, në varësi të një leje ATC. Me përjashtim të rasteve kur lejohet nga AAC për helikopterë në raste të veçanta por nuk kufizohen në polici, operacione mjekësore, operacione kërkim-shpëtimi dhe fluturime zjarrfikëse, do të zbatohen kushtet e mëposhtme shtesë:

(1) fluturime të tilla speciale VFR mund të kryhen vetëm gjatë ditës, përveç nëse lejohet ndryshe nga AAC;

(2) nga piloti:

(i) re e pastër dhe me pamje në sipërfaqe;
(ii) shikimi i fluturimit nuk është më pak se 1 500 m ose, për helikopterë, jo më pak se 800 m;
(i) fluturojnë me një shpejtësi prej 140 kt IAS ose më pak për të dhënë mundësi të përshtatshme për të vëzhguar trafikun tjetër dhe çdo pengesë në kohë për të shmangur një përplasje;

(3) Një njësi e kontrollit të trafikut ajror nuk do të lëshojë një leje të veçantë VFR për avionët për tu ngritur ose ulur në një aerodrom brenda një zone kontrolli, ose për të hyrë në zonën e trafikut të aerodromit ose qarku i trafikut të aerodromit kur kushtet meteorologjike të raportuara në atë aerodrom janë nën minimumin e mëposhtëm:

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

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

(b) Një njësi e kontrollit të trafikut ajror do të trajtojë kërkesat individuale për një autorizim të tillë.

SEKSIONI 3

SHËRBIMI I INFORMACIONIT TË FLUTURIMIT

ATS.TR.300 Aplikimi

(a) Shërbimi i informacionit të fluturimit do të sigurohet nga njësitë e përshtatshme për shërbime të trafikut ajror për të gjithë avionët që mund të preken nga informacioni dhe që janë në secilën nga situatat e mëposhtme:

(1) të pajisur me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror;

(2) i njohur ndryshe nga njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

(b) Kur njësitë e shërbimeve të trafikut ajror ofrojnë shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimin e kontrollit të trafikut ajror, sigurimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror do të ketë përparësi mbi ofrimin e shërbimit të informacionit të fluturimit sa herë që kërkon sigurimi i shërbimit të kontrollit të trafikut ajror.

(c) Një ofrues i shërbimit të informacionit të fluturimit do të vendosë rregullime për:

(1) regjistrimin dhe transmetimin e informacionit mbi ecurinë e fluturimeve;

(2) koordinimin dhe transferimin e përgjegjësisë për sigurimin e shërbimit të informacionit të fluturimit.

ATS.TR.305 Shtrirja e shërbimit të informacionit të fluturimit

(a) Shërbimi i informacionit të fluturimit përfshin:

(1) SIGMET dhe informacioni AIRMET;

(2) informacion në lidhje me aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimet vullkanike dhe retë e hirit vullkanik;

(3) informacion në lidhje me lëshimin në atmosferë të materialeve radioaktive ose kimikateve toksike;

(4) informacion mbi ndryshimet në disponueshmërinë e shërbimeve të radio-lundrimit;

(5) informacion mbi ndryshimet në gjendjen e aerodromeve dhe mjediseve shoqëruese, përfshirë informacionin mbi gjendjen e zonave të lëvizjes së aerodromit kur ato preken nga bora, akulli ose thellësia e konsiderueshme e ujit;

(6) informacion mbi balonat pa pilot;

(7) informacion mbi konfigurimin dhe gjendjen anormale të avionit;

(8) çdo informacion tjetër që mund të ndikojë në sigurinë.

(b) Shërbimi i informacionit të fluturimit do të përfshijë, përveç asaj të përshkruar në pikën (a), sigurimin e informacionit në lidhje me:

(1) kushtet e motit të raportuara ose parashikimi në nisje, destinacion dhe aerodromet alternative;

(2) rreziqet e përplasjes, për avionët që operojnë në hapësirën ajrore Klasat C, D, E, F dhe G;

(3) për fluturimin mbi zonat ujore, për aq sa është e mundur dhe kur kërkohet nga një pilot, çdo informacion në dispozicion të tillë si shenja e thirrjes në radio, pozicioni, trajektoren reale, shpejtësinë, etj. E mjeteve lundruese sipërfaqësore në zonë;

(4) mesazhet, duke përfshirë lejet e marra nga njësitë e tjera të shërbimeve të trafikut ajror për t'iu transmetuar avionëve.

(c) AFIS i siguruar për fluturimet do të përfshijë, përveç elementëve të përshkruar në pikat (a) dhe (b), sigurimin e informacionit në lidhje me:

(1) rreziqet e përplasjes me avionë, mjete dhe persona që veprojnë në zonën e manovrimit;

(2) pistat në përdorim.

(d) Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të transmetojnë, sa më shpejt që të jetë e mundur, raporte të veçanta dhe jo-rutinë të ajrit te:

(1) avionëve të tjerë të interesuar;

(2) zyrës së vëzhgimit meteorologjik në përputhje me Shtojcën 5 të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA);

(3) njësive të tjera të shërbimeve të trafikut ajror.

Transmetimet në avion do të përsëriten në një frekuencë dhe do të vazhdojnë për një periudhë kohe e cila do të përcaktohet nga njësia e shërbimeve të trafikut ajror.

(e) Shërbimi i informacionit të fluturimit i fluturimeve VFR do të përfshijë, përveç asaj të përshkruar në pikën (a), sigurimin e informacionit në dispozicion në lidhje me trafikun dhe kushtet e motit përgjatë itinerarit të fluturimit që ka të ngjarë të bëjnë të pamundur funksionimin sipas rregullave vizuale të fluturimit.

(f) Kur përshkruhet kështu nga AAC, njësia AFIS do të menaxhojë lëvizjen e mjeteve dhe personave në zonën e manovrimit në përputhje me përcaktimin ose nëngrupin e dispozitave në pikën ATS.TR.240.

ATS.TR.310 Transmetimet automatike me zë të shërbimit të informacionit të terminalit (Voice-ATIS)

(a) Transmetimet automatike me zë të shërbimit të informacionit të terminalit (Voice-ATIS) do të sigurohen në aerodrome kur ekziston kërkesa për të zvogëluar ngarkesën e komunikimit në kanalet e komunikimit ajër-tokë të shërbimeve të trafikut ajror VHF. Kur sigurohen, ato duhet të përmbajnë njërën nga të mëposhtmet:

(1) një transmetim që i shërben avionit mbërritës;

(2) një transmetim që shërben për avionët në nisje;

(3) një transmetim që shërben si për avionët mbërritës ashtu edhe për ata në nisje;

(4) dy transmetime që shërbejnë aeroplanë mbërritës dhe nisës përkatësisht në ato aerodrome ku gjatësia e një transmetimi që shërben si avionët mbërritës dhe nisës do të ishte tepër e gjatë.

(b) Një frekuencë diskrete VHF do të përdoret nëse është e mundur, për transmetimet Voice-ATIS. Nëse një frekuencë diskrete nuk është në dispozicion, transmetimi mund të bëhet në kanalin e zërit ose në kanalet ndihmëse më të përshtatshme të navigimit terminal, mundësisht një VOR, me kusht që diapazoni dhe lexueshmëria të jenë të përshtatshme dhe identifikimi pajisjeve ndihmëse të lundrimit renditet me transmetimin në mënyrë që ai të mos zhduket.

(c) Transmetimet me zë-ATIS nuk do të transmetohen në kanalin zanor të një ILS.

(d) Kur sigurohet Voice-ATIS, transmetimi do të jetë i vazhdueshëm dhe i përsëritur.

(e) Informacioni i përfshirë në transmetimin aktual do ti vendoset në dispozicion njësisë ose njësive të shërbimeve të trafikut ajror që kanë të bëjnë me sigurimin e informacionit në lidhje me përafrimin, uljen dhe ngritjen, sa herë që mesazhi nuk është përgatitur nga ai njësia ose ato njësi.

(f) Transmetimet me zë-ATIS të ofruara në aerodromet e përcaktuara për përdorim nga shërbimet ajrore ndërkombëtare do të jenë në dispozicion minimalisht në gjuhën angleze.

ATS.TR.315 Shërbimi i informacionit automatik data-link i terminalit (D-ATIS)

(a) Kur një D-ATIS plotëson një Voice-ATIS ekzistuese, informacioni do të jetë identik në përmbajtje dhe format me transmetimin e Voice-ATIS. Kur përfshihet informacioni meteorologjik në kohë reale, por të dhënat mbeten brenda parametrave të kritereve të ndryshimit domethënës të përcaktuara në pikat MET.TR.200 (e) dhe (f) të Shtojcës V, përmbajtja, me qëllim të ruajtjes së të njëjtit emërues, do të konsiderohet identike.

(b) Kur një D-ATIS plotëson Voice-ATIS ekzistuese dhe ATIS kërkon përditësim, Voice-ATIS dhe D-ATIS do të azhurnohen njëkohësisht.

ATS.TR.320 Shërbimi automatik i informacionit të terminalit (voice dhe / ose data-link)

(a) Kurdoherë që ofrohen Voice-ATIS ose D-ATIS, ose të dyja:

(1) informacioni i komunikuar ka të bëjë me një aerodrom të vetëm;

(2) informacioni i komunikuar do të azhurnohet menjëherë kur ndodh një ndryshim i rëndësishëm;

(3) përgatitja dhe shpërndarja e mesazhit ATIS do të jetë përgjegjësi e ofruesit të shërbimeve të trafikut ajror;

(4) mesazhet individuale ATIS do të identifikohen nga një emërues në formatin e një shkronje të alfabetit drejtshkrimor në përputhje me pikën SERA.14020 të Aneksit të Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar (SERA). Emërtuesit e caktuar për mesazhet ATIS të njëpasnjëshme do të jenë në rend alfabetik;

(5) avioni do të njohë marrjen e informacionit kur vendos komunikimin me njësinë e shërbimeve të trafikut ajror që ofron shërbimin e kontrollit të përafrimit ose me kullën e kontrollit të aerodromit ose njësinë AFIS, sipas rastit;

(6) njësia e duhur e shërbimeve të trafikut ajror, kur i përgjigjet mesazhit në pikën (5) ose, në rastin e mbërritjes së avionit, në një kohë tjetër që mund të përshkruhet nga AAC, do t'i sigurojë avionit alimetrin aktual;

(7) informacioni meteorologjik do të nxirret nga raporti rutinë lokal ose raporti special

lokal.

(b) Kur ndryshimi i shpejtë i kushteve meteorologjike e bën të pa këshillueshme përfshirjen e informacionit meteorologjik si në pikën (a) (7) në ATIS, mesazhet ATIS tregojnë se informacioni përkatës meteorologjik do të jepet në kontaktin fillestar me njësinë e duhur të shërbimeve të trafikut ajror.

(c) Informacioni që përmbahet në një ATIS aktual, marrja e të cilit është konfirmuar nga avioni, nuk ka nevojë të përfshihet në një transmetim të drejtuar avionit, me përjashtim të cilësimit të alimetrit, i cili do të sigurohet në përputhje me (a).

(d) Nëse një avion pranon marrjen e një ATIS që nuk është më aktual, njësia e shërbimeve të trafikut ajror do të ndërmarrë pa vonesë njërën nga veprimet e mëposhtme:

(1)të komunikojë me avionin çdo element të informacionit që duhet të përditësohet;

(2)të udhëzojë avionin të marrë informacionin aktual ATIS.

ATS.TR.325 Transmetimet VOLMET dhe transmetimet D-VOLMET

Kur përshkruhet kështu nga AAC, transmetimet HF ose VHF VOLMET, ose shërbimi D-VOLMET, ose të gjitha ato, do të sigurohen, duke përdorur frazeologji standarde radiotelefonike.

SEKSIONI 4

SHËRBIMI SINJALIZUES

ATS.TR.400 Aplikimi

(a) Shërbimi sinjalizues sigurohet nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror:

(1) për të gjithë avionët e pajisur me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror;

(2) për aq sa është e mundur, për të gjithë avionët e tjerë që kanë paraqitur një plan fluturimi ose që njihet ndryshe nga shërbimet e trafikut ajror;

(3) për çdo avion që dihet ose besohet të jetë subjekt i ndërhyrjeve të paligjshme.

(b) Qendrat e informacionit të fluturimit ose qendrat e kontrollit të hapësirës do të shërbejnë si pikë qendrore për mbledhjen e të gjithë informacionit që lidhet me gjendjen e jashtëzakonshme të një avioni që operon brenda rajonit të informacionit të fluturimit ose hapësirës së kontrollit në fjalë dhe për përcjelljen e këtij informacioni në qendrën përkatëse të koordinimit të shpëtimit.

(c) Në rast të një gjendje emergjence që i paraqitet një avioni ndërsa është nën kontrollin e një kullë kontrolli të aerodromit ose njësisë së kontrollit të përafrimit ose në kontakt me një njësi AFIS, njësia do të njoftojë menjëherë qendrën e informacionit të fluturimit ose qendrën e kontrollit të hapësirës përgjegjëse, e cila do të njoftojë qendrën e koordinimit të shpëtimit, përveçse në rastet kur natyra e emergjencës është e tillë që njoftimi i qendrës së kontrollit të zonës, qendrës së informacionit të fluturimit, ose qendrës së koordinimit të shpëtimit do të ishte i tepërt.

(d) Sidoqoftë, kulla e kontrollit të aerodromit ose njësia e kontrollit të përafrimit përgjegjës ose njësia përkatëse AFIS do të sinjalizojë së pari dhe do të marrë hapa të nevojshëm për të vënë në lëvizje qendrat lokale të koordinimit të shpëtimit dhe organizatat e emergjencës të cilat mund të japin ndihmën e menjëhershme të kërkuar, në përputhje me udhëzimet lokale, sa herë që ndodh ndonjë nga situatat e mëposhtme:

(1) një aksident ajror ka ndodhur në ose në afërsi të aerodromit;

(2) është marrë informacion se siguria e një avioni i cili është ose do të jetë nën

juridiksionin e kullës së kontrollit të aerodromit ose të njësisë AFIS mund të jetë ose është dëmtuar;

(3) të kërkuara nga ekuipazhi i fluturimit;

(4) kur konsiderohet ndryshe i nevojshëm ose i dëshirueshëm ose urgjenca e situatës kërkon kështu.

ATS.TR.405 Njoftimi për qendrat e koordinimit të shpëtimit

(a) Pa paragjykuar rrethanë tjetër që mund ta bëjë këtë njoftim të këshillueshëm, njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, përveç siç përshkruhet në pikën ATS.TR.420 (a), njoftojnë menjëherë qendrat e koordinimit të shpëtimit kur një avion konsiderohet të jetë në gjendje të jashtëzakonshme në përputhje me sa vijon:

(1) Faza e pasigurisë kur zbatohet cilado nga situatat e mëposhtme:

(i) asnjë komunikim nuk është marrë nga një avion brenda një periudhe prej 30 minutash nga koha që duhet të ishte marrë një komunikim, ose nga koha kur është bërë një përpjekje e pasuksesshme për të vendosur komunikim me një avion të tillë, cilado që është më e hershme;

(ii) një avion nuk arrin brenda 30 minutave nga koha e parashikuar e mbërritjes e njoftuar ose vlerësuar nga njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, cilado qoftë më e vonshme.

Faza e pasigurisë nuk zbatohet kur nuk ekziston asnjë dyshim për sigurinë e avionit dhe pasagjerëve të tij.

(2) Faza e alarmit kur zbatohet cilado nga situatat e mëposhtme:

(i) pas fazës së pasigurisë, përpjekjet pasuese për të vendosur komunikim me avionin ose hetimet për burime të tjera të rëndësishme nuk kanë arritur të zbulojnë ndonjë lajm për avionin;

(ii) një avion ka marrë leje për të zbritur dhe nuk arrin të ulet brenda 5 minutash nga koha e parashikuar e uljes dhe komunikimi nuk është rivendosur me avionin;

(iii) në aerodromet AFIS, në rrethana të përshkruara nga Autoriteti i Aviacioni Civil;

(iv) është marrë informacion që tregon se efikasiteti operativ i avionit është dëmtuar, por jo në atë masë që të ekzistojë mundësi e uljes së detyruar;

(v) një avion dihet ose besohet të jetë subjekt i ndërhyrjeve të paligjshme.

Pikat (i) deri (iv) nuk zbatohen kur ekzistojnë prova që mund të qetësojnë frikën për sigurinë e avionit dhe personave të tij.

(3) Faza e gjendjes shqetësuese *(Distress phase)* kur zbatohet cilado nga situatat e mëposhtme:

(i) pas fazës së sinjalizimit, përpjekjet dhe hetimet e mëtejshme të pasuksesshme për të vendosur komunikim me avionin tregojnë për mundësinë që avioni është në një gjendje shqetësuese (distress);

(ii) karburanti në bord konsiderohet se ka mbaruar ose është i pamjaftueshëm për t'i mundësuar avionit arritjen e sigurisë (reach safety);

(iii) është marrë informacion që tregon se efikasiteti operativ i avionit është dëmtuar në masën që ekziston mundësia e uljes së detyruar;

(ii) është marr informacion ose është e sigurt se avioni është gati të bëjë ose ka bërë një ulje të detyruar,

Faza e gjendjes shqetësuese (*Distress phase)* nuk zbatohet kur ka siguri të arsyetueshme që avioni dhe pasagjerët e tij nuk kërcënohen nga rrezik i madh dhe i pashmangshëm dhe nuk kërkojnë ndihmë të menjëhershme.

(b) Njoftimi duhet të përmbajë informacionin e mëposhtëm që është në dispozicion me renditjen e shënuar:

(1) INCERFA, ALERFA ose DETRESFA, siç është e përshtatshme për fazën e emergjencës;

(2) agjencia dhe personi që telefonon;

(3) natyra e emergjencës;

(4) informacion të rëndësishëm nga plani i fluturimit;

(5) njësia e cila ka bërë kontaktin e fundit, kohën dhe mjetet e përdorura;

(6) raporti i pozicionit të fundit dhe si është përcaktuar;

(7) ngjyra dhe shenjat dalluese të avionit;

(8) mallra të rrezikshëm të transportuar si ngarkesë;

(9) çdo veprim i ndërmarrë nga zyra e raportimit;

(10) vërejtje të tjera të lidhura me çështjen.

(c) Një pjesë e informacionit të specifikuar në pikën (b), e cila nuk është e disponueshme në kohën kur njoftimi bëhet në një qendër koordinimi shpëtimi, do të kërkohet njësia e shërbimeve të trafikut ajror përpara deklarimit të gjendjes shqetësuese (*distress phase)* kur koha e lejon dhe kur ka siguri të arsyeshme që kjo fazë do të ndodhë.

(d) Pas njoftimit të specifikuar në pikën (a), njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, pa vonesë, do të pajisin qendrën e koordinimit të shpëtimit me njërën nga këto:

(1) çdo informacion shtesë të dobishëm, veçanërisht për zhvillimin e gjendjes së jashtëzakonshme përmes fazave pasuese;

(2) informacionin se situata emergjente nuk ekziston më.

ATS.TR.410 Përdorimi i pajisjeve të komunikimit

Njësitë e shërbimeve të trafikut ajror, sipas nevojës, do të përdorin të gjitha pajisjet e disponueshme të komunikimit për t'u përpjekur të vendosin dhe mbajnë komunikimin me një avion në një gjendje të jashtëzakonshme dhe për të kërkuar lajme nga avioni.

ATS.TR.415 Identifikimi në hartë i avionëve në gjendje emergjence

Kur konsiderohet se ekziston një gjendje e jashtëzakonshme, njësia ose njësitë e shërbimeve të trafikut ajror në dijeni të emergjencës hartojnë planin e fluturimit të avionit të përfshirë në një tabelë ose mjet tjetër i përshtatshëm në mënyrë që të përcaktohet pozicioni i mundshëm i ardhshëm i avionit dhe diapazoni i tij i veprimit maksimal nga pozicioni i tij i fundit i njohur.

ATS.TR.420 Informacion për operatorin

(a) Kur një qendër e kontrollit të zonës ose një qendër e informacionit të fluturimit vendos që një aeroplan është në pasiguri ose në fazën e alarmit, ai, kur është e mundur, do të këshillojë operatorin e avionit para se të njoftojë qendrën e koordinimit të shpëtimit.

(b) Kur është e mundur, një qendër e kontrollit të zonës ose një qendër e informacionit të

fluturimit, pa vonesë, do t'ia komunikojë të gjithë informacionin e njoftuar qendrës së koordinimit të shpëtimit operatorit të avionit.

ATS.TR.425 Informacion për avionët që veprojnë në afërsi të një avioni në gjendje të jashtëzakonshme

(a) Kur është vërtetuar nga një njësi e shërbimeve të trafikut ajror që një avion është në gjendje të jashtëzakonshme, avionë të tjerë që dihet se janë në afërsi të avionit të përfshirë, përveç siç parashikohet në pikën (b), informohen për natyrën e emergjencës sa më shpejt që të jetë e mundur.

(b) Kur një njësi e shërbimeve të trafikut ajror e di ose beson se një aeroplan po i nënshtrohet ndërhyrjeve të paligjshme, nuk duhet të bëjë asnjë referencë në shërbimet e trafikut ajror në komunikimet ajër-tokë për natyrën e emergjencës nëse nuk është përmendur më parë në komunikimet nga avioni i përfshirë dhe është e sigurt që një referencë e tillë nuk do të përkeqësojë situatën.

ANEKSI V

KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRUESIT TË SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (Pjesa MET)

NËNPJESA A - KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.OR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

MET.OR.100 Të dhënat dhe informacioni aeronautik

(a) Ofruesit e shërbimeve të meteorologjisë duhet t'u ofrojnë operatorëve, anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, njësive të shërbimeve të trafikut ajror, njësive të shërbimeve të kërkim-shpëtimit, operatorëve të aerodromit, organeve hetimore të aksidenteve dhe incidenteve, dhe ofruesve të tjerë të shërbimeve dhe subjekteve të aviacionit informacionin meteorologjik të nevojshëm për kryerjen e funksioneve përkatëse, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

(b) Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të konfirmojnë saktësinë operacionale të dëshirueshme të informacionit të shpërndarë për kryerjen e operimeve përfshirë burimin e atij informacioni, duke garantuar gjithashtu që ai informacion të shpërndahet në kohën e duhur dhe të përditësohet, sipas nevojës.

MET.OR.105 Ruajtja e informacioneve meteorologjike

(a) Ofruesi i shërbimeve meteorologjike duhet të ruajë informacionet e lëshuara meteorologjike për një periudhë prej së paku 30 ditësh nga data e lëshimit.

(b) Këto informacione meteorologjike duhet t'u vihen në dispozicion, me kërkesë, për kërkime ose hetime dhe për rrjedhojë ruhen deri në përfundim të hetimit ose kërkimeve.

MET.OR.110 Kërkesat për shkëmbimin e informacioneve meteorologjike

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike duhet të garantojë që ka sisteme, procedura dhe akses në struktura të përshtatshme të telekomunikacionit:

(a) që të mundësojë shkëmbimin e informacioneve meteorologjike operacionale me ofruesit e tjerë të shërbimeve meteorologjike;

(b) që t'u japë përdoruesve informacionin e kërkuar meteorologjik në kohën e duhur.

MET.OR.115 Buletinet meteorologjike

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike përgjegjës për zonën në fjalë duhet t'u ofrojë përdoruesve të interesuar buletine meteorologjike.

MET.OR.120 Njoftimi i mospërputhjeve në qendrat e parashikimit të zonës botërore (WAFCs)

Ofruesi i shërbimeve meteorologjike që përdor parashikimet WAFS SIGWX do të njoftojë menjëherë WAFC-në përkatëse nëse zbulohen ose raportohen mospërputhje të rëndësishme në lidhje me parashikimet e WAFS SIGWX në lidhje me:

(a) ngricat, turbulencat, retë kumulonimbus që janë të errëta, të shpeshta, të ngulitura ose që ndodhin në një vijë të zhurmshme, dhe stuhi rëre ose stuhi pluhuri;

(b) shpërthimet vullkanike ose lëshimi i materialeve radioaktive në atmosferën me rëndësi për operacionet e avionëve.

SEKSIONI 2 — KËRKESA SPECIFIKE

Kapitulli 1 — Kërkesat për stacionet meteorologjike aeronautike

MET.OR.200 Raportet meteorologjike dhe informacione të tjera

(a) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të shpërndajë:

(1) raporte lokale rutinë në intervale të caktuara, që shpërndahen vetëm në aerodromin e origjinës;

(2) raporte lokale të veçanta, që shpërndahen vetëm në aerodromin e origjinës;

(3) METAR në intervale nga gjysmë ore në aerodromet që shërbejnë për operime të programuara të transportit ajror tregtar ndërkombëtar që shpërndahen përtej aerodromit të origjinës;

(b) Pavarësisht pikes (a)(3), stacioni meteorologjik aeronautik mund të lëshojë METAR dhe SPECI çdo një ore për shpërndarje përtej aerodromit të origjinës, për aerodromet që nuk i shërbejnë operimeve të programuara të transportit ajror tregëtar ndërkombëtar, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent;

(c) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të informojë njësitë e shërbimit të trafikut ajror dhe shërbimin e informacionit aeronautik të një aerodromi për ndryshimet në statusin e përdorimit të pajisjeve të automatizuara të përdorura për vlerësimin e rrezes vizuale të pistës;

(d) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet ti raportojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik ndodhjen e aktivitetit vullkanik para shpërthimit, shpërthimeve vullkanike dhe reve të hirit vullkanik;

(e) Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të krijojë një listë me kritere për të siguruar

raporte të veçanta lokale në konsultim me njësitë e duhura ATS, operatorët dhe të tjerë në fjalë.

MET.OR.205 Raportimi i elementëve meteorologjikë

Një stacion meteorologjik aeronautik duhet të raportojë:

(a) drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe;

(b) shikueshmërinë ;

(c) rrezen vizuale të pistës, nëse është e zbatueshme;

(d) motin aktual në aerodrom dhe në afërsi të tij;

(e) retë;

(f) temperaturën e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;

(g) trysninë atmosferike;

(h) informacione shtesë, nëse është e zbatueshme.

Aty ku është autorizuar nga autoriteti kompetent, në aerodromet që nuk i shërbejnë operacioneve të transportit ajror tregtar ndërkombëtar, një stacion meteorologjik aeronautik mund të raportojë vetëm një nëngrup të elementeve meteorologjike për sa i përket llojeve të fluturimeve në atë aerodrom. Ky grup të dhënash duhet të publikohet në botimin e informacionit të aeronautikës.

MET.OR.210 Mbikëqyrja e elementëve meteorologjikë

Një stacion meteorologjik aeronautik do të vëzhgojë dhe / ose matë:

(a) drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe;

(b) shikueshmërinë;

(c) rrezen vizuale të pistës, nëse është e zbatueshme;

(d) motin aktual në aerodrom dhe në afërsi të tij;

(e) retë;

(f) temperaturën e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;

(g) trysninë atmosferike;

(h) informacione shtesë, nëse është e zbatueshme:

Aty ku është autorizuar nga autoriteti kompetent, në aerodromet që nuk shërbejnë për operime ndërkombëtare të transportit ajror tregtar, një stacion meteorologjik aeronautik mund të mbikëqyrë dhe/ose të masë vetëm një nëngrup të elementeve meteorologjike për sa i përket llojeve të fluturimeve në atë aerodrom. Ky grup të dhënash duhet të publikohet në botimin e informacionit aeronautik.

Kapitulli 2 — Kërkesat për zyrat meteorologjike në aerodrom

MET.OR.215 Parashikimet dhe informacione të tjera

Një zyrë meteorologjike e aerodromit duhet të:

(a) përgatisë dhe/ose merr parashikime dhe informacione të tjera meteorologjike të nevojshme për kryerjen e funksioneve përkatëse të fluturimit, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent;

(b) ofrojë parashikime dhe/ose paralajmërime për kushtet lokale meteorologjike në aerodromet për të cilat është përgjegjës;

(c) shqyrtojë vazhdimisht parashikimet dhe paralajmërimet dhe nxjerr ndryshime menjëherë kur është e nevojshme dhe anulon çdo parashikim të të njëjtit lloj të lëshuar më parë për të njëjtin vend dhe për të njëjtën periudhë të vlefshmërisë ose një pjesë të saj;

(d) ofrojë informacione, konsultime dhe dokumentacion fluturimi për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit dhe/ose personelin e operimit të fluturimit;

(e) ofrojë informacion klimatik;

(f) ofrojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik informacionet e marra për aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimeve vullkanike dhe reve të hirit vullkanik.

(g) ofrojë nëse është e zbatueshme, informacione meteorologjik për të kërkuar dhe shpëtuar njësitë e shërbimeve dhe për të mbajtur ndërlidhjen me njësinë e shërbimeve të kërkim-shpëtimit gjatë një operacioni kërkimi dhe shpëtimi;

(h) ofrojë informacione meteorologjike për njësitë përkatëse të shërbimeve të informacionit aeronautikë, sipas nevojës, për kryerjen e funksioneve të tyre;

(i) përgatisë dhe/ose merr parashikime dhe informacione të tjera përkatëse meteorologjike të nevojshme për kryerjen e funksioneve të njësive ATS në përputhje me pikën MET.OR.242;

(j) ofrojë njësisë së shërbimeve të trafikut ajror, njësisë së shërbimeve të informacionit aeronautik dhe zyrës së vëzhgimit meteorologjik informacionet e marra për çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë.

MET.OR.220 Parashikimet e aerodromit

(a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të lëshojë parashikimet e aerodromit si një TAF në një kohë të caktuar.

(b) Kur lëshon TAF, zyra meteorologjike e aerodromit duhet të sigurohet që jo më shumë se një TAF është i vlefshëm në një aerodrom në çdo kohë të caktuar.

MET.OR.225 Parashikimet për ulje

(a) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të përgatisë parashikimet për ulje siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

(b) Parashikimi për ulje duhet të lëshohet në formën e një parashikimi TREND.

(c) Periudha e vlefshmërisë së një parashikimi TREND duhet të jetë 2 orë nga koha e raportit që është pjesë e parashikimit të uljes.

MET.OR.230 Parashikimet për ngritjen

Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të:

(a) përgatsë parashikimet për ngritje siç përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

(b) ti japë operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit parashikimet për ngritje sipas kërkesës brenda 3 orëve përpara kohës së pritshme të nisjes.

MET.OR.235 Paralajmërimet e aerodromit dhe paralajmërimet dhe paralajmërimet e gradientit të erës

Zyra meteorologjike e aerodromit duhet të:

(a) ofrojë informacione në lidhje me paralajmërimet e aerdoromit;

(b) përgatisë paralajmërime të gradientit të erës për aerodromet ku gradienti i erës konsiderohet si faktor, në përputhje me marrëveshjet lokale me njësinë e duhur ATS dhe operatorët në fjalë;

(c) në aeroporte ku gradienti i erës zbulohet nga pajisje të automatizuara të vendosura në tokë për zbulimin ose identifikimin në distancë të gradientit të erës, duhet të lëshojë alarme të gradientit të erës që gjenerohen nga këto pajisje.

(d) anulojë paralajmërimet kur këto kushtet atmosferike nuk ndodhin më dhe/ose nuk priten të ndodhin në aerodrom.

MET.OR.240 Informacione për përdorim nga operatorët ose ekuipazhi i fluturimit

Zyra meteorologjike e aerodromit duhet ti ofrojë operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit me më të fundit të vlefshëm:

(a) parashikimet, e nxjerra nga WAFS, të elementeve të renditura në pikat (1) dhe (2) të pikës MET.OR.275 (a);

(b) METAR ose SPECI, përfshirë TREND, TAF ose TAF të ndryshuar për aerodromet e nisjes dhe aerodromet e mbërritjes, dhe për ngritjen, rrugën dhe destinacionin dhe aerodromet alternative;

(c) parashikimet e aerodormit për ngritje;

(d) SIGMET dhe raporte të posaçme ajrore të rëndësishme për të gjithë udhëtimin;

(e) informacion këshillues për hirin vullkanik dhe ciklonet tropikale të rëndësishme për të gjithë udhëtimin;

(f) parashikimet e zonës në formë grafiku për fluturime të nivelit të ulët të përgatitura në mbështetje të lëshimit të një AIRMET dhe një AIRMET për fluturime të nivelit të ulët në lidhje me të gjithë itinerarin;

(g) paralajmërimet e aerodromit për aerodromin lokal;

(h) imazhe satelitore meteorologjike;

(i) informacion për radarët në tokë.

MET.OR.242 Informacioni që i ofrohet njësive të shërbimit të trafikut ajror

(a) Zyra meteorologjike e aerodromit do të pajisë, sipas nevojës, kullën e kontrollit të aerodromit dhe njësinë AFIS me:

(1) raport rutinë lokal, raport special lokal, METAR, SPECI, TAF dhe TREND dhe përditësimet në to;

(2) SIGMET, AIRMET, paralajmërime dhe alarme të gradientit së erës dhe paralajmërime të aerodromit;

(3) çdo informacion shtesë meteorologjik i rënë dakord në nivel lokal, siç janë parashikimet e erës sipërfaqësore për përcaktimin e ndryshimeve të mundshme të pistës;

(4) informacioni i marrë mbi renë e hirit vullkanik, për të cilin një SIGMET nuk është lëshuar ende, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe kullës së kontrollit të aerodromit ose njësisë AFIS në fjalë;

(5) informacioni i marrë mbi aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe / ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe kullës së kontrollit të aerodromit ose njësisë AFIS në fjalë;"

(b) Zyra meteorologjike e aerodromit duhet ti ofrojë njësisë së kontrollit në përafrim:

(1) raportin lokal rutinë, raportin lokal special, METAR, SPECI, TAF dhe TREND dhe ndryshimet në to;

(2) SIGMET, AIRMET, paralajmërime dhe sinjalizime të gradientit të erës, raporte speciale të përshtatshme ajrore dhe paralajmërime të aerodromit;

(3) çdo informacion shtesë meteorologjik të miratuar në nivel lokal;

(4) informacionin e marrë për retë e hirit vullkanik, për të cilën nuk është lëshuar ende një SIGMET, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe njësisë së kontrollit të qasjes në fjalë;

(5) informacionin e marrë për aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe/ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të aerodromit dhe njësisë së kontrollit në përafrim;

Kapitulli 3 — Kërkesat për zyrat e vëzhgimeve meteorologjike

MET.OR.245 Vëzhgimet meteorologjike dhe informacione të tjera

Brenda fushës së përgjegjësisë së saj, zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të:

(a) vëzhgojë vazhdimisht kushtet meteorologjike që ndikojnë në operimet e fluturimeve;

(b) koordinojë me organizatën përgjegjëse për sigurimin e NOTAM dhe / ose ASHTAM për të siguruar që informacioni meteorologjik mbi hirin vullkanik të përfshirë në SIGMET dhe NOTAM dhe / ose ASHTAM është i qëndrueshëm;

(c) koordinohet me vëzhguesit e përzgjedhur të vullkanit për të siguruar që informacioni për aktivitetin vullkanik të merret në mënyrë efikase dhe në kohë;

(d) ofrojë VAAC përkatëse informacionet e marra për aktivitetin vullkanik para shpërthimit, shpërthimin vullkanik dhe resë së hirit vullkanik për të cilat nuk është lëshuar ende një SIGMET;

(e) ofrojënjësive të shërbimit të informacionit aeronautik informacionet e marra për çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë, në zonë ose zonat afër që vëzhgon dhe për të cilat nuk është lëshuar ende një SIGMET;

(f) ofrojë qendrës së kontrollit të zonës në fjalë dhe qendrës së informacionit të fluturimit (ACC / FIC), sipas nevojës:

(1) METAR dhe SPECI, përfshirë të dhënat aktuale të presionit për aerodromet dhe vendndodhjet e tjera, TAF, TREND dhe ndryshimet e tyre;

(2) parashikimet e erërave të sipërme, temperaturat e ajrit të sipërm dhe dukuritë e rëndësishme të motit gjatë rrugës dhe ndryshimet e tyre, SIGMET, AIRMET dhe raportet e posaçme të përshtatshme të ajrit;

(3) çdo informacion tjetër meteorologjik që kërkohet nga ACC/FIC për të përmbushur kërkesat e avionit në fluturim;

(4) informacionin e marrë për retë e hirit vullkanik, për të cilën nuk është lëshuar ende një SIGMET, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike të vëzhgimit dhe ACC/FIC;

(5) informacionin e marrë lidhur me çlirimin e materialit radioaktiv në atmosferë, siç është rënë dakord midis zyrës meteorologjike dhe ACC/FIC;

(6) këshillime për ciklon tropikal të lëshuar nga një TCAC në zonën e tij të përgjegjësisë;

(7) këshillimi i hirit vullkanik i lëshuar nga një VAAC në fushën e tij të përgjegjësisë;

(8) informacioni i marrë mbi aktivitetin vullkanik para shpërthimit dhe / ose një shpërthim vullkanik siç është rënë dakord midis zyrës së vrojtimit meteorologjik dhe ACC / FIC;

(g) kur është në dispozicion, pajis njësitë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror, në përputhje me marrëveshjen lokale, me informacionin në lidhje me lëshimin në atmosferë të kimikateve toksike që mund të ndikojnë në hapësirën ajrore të përdorur për fluturimet brenda zonës së tyre të përgjegjësisë.

MET.OR.250 SIGMET

Zyra e vrojtimit meteorologjik duhet:

(a) të lëshojë SIGMET;

(b) të sigurojë që SIGMET të anulohet kur fenomenet nuk ndodhin më ose nuk pritet të ndodhin më në zonën e mbuluar nga SIGMET;

(c) të sigurojë që periudha e vlefshmërisë së një SIGMET të mos jetë më shumë se 4 orë, dhe në rastin e veçantë të SIGMET për re të hirit vullkanik dhe ciklonet tropikale, ajo do të zgjatet deri në 6 orë;

(d) të sigurojë që SIGMET të lëshohet jo më shumë se 4 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë. Në rastin e veçantë të SIGMET për renë e hirit vullkanik dhe ciklonet tropikale, SIGMET do të lëshohet sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më shumë se 12 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë, dhe përditësohet të paktën çdo 6 orë.

MET.OR.255 AIRMET

Zyra e vrojtimit meteorologjik duhet:

(a) të ofrojeë dhe lëshojë AIRMET kur Autoriteti i Aviacionit Civil ka përcaktuar se dendësia e trafikut që operon nën nivelin e fluturimit 100, ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore, ose më lartë, kur është e nevojshme, garanton lëshimin e AIRMET në kombinim me parashikimet e zonës për fluturime në nivel të ulët;

(b) të anulojë AIRMET kur fenomenet nuk ndodhin më ose nuk pritet të ndodhin më në zonë;

(c) të sigurojë që periudha e vlefshmërisë së një AIRMET të mos jetë më shumë se 4 orë..

MET.OR.260 Parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët

Zyra e vëzhgimit meteorologjik duhet të sigurojë që:

(a) në rastin e AIRMET që lëshohen në kombinim me parashikimet e zonës për fluturime në nivel të ulët në përputhje me pikën MET.OR.255(a), parashikimet e zonës për fluturime në nivel të ulët të lëshohen çdo 6 orë me një periudhë vlefshmërie prej 6 orësh dhe të trasmetohen tek zyrat përkatëse të vrojtimit meteorologjik jo më vonë se 1 orë përpara fillimit të periudhës së tyre të vlefshmërisë;

(b) në rastin kur autoriteti kompetent ka përcaktuar që densiteti i trafikut që operon poshtë nivelit të fluturimit 100 ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore ose më lart, kur është e nevojshme, të garantojë lëshimin rutinë të parashikimeve të zonës për fluturimet në nivel të ulët të pa kombinuara me AIRMET, frekuencën e leshimit, formën dhe kohën fikse ose periudhën e vlefshmërisë ë parashikimeve të zonës për fluturimet në nivel të ulët si dhe kriteret për ndryshimin e tyre siç përcaktohen nga autoriteti kompetent.

Kapitulli 4 — Kërkesat për qendrat këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)

MET.OR.265 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për hirin vullkanik

Në fushën e përgjegjësisë së saj, VAAC-ja duhet të :

(a) kur një vullkan ka shpërthyer ose pritet të shpërthejë ose raportohet hiri vullkanik, jep informacione këshilluese lidhur me shtrirjen dhe parashikimin e lëvizjes së reve të hirit vullkanik në:

(1) qelizën Evropiane të koordinimit të krizave të aviacionit;

(2) zyrat e vëzhgimit meteorologjik që i shërbejnë rajoneve të informacionit të fluturimit që mund të preket në zonën e tyre të përgjegjësisë;

(3) operatorët, qendrat e kontrollit të zonës dhe qendrat e informacionit të fluturimit që ofrojnë informacionin e fluturimit përgjegjësisë që mund të preket ,për rajonet në zonën e tyre të;

(4) WAFC, bankat e të dhënave ndërkombëtare OPMET, zyrat dhe qendrat ndërkombëtare të NOTAM të përcaktuara nga marrëveshja rajonale e lundrimit ajror për funksionimin e shërbimeve të bazuara në internet të shërbimit fiks aeronautik;

(5) VAAC-të e tjera, zonat e përgjegjësisë së të cilave mund të jenë prekur;

(b) koordinohet me vëzhguesit e përzgjedhur të vullkanit për të siguruar që informacioni për aktivitetin vullkanik të merret në mënyrë efikase dhe në kohë;

(c) ofrojnë informacionin këshillues meteorologjik të përmendur në pikën (a) të paktën çdo 6 orë derisa koha kur reja e hirit vullkanik nuk është më e identifikueshme nga të dhënat satelitore, nuk marren më raporte meteorologjike të hirit vullkanik dhe nuk raportohet për shpërthime të mëtejshme vullkanike; dhe

(d) vëzhgon 24 orë.

Kapitulli 5 — Kërkesat për qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)

MET.OR.270 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për ciklonet tropikale

Në zonën e tij të përgjegjësisë, TCAC do të lëshojë:

(a) informacione këshilluese në lidhje me pozicionin e qendrës së ciklonit, ndryshimet ne intesitetin ne kohen e vrojtimit, drejtimit dhe shpejtësisë së lëvizjes, trysninë qendrore dhe maksimumin e erës në sipërfaqe afër qendrës,

(b) informacionin këshillues të përditësuar për zyrat e vëzhgimit meteorologjik për secilin ciklon tropikal, sipas nevojës, por të paktën çdo 6 orë.

Kapitulli 6 — Kërkesat për qendrat e parashikimit të zonave në botë (WAFC)

MET.OR.275 Përgjegjësitë për qendrat e parashikimit të zonave në botë

(a) WAFC-ja duhet të ofrojë:

(1) tabelën e parashikimit global për:

(i) erën në lartësi;

(ii) temperaturën e ajrit dhe lagështia në lartësi;

(iii) lartësitë gjeopotenciale të niveleve të fluturimit;

(iv) nivelin e fluturimit dhe temperaturën e tropopauzës;

(v) drejtimin, shpejtësinë dhe nivelin e fluturimit të erës maksimale;

(vi) retë cumulonimbus ;

(vii)ngrirjen;

(viii) turbulencën;

(2) parashikime globale për fenomenet domethënëse të motit (SIGWX), duke përfshirë aktivitetin vullkanik dhe çlirimin e materialeve radioaktive.

(b) WAFC garanton që produktet e sistemeve për parashikimet e zonave në botë të lëshuara në formatin digjital transmetohen duke përdorur teknikat e komunikimit të të dhënave binare.

NËNPJESA B - KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE (MET.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

MET.TR.115 Buletinet meteorologjike

(a) Buletinet meteorologjike do të shpërndahen duke përdorur lloje specifike të dhënash dhe forma të kodeve të përshtatshme për informacionin që po jepet.

(b) Buletinet meteorologjike që përmbajnë informacion meteorologjik operacional do të shpërndahen nëpërmjet sistemeve të komunikimit të përshtatshëm për informacionin qe po jepet dhe përdoruesit për të cilët ai është parashikuar.

SEKSIONI 2 — KËRKESA SPECIFIKE

Kapitulli 1 — Kërkesat teknike për stacionet meteorologjike aeronautike

MET.TR.200 Raportet meteorologjike dhe informacione të tjera

(a) Raporti rutinë lokal, raporti special lokal, METAR dhe SPECI do të përmbajnë elementet e mëposhtëm sipas renditjes së treguar:

(1) identifikimi i tipit të raportit;

(2) treguesin e vendndodhjes;

(3) orën e vëzhgimit;

(4) identifikimi i një raporti të automatizuar ose të humbur, kur është e zbatueshme;

(5) drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe;

(6) shikueshmërinë;

(7) rrezja vizuale e pistës, kur plotësohen kriteret e raportimit;

(8) moti aktual;

(9) sasia e reve, lloji i reve vetëm për retë cumulonimbus dhe retë kumulus në formë kulle dhe lartësia e bazës së resë ose, shikueshmëria vertikale nëse ky i fundit mund të matet;

(10) temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës;

(11) QNH dhe nëse është e zbatueshme QFE-në në raportet lokale rutinë dhe raportet lokale të veçanta;

(12) informacione shtesë, nëse është e zbatueshme;

(b) Në raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal;

(1) nëse era në sipërfaqe është vërejtur nga më shumë se një vendndodhje përgjatë pistës, duhet të tregohen vendet për të cilat përfaqësohen këto vlera;

(2) kur ka më shumë se një pistë në përdorim dhe mbikëqyret era në sipërfaqe në lidhje me këto pista, jepen vlerat e disponueshme të erës për secilën pistë dhe duhet të

raportohen pistat për të cilat referohen vlerat;

(3) kur variacionet nga drejtimi mesatar i erës janë raportuar në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) (3) (ii) (B), duhet të raportohen dy drejtimet ekstreme ndërmjet të cilave ka ndryshuar era në sipërfaqe;

(4) kur variacionet nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) janë raportuar në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) (3) (iii), ato duhet të raportohen si vlera maksimale dhe minimale të shpejtësisë së erës së arritur.

(c) METAR dhe SPECI

(1) METAR dhe SPECI duhet të lëshohen në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 1.

(2) METAR depozitohet për transmetim jo më vonë se 5 minuta pas kohës aktuale të vëzhgimit.

(d) Informacioni për shikueshmërinë, rrezen vizuale të pistës, motin aktual dhe madhësinë, llojin dhe lartësinë e bazës së reve zëvendësohet në të gjitha raportet meteorologjike me termin 'CAVOK' kur kushtet e mëposhtme ndodhin në të njëjtën kohë të vëzhgimit:

(1) shikueshmëria, 10 km ose më shumë, dhe vizibiliteti më i ulët nuk raportohet;

(2) mungesa e reve me rëndësi operacionale;

(3) mungesa e fenomeneve meteorologjike me rëndësi për aviacionin.

(e) Lista e kritereve për të ofruar raporte të posaçme lokale duhet të përfshijë:

(1) vlerat më të përafërta që korrespondojnë me minimumin operativ të operatorëve që përdorin aerodromin;

(2) vlerat që plotësojnë kërkesat e tjera lokale të njësive ATS dhe të operatorëve që përdorin aerodromin;

(3) rritjen e temperaturës së ajrit me 2°C ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin më të fundit lokal ose një vlerë alternative e pragut siç është rënë dakord midis ofruesve të shërbimeve meteorologjike, njësisë përkatëse të ATS dhe operatorëve në fjalë;

(4) informacionet plotësuese në dispozicion lidhur me ndodhjen e kushteve të rëndësishme meteorologjike në zonat e përafrimit dhe ngritjes;

(5) kur zbatohen procedurat e zvogëlimit të zhurmës dhe ndryshimi nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) ka ndryshuar me 5 kt ose më shumë nga ajo e dhënë në kohën e raportit të fundit lokal, shpejtësia mesatare para dhe/ose pas ndryshimit është 15 kt ose më shumë;

(6) kur drejtimi mesatar i erës sipërfaqësore ka ndryshuar me 60° ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin e fundit, shpejtësia mesatare përpara dhe/ose pas ndryshimit është 10kt ose më shumë;

(7) kur shpejtësia mesatare e erës në sipërfaqe ka ndryshuar me 10 kt ose më shumë nga ajo e dhënë në raportin e fundit lokal;

(8) kur ndryshimi nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere) ka ndryshuar me 10 kt ose më shumë nga ajo e dhënë në kohën e raportit të fundit lokal, shpejtësia mesatare para dhe/ose pas ndryshimit është 15 kt ose më shumë;

(9) kur ndodh fillimi, ndërprerja ose ndryshimi i intensitetit të ndonjë prej vlerave të mëposhtme të motit:

(i) rreshje të ngrira;

(ii) reshje mesatare ose të rënda, duke përfshirë rrebeshet e tyre; dhe

(iii) stuhi, me reshje;

(10) kur ndodh fillimi ose ndërprerja e ndonjë nga vlerave të mëposhtme të motit:

(i) mjegull e ngrirë;

(ii) stuhi, pa reshje;

(11) kur sasia e shtresës së reve nën 1500 ft (450 m) ndryshon:

(i) nga të shpërndara (SCT) ose më pak, në të copëzuara (BKN) ose në të turbullta (OVC), ose

(ii) nga BKN ose OVC në SCT ose më pak.

(f) Kur është rënë dakord në mes ofruesit të shërbimeve meteorologjike dhe autoritetit kompetent, raportet e veçanta lokale dhe SPECI, kur aplikohet, duhet të lëshohen sa herë që ndodhin ndryshimet e mëposhtme:

(1) kur era ndryshon nëpërmjet vlerave të rëndësisë operacionale. Vlerat e pragut vendosen nga ofruesi i shërbimeve meteorologjike në konsultim me njësitë e përshtatshme ATS dhe operatorët e interesuar, duke marrë parasysh ndryshimet në erë të cilat mund:

(i) të kërkojnë ndryshimin e pistës(ave) në përdorim;

(ii) të tregojnë se komponetët e erës së pasme dhe të tërthortë të pistës kanë ndryshuar në vlera që përfaqësojnë kufijtë kryesorë të operimit për avionët tipikë që operojnë në aerodrom;

(2) kur shikueshmëria përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur shikueshmëria përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme:

(i) 800, 1 500 ose 3 000 m;

(ii) 5 000 m, në rastet kur një numër i konsiderueshëm fluturimesh operohen në përputhje me rregullat e vizuale të fluturimit;

(3) kur rrezja vizuale e pistës përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur rrezja vizuale e pistës përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 50, 175, 300, 550 ose 800 m;

(4) kur ndodh fillimi, ndërprerja ose ndryshimi i intensitetit të ndonjë prej vlerave të mëposhtme të motit:

(i) stuhi pluhuri;

(ii) stuhi rëre;

(iii) re në formë hinke (tornado ose ujëmbledhës);

(5) kur ndodh fillimi ose ndërprerja e ndonjë nga vlerave të mëposhtme të motit:

(i) pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;

(ii) pluhur që fryn, rërë ose borë;

(iii) shtrëngata;

(6) kur lartësia e bazës së shtresës më të ulët të reve të sipërfaqes BKN ose OVC është

duke u ngritur dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme, ose kur lartësia e bazës së shtresës së më të ulët të reve të sipërfaqes BKN ose OVC është duke u ulur dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme,

(i) 100, 200, 500 ose 1 000 ft;

(ii) 1 500 ft, në rastet kur një numër i konsiderueshëm fluturimesh operohen në përputhje me rregullat e vizuale të fluturimit;

(7) kur qielli errësohet dhe shikueshmëria vertikale përmirësohet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur shikueshmëria përkeqësohet dhe kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 100, 200, 500 ose 1 000 ft;

(8) dhe kritere të tjera bazuar në çdo kriter tjetër që bazohet në minimumin operativ të aerodromit lokal, siç është rënë dakord midis ofruesve të shërbimeve meteorologjike dhe operatorëve.

MET.TR.205 Raportimi i elementëve meteorologjikë

(a) Drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe

(1) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, drejtimi dhe shpejtësia e erës sipërfaqësore raportohen përkatësisht në hapa prej 10 gradë të vërtetë dhe 1 kt.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të afërt.

(3) Në raportin rutine lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI:

(i) tregohen njësitë matëse të përdorura për shpejtësinë e erës;

(ii) raportohen si më poshtë variacionet nga drejtimi mesatar i erës gjatë 10 minutave të fundit, nëse variacioni total është 60° ose më shumë, në rast të kundërt:

(A) kur variacioni total është 60° ose më shumë dhe më pak se 180° dhe shpejtësia e erës është 3 kt ose më shumë, këto variacione të drejtimit raportohen si dy drejtime ekstreme ndërmjet të cilave era në sipërfaqe ka ndryshuar;

(B) kur variacioni total është 60° ose më shumë dhe më pak se 180° dhe shpejtësia e erës është 3 kt, drejtimi i erës raportohet si i ndryshueshëm pa drejtim mesatar të erës;

(C) kur variacioni total është 180° ose më shumë, drejtimi i erës raportohet si i ndryshueshëm pa drejtim mesatar të erës;

(iii) ndryshimet nga shpejtësia mesatare e erës (shkulm ere), gjatë 10 minutave të fundit raportohen kur shpejtësia maksimale e erës kalon shpejtësinë mesatare, ose në rast të kundërt:

(A) 5 kt ose më shumë në raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal kur zbatohen procedurat e zvogëlimit të zhurmës;

(B) 10 kt ose përndryshe më shumë;

(iv) kur raportohet se era ka shpejtësi më të vogël se1 kt, tregohet si e qetë;

(v)kur raportohet që shpejtësia e erës të jetë100 kt ose më shumë, tregohet më shumë se 99 kt.

(vi) kur raportohen variacionet e shpejtësisë mesatare të erës në përputhje me pikën MET.TR.205 (a) raportohet vlera maksimale e shpejtësisë së arritur të erës;

(vii)kur periudha 10-minutëshe përfshin një ndërprerje të dukshëm në drejtimin dhe/ose shpejtësinë e erës, raportohen vetëm ndryshimet nga drejtimi mesatar i erës dhe shpejtësia mesatare e erës që nga momenti i ndërprerjes.

(b) Shikueshmëria

(1) Në raportin lokal rutinë, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, shikueshmëria raportohet në hapa prej 50 m kur shikueshmëria është më pak se 800 m; në shkallët prej 100 m kur është 800 m ose më shumë, por më pak se 5 km; në hapa kilometrash kur shikueshmëria është 5 km ose më shumë, por më pak se 10 km; dhe do të jepet si 10 km kur shikueshmëria është 10 km ose më shumë, përveç kur zbatohen kushtet për përdorimin e CAVOK.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

(3) Në raportin lokal rutinë dhe raportin special lokal, dukshmëria përgjatë pistës ose pistës duhet të raportohet së bashku me njësitë matëse të përdorura për të treguar dukshmërinë.

(c) Rrezja vizuale e pistës (RVR)

(1) Në raportin lokale rutinë, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, RVR do të:

(i) raportohet gjatë periudhave kur dukshmëria ose diapazoni vizual i pistës është më pak se 1500 m;

(ii) raportohet në hapa prej 25 m kur është më pak se 400 m; në hapa prej 50 m kur është ndërmjet 400 dhe 800 m; dhe në hapa prej 100 m kur është më shumë se 800 m.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

(3) Në raportin lokal rutinë, raportin special lokal, METAR dhe SPECI:

(i) kur RVR është mbi vlerën maksimale që mund të përcaktohet nga sistemi në përdorim, ai do të raportohet duke përdorur shkurtesën 'ABV' në raportin lokal rutinë dhe raportin lokal special, dhe shkurtesën 'P' në METAR dhe SPECI, të ndjekur nga vlera maksimale që mund të përcaktohet nga sistemi;

(ii) kur RVR është nën vlerën minimale që mund të përcaktohet nga sistemi në përdorim, ai duhet të raportohet duke përdorur shkurtesën 'BLW' në raportin lokal rutinë dhe raportin special lokal, dhe shkurtesën 'M' në METAR dhe SPECI, të ndjekur nga vlera minimale që mund të përcaktohet nga sistemi.

(4) Në raportin lokal rutinë dhe raportin special lokal:

(i) përfshihen njësitë matëse të përdorura;

(ii) nëse RVR-ja vëzhgohet vetëm nga një vend përgjatë pistës, siç është zona e prekjes, ajo përfshihet pa ndonjë tregues të vendndodhjes;

(iii) nëse RVR-ja vëzhgohet nga më shumë se një vend përgjatë pistës, vlera përfaqësuese e zonës së prekjes duhet të raportohet së pari, e ndjekur nga vlerat përfaqësuese të mesit dhe të fundit të ndalimit të pistës, dhe vendet ku këto vlera janë përfaqësuese duhet të tregohen;

(iv) kur ka më shumë se një pistë në përdorim duhet të raportohen vlerat e

disponueshme RVR për secilën pistë dhe tregohen pistat për të cilat referohen vlerat;

(d) Fenomenet aktuale të motit

(1) Në raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal, fenomenet e pranishme të motit duhet të raportohen për nga lloji dhe karakteristikat dhe të kualifikohen në lidhje me intensitetin, sipas rastit.

(2) Në METAR dhe SPECI, fenomenet aktuale të vëzhguara të motit duhet të raportohen sipas llojit dhe karakteristikave dhe klasifikohen në lidhje me intensitetin ose afërsinë me aerodromin, sipas rastit.

(3) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, karakteristikat e mëposhtme të fenomeneve aktuale të motit, sipas nevojës, do të raportohen duke përdorur shkurtesat e tyre përkatëse dhe kriteret përkatëse, sipas rastit:

(i) Stuhi (TS)
Përdoret për të raportuar një stuhi me reshje. Shkurtesa 'TS' përdoret pa kualifikim kur dëgjohen bubullima ose shihen rrufe në aerodrom gjatë periudhës 10 minutëshe para kohës së vëzhgimit, por nuk shihen reshje në aerodrom.

(ii) Ngrica (FZ)
Pikat e ujit ose reshjet në temperaturë shumë të ulët, të përdorura me llojet e fenomeneve të motit aktual në përputhje me Shtojcën 1.

(4) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI:

(i) përdoren një ose më shumë, maksimumi deri në tre, shkurtime aktuale të motit, sipas nevojës, së bashku me një tregues kur është e përshtatshme, të karakteristikave dhe intensitetit ose afërsisë me aerodromin, në mënyrë që të përcjellë një përshkrim të plotë të motit aktual me rëndësi për operacionet e fluturimit;

(ii) treguesi i intensitetit ose afërsisë, sipas rastit, raportohet e ndjekur përkatësisht nga karakteristikat dhe lloji i fenomenit të motit;

(iii) ku vërehen dy lloje të ndryshme të motit, ato duhet të raportohen në dy grupe të ndara, ku treguesi i intensitetit ose afërsisë i referohet fenomenit të motit që ndjek treguesi. Megjithatë, llojet e ndryshme të reshjeve të pranishme në kohën e vëzhgimit raportohen si një grup i vetëm, duke raportuar së pari llojin mbizotërues të reshjeve dhe paraprirë nga një kualifikues i vetëm i intensitetit që i referohet intensitetit të reshjeve totale.

(e) Retë

(1) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, lartësia e bazës së reve duhet të raportohet në hapa prej 100 ft deri në 10 000 ft dhe në hapa prej 1 000 ft mbi 10 000 ft.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset me shkallën më të ulët.

(3) Në raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal:

(i) tregohen njësitë matëse të përdorura për lartësinë e bazës së resë dhe shikueshmërinë vertikale;

(ii) kur ka më shumë se një pistë në përdorim dhe lartësitë e bazës së reve janë vëzhguar nga instrumentet në lidhje me këto pista, duhet të raportohen lartësitë në dispozicion të bazës së reve për secilën pistë, dhe do të tregohen pistat për të

cilat janë referuar vlerat.

(f) Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës

(1) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, temperatura e ajrit dhe temperatura e pikës së vesës duhet të raportohen në hapa me gradë të tërë Celsius.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar e cila nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim rrumbullakoset në gradën më të afërt të plotë të Celsiusit, me vlerat e vëzhguara që përfshijnë 0,5° të rrumbullakosura deri në gradën pasuese më të lartë të plotë të Celsiusit.

(3) Në raportin rutinë lokal, raportin special lokal, METAR dhe SPECI, duhet të identifikohet një temperaturë nën 0 ° C.

(g) Trysni atmosferike

(1) Në raportin rutinë lokal, raporti special lokal, METAR dhe SPECI, QNH dhe QFE do të llogaritet në të dhjetat e hektopaskaleve dhe të raportuar në të në hapa të plotë të hekopaskaleve, duke përdorur katër shifra.

(2) Çdo vlerë e vëzhguar që nuk përputhet me shkallën e raportimit në përdorim duhet të rrumbullakoset me shkallën më të ulët të plotë hektopaskal.

(3) Në raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal:

(i) Duhet të përfshihet QNH-ja;

(ii) QFE-ja duhet të përfshihet nëse kërkohet nga përdoruesit, ose nëse është rënë dakord në nivel lokal ndërmjet ofruesit të shërbimeve meteorologjike, njësisë ATS dhe operatorëve përkatës, në mënyrë të rregullt;

(iii) Duhet të përfshihen njësitë matëse të vlerave të QNH dhe QFE;

(iv) nëse vlerat e QFE-së kërkohen për më shumë se një pistë, duhet të raportohen vlerat QFE të kërkuara për secilën pistë, dhe duhet të tregohen pistat për të cilat referohen vlerat;

(4) Në METAR dhe SPECI, duhet të përfshihen vetëm vlerat e ONH-së.

MET.TR.210 Mbikëqyrja e elementëve meteorologjikë

Elementet meteorologjike më poshtë duhet të mbikëqyren dhe/ose maten me saktësi specifike dhe duhet të shpërndahen nga sistemi meteorologjik automatik ose gjysmë-automatik.

(a) Drejtimi dhe shpejtësia e erës në sipërfaqe

Drejtimi dhe shpejtësia mesatare e erës në sipërfaqe, si edhe ndryshimet e konsiderueshme të drejtimit dhe shpejtësisë së erës (shkulm ere) duhet të maten, dhe raportohen përkatësisht në gradë dhe nyje.

(1) Vendosja

Mjeti meteorologjik i përdorur për të matur drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

(2) Ekrani

Ekranet për erën në sipërfaqe që lidhen me secilin sensor do të vendosen në

stacionin meteorologjik aeronautik. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror lidhen me sensorë të njëjtë dhe ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës së monitoruar nga secili sensor.

(3) Mesatarisht

Periudha mesatare për mbikëqyrjet e erës sipërfaqësore duhet të jetë:

(i) 2 minuta për raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal dhe për ekranet e erës në njësitë ATS;

(ii) 10 minuta për METAR dhe SPECI, përveç se kur periudha prej 10 minutash përfshin një ndërprerje të dukshme në drejtimin dhe/ose shpejtësinë e erës; vetëm të dhënat që ndodhin pas ndërprerjes duhet të përdoren për marrjen e vlerave mesatare; prandaj, afati kohor në këto rrethana zvogëlohet përkatësisht.

(b) Shikueshmëria

(1) Shikueshmëria duhet të matet ose mbikëqyret dhe raportohet në metra ose kilometra.

(2) Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur shikueshmërinë vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

(3) Ekranet

Kur përdoren sisteme me instrumente për matjen e shikueshmërisë, në stacionin meteorologjik duhet të vendosen ekranet e vizibilitetit për çdo sensor. Ekranet në stacionin meteorologjik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet duhet të shënohen qartë për të identifikuar zonën e monitoruar nga secili sensor.

(4) Mesatarisht

Periudha mesatare duhet të jetë 10 minuta për METAR, përveç se kur periudha prej 10 minuta që paraprin menjëherë vëzhgimin përfshin një ndërprerje të dukshme në shikueshmëri, vetëm ato vlera që ndodhin pas ndërprerjes përdoren për të marrë vlerat mesatare.

(c) Rrezja vizuale e pistës(RVR)

(1) RVR do të raportohet në metra.

(2) Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të vlerësuar RVR-në duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet mbikëqyrja.

(3) Sistemet me instrumente

Për të vlerësuar RVR-në në pista të destinuara për operimet e përafrimeve ose uljeve instrumentale të kategorive II dhe III dhe për operimet e përafrimeve ose uljeve instrumentale të kategorisë I përdoren sistemet instrumentale të bazuara në transmisometra ose matës të shpërndarjes, siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

(4) Ekrani

Kur RVR-ja përcaktohet nga sisteme me instrumente, në stacionin meteorologjik aeronautik duhet të vendoset një ose më shumë ekrane, sipas kërkesës. Ekranet në stacionin meteorologjik aeronautik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror

duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar pistën dhe pjesën e pistës së monitoruar nga secili sensor.

(5) Mesatarisht

(i) Kur përdoren sisteme me instrumente për vlerësimin e RVR-së, rezultati i tyre duhet të përditësohet çdo 60 sekonda për të lejuar ofrimin e vlerave aktuale dhe përfaqësuese.

(ii) Periudha mesatare për vlerat e RVR-së duhet të jetë:

(A) 1 minutë për raportin rutinë lokal dhe raportin special lokal dhe për shfaqjet RVR në njësitë ATS;

(B) 10 minuta për METAR dhe SPECI, përveç se kur periudha prej 10 minuta që paraprin menjëherë vëzhgimin përfshin një ndërprerje të dukshme në vlerat e RVR-së, vetëm ato vlera që ndodhin pas ndërprerjes përdoren për të marrë vlerat mesatare.

(d) Fenomenet aktuale të motit

(1) Fenomenet e më poshtme të motit duhet të raportohen, si minimum: shi, reshje, borë dhe reshje të ngrira, duke përfshirë intensitetin e tij, mjegull me intensitet të lartë, të mesëm dhe të ulët, mjegull e ngrirë dhe stuhi, duke përfshirë stuhitë në afërsi.

(2) Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur motin aktual në aerodrom dhe afërsinë e tij duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

(e) Retë

(1) Madhësia e resë, lloji i resë dhe lartësia nga baza e resë duhet të mbikëqyret dhe raportohet sipas nevojës për të përshkruar retë e rëndësisë operacionale. Kur qielli është i errët mbikëqyret dhe vëzhgohet shikueshmëria vertikale, atje ku është e matshme, në vend të madhësisë së resë, llojit të resë dhe lartësisë nga baza. Lartësia nga baza e resë dhe shikueshmëria vertikale raportohen në feet.

(2) Vendosja

Instrumenti meteorologjik i përdorur për të matur sasinë e reve duhet të vendoset në atë mënyrë që të sigurojë të dhëna që përfaqësojnë zonën për të cilën kërkohet matja.

(3) Ekrani

Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e lartësisë nga baza e resë, duhet të vendoset të paktën një ekran në stacionin meteorologjik aeronautik. Ekranet në stacionin meteorologjik aeronautik dhe në njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë dhe atje ku nevojiten sensorë të veçantë, ekranet shënohen qartë për të identifikuar zonën e monitoruar nga secili sensor.

(4) Nivel referimi

(i) Lartësia nga baza e resë duhet të raportohet mbi lartësinë e aerodromit.

(ii) Kur përdoret një pistë me përafrim të preçizuar e cila ka një ngritje të pragut prej 50 ft (15m) ose më shumë nën nivelin e aerodromit,duhet të merren masa lokale në mënyrë që lartësia nga baza e resë që i raportohet avionit në mbërritje t'i referohet lartësisë së pragut.

(iii) Në rastin e raporteve nga strukturat në det të hapur, lartësia nga baza e reve jepet mbi nivelin mesatar të detit.

(f) Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës

(1) Temperatura e ajrit dhe e pikës së kondensimit të vesës duhet të matet, shfaqet në ekran dhe raportohet në gradë Celcius.

(2) Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e temperaturës së ajrit dhe të pikës së kondensimit të vesës ekranet duhet të vendosen në stacionin meteorologjik aeronautik. Ekranet në stacionin meteorologjik aeronautik dhe njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duhet të lidhen me sensorë të njëjtë.

(g) Trysni atmosferike

(1) Trysnia atmosferike duhet të matet dhe vlerat e QNH dhe QFE duhet të llogariten dhe raportohen në hektopaskal.

(2) Ekrani

(i) Kur pajisjet automatike përdoren për matjen e trysnisë atmosferike, ekranet e QNH-së dhe, nëse kërkohet në përputhje me pikën MET.TR.205 (g) (3) (ii), ekranet e QFE-së në lidhje me barometrin duhet të vendosen në stacionin meteorologjik aeronautik me ekrane korresponduese në njësitë e duhura të shërbimit të trafikut ajror.

(ii) Kur në ekran paraqiten vlerat e QFE-së për më shumë se një pistë, në ekran duhet të shënjohet qartësisht pista për të cilën referohet vlera e QFE-së.

(3) Niveli referimi

Për llogaritjen e QFE-së duhet të përdoret një nivel referimi.

Kapitulli 2 — Kërkesat teknike për zyrat meteorologjike në aerodrom

MET.TR.215 Parashikimet dhe informacione të tjera

(a) Informacioni meteorologjik për operatorët dhe anëtarët e ekuipazhit të fluturimit duhet të:

(1) mbulojë fluturimin në lidhje me kohën, lartësinë dhe shtrirjen gjeografike;

(2) lidhet me afatet ose periudhat kohore të përshtatshme;

(3) shtrihet në aerodromin e planifikuar të uljes, duke mbuluar gjithashtu kushtet meteorologjike të pritshme midis aerodromit të planifikuar të uljes dhe aerodromeve alternative të përcaktuara nga operatori;

(4) jetë i përditësuar.

(b) Informacioni meteorologjik i ofruar për qendrat koordinuese të shpëtimit duhet të përfshijë kushtet meteorologjike që ekzistonin në pozicionin e fundit të njohur të një avioni të zhdukur dhe përgjatë rrugës së planifikuar të atij avioni me referencë të veçantë për elementët që nuk janë shpërndarë në mënyrë rutinë.

(c) Informacioni meteorologjik i ofruar për njësitë e shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të përfshijë:

(1) informacionin për shërbimin meteorologjik të destinuar për përfshirje në botimet e informacionit të aeronautikës;

(2) informacionin e nevojshëm për përgatitjen e NOTAM ose ASHTAM;

(3) informacionin e nevojshëm për përgatitjen e qarkulloreve të informacioneve aeronautike.

(d) Informacionet meteorologjike të përfshira në dokumentacionin e fluturimit duhet të tregohen si më poshtë:

(1) erërat në tabela duhet të përshkruhen nga shigjeta me vija treguese dhe flamuj sinjalizues të errët në një rrjet mjaft të dendur.

(2) Temperaturat duhet të tregohen nga shifrat në një rrjet mjaft të dendur;

(3) të dhënat e erës dhe temperaturës të përzgjedhura nga grupi i të dhënave të marra nga një qendër për parashikimet botërore duhet të tregohen në një rrjet me gjerësi/gjatësi mjaft të dendur;

(4) shigjetat e erës kanë përparësi mbi temperaturat dhe sfondin e grafikut;

(5) treguesit e lartësisë që i referohen kushteve meteorologjike *gjatë udhëtimit* duhet të shprehen sipas përshtatshmërisë së situatës, për shembull në nivelet e fluturimit, trysnisë, lartësisë ose gjatësisë mbi nivelin e tokës, ndërsa të gjitha referencat që i referohen kushteve meteorologjike të aerodromit shprehen në lartësinë e aerodromit.

(e) Dokumentacioni i fluturimit duhet të përfshijë:

(1) parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha;

(2) fenomenin SIGWX;

(3) METAR, ose kur lëshohet SPECI për aerodromet e nisjes dhe të planifikuar uljes,për ngritjen, *gjatë udhëtimit* dhe aerodromit alternativ të uljes;

(4) TAF-in ose TAF-in e ndryshuar për aerodromet e nisjes dhe të planifikuar uljes,për ngritjen, *gjatë udhëtimit* dhe aerodromit alternativ të uljes;

(5) SIGMET, dhe, kur lëshohet, AIRMET dhe raportet e posaçme ajrore përkatëse, të rëndësishme për të gjithë itinerarin;

(6) informacion këshillues për hirin vullkanik, ciklonet tropikale dhe motin në hapësirë të përshtatshëm për të gjithë rrugën e fluturtimit;

(f) Grafikët e gjeneruara nga parashikimet digjitale duhet të vihen në dispozicion, siç kërkohet nga operatorët, për zonat fikse të mbulimit siç tregohet në Shtojcën 2.

(g) Kur parashikimet e erës së sipërme dhe temperaturës së ajrit të sipërm të renditura në pikën MET.OR.275 (a) (1) jepen në formë grafiku, ato do të jenë grafikë parashikues me kohë fikse për nivelet e fluturimit siç përcaktohet në pikën MET.TR.275 (b) (3). Kur parashikimet e fenomeneve SIGWX të renditura në pikën MET.OR.275 (a) (2) jepen në formë grafiku, ato do të jenë grafikë parashikues me kohë fikse për një shtresë atmosferike të kufizuar nga nivelet e fluturimit siç përcaktohet në pikat MET.TR.275 (c) dhe MET.TR.275 (d).

(h) Parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha dhe të fenomenit SIGWX mbi nivelin e fluturimit 100 duhet të jepen sapo të jenë në dispozicion, por jo më vonë se 3 orë para nisjes.

(i) Informacioni klimatik aeronautik duhet të përgatitet në formën e tabelave klimatike të aerodromit dhe përmbledhjeve klimatike të aerodromit.

MET.TR.220 Parashikimet e aerodromit

(a) Parashikimet e aerodromit dhe ndryshimet e saj lëshohen si TAF dhe duhet të përfshijnë në rendin e treguar:

(1) identifikimin e tipit të parashikimit;

(2) treguesin e vendndodhjes;

(3) kohën e kryerjes së parashikimit;

(4) identifikimin e një parashikimi të anuluar, kur është e zbatueshme;

(5) datën dhe periudhën e vlefshmërisë së parashikimit;

(6) identifikimin e një parashikimi të anuluar, kur është e zbatueshme;

(7) erën në sipërfaqe;

(8) shikueshmërinë;

(9) motin;

(10) retë;

(11) ndryshimet e pritshme domethënëse për një ose më shumë prej këtyre elementeve gjatë periudhës së vlefshmërisë.

(b) TAF duhet të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 3.

(c) Periudha e vlefshmërisë së një TAF rutinë do të jetë 9 ose 24 ose 30 orë, përveç nëse përcaktohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil duke marrë parasysh kërkesat e trafikut për aerodromet me orë të funksionimit më pak se 9 orë.

(d) TAF do të regjistrohet për transmetim jo më herët se 1 orë para fillimit të periudhës së vlefshmërisë së tyre.

(e) TAF, nëse shpërndahet në formë dixhitale, do të jetë:

(1) i formatuar në përputhje me një model global të ndërveprimit të shkëmbimit të informacionit dhe do të përdorë gjuhën e shënjimit të gjeografisë (GML);

(2) shoqëruar me metadatat e duhura.

(f) Elementët meteorologjikë të përfshirë në TAF duhet të jenë:

(1) Era në sipërfaqe

(i) Në parashikimin e erës në sipërfaqe, duhet të jepet drejtimi mbizotërues i pritshëm.

(ii) Kur nuk është e mundur të parashikohet një drejtim mbizotërues i erës në sipërfaqe për shkak të ndryshimeve së pritshme të saj, drejtimi i parashikuar i erës duhet të tregohet si e ndryshueshme duke përdorur 'VRB'.

(iii) Kur era parashikohet të jetë më pak se 1 kt, shpejtësia e parashikuar e erës duhet të tregohet e qetë.

(iv) Kur shpejtësia maksimale e erës e parashikuar tejkalon shpejtësinë mesatare të parashikuar me 10 kt ose më shumë, duhet të tregohet shpejtësia maksimale e parashikuar e erës.

(v) Kur parashikohet që shpejtësia e erës të jetë100 kt ose më shumë, duhet të tregohet më shumë se 99 kt.

(2) Shikueshmëria

(i) Kur shikueshmëria parashikohet të jetë më e vogël se 800 m, duhet të shprehet në hapa prej 50 m; kur parashikohet të jetë 800 m ose më shumë, por më pak se 5 km, në hapa prej 100 m; kur parashikohet të jetë 5 km ose më shumë, por më pak se 10 km, në hapa me një kilometër; dhe kur parashikohet të jetë 10 km ose më shumë, shprehet si 10 km, përveç kur parashikohet të zbatohen kushtet e CAVOK. Duhet të parashikohet shikueshmëria mbizotëruese.

(ii) Kur shikueshmëria parashikohet të ndryshojë në drejtime të ndryshme dhe nuk mund të parashikohet shikueshmëria mbizotëruese, duhet të jepet shikueshmëria më e ulët e parashikuar.

(3) Fenomeni i motit

(i) Kur një ose më shumë, deri në një maksimum prej tre, të fenomeneve të motit ose të kombinimeve të tyre, së bashku me karakteristikat e tyre dhe, aty ku është e përshtatshme, intensiteti, duhet të parashikohen nëse ato priten të ndodhin në aerodrom:

(A) reshje të ngrira;

(B) mjegull e ngrirë;

(C) reshje mesatare ose të rënda (duke përfshirë rrebeshet e tyre);

(D) pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;

(E) pluhur që fryn, rërë ose borë;

(F) stuhi pluhuri;

(G) stuhi rëre;

(H) stuhi (me ose pa reshje);

(I) shtrëngata;

(J) re në formë hinke (tornado ose ujëmbledhës);

(K) fenomene të tjera të motit, siç është rënë dakord nga zyra meteorologjike e aerodromit me njësitë dhe operatorët ATS të interesuar.

(ii) Fundi i pritur i shfaqjes së këtyre fenomeneve duhet të tregohet me shkurtimin 'NSW'.

(4) Retë

(i) Madhësia e reve duhet të parashikohet duke përdorur shkurtimet 'FEW', 'SCT', 'BKN' ose 'OVC', sipas nevojës. Kur pritet që qielli të mbetet ose të bëhet i errët dhe retë nuk mund të parashikohen dhe informacioni për shikueshmërinë vertikale është në dispozicion në aerodrom, shikueshmëria vertikale duhet të parashikohet në formën 'VV' e ndjekur nga vlera e parashikuar e vizibilitetit vertikal.

(ii) Kur parashikohen disa shtresa ose masa të reve, shuma dhe lartësia e bazës duhet të përfshihen në rendin e mëposhtëm:

(A) shtresa ose masa më e ulët, pa marrë parasysh sasinë, që duhet parashikuar si FEW, SCT, BKN ose OVC sipas nevojës;

(B) shtresa ose masa pasuese, më shumë se 2/8, që duhet parashikuar si SCT, BKN ose OVC sipas rastit;

(C) shtresa ose masa pasuese më e lartë, më shumë se 4/8, që duhet parashikuar si BKN ose OVC sipas rastit;

(D) retë kumulonimbash dhe/ose retë e lartpërmendura të kumulus, sa herë

që parashikohet dhe nuk është përfshirë tashmë në pikat (A) deri në (C).

(iii) Informacioni për retë duhet të kufizohet në re me rëndësi operacionale; kur nuk parashikohet asnjë re me rëndësi operacionale dhe 'CAVOK' nuk është i përshtatshëm, duhet të përdoret shkurtesa 'NSC'.

(g) Përdorimi i grupeve të ndryshimit

(1) Kriteret e përdorura për përfshirjen e grupeve të ndryshimit në TAF ose për përditësimin e TAF duhet të bazohen në ndonjë nga fenomenet e mëposhtme të motit, ose kombinimet e tyre, të parashikuara për të filluar ose përfunduar ose për të ndryshuar intensitetin:

(i) mjegull e ngrirë;

(ii) reshje të ngrira;

(iii) reshje mesatare ose të rënda (duke përfshirë rrebeshet e tyre);

(iv) stuhi;

(v) stuhi pluhuri;

(vi) stuhi rëre.

(2) Kur kërkohet të tregohet një ndryshim në cilindo nga elementet e dhëna në pikën (a), treguesit e ndryshimit 'BECMG' ose 'TEMPO' duhet të përdoren të ndjekur nga periudha kohore gjatë së cilës pritet të ndodhë ndryshimi. Periudha kohore duhet të tregohet si fillimi dhe mbarimi i periudhës në orët e plota UTC. Vetëm ato elemente për të cilat pritet një ndryshim i rëndësishëm do të përfshihen pas një treguesi ndryshimi. Megjithatë, në rast të ndryshimeve të konsiderueshme në lidhje me retë, duhet të tregohen të gjitha grupet e reve, duke përfshirë shtresat ose masat që nuk pritet të ndryshojnë.

(3) Treguesi i ndryshimit 'BECMG' dhe grupi kohor në lidhje me të duhet të përdoret për të përshkruar ndryshimet kur kushtet meteorologjike pritet të arrijnë ose kalojnë nëpër vlera të përcaktuara të pragut në një shkallë të rregullt ose të parregullt dhe në një kohë të papërcaktuar gjatë periudhës kohore. Periudha kohore nuk duhet të zgjasë më shumë se 4 orë.

(4) Treguesi i ndryshimit 'TEMPO' dhe grupi kohor në lidhje me të duhet të përdoret për të përshkruar luhatjet e përkohshme të shpeshta ose jo në kushtet meteorologjike të cilat arrijnë ose kalojnë vlerat e pragut të specifikuara dhe zgjasin për një periudhë më të shkurtër se 1 orë në çdo rast dhe në total, mbulojnë më pak se gjysmën e periudhës së parashikimit gjatë së cilës pritet të ndodhin luhatjet. Nëse luhatja e përkohshme pritet të zgjasë 1 orë ose më shumë, grupi i ndryshimit "BECMG" duhet të përdoret në përputhje me pikën (3), ose periudha e vlefshmërisë duhet të ndahet në përputhje me pikën (5).

(5) Kur një grup i kushteve atmosferike mbizotëruese pritet të ndryshojë në mënyrë të konsiderueshme dhe pak a shumë tërësisht, në një grup kushtesh të ndryshme, periudha e vlefshmërisë duhet të ndahet në periudha të pavarura duke përdorur shkurtimin 'FM', e ndjekur menjëherë nga një grup gjashtë-shifror që tregon kohën e shprehur në ditë, orë dhe minuta UTC, që tregon kohën e pritur për të ndodhur ndryshimi. Periudha e ndarjes pas shkurtimit 'FM' është duhet të jetë pavarur dhe të gjitha kushtet e parashikuara përpara shkurtesës duhet të zëvendësohen nga ata që ndjekin shkurtimin.

(h) Probabiliteti i shfaqjes së një vlere alternative të një elementi ose elemente parashikuese duhet të përfshihet kur:

(1) ekziston një probabilitet prej 30% ose 40% i kushteve alternative meteorologjike gjatë një periudhe kohore specifike të parashikimit; ose

(2) një probabilitet prej 30% ose 40% i luhatjeve të përkohshme në kushtet meteorologjike ekziston gjatë një periudhe kohore specifike të parashikimit.

Kjo duhet të tregohet në TAF duke përdorur shkurtesën "PROB" e ndjekur nga probabiliteti në dhjetëra përqind dhe, në rastin e referuar në pikën (1), periudha kohore gjatë së cilës pritet të zbatohen vlerat ose në rastin e përmendur në pikën (2), duke përdorur shkurtesën 'PROB' e ndjekur nga probabiliteti në dhjetëra përqind, treguesi i ndryshimit 'TEMPO' dhe grupi kohor në lidhje me të.

MET.TR.225 Parashikimet për ulje

(a) Parashikimet TREND duhet të lëshohen në përputhje me Shtojcën 1.

(b) Njësitë dhe shkallët e përdorura në parashikimin e TREND duhet të janë të njëjta me ato të përdorura në raportin në të cilin është bashkëngjitur.

(c) Parashikimi TREND-it tregon ndryshime të rëndësishme në lidhje me një ose më shumë elementë: era në sipërfaqe, shikueshmërinë, fenomenet e motit dhe retë. Duhet të përfshihen vetëm ato elemente për të cilat pritet një ndryshim i rëndësishëm. Megjithatë, në rast të ndryshimeve të konsiderueshme në lidhje me retë, duhet të tregohen të gjitha grupet e reve, duke përfshirë shtresat ose masat që nuk pritet të ndryshojnë. Në rastin e një ndryshimi të dukshëm në shikueshmëri, tregohet edhe fenomeni që shkakton uljen e shikueshmërisë. Kur nuk pritet të ndodhë ndonjë ndryshim, kjo duhet të tregohet me termin 'NOSIG'.

(1) Era në sipërfaqe

Parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimet e erës në sipërfaqe e cila përfshin:

(i) një ndryshim në drejtimin mesatar të erës prej 60° ose më shumë, shpejtësinë mesatare para dhe/ose pas ndryshimit prej10 kt ose më shumë;

(ii) një ndryshim në shpejtësinë mesatare të erës prej 10 kt ose më shumë;

(iii) ndryshimet në erë nëpërmjet vlerave të rëndësisë operacionale.

(2) Shikueshmëria

(i) Kur shikueshmëria pritet të përmirësohet dhe të ndryshojë ose kalojë një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme ose kur pritet që shikueshmëria të përkeqësohet dhe të kalojë një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 150, 350, 600, 800, 1 500 ose 3 000 m, parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

(ii) Kur një numër i konsiderueshëm i fluturimeve kryhen në përputhje me rregullat vizuale të fluturimit, parashikimi gjithashtu duhet të tregojë ndryshimet apo kalimet në 5 000 m.

(iii) Në parashikimet TREND të bashkangjitura në METAR dhe SPECI, shikueshmëria i referohet shikeshmërisë mbizotëruese të parashikimit.

(3) Fenomeni i motit

(i) Parashikimi TREND duhet të tregojë fillimin, ndërprerjen ose ndryshimin e intensitetit të pritshëm të ndonjë prej fenomeneve të motit ose kombinimeve të mëposhtme:

(A) reshje të ngrira;

(B) reshje mesatare ose të rënda, duke përfshirë rrebeshet e tyre;

(C) stuhi, me reshje;
(D) stuhi pluhuri;
(E) stuhi rëre;
(F) fenomene të tjera të motit, siç është rënë dakord nga zyra meteorologjike e aerodromit me njësitë dhe operatorët ATS të interesuar.

(ii) Parashikimi TREND duhet të tregojë fillimin, ose ndërprerjen e ndonjë prej fenomeneve të motit ose kombinimeve të mëposhtme:

(A) mjegull e ngrirë;

(B) pluhur që qëndron poshtë, rërë ose borë;

(C) pluhur që fryn, rërë ose borë;

(D) Stuhi (pa reshje);

(E) shtrëngata;

(F) re në formë hinke (tornado ose shtjellë uji);

(iii) Numri total i fenomeneve të raportuara në pikat (i) dhe (ii) nuk është më shumë se tre.

(iv) Fundi i pritur i shfaqjes së këtyre fenomeneve të motit tregohet me shkurtimin 'NSW'.

(4) Retë

(i) Kur lartësia e bazës së shtresës së reve të sipërfaqes BKN ose OVC pritet të ngrihet dhe të ndryshojë ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme, ose kur lartësia e bazës së shtresës së reve të sipërfaqes BKN ose OVC pritet të ulet dhe ndryshon ose kalon një ose më shumë nga vlerat e mëposhtme: 100, 200, 500, 1 000 dhe 1 500 ft, parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

(ii) Kur lartësia e bazës së shtresës së reve është nën ose pritet të bie ose të ngrihet mbi 1500 ft, parashikimi TREND duhet të tregojë gjithashtu në madhësitë e reve nga FEW, ose SCT që rritet në BKN ose OVC, ose ndryshimet nga BKN ose OVC duke u ulur në FEW ose SCT.

(iii) Kur nuk parashikohet asnjë re me rëndësi operacionale dhe 'CAVOK' nuk është i përshtatshëm, duhet të përdoret shkurtimi 'NSC'.

(5) Shikueshmëria vertikale

Kur parashikohet se qielli do të qëndrojë ose do të bëhet i errët dhe mbikëqyrjet e shikueshmërisë vertikale janë të disponueshme në aerodrom, dhe shikueshmëria vertikale parashikohet që të përmirësohet dhe të ndryshohet ose të kalojë në një nga vlerat e mëposhtme, ose kur vizibiliteti vertikal parashikohet të përkeqësohet ose të kalojë në një nga vlerat e më poshtme: 100, 200, 500 ose 1 000 ft, parashikimi TREND duhet të tregojë ndryshimin.

(6) Kriteret shtesë

Zyra e meteorologjisë së aerodromit dhe përdoruesit mund të bien dakord për kritere shtesë që duhet të përdoren, bazuar në minimumin operativ të aerodromit lokal.

(7) Përdorimi i grupeve të ndryshimit

(i) Kur pritet të ndodhë një ndryshim, parashikimi TREND duhet të fillojë me

një nga treguesit e ndryshimit 'BECMG' ose 'TEMPO'.

(ii) Treguesi i ndryshimit "BECMG" duhet të përdoret për të përshkruar ndryshimet e parashikimeve ku kushtet e meteorologjisë pritet të arrijnë ose kalojnë përmes vlerave të specifikuara me normë të rregullt ose të parregullt. Periudha gjatë së cilës ose koha në të cilën parashikohet të ndodhë ndryshimi duhet të tregohet duke përdorur shkurtimet 'FM', 'TL' ose 'AT' sipas rastit, secila e ndjekur nga një grup kohor i shprehur në orë dhe minuta.

(iii) Treguesi i ndryshimit "TEMPO" duhet të përdoret për të përshkruar luhatjet e përkohshme të parashikuara në kushtet meteorologjike të cilat arrijnë ose kalojnë vlerat e specifikuara dhe zgjasin për një periudhë më të vogël se 1 orë në secilin rast dhe, në total, mbulojnë më pak se gjysmën e periudhës gjatë së cilës parashikohet luhatje. Periudha gjatë së cilës parashikohen të ndodhin luhatjet e përkohshme duhet të tregohen duke përdorur shkurtimet 'FM' dhe/ose 'TL', sipas rastit, secila e ndjekur nga një grup kohor i shprehur në orë dhe minuta.

(8) Përdorimi i treguesit të probabilitetit

Treguesi 'PROB' nuk duhet të përdoret në parashikimet TREND

MET.TR.230 Parashikimet për ngritjen

(a) Parashikimi për ngritjen duhet ti referohet një periudhe specifike kohore dhe duhet të përmbajë informacione për kushtet e pritshme mbi kompleksin e pistave në lidhje me drejtimin dhe shpejtësinë e erës në sipërfaqe dhe çdo variacioni të saj, temperaturën, trysninë dhe ndonjë element tjetër siç është rënë dakord ndërmjet zyrës meteorologjike të aerodromit dhe operatorëve.

(b) Rendi i elementeve dhe terminologjia, njësitë dhe shkallët e përdorura në parashikimet për ngritje duhet të jenë të njëjta me ato të përdorura në raportet për të njëjtin aerodrom.

MET.TR.235 Paralajmërimet e aerodromit dhe paralajmërimet dhe alarmet e gradientit të erës

(a) Paralajmërimet e gradientit të erës duhet të lëshohen sipas modelit në Shtojcën 4.

(b) Numri rendor i përmendur në modelin e Shtojcës 4 duhet të korrespondojë me numrin e paralajmërimeve të gradientit të erës, të lëshuara për aerodromin që nga ora 00.01 UTC në ditën në fjalë.

(c) Alarmet e gradientit të erës duhet të japin informacione koncize dhe të përditësuara në lidhje me ekzistencën e gradientit të vëzhguar të erës, që përfshin, ndryshimin e erës në drejtim kundërt ose në drejtim të njëjtë me 15 kt ose më shumë, e cila mund të ndikojë negativisht tek avioni në segmentin final të afrimit ose në rrugën e ngritjes fillestare, si dhe tek avionët në pistë gjatë rulimit pas uljes ose gjatë rulimit para ngritjes.

(d) Alarmi i gradientit të erës, nëse është e mundur, lidhet me segmentet specifike të pistës dhe distancat përgjatë rrugës së përafrimit ose rrugës së ngritjes, siç është rënë dakord ndërmjet zyrës meteorologjike të aerodromit, njësive të duhura ATS dhe operatorëve përkatës.

MET.TR.250 SIGMET

(a) SIGMET duhet të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 5.

(b) SIGMET përbëhet nga tre lloje:

(1) SIGMET për fenomenet e motit gjatë lundrimit përveç hirit vullkanik ose cikloneve tropikale;

(2) SIGMET për hirin vullkanik;

(3) SIGMET për ciklonet tropikale.

(c) Numri i sekuencës së SIGMET do të përbëhet nga tre karaktere që përmbajnë një shkronjë dhe dy numra.

(d) Vetëm një nga fenomenet e renditura në Shtojcën 5 do të përfshihet në një SIGMET, duke përdorur shkurtesat e duhura dhe vlerën e pragut vijues të shpejtësisë së erës sipërfaqësore prej 34 kt ose më shumë për ciklonet tropikale.

(e) SIGMET për stuhitë ose ciklonet tropikale nuk do të përfshijë referenca lidhur me turbulencat dhe ngricat.

MET.TR.255 AIRMET

(a) AIRMET duhet të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 5.

(b) Numri i sekuencës i referuar në modelin në Shtojcën 5 do të korrespondojë me numrin e AIRMET të lëshuar për rajonin e informacionit të fluturimit që nga 00.01 UTC në ditën në fjalë.

(c) Vetëm një nga fenomenet në Shtojcën 5 do të përfshihet në një AIRMET, duke përdorur shkurtesat e duhura dhe vlerat e pragut vijues, kur fenomeni është nën nivelin e fluturimit 100, ose nën nivelin e fluturimit 150 në zonat malore, ose më të lartë, ku e nevojshme:

(1) shtrirja e sipërfaqes së erës sipërfaqësore mbi 30 kt me drejtimin dhe njësitë përkatëse;

(2) shtrirja e sipërfaqes së prekur nga zvogëlimi i dukshmërisë në më pak se 5 000 m, përfshirë fenomenin e motit që shkakton zvogëlimin e dukshmërisë;

(3) shtrirja e sipërfaqes me re të prishura ose të vrenjtura me lartësi baze më pak se 1 000 ft mbi nivelin e tokës.

(d) AIRMET për stuhitë ose retë kumulonimbus nuk do të përfshijë referenca lidhur me turbulencat dhe ngricat.

MET.TR.260 Parashikimi i zonës për fluturimet në nivel të ulët

(a) Kur përdoren grafikë për parashikimet e zonës për fluturimet në nivel të ulët, parashikimet e erës në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha duhet të lëshohen për pika të ndara prej jo më shumë se 300 NM, dhe si minimum për lartësitë si më poshtë: 2 000, 5 000 dhe 10 000 ft (600, 1 500 dhe 3 000 m) dhe15 000 ft (4 500 m) në zona malore. Nxjerrja e parashikimeve për erën në lartësi të mëdha dhe temperaturës së ajrit në lartësi të mëdha në një lartësi prej 2 000 ft (600ft) mund të jetë subjekt i vlerësimeve lokale orografike siç përcaktohet nga autoriteti kompetent.

(b) Kur grafiku përdoret për parashikimin e zonës për fluturime në nivel të ulët, parashikimi i fenomenit SIGWX duhet të lëshohet si parashikim i nivelit të ulët i SIGWIX për fluturime e nivelit deri në 100, ose për fluturime të nivelit 150 për zonat malore, ose më

lart atje ku është e nevojshme. Parashikimi i nivelit të ulët SIGWIX duhet të përfshijë:

(1) fenomenet në vijim të cilat kërkojnë lëshimin e një SIGMET-i: formimin e akullit, turbulencat e mëdha, retë *cumulonimbus* dhe shtrëngatat të cilat janë të padukshme, të shpeshta, të fshehura, ose që krijohen në një vijë shtrëngatash, stuhitë e rërës/pluhurit dhe shpërthimet vullkanike, ose çlirimin e materialeve radioaktive në atmosferë, dhe që priten të ndikojnë tek fluturimet e nivelit të ulët;

(2) elementet e mëposhtme në parashikimet e zonës për fluturimet e nivelit të ulët: erën në sipërfaqe, shikueshmërinë e sipërfaqes, fenomenet e rëndësishme meteorologjike, errësimet mbi male, retë, formimet e akullit, turbulencat, valët orografike dhe lartësinë e izotermës së shkallës zero.

(c) Kur AAC ka përcaktuar që dendësia e trafikut që operon nën nivelin e fluturimit 100 ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore, ose më lartë, kur është e nevojshme, garanton lëshimin e një AIRMET në kombinim me parashikimet e zonës për fluturimet në lartësi të ulët, parashikimet e zonës do të lëshohen për të mbuluar shtresën midis nivelit të tokës dhe nivelit të fluturimit 100 ose deri në nivelin e fluturimit 150 në zonat malore, ose më lartë, kur është e nevojshme, dhe do të përmbajë informacion mbi dukuritë e motit në rrugë të rrezikshme për fluturimet në nivel të ulët.

Kapitulli 4 — Kërkesat teknike për qendrat këshilluese për hirin vullkanik (VAAC)

MET.TR.265 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese të hirit vullkanik

(a) Informacioni këshillues për hirin vullkanik do të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 6. Kur nuk ka asnjë shkurtim, do të përdoret teksti në gjuhën angleze, i mbajtur në minimum.

Kapitulli 5 — Kërkesat teknike për qendrat këshilluese për ciklonet tropikale (TCAC)

MET.TR.270 Përgjegjësitë e qendrës këshilluese për ciklonet tropikale

(a) Informacioni këshillues për ciklonet tropikale dot të lëshohet në përputhje me modelin e treguar në Shtojcën 7 për ciklonet tropikale kur maksimumi i shpejtësisë së erës në sipërfaqe, mesatarisht prej 10 minutash pritet të arrijë ose tejkalojë 34 kt gjatë periudhës së mbuluar nga qendra e këshillimit.

Kapitulli 6 — Kërkesat teknike për qendrat e parashikimit të zonave në botë (WAFCs)

MET.TR.275 Përgjegjësitë për qendrat e parashikimit të zonave në botë

(a) WAFC-të duhet të përdorin të dhënat e përpunuara meteorologjike në formën e vlerave të pikave në rrjet për ofrimin e parashikimeve globale në formate rrjetë dhe parashikimeve të fenomeneve të rëndësishme meteorologjike.

(b) Tabela globale e parashikimit, WAFCs duhet të:

(1) përgatisë parashikimet për:

(i) erën në lartësi;

(ii) temperaturën e ajrit në lartësi;

(iii) lagështinë;

(iv) drejtimin, shpejtësinë dhe nivelin e fluturimit të erës maksimale;

(v) nivelin e fluturimit dhe temperaturën e tropopauzës;

(vi) zonat me erë cumulonimbus;

(vii) ngrirjen;

(viii) turbulencat;

(ix) lartësitë gjeopotenciale të nivelit të fluturimit;

katër herë në ditë dhe të jenë të vlefshme për periudha kohore të përcaktuara në 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33 dhe 36 orë pas orës (00.00, 06.00, 12.00 dhe 18.00 UTC) të të dhënave sinoptike për të cilat bazohen parashikimet;

(2) japin parashikimet në urdhrin e përmendur në pikën 1 dhe kryen shpërndarjen e tyre sa më shpejt që të jetë e realizueshme teknikisht , por jo më vonë se 5 orë pas kohës standarde të vëzhgimit;

(3) ofrojnë parashikime rreth pikave rrjetore në një rrjetë të rregullt dhe duke përfshirë:

(i) të dhënat e erës për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa) , 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa), 480 (125 hPa) dhe 530 (100 hPa) me një rezolucion horizontal prej 1,25° gjerësi dhe gjatësi;

(ii) të dhënat e temperaturës për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) dhe 530 (100 hPa) me një rezolucion horizontal prej 1,25° gjerësi dhe gjatësi;

(iii) (të dhënat e lagështisë për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) dhe 180 (500 hPa) me një rezolucion horizontal prej 1,25° gjerësi dhe gjatësi;

(iv) të dhëna për lartësinë gjeopotenciale për nivelet e fluturimit 50 (850 hPa), 80 (750 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 210 (450 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 320 (275 hPa), 340 (250 hPa), 360 (225 hPa), 390 (200 hPa), 410 (175 hPa), 450 (150 hPa) 480 (125 hPa) dhe 530 (100 hPa) me një rezolucion horizontal prej 0,25° gjerësi dhe gjatësi;

(v) drejtimi, shpejtësia dhe niveli i fluturimit të erës maksimale me rezolucion horizontal prej 1,25° të gjerësisë dhe gjatësisë gjeografike

(vi) niveli i fluturimit dhe temperatura e tropopauzës me rezolucion horizontal prej 1,25° të gjerësisë dhe gjatësisë gjeografike;

(vii)ngrirjen për shtresat e caktuara në nivelet e fluturimit 60 (800 hPa), 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa) dhe 300 (300 hPa) me një rezolucion horizontal prej 1,25° gjerësi dhe gjatësi;

(viii) turbulenca për shtresat e përqendruara në nivelet e fluturimit 100 (700 hPa), 140 (600 hPa), 180 (500 hPa), 240 (400 hPa), 270 (350 hPa), 300 (300 hPa), 340 (239 hPa), (200 hPa) dhe 450 (150 hPa) me rezolucion horizontal prej 0,25° të gjerësisë dhe gjatësisë;

(ix) shtirjen horizontale dhe nivelet e fluturimit te bazes dhe majes se reve *comunlonimbus* me një rezolucion horizontal prej 0,25° gjerësi dhe gjatësi.

;

(c) Për parashikimet globale të fenomeneve domethënëse të motit gjatë udhëtimit, WAFCs duhet të:

(1) përgatisë parashikimet SIGWX katër herë në ditë dhe të jenë të vlefshme për periudha kohore të përcaktuara për 24 orë pas orës (00.00, 06.00, 12.00 dhe 18.00 UTC) të të dhënave sinoptike në të cilën janë bazuar parashikimet. Shpërndarja e çdo parashikimi duhet të përfundojë sapo të jetë teknikisht e mundur, por jo më vonë se 7 orë pas kohës standarde të vëzhgimit gjatë operimeve normale dhe jo më vonë se 9 orë pas kohës standarte të vëzhgimit gjate operimeve mbështetese;

(2) lëshojë parashikimet SIGWX si parashikime të nivelit të ulët SIGWIX për nivelet e fluturimit ndërmjet 250 dhe 630;

(3) përfshijë në parashikimet SIGWX pikat e mëposhtme:

(i) ciklon tropikal, me kusht që maksimumi i shpejtësisë mesatare të erës në sipërfaqe prej mesatarisht 10 minutash pritet të arrijë ose tejkalojë 34 kt;

(ii) vijë shtrëngatash të forta;

(iii) turbulenca të moderuara ose të ashpra (në ajër të pastër ose me re);

(iv) ngrirje e moderuar ose e ashpër;

(v) stuhi të përhapura të rërës/pluhurit;

(vi) re cumulonimbus të lidhura me stuhitë dhe pikat (i) deri në (v);

(vii) zonat me re jo konvektive shoqëruar me turbulenca të moderuar ose të fortë brenda reve dhe/ose ngrirje të moderuar ose të ashpër;

(viii) nivelet e fluturimit në tropopauzë;

(ix) rrymat e ajrit;

(x) informacione për vendndodhjen e shpërthimeve vullkanike që prodhojnë re me hi vullkanik me rëndësi për operimet e avionëve, duke përfshirë: simbolin e shpërthimit vullkanik në vendin e vullkanit dhe, në një kuti teksti të veçantë në tabelë, simbolin e shpërthimit vullkanik, emrin e vullkanit, nëse dihet, dhe gjerësinë/gjatësinë e shpërthimit. Përveç kësaj, legjenda e grafikut SIGWX duhet të tregojë 'KONTROLLO SIGMET, KËSHILLIME PËR TC DHE VA, DHE ASHTAM DHE NOTAM PËR VA';

(xi) informacione për vendndodhjen e çlirimit të materialeve radioaktive në atmosferë me rëndësi për operimet e avionëve, duke përfshirë: simbolin e materialeve radioaktive në atmosferë në vendin e çlirimit dhe në një kuti të veçantë në tabelë, simbolin e materialeve radioaktive në atmosferë, gjerësinë/gjatësinë e vendit të çlirimit dhe, nëse dihet, emrin e vendit të burimit radioaktiv. Përveç kësaj, legjenda e grafikut SIGWX në të cilin tregohet çlirimi i rrezatimit duhet të përmbajë 'KONTROLLO SIGMET DHE NOTAM PËR RDOACT CLD'.

(4) Për parashikimet e SIGWX duhet të aplikohen kriteret e mëposhtme:

(i) pikat (i) deri (vi) të pikës (3) duhet të përfshihen vetëm nëse pritet të ndodhin midis niveleve të ulëta dhe të larta të parashikimit të SIGWX;

(ii) shkurtimi "CB" duhet të përfshihet vetëm kur i referohet ngjarjes ose ngjarjes

së pritur të reve cumulonimbus:

(A) që ndikojnë në një zonë me mbulim maksimal hapësinor prej 50% ose më shumë të zonës përkatëse;

(B) përgjatë një vije me pak ose aspak hapësirë ndërmjet reve të veçuara; ose

(C) vendosur midis shtresave të reve ose të fshehur nga mjegulla;

(iii) përfshirja e "CB" do të kuptohet që përfshin të gjitha fenomenet meteorologjike të shoqëruara normalisht me retë cumulonimbus, d.m.th. stuhi, ngrirje e moderuar ose e ashpër, turbulence e moderuar ose e fortë dhe breshër;

(iv) nëse një shpërthim vullkanik ose një çlirim i materialeve radioaktive në atmosferë kërkon përfshirjen e simbolit të aktivitetit vullkanik ose simbolin e radioaktivitetit në parashikimet SIGWX, simbolet duhet të përfshihen në parashikimet SIGWX pavarësisht nga lartësia në të cilën raportohet ose pritet kolona e hirit vullkanik ose ajo e materialit radioaktiv;

(v) në rastin e prezencës ose të mbivendosjes së pjesshme të pikave (i), (x) dhe (xi) të pikës (3), përparësia i jepet pikës (x), pasuar nga pikat (xi) dhe (i) . Pika me përparësi vendoset në vendin e ngjarjes dhe përdoret një shigjetë për të lidhur vendndodhjen e pikës(ave) tjetër (të tjera) me simbolin(et) ose kutinë(të) e tekstit të tyre.

(d) parashikimet mesatare SIGWX duhet të lëshohen për nivelet e fluturimit ndërmjet 100 dhe 450 për zonat e kufizuara gjeografike.

Shtojca 1

Model për METAR dhe SPECI

Fjalët kyçe

M = përfshirja e detyrueshme;

C = përfshirja e kushtëzuar, e varur nga kushtet meteorologjike ose metoda e vëzhgimit;

O = përfshirja opsionale.

Shënim 1: Diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në METAR jepen në një tabelë të veçantë duke ndjekur këtë model.

Shënim 2: Shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në Dokumentin ICAO 8400 'Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror – Shkurtimet dhe Kodet (PANS-ABC) '.

Shënim 3: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e METAR dhe SPECI.

Ref.	Element	Përmbajtje të hollësishme	Model (et)		
1	Identifikimi i llojit të raportit (M)	Lloji i raportit (M)	METAR, METAR COR, SPECI ose SPECI COR		
2	Treguesi i vendndodhjes (M)	Treguesi i vendndodhjes ICAO (M)	nnnn		
3	Koha e vëzhgimit (M)	Dita dhe koha aktuale e vëzhgimit në UTC (M)	nnnnnnZ		
4	Identifikimi i një raporti të automatizuar ose të munguar (C)	Identifikuesi i automatizuar ose i humbur i raportit (C)	AUTO ose NIL		
5	FUNDI I METAR NËSE RAPORTI MUNGON				
6	Era sipërfaqësore (M)	Drejtimi i erës (M)	nnn ose /// ([1])	VRB	
		Shpejtësia e erës (M)	[P]nn[n] ose // ([1])		
		Ndryshime të konsiderueshme të shpejtësisë (C)	G[P]nn[n]		
		Njësitë e matjes (M)	KT		
		Variacione të rëndësishme drejtimi (C)	nnnVnnn	-	
7	Shikueshmëria (M)	Mbizotërimi ose shikimi minimal (M)	nnnn ose //// ([1])		C A V O K
		Shikueshmëria minimale dhe drejtimi i shikueshmërisë minimale (C)	nnnn [N] ose nnnn [NE] ose nnnn [E] ose nnnn [SE] ose nnnn [S] ose nnnn [SW] ose nnnn [W] ose nnnn [NW]		

8	Diapazoni vizual i pistës (C) ([1])	Emri i elementit (M)	R			C A V O K
		Pista (M)	nn [L] / ose nn [C] / ose nn [R] /			
		Diapazoni vizual i pistës (M)	[P ose M]nnnn ose //// ([1])			
		Diapazoni vizual i pistës tendenca e kaluar (C)	U, D ose N			
9	Moti i tanishëm (C)	Intensiteti ose afërsia e motit aktual (C)	- ose +	-	VC	
		Karakteristikat dhe lloji i motit aktual (M)	DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose FZUP ([4]) ose FC ([3]) ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose SHUP ([4]) ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN ose TSUP ([4]) ose UP ([4])	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PREG ose // ([1])	FG ose PO ose FC ose DS ose SS ose TS ose SH ose BLSN ose BLSA ose BLDU ose VA	
10	Re (M)	Sasia e reve dhe lartësia e bazës së reve ose shikueshmëria vertikale (M)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn ose PAK /// ([1]) ose SCT /// ([1]) ose BKN /// ([1]) ose OVC /// ([1]) ose /// nnn ([1]) ose ////// ([1])	VVnnn ose VV/// ([1])	NSC ose NCD ([4])	
		Lloji i reve (C)	CB ose TCU ose	___		

			/// ([1]), ([5])				
11	Temperatura e ajrit dhe pikës së vesës (M)	Temperatura e ajrit dhe pikës së vesës (M)	[M]nn/[M]nn ose ///[M]nn ([1]) ose [M]nn/// ([1]) ose /// ([1])				
12	Vlerat e presionit (M)	Emri i elementit (M)	Q				
		QNH (M)	nnnn ose /// ([1])				
13	Informacion shtesë (C)	Moti i fundit (C)	RERASN *or* REFZDZ *or* REFZRA *or* REDZ *or* RE[SH]RA *or* RE [SH]SN *or* RESG *or* RESHGR *or* RESHGS *or* REBLSN *or* RESS *or* REDS *or* RETSRA *or* RETSSN *or* RETSGR *or* RETSGS *or* RETS *or* REFC *or* REVA *or* REPL *or* REUP([4])*or* REFZUP([4])*or* RETSUP([4])*or* RESHUP([4])*or* RE//([1])				
		Prerje e erës (C)	WS Rnn[L] ose WS Rnn[C] ose WS Rnn[R] ose WS ALL RWY				
		Temperatura e sipërfaqes së detit dhe gjendja e detit ose lartësia e konsiderueshme e valës (C)	W[M]nn/Sn ose W//Sn ([1]) ose W[M]nn/S/ ([1]) ose W[M]nn/Hn[n][n] ose W///Hn[n][n] ([1]) ose W[M]nn/H/// ([1])				
14	Parashikimi i trendit (O)	Treguesi i ndryshimit (M)	NOSIG	BECMG ose TEMPO			
		Periudha e ndryshimit (C)		FMnnnn dhe/ose TLnnnn ose ATnnnn			
		Era (C)		nnn[P]nn[G[P]nn]KT)			
		Shikueshmëria mbizotëruese (C)		nnnn			
		Fenomeni i motit: intensiteti (C)		- ose +	-		C A V O K
		Fenomeni i motit: karakteristikat dhe lloji (C)		DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG	N S W	
		Sasia e reve dhe lartësia e		FEWnnn	VVnnn	N	

		bazës së reve ose shikueshmëria vertikale (C)		or SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	ose VV///	S C	
		Lloji i reve (C)		CB ose TCU	-		

([1]) Kur një element meteorologjik mungon përkohësisht ose vlera e tij konsiderohet përkohësisht si jo korrekte, ai zëvendësohet me nje ('/') për secilën shkronjë të shkurtimit të meszhit tekst dhe paraqitet si i munguar për të siguruar përkthimin e e besueshëm në forma të tjera të kodit.

([2]) Të përfshihet nëse shikueshmëria ose diapazoni vizual i pistës është <1 500 m; deri në një maksimum prej katër pistash.

([3]) 'I rëndë' që përdoret për të treguar 'tornado' ose 'rrjedhje uji'; 'i moderuar' (pa kualifikues) për të treguar 're e hinkës që nuk arrin në tokë'.

([4]) Vetëm për raportet e automatizuara.

([5]) Në rastin e raporteve të automatizuara, solidi ('///') mund të zëvendësojë llojin e resë përkatëse, si të jetë e përshtatshme, në varësi të kapacitetit të sistemit automatik të vëzhgimit. Për më tepër, solidi mund të zëvendësojë sasine e resë dhe/ose lartësinë e resë të shtresës CB ose TCU të raportuar.

Diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në METAR dhe SPECI

Ref.	Elementët	Diapazoni	Rezolucioni
	Pista: (pa njësi)	01-36	1
2	Drejtimi i erës: °e vërtetë	000-360	10
3	Shpejtësia e erës: KT	00-99 P99	1 N/A (100 ose më e madhe)
4	Shikueshmëria: M M M M	0000-0750 0800-4 900 5 000-9 000 10 000 ose më e madhe	50 100 1 000 0 (vlera fikse: 9 999)
5	Diapazoni vizual i pistës: M M M	0000-0375 0400-0750 0800-2 000	25 50 100
6	Shikueshmëria vertikale: 100-të FT	000-020	1
7	Retë: lartësia e bazës së reve: 100-të FT	000-099 100-200	1 10
8	Temperatura e ajrit: : ° C Temperatura e pikës së vesës	-80 - +60	1
9	QNH: hPa	0850-1 100	1

10	Temperatura e sipërfaqes së detit: °C	-10 - +40	1
11	Gjendja e detit: (pa njësi)	0-9	1
12	Lartësia e konsiderueshme e valës: M	0-999	0,1

Shtojca 2

Zona fikse të mbulimit të parashikimeve WAFS në formë grafikësh

Projeksioni *Mercator*

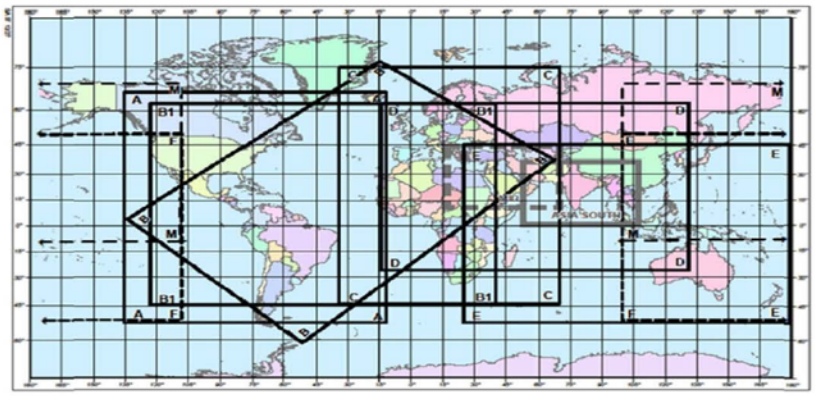


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
A	N6700	W13724	D	N6300	W01500
A	N6700	W01236	D	N6300	E13200
A	S5400	W01236	D	S2700	E13200
A	S5400	W13724	D	S2700	W01500
ASIA	N3600	E05300	E	N4455	E02446
ASIA	N3600	E10800	E	N4455	E18000
ASIA	0000	E10800	E	S5355	E18000
ASIA	0000	E05300	E	S5355	E02446
B	N0304	W13557	F	N5000	E10000
B	N7644	W01545	F	N5000	W11000
B	N3707	E06732	F	S5242	W11000
B	S6217	W05240	F	S5242	E10000
B1	N6242	W12500	M	N7000	E10000
B1	N6242	E04000	M	N7000	W11000
B1	S4530	E04000	M	S1000	W11000
B1	S4530	W12500	M	S1000	E10000
C	N7500	W03500	MID	N4400	E01700
C	N7500	E07000	MID	N4400	E07000
C	S4500	E07000	MID	N1000	E07000
C	S4500	W03500	MID	N1000	E01700

Projeksion stereografik polar (hemisfera veriore)

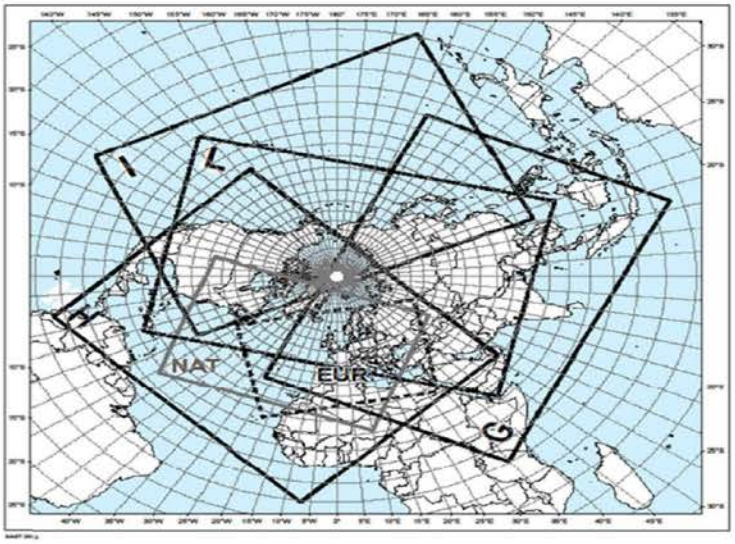


CHART	LATITUDE	LONGITUDE	CHART	LATITUDE	LONGITUDE
EUR	N4633	W05634	I	N1912	E11130
EUR	N5842	E06824	I	N3330	W06012
EUR	N2621	E03325	I	N0126	W12327
EUR	N2123	W02136	I	S0647	E16601
G	N3552	W02822	L	N1205	E11449
G	N1341	E15711	L	N1518	E04500
G	S0916	E10651	L	N2020	W06900
G	S0048	E03447	L	N1413	W14338
H	N3127	W14836	NAT	N4439	W10143
H	N2411	E05645	NAT	N5042	E06017
H	S0127	W00651	NAT	N1938	E00957
H	N0133	W07902	NAT	N1711	W05406

Projeksion stereografik polar (hemisfera jugore)

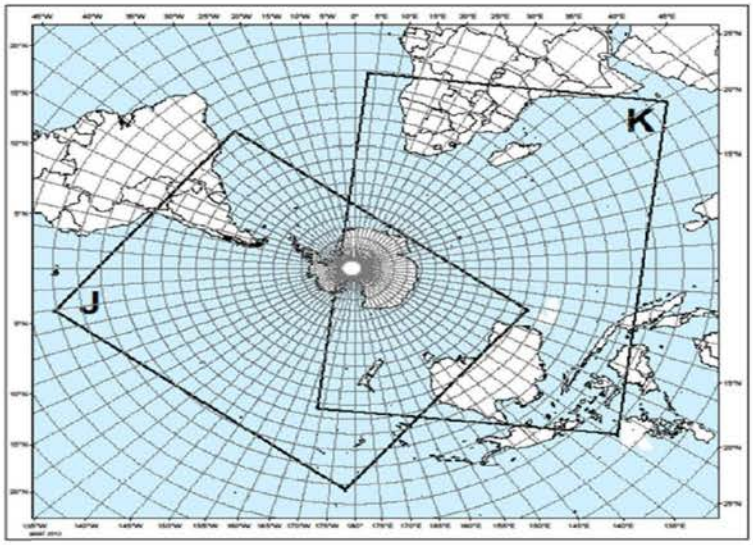


CHART	LATITUDE	LONGITUDE
J	S0318	W17812
J	N0037	W10032
J	S2000	W03400
J	S2806	E10717
K	N1255	E05549
K	N0642	E12905
K	S2744	W16841
K	S1105	E00317

Shtojca 3

Model për TAF

Fjalët kyçe
M = përfshirja e detyrueshme;
C = përfshirja e kushtëzuar, e varur nga kushtet meteorologjike ose metoda e vëzhgimit;
O = përfshirja opsionale.

Shënim 1: diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në TAF jepen në një tabelë të veçantë poshtë këtij modeli.

Shënim 2: shpjegimet për shkurtesat mund të gjenden në ICAO Doc 8400 'Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror - Shkurtesat dhe Kodet (PANS-ABC) '.

Shënim 3: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e TAF.

Ref.	Element	Përmbajtje të hollësishme	Model (et)
1	Identifikimi i llojit të parashikimit (M)	Lloji i parashikimit (M)	TAF ose TAF AMD ose TAF COR
2	Treguesi i vendndodhjes (M)	Treguesi i vendndodhjes ICAO (M)	nnnn
3	Koha e lëshimit të parashikimit (M)	Dita dhe koha e lëshimit të parashikimit në UTC (M)	nnnnnnZ
4	Identifikimi i një parashikimi të munguar (C)	Identifikuesi i parashikimit mungon (C)	NIL
5	FUNDI I TAF NËSE PARASHIKIMI MUNGON		
6	Ditët dhe periudha e vlefshmërisë së parashikimit (M)	Ditët dhe periudha e vlefshmërisë së parashikimit në UTC (M)	nnnn / nnnn
7	Identifikimi i një parashikimi të anuluar (C)	Identifikuesi i anuluar i parashikimit (C)	CNL
8	FUNDI I TAF NËSE PARASHIKIMI ANULOHET		
9	Era sipërfaqësore	Drejtimi i erës (M)	nnn ose VRB
		Shpejtësia e erës (M)	[P]nn[n]
		Ndryshime të konsiderueshme të shpejtësisë (C)	G[P]nn[n]
		Njësitë e matjes	KT

10	Shikueshmëria (M)	Shikueshmëria mbizotëruese (M)	nnn			C A V O K
11	Moti (C)	Intensiteti i dukurive të motit (C) ([1])	- ose +		-	
		Karakteristikat dhe lloji i dukurive të motit (C)	DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN		FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG ose PRFG	
12	Re (M) ([2])	Sasia e reve dhe lartësia e bazës ose shikueshmëria vertikale (M)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	VVnnn ose VV ///	N S C	
		Lloji i reve (C)	CB ose TCU	—		
13	Temperatura (O) ([3])	Emri i elementit (M)	TX			
		Temperatura maksimale (M)	[M]nn/			

		Dita dhe koha e shfaqjes së temperaturës maksimale (M)	nnnnZ			
		Emri i elementit (M)	TN			
		Temperatura minimale (M)	[M]nn/			
		Dita dhe koha e shfaqjes së temperaturës miniimale (M)	nnnnZ			
14	Ndryshime të rëndësishme të pritshme në një ose më shumë nga elementët e mësipërm gjatë periudhës së vlefshmërisë (C)	Treguesi i ndryshimit ose i probabilitetit (M)	PROB30 [TEMPO] ose PROB40 [TEMPO] ose BECMG ose TEMPO ose FM			
		Periudha e ndodhjes ose ndryshimit (M)	nnnn / nnnn ose nnnnnn			
		Era (C)	nnn[P]nn[G[P]nn]KT ose VRBnnKT			
		Shikueshmëria mbizotëruese (C)	nnnn			C A V O K
		Fenomeni i motit: intensiteti (C)	- ose +	-	N S W	
		Fenomeni i motit: karakteristikat dhe lloji (C)	DZ ose RA ose SN ose SG ose PL ose DS ose SS ose FZDZ ose FZRA ose SHGR ose SHGS ose SHRA ose SHSN ose TSGR ose TSGS ose TSRA ose TSSN	FG ose BR ose SA ose DU ose HZ ose FU ose VA ose SQ ose PO ose FC ose TS ose BCFG ose BLDU ose BLSA ose BLSN ose DRDU ose DRSA ose DRSN ose FZFG ose MIFG		

				ose PRFG	
15		Sasia e reve dhe lartësia e bazës ose shikueshmëria vertikale (C)	FEWnnn ose SCTnnn ose BKNnnn ose OVCnnn	VVnnn ose VV ///	N S C
		Lloji i reve (C)	CB ose TCU	—	

([1]) Të përfshihet sa herë që është e aplikueshme. Asnjë kualifikues për intensitet të moderuar.

([2]) Deri në katër shtresa resh.

([3]) Përbëhet nga deri në një maksimum prej katër temperaturave (dy temperatura maksimale dhe dy temperatura minimale).

Diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në TAF

Ref.	Elementët		Diapazoni	Rezolucioni
1	Drejtimi i erës:	° e vërtetë	000-360	10
2	Shpejtësia e erës:	KT	00-99	1
3	Shikueshmëria:	M M M M	0000-0750 0800-4 900 5 000-9 000 10000 ose më e madhe	50 100 1000 0 (vlera fikse: 9 999)
4	Shikueshmëria vertikale:	100-të FT	000-020	1
5	Reja: lartësia e bazës së resë:	100-të FT	000-099 100-200	1 10
6	Temperatura e ajrit (maksimumi dhe minimumi):	° C	-80 - +60	1

Shtojca 4

Model për paralajmërimet e gradientit të erës

Fjalët kyçe:

M = përfshirja e detyrueshme;
C = përfshirja e kushtëzuar, kur është e zbatueshme.

Shënim 1: diapazonin dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në paralajmërimet e gradientit të erës tregohen në Shtojcën 8.

Shënim 2: shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në ICAO Doc 8400 'Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror - Shkurtimet dhe Kodet (PANS-ABC).

Shënim 3: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e paralajmerimeve të wind shear.

Ref.	Element	Përmbajtje të hollësishme	Model (et)
1	Treguesi i vendndodhjes së aerodromit (M)	Treguesi i vendndodhjes së aerodromit	nnnn
2	Identifikimi i llojit të mesazhit (M)	Lloji i mesazhit dhe numri i sekuencës	WS WRNG [n] n
3	Koha e origjinës dhe periudha e vlefshmërisë (M)	Dita dhe koha e lëshimit dhe, kur është e zbatueshme, periudha e vlefshmërisë në UTC	nnnnnn [VALID TL nnnnnn] c [VALID nnnnnn/nnnnnn]
4	NËSE PARALAJMËRIMI I GRADIENTIT TË ERËS DO TË ANULOHET, SHIHNI DETAJET NË FUND TË MODELIT		
5	Fenomeni (M)	Identifikimi i fenomenit dhe vendndodhja e tij	MOD] ose [SEV] WS IN APCH ose [MOD] ose [SEV] WS [APCH] RWYnnn ose [MOD] ose [SEV] WS IN CLIMB-OUT ose [MOD] ose [SEV] WS CLIME OUT RWYnnn ose MBST IN APCH ose MBST [APCH] RWYnnn ose MBST IN CLIMB-OUT ose MBST CLIMB-OUT RWYnnr
6	Fenomeni i vëzhguar, raportuar ose parashikues (M)	Identifikimi nëse fenomeni është vërejtur apo raportuar dhe pritet të vazhdojë, ose parashikimi	REP AT nnnn nnnnnnnn or OBS [AT nnnn] or FCST
7	Detajet e fenomenit (C)	Përshkrimi i fenomenit që shkakton lëshimin e paralajmërimit të gradientit të erës	SFC WIND: nnn/nnMPS (or nnn/nnKT) nnnM (nnnFT)-WIND: nnn/nnMPS (or nnn/nnKT) ose nnKMH (ose nnKT) LOSS nnKM (ose nnNM) FNA

			RWYnn ose nnKMH (ose nnKT) GAIN nnKM (ose nnNM) FNA RWYnn
OSE			
8	Anulimi i paralajmërimit të gradientit të erës	Anulimi i paralajmërimit të prerjes së erës duke iu referuar identifikimit të tij	CNL WS WRNG [n]n nnnnnn/nnnnnn'

Shtojca 5

Modeli për mesazhet SIGMET dhe AIRMET

Çelësi:

M = përfshirja e detyrueshme;

C = përfshirja e kushtëzuar, atje ku është e zbatueshme; dhe

Shënim 1: Gama dhe rezolucioni për elementët numerikë të përfshirë në mesazhet SIGMET ose AIRMET tregohen te Shtojca 8.

Shënim 2: Akullzimi i madh ose i moderuar (SEV ICE, MOD ICE) dhe turbulenca e madhe ose e moderuar (SEV TURB, MOD TURB) shoqeruar me shtrengata, re comulonimbus ose ciklone tropikale nuk do te perfshihen.

Shënim 3: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e SIGMET dhe AIRMET.

Ref.	Element	Permbajtja e detajuar	Modele SIGMET	Modele AIRMET
1	Treguesi i vendndodhjes të FIR/CTA (M)	Treguesi i vendndodhjes së njësisë ATS në shërbim të FIR ose CTA të cilës i referohet SIGMET/AIRMET	nnnn	
2	Identifikimi (M)	Identifikimi i SIGMET ose AIRMET dhe numrit pasues	SIGMET nnnn	AIRMET [n] [n] n
3	Periudha e vlefshmërisë (M)	Grupet datë-orë që tregojnë periudhën e vlefshmërisë në UTC	VALID nnnnnn/nnnnnn	
4	Treguesi i vendndodhjes së MWO (M)	Treguesi i vendndodhjes së MWO që e nis mesazhin me një vizë ndarëse	nnnn-	
5	Linjë e re			
6	Emri i FIR/CTA (M)	Treguesi i vendndodhjes dhe emri i FIR/CTA për të cilat janë lëshuar SIGMET/AIRMET	nnnn nnnnnnnnnn FIR ose UIR ose FIR/UIR ose nnnn	nnnn nnnnnnnnnn FIR [

			nnnnnnnnnn CTA	
7	NËSE SIGMET OSE AIRMET DO TË ANULOHET, SHIKO DETAJET NË FUND TË MODELIT			
8	Tregues i statusit (C) ([1])	Tregues i testit ose ushtrimit	TEST ose EXER	TEST ose EXER
9	Rresht i ri			
10	Fenomeni (M)	Përshkrimi i fenomenit që shkakton lëshimin e SIGMET / AIRMET	OBSC TS[GR] EMBD TS[GR] FRQ TS[GR] SQL TS[GR] TC nnnnnnnnnn PSN Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] CB ose TC NN ([2]) PSN Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] CB SEV TURB SEV ICE SEV ICE (FZRA) SEV MTW HVY DS HVY SS [VA ERUPTION] [MT nnnnnnnnnn] [PSN Nnn [nn] or Snn [nn] Ennn [nn] or Wnnn [nn]] VA CLD RDOACT CLD	SFC WIND nnn/nn[n] K SFC VIS [n][n]nnM (nr ISOL TS[GR] OCNL TS[GR] MT OBSC BKN CLD BKN CLD [n] nnn/[ABV][n] nnnnFT BKN CLD SFC/ [ABV] [n] nnnnFT ose OVC CLD [n]nnn/ [AB [n] nnnnFT ose OVC CLD SFC/ [ABV] [n] nnnnFT ISOL CB OCNL CB FRQ CB ISOL TCU OCNL TCU FRQ TCU MOD TURB MOD ICE MOD MTW
11	Fenomeni i mbikëqyrur ose i parashikuar (M)([3]),([4])	Treguesi nëse informacioni është mbikëqyrur dhe pritet të vazhdojë ose të parashikohet (M)	OBS [AT nnnnZ] ose FCST [AT nnnnZ]	
12	Vendndodhja (C)([3]),([4]),([5])	Vendndodhja (duke iu referuar gjerësisë dhe gjatësisë (në gradë dhe minuta))	Nnn[nn] Wnnn[nn] ose Nnn[nn] Ennn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Snn[nn] Ennn[nn] ose N OF Nnn[nn] ose S OF Nnn[nn] ose N OF Snn[nn] ose OF Snn[nn] ose [DHE] W OF Wnnn[nn] or E OF Wnnn[nn] or W OF Ennn[nn]	

			E OF Ennn[nn] or N OF Nnn[nn] or N OF Snn[nn] AND OF Nnn [nn] or S OF Snn[nn] or W OF Wnnn[nn] or W OF Ennn[nn] AND E OF Wnnn[nn] or E OF Ennn[nn] ose N OF LINE ose NE OF LINE ose E OF LINE ose SE OF LINE ose S OF LINE or SW OF LINE or W OF LINE or NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn [nn]] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] [AND N OF LINE or NE OF LINE ose E OF LINE or SE OF LINE or OF LINE ose SW OF LINE or W OF LINE ose NW OF LINE Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn [nn] ose Ennn[nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] [– Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]]] ose WI Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn [nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – [Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn [nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] (4) ose APRX nnKM WID LINE BTN (ose nnNM WID LINE BTN) Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] – Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn [nn] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] [– Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]] ose E GJITHA FIR/UIR ose E GJITHA CTA ose WI nnnKM (ose nnnNM) OF TC CENTRE ([7]) ose WI nnnKM (ose nnnNM) OF Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn] ([8])
13	Niveli (C)	Niveli i fluturimit ose lartësia	[SFC/]FLnnn ose [SFC/][n]nnnnFT (*ose* [SFC/]nnnnM) FLnnn/nnn ose TOP FLnnn ose [TOP] ABV FLnnn *ose* (*ose* [TOP] ABV[n]nnnnFT) [[n]nnnn/] [n]nnnnFT) *ose* [n]nnnnFT/]FLnnn *ose* TOP [ABV or BLW] FLnnn ([7])
14	Lëvizje ose lëvizje e pritshme (C) ([5]), ([9]), ([10])	Lëvizje ose lëvizje e pritshme (C) (drejtimi dhe shpejtësia) duke u referuar te një nga 16 (gjashtëmbëdhjetë)	MOV N [nnKMH] ose MOV NNE [nnKMH] ose MOV NE [nnKMH] ose MOV ENE [nnKMH] ose MOV E [nnKMH] ose MOV ESE [nnKMH] ose MOV SE [nnKMH] ose MOV SSE [nnKMH] ose MOV S [nnKMH] ose MOV SSW [nnKMH] ser MOV SW [nnKMH] ose

		pikat e kompasit, ose stacionare (C).	MOV WSW [nnKMH] ose MOV W [nnKMH] ose MOV WNW [nnKMH] ose MOV NW [nnKMH] ose MOV NNW [nnKMH] (ose MOV N [nnKT] ose MOV NNE [nnKT] ose MOV NE [nnKT] ose MOV ENE [nnKT] ose MOV E [nnKT] ose MOV ESE [nnKT] ose MOV SE [nnKT] ose MOV SSE [nnKT] ose MOV S [nnKT] ose MOV SSW [nnKT] ose MOV SW [nnKT] ose MOV WSW [nnKT] ose MOV W [nnKT] ose MOV WNW [nnKT] ose MOV NW [nnKT] ose MOV NNW [nnKT]) ose STNR	
15	Ndryshimet në intensitet (C) ([3])	Ndryshimet e pritshme në intensitet (C)	INTSF *ose* WKN *ose* NC	
16	Parashikimi kohës (C) ([3]), ([4]), ([9])	Tregimi i kohës së parashikimit të fenomenit	FCST AT nnnnZ	-
17	Pozicioni i parashikimit TC	Pozicioni i parashikimit të qendrës TC	TC CENTRE PSN Nnn[nn] *ose* Snn [nn] Wnnn[nn] *ose* Ennn[nn] *ose* TC CENTRE PSN Nnn[nn] *ose* Snn [nn] Wnnn[nn] *ose* Ennn[nn] CB(11)	-
18	Parashikimi pozicionit (C) ([3]), ([4]), ([5]), ([9])	Pozicioni i parashikimit të fenomenit në fund të periudhës së vlefshmërisë së SIGMET(12)	Nnn[nn] Wnnn[nn] *or* Nnn[nn] Ennn[nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Snn[nn] Ennn[nn] *or* N OF Nnn[nn] *or* S OF Nnn[nn] *or* N OF Snn[nn] *or* S OF Snn[nn] [AND] W OF Wnnn[nn] *or* E OF Wnnn[nn] *or* W OF Ennn[nn] *or* E OF Ennn[nn] *or* N OF Nnn[nn] *or* N OF Snn[nn] AND S OF Nnn[nn] *or* S OF Snn [nn] or W OF Wnnn[nn] or W OF Ennn [nn] AND E OF Wnnn[nn] or E OF Ennn[nn] *or* N OF LINE *or* NE OF LINE *or* E OF LINE *or* SE OF LINE or S OF LINE *or* SW OF LINE *or* W OF LINE *or* NW OF LINE Nnn[nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Ennn[nn] – Nnn[nn] *or* Snn[nn]	

			Wnnn[nn] *or* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Ennn[nn]] [AND N OF LINE *or* NE OF LINE *or* E OF LINE *or* SE OF LINE *or* S OF LINE *or* SW OF LINE *or* W OF LINE *or* NW OF LINE Nnn[nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Ennn[nn] – Nnn [nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Ennn[nn] [– Nnn[nn] *or* Snn[nn] Wnnn[nn] *or* Ennn[nn]]] *Or* WI Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn [nn] or Ennn[nn] – Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn] – Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn] – Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn [nn](8) or ENTIRE FIR or ENTIRE UIR or ENTIRE FIR/UIR or ENTIRE CTA or NO VA EXP (13) or WI nnKM (or nnNM) OF Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn [nn](8) or WI nnnKM (nnnNM) OF TC CENTRE(7)	
19	Përsëritja e elementeve (C) ([14])	Përsëritja e elementeve të përfshira në një SIGMET për re të hirit vullkanik ose ciklon tropikal	[DHE]([14])	—
20	Rresht i ri nëse përsëriten elementet			
	OSE			
21	Anullimi i SIGMET/ AIRMET (C)	Anullimi i SIGMET/AIRMET duke u referuar te identifikimi i tij	CNL SIGMET nnn nnnnnn/nnnnnn ose CNL SIGMET nnn nnnnnn/ nnnnnn [VA MOV TO nnnn FIR] ([13])	CNL AIRMET [n][n]n nnnnnn/nnnnnn

([1]) Përdoret vetëm kur SIGMET/AIRMET lëshohet për të treguar se një test ose një ushtrim është duke ndodh

([2]) Përdoret vetëm për ciklonet tropikale pa emër.

([3]) Në rast të reve të hirit vullkanik që mbulojnë më shumë se një zonë brenda FIR, këto elemente mund të përsëriten, nëse është e nevojshme. Secili pozicion dhe pozicion parashikimi duhet të paraprihet nga një kohë vrojtimit ose parashikimit.

([4]) Ne rastin e reve cumulonimbus shoqeruar me nje ciklon tropikal që mbulojnë më shumë se një zonë brend FIR, këto elemente mund të përsëriten, nëse është e nevojshme. Secili pozicion dhe pozicion parashikimi duh të paraprihet nga një kohë e vrojtimit ose parashikimit.

([5]) Për SIGMET për retë radioaktive, vetëm brenda (W1) për t'u përdorur për elementet 'pozicion' dhe 'pozic parashikimi'.

(6) Numri i koordinatave mbahet në minimum dhe normalisht nuk duhet të kalojë shtatë.

(7) Vetëm për SIGMET për ciklonet tropikale.

(8) Vetëm për SIGMET për renë radioaktive. Do të aplikohet një rreze deri në 30 kilometra (ose 16 miljeve detare) nga burimi dhe një zgjatim nga sipërfaqja (SFC) deri në kufirin e sipërm të FIR ose CTA.

(9) Elementet 'koha e parashikimit' dhe 'pozicioni i parashikimit' nuk do të përdoren së bashku me elementin 'lëvizje ose lëvizje e pritshme'.

(10) Për SIGMET për renë radioaktive, do të përdoret vetëm stacionimi (STNR) për elementet 'zhvendosje ose zhvendosje e pritshme'.

(11) Termi 'CB' do të përdoret kur përfshihet pozicioni i parashikimit për renë cumulonimbus.

(12) Pozicioni i parashikimit për renë cumuluminbus (CB) që ndodh në lidhje me ciklonet tropikale lidhet me kohën e parashikimit të pozicionit të qendrës së ciklonit tropikal, jo deri në fund të periudhës së vlefshmërisë SIGMET.

(13) Vetëm për SIGMET për hirin vullkanik.

(14) Të përdoret për më shumë se një re të hirit vullkanik ose re cumulonimbus shoqëruar me një ciklon tropic të njëkohëshëm qe afekton FIR përkatës.

Shtojca 6

Model për këshillim për hirin vullkanik

Fjalët kyçe:
M = përfshirja e detyrueshme
C = perfshirja opsionale, përfshirë kurdo që është e aplikueshme.
O = përfshirja opsionale;
= = një rresht i dyfishtë tregon se teksti pas tij do të vendoset në rreshtin pasues.

Shënim 1: diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në këshillat e hirit vullkanik tregohen në Shtojcën 8.

Shënim 2: shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në ICAG Doc 8400 'Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror - Shkurtimet dhe Kodet (PANS-ABC).

Shënim 3: përfshirja e dy pikave pas secilit titull të elementit është e detyrueshme.

Shënim 4: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e këshillimit për hirin vullkanik.

Ref.	Element	Përmbajtje të hollësishme	Model (et)
1	Identifikimi i llojit të mesazhit (M)	Lloji i mesazhit	VA ADVISORY
2	Resht i ri		
3	Treguesi i statusit (C) ([1])	Treguesi i testit ose ushtrimit	STATUS:TEST ose EXER
4	Resht i ri		
5	Koha e origjinës (M)	Viti, muaji, dita, koha në UTC	DTG:nnnnnnnn/nnnnZ
6	Resht i ri		
7	Emri VAAC (M)	Emri i VACC	VACC: nnnnnnnnnnn
8	Resht i ri		
9	Emri i vullkanit (M)	Emri dhe Shoqata Ndërkombëtare e Vullkanologjisë dhe Kimisë së Brendshme të Tokës (IAVCEI) numri i vullkanit	VOLCANO: nnnnnnnnnnnnnnnnnnnnn [nnnnnn] ose PANJOHUR ose PA EMER
10	Resht i ri		
11	Vendndodhja e vullkanit (M)	Vendndodhja e vullkanit në gradë dhe minuta	PSN: Nnnnn ose Snnnn Wnnnnn ose Ennnnn ose PA NJOHUR
12			
13	Shteti ose rajoni (M)	Shteti, ose rajoni nëse hiri nuk raportohet mbi një	ZONA: Nnnnnnnnnnnnnnnn ose

		shtet	PA NJOHUR	
14	Resht i ri			
15	Lartësia e majes (M)	Lartësia e majes në m (ose ft)	Lartësia e majes: nnnnM (ose nnnnnFT) *ose* SFC *or* PANJOHUR	
16	Resht i ri			
17	Numri këshillues (M)	Numri këshillues: viti i plotë dhe numri i mesazhit (sekuencë e veçantë për secilin vullkan)	Numri këshillues:nnnn/nnnn	
18	Resht i ri			
19	Burimi i informacionit (M)	Burimi i informacionit duke përdorur tekstin falas	burim informacioni: Tekst falas deri në 32 karaktere	
20	Resht i ri			
21	Kodi i ngjyrës (O)	Kodi i ngjyrave të aviacionit	KODI I NGJYRAVE TË AVIACIONIT: E KUQE OSE PORTOKALLI OSE E VERDHË APO JESHILE OSE E PANJOHUR OSE JO E DHËNË OSE ZERO	
22	Resht i ri			
23	Detajet e shpërthimit (M)	Detajet e shpërthimit (përfshirë datën / kohën e shpërthimit (s))	DETAJET E SHPËRTHIMIT: Tekst i lirë deri në 64 karaktere ose I PANJOHUR	
24	Resht i ri			
25	Koha e vëzhgimit (ose vlerësimit) të reve të hirit vullkanik (M)	Dita dhe koha (në UTC) e vëzhgimit (ose vlerësimit) të reve të hirit vullkanik	OBS (ose EST) VA DTG: nn/nnnnZ	
26	Resht i ri			
27	Retë e hirit vullkanik të vëzhguara ose të vlerësuara (M)	Shtrirja horizontale (në gradë dhe minuta) dhe vertikale në kohën e vëzhgimit të reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar ose, nëse baza është e panjohur, maja e reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të vlerësuar; Lëvizja e reve të hirit vullkanik të vëzhguar ose të	OBS VA CLD ose EST VA CLD:	TOP FLnnn ose SFC / FLnnn ose FLnnn / nnn [nnKM Linja Gjerësore BTN (nnNM LIDHUR LIDH BTN)] Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] [- Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] -

		vlerësuar		Nnn [nn] ose Snn [nn] Ennn [nn] ose Ennn [nn]] MOV N nnKMH (ose KT) ose MOV NE nnKMH (ose KT) ose MOV E nnKMH (ose KT) ose MOV SE nnKMH (ose KT) ose MOV S nnKMH (ose KT) ose MOV SW nnKMH (ose KT) ose MOV W nnKMH (ose KT) ose MOV NW nnKMH (ose KT) ose VA JO FM I IDENTIFIKUESHM TE DHENAT SATELITE WIND FLnnn/nnn nnn/nn[n]MPS (ose KT) ([2]) ose WIND FLnnn/nnn VRBnnMPS (ose KT) ose WIND SFC/FLnnn nnn/nn[n]MPS (ose KT) ose WIND SFC/FLnnn VRBnnMPS (ose KT)
28	Resht i ri			
29	Lartësia dhe pozicioni i parashikimit të reve të hirit vullkanik (+ 6 HR) (M)	Dita dhe koha (në UTC) (6 orë nga 'Koha e vëzhgimit (ose vlerësimit) të reve të hirit vullkanik 'dhënë në pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) për çdo masë të hirit vullkanik për atë kohë të vlefshme fikse	FCST VA CLD +6 orë:	nn / nnnnZ SFC ose FLnnn / [FL] nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] [- Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn]] (1) ose JO VA EXP ose NOTAVBL ose NUK OFROHET
30	Resht i ri			
31	Lartësia dhe pozicioni i parashikimit të reve të hirit vullkanik (+ 12 orë) (M)	Dita dhe koha (në UTC) (12 orë nga 'Koha e mbivendosjes (ose vlerësimit) të reve të hirit vullkanik 'dhënë në Pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta)	FCST VA CLD +12 orë:	nn / nnnnZ SFC ose FLnnn / [FL] nnn [nnKM ËID LINE BTN (nnNM WID LINE BTN)] Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose

		për çdo masë të hirit vullkanik për atë kohë të vlefshme fikse		Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn]] ose JO VA EXP ose NOTAVBL ose NUK OFROHET
32	Resht i ri			
33	Lartësia dhe pozicioni i parashikimit të reve të hirit vullkanik (+ 18 HR) (M)	Dita dhe koha (në UTC) (18 orë nga 'Koha e vëzhgimit (ose vlerësimit) të reve të hirit vullkanik 'dhënë në pikën 12); Lartësia dhe pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) për secilën masë të hirit vullkanik për atë kohë të vlefshme fikse	FCST VA CLD +18 orë:	nn / nnnnZ SFC ose FLnnn / [FL] nnn [nnKM WID LINE BTN (nnNM ËID LINE BTN)] Nnn [nn] ose Snn [nn] Ënnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn] - Nnn [nn] ose Snn [nn] Wnnn [nn] ose Ennn [nn]] ose JO VA EXP ose NOTAVBL ose NUK OFROHET
34	Resht i ri			
35	Vërejtje (M)	Vërejtje, sipas nevojës	RMK:	Tekst i lirë deri në 256 karaktere ose NIL
36	Resht i ri			
37	Këshillimi tjetër (M)	Viti, muaji, dita dhe koha në UTC	Këshillimi tjetër	nnnnnnnn/nnnnZ ose JO MË VONË SE nnnnnnnn/nnnnZ ose ASNJË KËSHILLIM I MËTEJSHËM OSE DO TË LËSHOHET NGA nnnnnnnn/nnnnZ

([1]) Përdoret vetëm kur mesazhi lëshohet për të treguar që një test ose një ushtrim është duke ndodhur. Kur përfshihet fjala 'TEST' ose shkurtimi 'EXER', mesazhi mund të përmbajë informacion që nuk duhet të përdoret nga ana operacionale ose ndryshe do të përfundojë menjëherë pas fjalës 'TEST'.

([2]) Termi' ripezullim' do të përdoret për depozitimet e hirit vullkanik që ngrihen nga era.

([3]) Nëse është raportuar një re hiri vullkanik (e.g. AIREP) por që nuk është i identifikueshëm nga të dhënat staelitore.

([4]) Një vijë e drejtë ndërmjet dy pikave të vizatuara në një hartë në projeksionin Mercator ose një vijë e drejtë ndërmjet dy pikave që krosojnë vijat e gjatësive gjeografike me një kënd konstant.

([5]) Deri në 4 shtresa të zgjedhura.

Shtojca 7

Model për këshillim për ciklonet tropikale

Fjalët kyçe:
M = përfshirja e detyrueshme
C = perfshirja opsionale, përfshirë kurdo që është e aplikueshme.
O = përfshirja opsionale;

= = një rresht i dyfishtë tregon se teksti pas tij do të vendoset në rreshtin pasues.

Shënim 1: diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në këshillat e ciklit tropikal tregohen në Shtojcën 8.

Shënim 2: shpjegimet për shkurtimet mund të gjenden në ICAO Doc 8400 'Procedurat për Shërbimet e Navigacionit Ajror - Shkurtesat dhe Kodet (PANS-ABC).

Shënim 3: përfshirja e dy pikave pas secilit titull të elementit është e detyrueshme.

Shënim 4: Numrat e rreshtit në kolonën 'Ref.' janë përfshirë vetëm për qartësi dhe lehtësi reference dhe nuk janë pjesë e këshillimit për hirin vullkanik.

Ref.	Element	Përmbajtje të hollësishme	Model (et)	
1	Identifikimi i llojit të mesazhit (M)	Lloji i mesazhit	TC ADVISORY	
2				
3	Treguesi i statusit (C) ([1])	Treguesi i testit ose ushtrimit	STATUS:	TEST ose EXER
4				
5	Koha e origjinës (M)	Viti, muaji, dita dhe koha në UTC të lëshuar	DTG:	nnnnnnnn/nnnnZ
6				
7	Emri i TCAC (M)	Emri i TCAC (treguesi i vendndodhjes ose emri i plotë)	TCAC:	nnnn ose nnnnnnnnnn
8				
9	Emri i ciklonit tropikal (M)	Emri i ciklonit tropikal ose 'NN' për ciklon tropikal pa emër	TC:	nnnnnnnnnnnn ose NN
10				
11	Numri këshillues (M)	Numri këshillues (duke filluar me '01 'për secilin ciklon tropikal)	ADVISORY NR:	nnnn/[n] [n] [n]n
12				
13	Pozicioni i vrojtimit të qendrës (M)	Pozicioni i qendrës së ciklonit tropikal (në gradë dhe minuta)	OBS PSN:	nn/nnnnZ Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]
14				
15	Reja CB e vrojtuar (O)	Vendndodhja e resë CB (duke iu referuar	CB:	W1nnnKM (ose nnnNM) OF TC CENTRE ose

	([2])	gjerësisë dhe gjatësisë (në gradë dhe minuta)) dhe shtrirjes vertikale (niveli i fluturimit)		W1 ([3]) Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]- Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]- Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]- Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]- Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]] TOP [ABV ose BLW] FLnnn NIL
16				
17	Drejtimi dhe shpejtësia e lëvizjes (M)	Drejtimi dhe shpejtësia e lëvizjes dhënë përkatësisht në 16 pika busulle dhe km / orë (ose kt), ose lëviz ngadalë (<6 km / orë (ose kt)) përkatësisht ose stacionare (<2 km / orë (1 kt))	MOV:	N nnKMH (*or* KT) *or* NNE nnKMH (*or* KT) *or* NE nnKMH (*or* KT) *or* ENE nnKMH (*or* KT) *or* E nnKMH (*or* KT) *or* ESE nnKMH (*or* KT) *or* SE nnKMH (*or* KT) *or* SSE nnKMH (*or* KT) *or* S nnKMH (*or* KT) *or* SSW nnKMH (*or* KT) *or* SW nnKMH (*or* KT) *or* WSW nnKMH (*or* KT) *or* W nnKMH (*or* KT) *or* WNW nnKMH (*or* KT) *or* NW nnKMH (*or* KT) *or* NNW nnKMH (*or* KT) *or* STNR
18				
19	Ndryshim në inesitet (M)	Ndryshimet e shpejtesisë së erës sipërfaqësore maksimale në kohën e vrojtimit	INTST CHANGE:	INTSF ose WKN ose NC
20				
21	Presioni qendror (M)	Presioni qendror (në hPa)	C:	nnnHPA
22				
23	Era sipërfaqësore	Era sipërfaqësore maksimale afër qendrës	MAX ERË:	nn[n]KT)

	maksimale (M)	(era mesatare sipërfaqësore mbi 10 minuta, në m / s (ose kt))		
24				
25	Parashikimi i pozicionit të qendrës (+ 6 orë) (M)	Dita dhe koha (në UTC) (6 orë nga DTG dhënë në Pika 2); pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN +6 orë:	Nn/nnnnZ Nnn[nn] ose Snn[nn] Wnnn[nn] ose Ennn[nn]
26				
27	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (+ 6 orë) (M)	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (6 orë pas DTG dhënë në pikën 2)	FCST MAX Erë +6 orë:	nn[n]KT)
28				
29	Parashikimi i pozicionit të qendrës (+ 12 orë) (M)	Dita dhe koha (në UTC) (12 orë nga DTG dhënë në Pika 2); pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN +12 orë:	nn/nnnnZ Nnn[nn] ose Snn[nn] ose Wnnn[nn] or Ennn[nn]
30				
31	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (+ 12 orë) (M)	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (12 orë pas DTG dhënë në pikën 2)	FCST MAX WIND +12 orë:	nn [n] KT
32				
33	Parashikimi i pozicionit të qendrës (+ 18 orë) (M)	Dita dhe ora (në UTC) (18 orë nga DTG dhënë në pikën 2); pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) të qendrës së ciklonit tropikal	FCST PSN +18 orë:	nn/nnnnZ Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]
34				
35	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (+ 18 orë) (M)	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (18 orë pas DTG dhënë në pikën 2)	FCST MAX +18 orë:	nn [n] KT) :
36				
37	Parashikimi i pozicionit të qendrës (+ 24 orë) (M)	Dita dhe ora (në UTC) (24 orë në ditë dhe shtatë ditë në javë nga DTG dhënë në Pika 2); pozicioni i parashikimit (në gradë dhe minuta) të	FCST PSN +24 orë:	nn/nnnnZ Nnn[nn] or Snn[nn] Wnnn[nn] or Ennn[nn]

		qendrës së ciklonit tropikal		
38				
39	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (+ 24 HR) (M)	Parashikimi i erës maksimale sipërfaqësore (24 orë në ditë dhe shtatë ditë në javë pas DTG dhënë në pikën 2)	FCST MAX Erë +24 orë:	nn[n]KT)
40				
41	Vërejtje (M)	Vërejtje, sipas nevojës	RMK:	Tekst i lirë deri në 256 karaktere ose NIL
42				
43	Koha e pritshme e lëshimit të këshillimit tjetër (M)	Viti, muaji, dita dhe koha e pritshme (në UTC) e lëshimit të këshillimit tjetër	NXT MSG:	[BFR] nnnnnnnn/nnnnZ ose NO MSG EXP

(1) Përdoret vetëm kur mesazhi lëshohet për të treguar që një test ose një ushtrim është duke ndodhur. Kur përfshihet fjala 'TEST' ose shkurtimi 'EXER', mesazhi mund të përmbajë informacion që nuk duhet të përdoret nga ana operacionale ose ndryshe do të përfundojë menjëherë pas fjalës 'TEST'.

(2) Në rastin e reve CB shoqëruar me një ciklon tropikal që mbulon më shumë se një zonë brenda zonës së përgjegjësisë, ky element mund të përseritet si të jetë e nevojshme.

(3) Numri i koordinatave duhet të mbahet në një minimum dhe normalisht nuk duhet të kalojë shtatë.

Shtojca 8

Diapazonet dhe rezolucionet për elementët numerikë të përfshirë në këshillimin e hirit vullkanik, këshillimin për ciklin tropikal, SIGMET, AIRMET, paralajmërimin e aerodromit dhe paralajmërimin e prerjes së erës

Ref.	Elementët	Diapazoni	Rezolucioni
1	Lartësia e majës: FT	000-27 000	1
	M	000-8 100	1
2	Numri këshillues: për VA (indeksi) (1)	000-2 000	1
	për TC (indeksi) (1)	00-99	1
3	Era sipërfaqësore maksimale: KT	00-99	1
4	Presioni qendror: hPa	850-1 050	1
5	Shpejtësia e erës sipërfaqësore: KT	30-99	1
6	Shikueshmëria e sipërfaqes: M	0000-0750	50
	M	0800-5 000	100
7	Re: lartësia e bazës: FT	000-1 000	100
8	Re: lartësia e majës: FT	000-9 900	100
	FT	10 000-60 000	1 000
9	Gjerësitë gjeografike: ° (gradë)	00-90	1
	(minuta)	00-60	1
10	Gjatësitë gjeografike: ° (gradë)	000-180	1
	(minuta)	00-60	1
11	Nivelet e fluturimit:	000-650	10
12	Lëvizja: KMH	0-300	10
	KT	0-150	5

(1) Jo-dimensionale.

ANEKSI VI

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK
(Pjesa-AIS)

NËNPJESA A - KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.OR)

SEKSIONI 1- KËRKESAT E PËRGJITHSHME

AIS.OR.100 Menaxhimi i informacionit aeronautik
Një ofrues i shërbimeve të informacionit aeronautik (AIS) do të krijojë burime dhe procese të menaxhimit të informacionit që janë të përshtatshme për të siguruar mbledhjen, përpunimin, ruajtjen, integrimin, shkëmbimin dhe shpërndarjen në kohë të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik që përmbushin kërkesat e cilësisë brenda sistemit ATM.

AIS.OR.105 Përgjegjësitë e ofruesve të shërbimeve të informacionit aeronautik (AIS)
Një ofrues i AIS do të sigurojë ofrimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të nevojshëm për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

Një ofrues i AIS do të marrë, mbledhë ose grumbullojë, editojë, formatojë, publikojë, ruajë dhe shpërndajë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik për të gjithë territorin e Shqipërisë si dhe ato zona mbi det të hapur në të cilat Shteti Shqiptar është përgjegjës për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Një ofrues i AIS do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të jenë në dispozicion për:
(1) personelin e përfshirë në operimet e fluturimit, duke përfshirë ekuipazhet e fluturimit, planifikimin e fluturimit dhe simulatorët e fluturimit;
(2) ofruesit e ATS-ve përgjegjës për shërbimin e informacionit të fluturimit, dhe
(3) shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit.

Një ofrues i AIS do të sigurojë shërbime 24-orëshe për krijimin dhe lëshimin e NOTAM në zonën e tij të përgjegjësisë dhe për informacionin para fluturimit që nevojitet në lidhje me fazat e itinerarit që nisin nga aerodromi / heliporti në zonën e tij të përgjegjësisë.

Një ofrues i AIS do të vërë në dispozicion të ofruesve të tjerë të AIS-it të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik të kërkuar prej tyre.

Një ofrues i AIS do të sigurojë që ekzistojnë procedurat për të vlerësuar dhe zbutur rreziqet e sigurisë për aviacionin që vijnë nga gabimet e të dhënave dhe informacionit.

Një ofrues i AIS do të tregojë qartë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i siguruar për/ dhe në emër të Shtetit Shqiptar, sigurohen nën autoritetin e tij, pavarësisht nga formati në të cilin sigurohet.

SEKSIONI 2 - MENAXHIMI I CILËSISË SË TË DHËNAVE

AIS.OR.200 Të përgjithshme

Një ofrues i AIS do të sigurojë që:

(a) të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik janë ofruar në përputhje me specifikimet e përcaktuara në katalogun e të dhënave aeronautike, të specifikuara në Shtojcën 1 të Shtojcës III (Pjesa-ATM / ANS.OR);

(b) të ruhet cilësia e të dhënave; dhe

(c) të aplikohet automatizimi për të mundësuar përpunimin dhe shkëmbimin e të dhënave aeronautike dixhitale.

AIS.OR.205 Marrëveshjet zyrtare

Një ofrues i AIS do të sigurojë që marrëveshjet zyrtare të vendosen me:

(a) të gjitha palët që u transmetojnë të dhëna atyre; dhe

(b) ofruesit e tjerë të AIS, kur shkëmbejnë të dhëna aeronautike dhe informacione aeronautike me ta.

AIS.OR.210 Shkëmbimi i të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik

Një ofrues i AIS do të sigurojë që:

(a) formati i të dhënave aeronautike bazohet në një model të shkëmbimit të informacionit aeronautik të krijuar për të qenë ndërveprues globalisht; dhe

(b) të dhënat aeronautike shkëmbehen përmes mjeteve elektronike.

AIS.OR.215 Mjetet dhe softuerët

Një ofrues i AIS do të sigurojë që mjetet dhe softuerët e përdorur për të mbështetur ose automatizuar të dhënat aeronautike dhe proceset e informacionit aeronautik kryejnë funksionet e tyre pa ndikuar negativisht në cilësinë e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

AIS.OR.220 Validimi dhe verifikimi

Një ofrues i AIS do të sigurojë që teknikat e verifikimit dhe validimit janë përdorur në mënyrë që të dhënat aeronautike të përmbushin kërkesat e lidhura me cilësinë e të dhënave (DQR) të specifikuara në pikën AIS.TR.200.

AIS.OR.225 Metadatat

Një ofrues i AIS do të mbledhë dhe ruajë metadatat.

AIS.OR.230 Zbulimi i gabimit të të dhënave dhe autenticitetit

Një ofrues i AIS do të sigurojë që:

(a) teknikat digjitale të zbulimit të gabimeve të të dhënave përdoren gjatë transmetimit dhe / ose ruajtjes së të dhënave aeronautike në mënyrë që të mbështesin nivelet e zbatueshme të integritetit të të dhënave të specifikuara në pikën AIS.TR.200 (c); dhe

(b) transferimi i të dhënave aeronautike i nënshtrohet një procesi të përshtatshëm vërtetimi të tillë që marrësit të jenë në gjendje të konfirmojnë që të dhënat ose informacioni është transmetuar nga një burim i autorizuar.

AIS.OR.235 Raportimi i gabimit të të dhënave dhe veprimet korrigjuese

Një ofrues i AIS-it do të sigurojë që raportimi i gabimit dhe mekanizmat e veprimit korrigjues janë vendosur dhe mirëmbajtur.

AIS.OR.240 Kufizimet e të dhënave

Një ofrues i AIS-it do të identifikojë, në produktet e informacionit aeronautik, përveç NOTAM, të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik që nuk plotësojnë DQR-të.

AIS.OR.250 Kërkesat për qëndrueshmëri

Kur të dhënat aeronautike ose informacioni aeronautik dublikohen në AIP-et e më shumë se një Shteti veç Shqipërisë, ofruesit e AIS përgjegjës për ato AIP-e do të krijojnë mekanizma për të siguruar qëndrueshmëri midis informacionit të dublikuar.

SEKSIONI 3 - PRODUKTET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

AIS.OR.300 TË PËRGJITHSHME - PRODUKTE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

Kur ofron të dhëna aeronautike dhe informacione aeronautike në formate të shumëfishta, një ofrues i AIS do të sigurojë që proceset të zbatohen për qëndrueshmërinë e të dhënave dhe informacionit ndërmjet atyre formateve.

Kapitulli 1 - Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar

AIS.OR.305 Publikimi i informacionit aeronautik (AIP)

Një ofrues i AIS do të lëshojë një AIP.

AIS.OR.310 Ndryshimet e AIP

Një ofrues i AIS do të:

(a) lëshojë ndryshime të përhershme të AIP si ndryshime të AIP; dhe

(b) sigurojë që AIP të ndryshohet ose ribotohet në intervale të tilla të rregullta, siç është e nevojshme për të siguruar që informacioni është i plotë dhe i përditësuar.

AIS.OR.315 Shtesat e AIP

Një ofrues i AIS do të:

(a) lëshojë, si shtesa të AIP, ndryshime të përkohshme me kohëzgjatje - tre muaj ose më shumë - dhe informacione me kohëzgjatje të shkurtër që përmbajnë tekst të zgjeruar dhe / ose grafikë;

(b) rregullisht të sigurojë një listë kontrolli të suplementeve të vlefshme të AIP; dhe

(c) publikojë një suplement të ri të AIP si një zëvendësim kur ndodh një gabim në një shtesë të AIP ose kur periudha e vlefshmërisë së një shtese të AIP ndryshohet.

AIS.OR.320 Qarkorja e informacionit aeronautik (AIC)

Një ofrues i AIS do të lëshojë si AIC ndonjë nga sa vijon:

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

(b) informacion i një natyre thjesht sqaruese ose këshilluese që ndikon në sigurinë e fluturimit;

(c) informacion ose njoftim i një natyre shpjeguese ose këshilluese, në lidhje me çështjet teknike, legjislative ose thjesht administrative.

Një ofrues i AIS do të rishikojë të paktën një herë në vit vlefshmërinë e një AIC në fuqi.

AIS.OR.325 Hartat aeronautike

Një ofrues i AIS do të sigurojë që hartat e mëposhtme aeronautike, kur vihen në dispozicion të:

(a) formojnë pjesë të AIP ose u jepen veçmas marrësve të AIP:

(1) Harta e pengesave të aerodromit - Lloji A;

(2) Harta e aerodromit / heliportit;

(3) Harta e lëvizjes në tokë të aerodromit;

(4) Harta e parkimit / ngarkimit të avionëve;

(5) Harta e terrenit të afrimit me preçizion;

(6) Harta e lartësive minimale të survejimit ATC;

(7) Harta e zonës;

(8) Harta e mbërritjes standarde – instrumentale (STAR);

(9) Harta e nisjes standarde – instrumentale (SID);

(10) Harta e afrimit instrumental;

(11) Harta e afrimit vizual; dhe

(12) Harta e rrugëve ajrore (en-route); dhe

(b) sigurohen si pjesë e produkteve të informacionit aeronautik:

(1) Harta e pengesave të aerodromit - Lloji B;

(2) Harta aeronautike botërore 1: 1 000 000;

(3) Harta aeronautike botërore 1: 500 000;

(4) Harta e lundrimit aeronautik - shkallë e vogël; dhe

(5) Harta e plotimit (plotting chart).

AIS.OR.330 NOTAM

Një ofrues i AIS do të:

(a) lëshojë menjëherë një NOTAM sa herë që informacioni që do të shpërndahet është i një natyre të përkohshme dhe me kohëzgjatje të shkurtër ose kur ndryshimet e përhershme operacionale të rëndësishme, ose ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë, bëhen me njoftim të shkurtër, përveç tekstit të zgjeruar dhe / ose grafikëve; dhe

(b) lëshojë, si një NOTAM, informacion mbi vendosjen, gjendjen ose ndryshimin e ndonjë strukture, shërbimi, procedure apo rreziku aeronautik, njohja në kohë e së cilës është thelbësore për personelin e përfshirë në operimet e fluturimit;

Pajtueshmëria me pikën AIS.OR.200 nuk do të pengojë shpërndarjen urgjente të informacionit aeronautik të nevojshëm për të garantuar sigurinë e fluturimit.

Kapitulli 2 - Setet e të dhënave dixhitale

AIS.OR.335 Të përgjithshme – sete të të dhënave dixhitale

Nëse është në dispozicion, një ofrues i AIS do të sigurojë që të dhënat dixhitale të jenë në formën e seteve të të dhënave të mëposhtme:

(1) seti i të dhënave të AIP;

(2) seti i të dhënave të terrenit;

(3) setet e të dhënave të pengesave;

(4) setet e të dhënave të -gjeohapësinore të aerodromit; dhe

(5) setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit.

Kur janë të disponueshme, të dhënat e terrenit do të sigurohen në formën e setit të të dhënave të terrenit.

Një listë kontrolli e seteve të të dhënave valide do të sigurohet rregullisht.

AIS.OR.340 Metadatat

Çdo grup i të dhënave duhet të përfshijë një grup minimal të metadatave që do t'i ofrohen përdoruesit të ardhshëm.

AIS.OR.345 Seti i të dhënave AIP

Një ofrues i AIS do të sigurojë që seti i të dhënave AIP, nëse është i disponueshëm, të përmbajë përfaqësimin dixhital të informacionit aeronautik me karakter të qëndrueshëm, përfshirë informacionin e përhershëm dhe ndryshimet e përkohshme për një kohë të gjatë.

AIS.OR.350 Të dhënat për terrenin dhe pengesat - Kërkesa të përgjithshme

Një ofrues i AIS do të sigurojë që të dhënat për terrenin dhe pengesat, nëse janë të disponueshme, të sigurohen në përputhje me pikën AIS. TR.350.

AIS.OR.355 -Seti i të dhënave të terrenit

Një ofrues i AIS do të sigurojë që të dhënat e terrenit, nëse janë të disponueshme, të sigurohen:

(a) për Zonën 1, siç përcaktohet në pikën AIS.TR.350; dhe

(b) që aerodromet të mbulojnë:

(1) Zona 2a ose pjesët e saj, siç përcaktohet në pikën AIS.TR.350 (b) (1);

(2) Zonat 2b, 2c dhe 2d ose pjesët e tyre, siç përcaktohet në pikat AIS.TR.350 (b) (2), (3) dhe (4), për terrenin:

(i) brenda 10 km nga pika referuese e aerodromit (ARP); dhe

(ii) përtej 10 km nga ARP nëse terreni depërton në rrafshin horizontal 120 m mbi lartësinë më të ulët të pistës;

(3) zona e rrugës të ngritjes të fluturimit ose pjesët e saj;

(4) një zonë, ose pjesë të saj, të kufizuara nga shtrirja anësore e sipërfaqeve të kufizimit të pengesës së aerodromit;

(5) Zona 3 ose pjesët e saj, siç përcaktohet në pikën AIS.TR.350 (c), për terrenin që shtrihet 0,5 m mbi planin horizontal, duke kaluar nëpër pikën më të afërt në zonën e lëvizjes së aerodromit; dhe

(6) Zona 4 ose pjesët e saj, siç përcaktohet në pikën AIS.TR.350 (d), për të gjitha pistat ku operimet e afrimit me preçizion të Kategorisë II ose III janë vendosur dhe ku informacioni i detajuar i terrenit kërkohet nga operatorët për t'i mundësuar atyre që të vlerësojnë efektin e terrenit në përcaktimin e lartësisë së vendimit (decision height) duke përdorur radio-altimetrin.

AIS.OR.360 -Seti i të dhënave të pengesave

Një ofrues i AIS–do të sigurojë që të dhënat e pengesave, nëse janë të disponueshme, të sigurohen:

(a) për pengesat në Zonën 1, lartësia e të cilave është 100 m ose më e lartë mbi tokë;

(b) për aerodromet, për të gjitha pengesat brenda Zonës 2 që vlerësohen si të rrezikshme për lundrimin ajror; dhe

(c) për aerodromet, për të mbuluar:

(1) zonën 2a ose pjesët e saj, për ato pengesa që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së të dhënave të pengesave;

(2) objektet në zonën e rrugës të fluturimit të ngritjes ose pjesë të saj, të cilat projektojnë mbi një sipërfaqe aeroplani me një pjerrësi 1,2% dhe që kanë një origjinë të përbashkët me zonën e shtegut të fluturimit të ngritjes (take-off flight path area);

(3) depërtimet e sipërfaqeve të kufizimit të pengesave të aerodromit ose pjesëve të tyre;

(4) Zonat 2b, 2c dhe 2d, për pengesat që depërtojnë në sipërfaqet përkatëse të mbledhjes së të dhënave të pengesave;

(5) zonën 3 ose pjesët e saj, për pengesat që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së të dhënave të pengesave; dhe

(6) zonën 4 ose pjesët e saj, për të gjitha pistat ku operimet e afrimit me preçizion të Kategorisë II ose III janë vendosur.

AIS.OR.365 Setet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit

Një ofrues i AIS do të sigurojë që setet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit, nëse janë të disponueshme, të sigurohen në përputhje me pikën AIS. TR.365.

AIS.OR.370 Setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit

Një ofrues i AIS do të sigurojë që setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit, nëse janë të disponueshme, të sigurohen në përputhje me pikën AIS.TR.370.

SEKSIONI 4 - SHPËRNDARJA DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT PARA FLUTURIMIT

AIS.OR.400 Shërbimet e shpërndarjes

Një ofrues i AIS do të:

(a) shpërndajë produktet e disponueshme të informacionit aeronautik për ata përdorues që i kërkojnë ato;

(b) vërë në dispozicion AIP, ndryshimet e AIP, shtesat e AIP, NOTAM dhe AIC me mënyrat më të shpejta;

(c) sigurojë që NOTAM shpërndahen përmes shërbimit fiks aeronautik (AFS), kurdoherë që është e mundur;

(d) sigurojë që shkëmbimi ndërkombëtar i NOTAM të bëhet vetëm ashtu siç është rënë dakord reciprokisht midis zyrave ndërkombëtare të NOTAM dhe njësive shumëkombëshe të përpunimit të NOTAM në fjalë; dhe

(e) rregullojë, sipas nevojës, lëshimin dhe marrjen e NOTAM të shpërndarë nëpërmjet telekomunikacionit për të përmbushur kërkesat operacionale.

AIS.OR.405 Shërbimet e informacionit para fluturimit

Një ofrues i AIS do të sigurojë që:

(a) për çdo aerodrom / heliport, informacioni aeronautik në lidhje me fazat e rrugës që fillojnë në aerodrom / heliport vihet në dispozicion të personelit të operimeve të fluturimit, duke përfshirë ekuipazhin e fluturimit dhe shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit; dhe

(b) informacioni aeronautik i siguruar për qëllime të planifikimit para fluturimit përfshin

informacion me rëndësi operacionale nga elementët e produkteve të informacionit aeronautik.

SEKSIONI 5 - PËRDITËSIMET E PRODUKTEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

AIS.OR.500 Të Përgjithshme - Përditësimet e produkteve të informacionit aeronautik

Një ofrues i AIS do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të ndryshohen ose ribotohen për t'i mbajtur ato të përditësuara.

AIS.OR.505 Rregullimi dhe kontrolli i informacionit aeronautik (AIRAC)

Një ofrues i AIS do të sigurojë që informacioni në lidhje me rrethanat e renditura në pikën AIS.TR.505 (a) shpërndahet sipas sistemit AIRAC.

Një ofrues i AIS do të sigurojë që:

(1) informacioni i njoftuar sipas sistemit AIRAC nuk ndryshohet më tej për të paktën 28 ditë të tjera pas datës efektive të AIRAC përveç kur rrethana e njoftuar është e një natyre të përkohshme dhe nuk do të vazhdojë për tërë periudhën;

(2) informacioni i ofruar sipas sistemit AIRAC shpërndahet / vihet në dispozicion në mënyrë që të arrijë tek marrësit të paktën 28 ditë përpara datës efektive të AIRAC; dhe

(3) datat e zbatimit përveç datave efektive të AIRAC nuk përdoren për ndryshime të rëndësishme operative të planifikuara paraprakisht që kërkojnë punë hartografike dhe / ose për përditësimin e bazave të të dhënave të navigimit.

AIS.OR.510 NOTAM

Një ofrues i AIS do të:

(a) sigurojë që NOTAM janë dhënë në përputhje me pikën AIS.TR.510; dhe

(b) sigurojë një 'Trigger NOTAM ', siç përcaktohet në pikën AIS.TR.510 (f), kur një ndryshim i AIP ose një shtesë i AIP -publikohet në përputhje me procedurat e AIRAC.

AIS.OR.515 Përditësimet e seteve të të dhënave

Një ofrues i AIS do të:

(a) ndryshojë ose ribotojë grupe sete të dhënash në intervale të tilla të rregullta që mund të jenë të nevojshme për t'i mbajtur ato të përditësuara; dhe

(b) lëshojë ndryshime të përhershme dhe ndryshime të përkohshme me kohëzgjatje të gjatë - tre muaj ose më gjatë - të vëna në dispozicion si të dhëna dixhitale në formën e një seti të plotë të dhënash dhe / ose një nënset që përfshin vetëm ndryshimet nga –seti i plotë i të dhënave të lëshuar më parë.

SEKSIONI 6 - KËRKESAT E PERSONELIT

AIS.OR.600 KËRKESA TË PËRGJITHSHME

Përveç pikës ATM / ANS.OR.B.005 (a) (6) të Aneksit III, ofruesi i AIS siguron që personeli përgjegjës për sigurimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik:

(a) është vënë në dijeni dhe zbaton sa vijon:

(1) kërkesat për produktet dhe shërbimet e informacionit aeronautik, siç specifikohet në nenet 2 deri 5;

(2) ciklet e përditësimit të zbatueshme për lëshimin e ndryshimeve të AIP dhe suplementeve AIP për zonat për të cilat ato ofrojnë të dhëna aeronautike ose

informacione aeronautike;

(b) është i trajnuar në mënyrë të përshtatshme, kompetent dhe i autorizuar për punën që i kërkohet të kryejë.

NËNPJESA B - KËRKESA TEKNIKE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIS.TR)

SEKSIONI 2 - MENAXHIMI I CILËSISË SË TË DHËNAVE

AIS.TR.200 Të Përgjithshme

(a) Saktësia e të dhënave aeronautike do të jetë siç përcaktohet në katalogun e të dhënave aeronautike (katalogu i të dhënave'), i specifikuar në Shtojcën 1 të Aneksit III (Pjesa-ATM / ANS.OR).

(b) Rezolucioni i të dhënave aeronautike do të jetë në përpjesëtim me saktësinë aktuale të të dhënave.

(c) Integriteti i të dhënave aeronautike do të ruhet. Bazuar në klasifikimin e integritetit të specifikuar në katalogun e të dhënave, procedurat do të vendosen në mënyrë që:

(1) për të dhënat rutinë, manipulimi shmanget gjatë gjithë përpunimit të të dhënave;

(2) për të dhënat thelbësore, manipulimi nuk ndodh në asnjë fazë të tërë procesit dhe përfshihen 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;

(3) për të dhënat kritike, manipulimi nuk ndodh në asnjë fazë të tërë procesit dhe përfshihen procese shtesë të sigurimit të integritetit për të zbutur plotësisht efektet e gabimeve të identifikuara nga analiza e hollësishme e arkitekturës së përgjithshme të sistemit si rreziqe të mundshme të integritetit të të dhënave.

(d) Duhet të sigurohet gjurmueshmëria e të dhënave aeronautike.

(e) Duhet të të sigurohen afatet kohore të të dhënave aeronautike, përfshirë çdo kufizim në periudhën efektive të të dhënave.

(f) Duhet të sigurohet tërësia e të dhënave aeronautike.

(g) Formati i të dhënave të dorëzuara është i përshtatshëm për të siguruar që të dhënat interpretohen në një mënyrë që është në përputhje me përdorimin e tyre të synuar.

AIS.TR.210 Shkëmbimi i të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik

Me përjashtim të të dhënave të terrenit, formati i shkëmbimit të të dhënave aeronautike duhet të:

(a) mundësojë shkëmbimin e të dhënave si për veçoritë individuale ashtu edhe për koleksionet e veçorive;

(b) mundësojë shkëmbimin e informacionit bazë si rezultat i ndryshimeve të përhershme;

(c) strukturohet në përputhje me subjektet dhe vetitë e katalogut të të dhënave aeronautike dhe të dokumentohet përmes një lidhje midis formatit të shkëmbimit dhe katalogut të të dhënave aeronautike.

AIS.TR.220 Verifikimi

(a) Verifikimi siguron që:

(1) të dhënat aeronautike janë marrë të pa manipuluara;

(2) procesi i të dhënave aeronautike nuk paraqet manipulim.

(b) Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i hedhur manualisht do t'i nënshtrohen verifikimit të pavarur për të identifikuar çdo gabim që mund të jetë hedhur.

AIS.TR.225 Metadatat

Metadatat që do të mblidhen duhet të përfshijnë, minimumi:

(a) identifikimin e organizatave ose subjekteve që kryejnë ndonjë veprim të inicimit, transmetimit ose manipulimit të të dhënave aeronautike;

(b) veprimin e kryer;

(c) datën dhe kohën e kryerjes së veprimit.

AIS.TR.235 Raportimi i gabimit, matja e gabimit dhe veprimet korrigjuese

Raportimi i gabimit, matja e gabimit dhe mekanizmat korrigjues do të sigurojnë që:

(a) të regjistrohen problemet e identifikuara gjatë inicimit, prodhimit, ruajtjes, trajtimit dhe përpunimit, ose problemet e raportuara nga përdoruesit pas publikimit;

(b) të gjitha problemet e raportuara në lidhje me të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik janë analizuar nga ofruesi i AIS dhe janë kryer veprimet e nevojshme korrigjuese;

(c) përparësi i jepet zgjidhjes së të gjitha gabimeve, mospërputhjeve dhe anomalive të zbuluara në të dhënat kritike dhe thelbësore aeronautike;

(d) përdoruesit e prekur paralajmërohen për gabime me mjetet më efektive, duke marrë parasysh nivelin e integritetit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik;

(e) të lehtësohet dhe inkurajohet raportimi i gabimit.

AIS.TR.240 Kufizimet e të dhënave

Identifikimi i të dhënave që nuk përmbushin DQR do të bëhet me një shënim ose duke siguruar në mënyrë të qartë vlerën e cilësisë.

SEKSIONI 3 - PRODUKTET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

AIS.TR.300 Të përgjithshme - Produktet e informacionit aeronautik

(a) Produktet e informacionit aeronautik të destinuara për shpërndarje do të përfshijnë tekstin anglisht për ato pjesë të shprehura në gjuhë të thjeshtë, përveç atyre produkteve që synojnë të shpërndahen vetëm brenda Shtetit Shqiptar.

(b) Emrat e vendeve duhet të shkruhen në përputhje me përdorimin lokal dhe të transliterohen, kur është e nevojshme, në alfabetin bazë Latin të Organizatës Ndërkombëtare për Standardizim (ISO).

(c) Shkurtimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) do të përdoren në produktet e informacionit aeronautik kur të jenë të përshtatshme.

Kapitulli 1 - Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar

AIS.TR.305 Publikimi i informacionit aeronautik (AIP)

(a) AIP, amendamentet e AIP dhe suplementet e AIP do të -ofrohen si një AIP elektronik (eAIP). eAIP do të mundesoje shfaqjen në ekranin e kompjuterit, si dhe printimin në letër.

Përveç kësaj, AIP, amendamentet e AIP dhe suplementet e AIP mund të jepen gjithashtu në letër.

(b) AIP do të përfshijë:

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

(2) kushtet e përgjithshme nën të cilat shërbimet ose pajisjet janë në dispozicion për përdorim;

(3) një listë e diferencave të rëndësishme midis rregulloreve dhe praktikave të Shtetit Shqiptar dhe Standardeve e Praktikave të Rekomanduara (SARP-eve) dhe Procedurave përkatëse të ICAO-s;

(4) zgjedhja e bërë nga Shteti Shqiptar në secilin rast domethënës kur parashikohet një rrugë alternative veprimi në SARP-et dhe procedurat e ICAO-s.

(c) AIP do të përmbajë informacion në lidhje me, dhe rregulluar nën, titujt e temave të renditura në Shtojcën 1;

(d) Shteti lëshues dhe ofruesi i AIS duhet të tregohen qartë;

(e) Kur dy ose më shumë Shtete publikojnë së bashku një AIP, ata do të tregohen qartë;

(f) Çdo AIP do të jetë i plotë dhe do të përfshijë një tabelë të përmbajtjes;

(g) Një AIP do të organizohet në tre pjesë (GEN, ENR dhe AD), seksionet dhe nënseksionet, përveç kur AIP, ose një vëllim i AIP, është krijuar për të lehtësuar përdorimin operativ gjatë fluturimit, rast ne te cilin formati i saktë dhe rregullimi mund të lihen në diskrecionin e Shtetit Shqiptar me kusht që të përfshihet një tabelë –përmbajtjeje e përshtatshme;

(h) Çdo AIP do të ketë datën përkatëse;

(i) Data e AIP që përfshin: ditën, muajin (sipas emrit) dhe vitin, do të jetë data e publikimit dhe/ose data efektive (AIRAC) e informacionit;

(j) Kur përcaktohen periudhat e aktivitetit, disponueshmëria apo operimi, duhet të specifikohen ditët e aplikueshme dhe koha;

(k) Çdo AIP i lëshuar në formë të printuar dhe çdo faqe e AIP e nxjerrë në formën e faqeve të ndara (loose-leaf) do të përcaktojë qartësisht:

(1) identifikimin e AIP;

(2) hapësirën territoriale që mbulon si dhe nëndarjet e saj, kur është e nevojshme;

(3) identifikimin e Shtetit Shqiptar si lëshues i tij , si dhe organizatën (autoritetin) qe e prodhon, gjithashtu;

(4) numrin e faqeve/ titujt e hartave.

(l) çdo amendament i volumit të printuar të AIP do të bëhet duke zëvendësuar fletët përkatëse.

AIS.TR.310 Ndryshimet e AIP

(a) Çdo ndryshim i rëndësishëm operacional në AIP, në përputhje me pikën AIS.OR.505, do të lëshohet sipas sistemit AIRAC dhe do të identifikohet qartë si i tillë.

(b) Çdo amendamenti të AIP do t'i caktohet një numër serial, i cili do të jetë radhazi i

njëpasnjëshëm.

(c) Kur lëshohet një amendament i AIP, ai do të përfshijë referenca në numrin rendor të NOTAM të cilat janë përfshirë në ndryshim .

(d) Ciklet më aktuale të përditësimit të zbatueshme për amendamentet e AIP do të bëhen të njohura publikisht.

(e) Rekursi për ndryshime /njoftime të bëra manualisht do të mbahet në minimum; metoda normale e ndryshimit do të bëhet duke ri publikuar ose zëvendësuar faqet.

(f) Çdo amendament i AIP do të:

(1) përfshijë një listë kontrolli me datat dhe numrat aktualë të secilës faqe me fletë të ndara në AIP; dhe

(2) sigurojë një përmbledhje të çdo ndryshimi thelbësor të bërë manualisht.

(g) Informacioni i ri ose i rishikuar do të identifikohet me një shenjë përkundrejt tij jashtë kornizës së tekstit.

(h) Çdo faqe e amendamentit të AIP, përfshirë kopertinën, do të përmbajë një datë të publikimit dhe, kur është e zbatueshme, një datë efektive.

(i) Intervalet e rregullta ndërmjet ndryshimeve të AIP do të specifikohen në Pjesën 1 - Të Përgjithshme (GEN) të AIP.

AIS.TR.315 Suplementet e AIP

(a) Suplementet e AIP të lëshuar në formë të printuar do të sigurohen me anë të faqeve dalluese;

(b) Ciklet më aktuale të përditësimit të zbatueshme për suplementet e AIP do të bëhen të disponueshme për publikun;

(c) Çdo Suplementi të AIP do të caktohet një numër serial i cili do të jetë në vijimësi dhe bazuar në vitin kalendarik;

(d) Kurdoherë që lëshohet një Suplement i AIP si zëvendësim i një NOTAM-i, do të përfshihet një referencë e serisë dhe numrit të NOTAM-it;

(e) Një listë kontrolli e suplementeve të vlefshme të AIP do të lëshohet në intervale jo më shumë se një muaj, si pjesë e listës së kontrollit të NOTAM-eve dhe gjithashtu me shpërndarje si suplementet e AIP.

(f) Çdo faqe shtesë e AIP do të ketë një datë publikimi. Çdo faqe shtesë e AIRAC të AIP do të ketë një datë publikimi dhe një datë efektive.

AIS.TR.320 Qarkorja e informacionit aeronautik (AIC)

(a) AIC do të sigurohet si një dokument elektronik.

(b) AIC do të sigurohet kurdoherë që është e dëshirueshme të -njoftohen:

(1) parashikimet e ndryshimeve të rëndësishme në procedurat, shërbimet dhe pajisjet e lundrimit ajror;

(2) parashikimet e zbatimit të sistemeve të reja të lundrimit;

(3) informacion i rëndësishëm që rrjedh nga hetimi i aksidentit / incidentit të avionit i cili ka lidhje me sigurinë e fluturimit;

(4) informacion mbi rregulloret që lidhen me ruajtjen e aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil;

(5) këshilla për çështje mjekësore me interes të veçantë për pilotët;

(6) paralajmërime për pilotët në lidhje me shmangien e rreziqeve fizike;

(7) informacion mbi efektin e disa fenomeneve të motit në operimet e avionëve;

(8) informacion mbi rreziqet e reja që prekin teknikat e përpunimit të avionëve;

(9) informacion mbi rregulloret në lidhje me transportimin e artikujve të kufizuar nga ajri;

(10) referencat për kërkesat e legjislacionit kombëtar dhe BE dhe për publikimin e ndryshimeve në të;

(11) informacion mbi rregullat e licencimit të ekuipazhit;

(12) informacion mbi trajnimin e personelit të aviacionit;

(13) informacion mbi zbatimin ose përjashtimin nga kërkesat në legjislacionin kombëtar dhe atë të BE-së;

(14) këshilla për përdorimin dhe mirëmbajtjen e llojeve specifike të pajisjeve;

(15) disponueshmëria aktuale ose e planifikuar e botimeve të reja ose të rishikuara të hartave aeronautike;

(16) informacion mbi pasjen e pajisjeve të komunikimit;

(17) informacion shpjegues në lidhje me zvogëlimin e zhurmës;

(18) direktivat e zgjedhura të vlefshmërisë ajrore;

(19) informacion mbi ndryshimet në serinë ose shpërndarjen e NOTAM, edicionet e reja të AIP ose ndryshimet kryesore në përmbajtjen, mbulimin ose formatin e tyre;

(20) informacion paraprak për planin e borës; dhe

(21) informacione të tjera të një natyre të ngjashme.

(c) AIC nuk do të përdoret për informacionin që kualifikohet për t'u përfshirë në AIP ose NOTAM.

(d) Plani i dëborës i lëshuar në përputhje me pikën AD 1.2.2 të AIP do të plotësohet me informacionin sezonal që do të lëshohet si AIC shumë përpara fillimit të çdo dimri - jo më pak se një muaj para fillimit normal të kushteve të dimrit.

(e) Kur AIC zgjidhet nga Shteti për shpërndarje përtej territorit të tij, ai do të ketë të njëjtën shpërndarje si AIP.

(f) Secilit AIC do t'i caktohet një numër serial i cili do të jetë i njëpasnjëshëm dhe i bazuar në vitin kalendarik.

(g) Në rast se një AIC do të sigurohet në më shumë se një seri, secila seri do të identifikohet veçmas me një letër.

(h) Një listë kontrolli e AIC aktualisht në fuqi do të lëshohet të paktën një herë në vit, me shpërndarje si për AIC.

(i) Një listë kontrolli e AIC e siguruar përtej territorit të Shtetit do të përfshihet në listën e kontrollit të NOTAM.

AIS.TR.330 NOTAM

(a) Një NOTAM do të lëshohet kur është e nevojshme të jepet informacioni i mëposhtëm:

(1) vendosja, mbyllja ose ndryshimet e rëndësishme në funksionimin e aerodromeve ose heliporteve ose pistave;

(2) vendosja, tërheqja dhe ndryshime të rëndësishme në funksionimin e shërbimeve

aeronautike;

(3) vendosja, heqja dhe ndryshimet e rëndësishme në aftësinë operacionale të shërbimeve të radio-navigimit të komunikimit tokë-ajër;

(4) mungesa e sistemeve rezervë dhe sekondarë, që kanë një ndikim të drejtpërdrejtë operacional;

(5) vendosja, tërheqja ose ndryshimet e rëndësishme të mjeteve vizuale;

(6) ndërprerja, ose kthimi në funksionim i përbërësve kryesorë të sistemeve të ndriçimit të aerodromit;

(7) vendosja, tërheqja ose ndryshimet e rëndësishme të procedurave për shërbimet e lundrimit ajror;

(8) ndodhja ose korrigjimi i defekteve të mëdha ose pengesave në zonën e manovrimit;

(9) ndryshimet dhe kufizimet në disponueshmërinë e karburantit, vajit dhe oksigjenit;

(10) ndryshimet kryesore në pajisjet dhe shërbimet e kërkim-shpëtimit (SAR) në dispozicion;

(11) vendosja, tërheqja ose kthimi i tyre në funksionimin e fenerëve të rrezikut që shënojnë pengesa për lundrimin ajror;

(12) ndryshimet në rregulloret e zbatueshme në Shtetin Shqiptar që kërkojnë veprim të menjëhershëm nga perspektiva operacionale;

(13) direktivat operacionale që kërkojnë veprim të menjëhershëm ose ndryshime të tyre;

(14) prania e rreziqeve që ndikojnë në lundrimin ajror;

(15) emetimet e planifikuara të lazerit, ekranet me lazer dhe dritat e kërkimit nëse shikimi i natës i pilotëve ka të ngjarë të dëmtohet;

(16) ngritja ose heqja, ose ndryshimi i, pengesave për lundrimin ajror gjatë ngritjes / ngjitjes, afrimit të humbur, zonave të afrimit si dhe në brezin jeshil të pistës;

(17) vendosja ose ndërprerja e, përfshirë aktivizimin ose çaktivizimin, siç është e zbatueshme, ose ndryshimeve në statusin e zonave të ndaluara, të kufizuara ose të rrezikshme;

(18) vendosja ose ndërprerja e zonave ose rrugëve, ose pjesëve të tyre, aty ku ekziston mundësia e interceptimit dhe kur kërkohet mbajtja në përgjim e frekuencës së emergjencës me frekuencë shumë të lartë (VHF) 121.500 MHz;

(19) alokimi, anulimi ose ndryshimi i treguesve të vendndodhjes;

(20) ndryshimet në kategorinë e shpëtimit dhe zjarrfikjes në aerodrom / heliport (RFF);

(21) prania, heqja ose ndryshimet e rëndësishme të kushteve të rrezikshme për shkak të borës, borës së shkrirë, akullit, materialit radioaktiv, kimikateve toksike, depozitimit të hirit vullkanik ose ujit në zonën e lëvizjes;

(22) shpërthime të epidemive që kërkojnë ndryshime në kërkesat e njoftuara për masat e karantinimit dhe vaksinimeve;

(23) parashikimet e rrezatimit kozmik diellor, kur sigurohen;

(24) një ndryshim i rëndësishëm operacional në aktivitetin vullkanik, vendndodhjen, datën dhe kohën e shpërthimeve vullkanike dhe / ose shtrirjen horizontale dhe vertikale të një reje hiri vullkanik, duke përfshirë drejtimin e lëvizjes, nivelet e fluturimit dhe rrugët ose pjesët e rrugëve që mund të jenë prekur;

(25) lëshimi në atmosferë i materialeve radioaktive ose kimikateve toksike pas një incidenti bërthamor ose kimik, vendndodhja, data dhe koha e incidentit, nivelet e fluturimit dhe rrugët, ose pjesë të tyre, që mund të preken, si dhe drejtimi i lëvizjes;

(26) vendosja e operacioneve të misioneve humanitare të ndihmës, së bashku me procedurat dhe / ose kufizimet që ndikojnë në lundrimin ajror;

(27) zbatimi i masave afatshkurtra të kontigjencës në rastet e ndërprerjes, ose ndërprerjes së pjesshme, të ATS-ve dhe shërbimeve mbështetëse përkatëse;

(28) humbja specifike e integritetit të sistemeve të navigimit me bazë satelitore.

(29) mosdisponueshmëria e një piste për shkak të punimeve të shënjimit të pistës ose, nëse pajisja e përdorur për ato punë mund të hiqet, një vonesë kohore e nevojshme për vënien në dispozicion të pistës. '

(b) Një NOTAM nuk do të lëshohet për të dhënë ndonjë nga informacionet e mëposhtme:

(1) punë të mirëmbajtjes rutinë në vendqëndrimin e avionëve dhe rrugët lidhëse që nuk cenojnë lëvizjen e sigurt të avionëve;

(2) pengesa të përkohshme në afërsi të aerodromeve / heliporteve që nuk cenojnë funksionimin e sigurt të avionëve;

(3) mosfunksionim i pjesshëm i pajisjeve të ndriçimit të aerodromit / heliportit kur një gjë e tillë nuk ndikon drejtpërdrejt në operacionet e avionit;

(4) mosfunksionim i pjesshëm i përkohshëm i komunikimeve ajër-tokë kur frekuencat e përshtatshme alternative janë në dispozicion dhe janë funksionale;

(5) mungesa e shërbimeve të marshallimit të platformave, mbylljet e trafikut rrugor, kufizimet dhe kontrolli;

(6) mosshërbyeshmëria e vendndodhjes, destinacionit ose shenjave të tjera udhëzuese në zonën e lëvizjes në aerodrom;

(7) parashutimi kur ndodhet në hapësirën ajrore të pakontrolluar sipas rregullave vizuale të fluturimit (VFR), ose kur ndodhet në hapësirën ajrore të kontrolluar në vendet e shpallura ose brenda zonave të rrezikshme ose të ndaluara;

(8) aktivitetet trajnuese të kryera nga njësitë tokësore;

(9) mosdisponueshmëria e sistemeve rezervë dhe sekondare nëse këto nuk kanë një efekt operacional;

(10) kufizimet në objektet e aeroportit ose shërbimet e përgjithshme, pa ndonjë efekt operacional;

(11) rregulloret kombëtare që nuk ndikojnë në aviacionin e përgjithshëm;

(12) njoftime ose paralajmërime për kufizime të mundshme / të mundshme, pa ndonjë ndikim operacional;

(13) përkujtesa të përgjithshme mbi informacionin e botuar tashmë;

(14) disponueshmëria e pajisjeve për njësitë tokësore, pa informacion mbi ndikimin operacional në hapësirën ajrore dhe përdoruesit e pajisjes;

(15) informacion në lidhje me emetimet e lazerit pa ndonjë ndikim operacional dhe për fishekzjarrët nën lartësitë minimale të fluturimit;

(16) mbyllja e pjesëve të zonës së lëvizjes në lidhje me punën e planifikuar të koordinuar në vend, me kohëzgjatje më pak se një orë;

(17) mbyllja, ndryshimet, mungesa e disponueshmërisë në funksionimin e aerodromit

(aeroporteve) / heliportit (eve) përveçse në orët e operimit të aerodromit (ve) / heliportit (ve); dhe

(18) informacione të tjera jo-operacionale të një natyre të ngjashme të përkohshme.

(c) Përveç siç parashikohet në pikat AIS.TR.330 (f) dhe AIS.TR.330 (g), secili NOTAM do të përmbajë informacionin në rendin e treguar në formatin NOTAM të Shtojcës 2.

(d) Teksti NOTAM do të përbëhet nga shenjat / frazeologjia e shkurtuar uniforme e caktuar për Kodin NOTAM të ICAO-s, e plotësuar me shkurtesa, indikatorë, identifikues, përcaktues, shenja thirrjeje, frekuenca, figura dhe gjuhë të thjeshtë.

(e) Të gjithë NOTAM do të lëshohen në gjuhën angleze. Nëse është e nevojshme për përdoruesit vendas, NOTAM mund të lëshohet edhe në gjuhën kombëtare.

(f) Informacioni në lidhje me borën, llumin, akullin, acarin, pellgjet e ujit ose ujin shoqëruar me borën, borën e shkrirë, akullin ose acarin në zonën e lëvizjes do të shpërndahen me anë të SNOWTAM dhe do të përmbajë informacionin në rendin e treguar në formatin SNOWTAM. të Shtojcës 3a.

(g) Informacioni në lidhje me një ndryshim të rëndësishëm operacional të aktivitetit vullkanik, shpërthimit vullkanik dhe / ose reve të hirit vullkanik, kur raportohet me anë të një ASHTAM, duhet të përmbajë informacionin në rendin e treguar në formatin ASHTAM të Shtojcës 4.

(h) Kur ndodhin gabime në një NOTAM, një NOTAM me një numër të ri do të lëshohet për të zëvendësuar NOTAM-in e gabuar ose NOTAM-i i gabuar do të anulohet dhe do të lëshohet një NOTAM i ri.

(i) Kur lëshohet një NOTAM që anulon ose zëvendëson një NOTAM të mëparshëm:

(1) do të tregohet seria dhe numri / viti i NOTAM-it të mëparshëm;

(2) seria, treguesi i vendndodhjes dhe subjekti i të dy NOTAM do të jenë të njëjtat.

(j) Vetëm një NOTAM do të anulohet ose zëvendësohet nga një NOTAM.

(k) Secili NOTAM merret me vetëm një subjekt dhe një rrethanë të subjektit.

(l) Secili NOTAM duhet të jetë sa më i shkurtër që të jetë e mundur dhe të përpilohet në mënyrë që kuptimi i tij të jetë i qartë pa pasur nevojë të referohet në një dokumenti tjetër.

(m) Një NOTAM që përmban informacion të përhershëm ose të përkohshëm me kohëzgjatje të madhe do të përfshijë referencat e duhura të AIP ose suplementit të AIP.

(n) Treguesit e vendndodhjes të përfshirë në tekstin e një NOTAM do të jenë ata që përmbahen në Dok. 7910 'Treguesit e vendndodhjes' të ICAO-s. Një formë e shkurtuar e treguesve të tillë nuk do të përdoret. Kur vendndodhjes nuk i është caktuar asnjë tregues i vendndodhjes të ICAO-s, emri i vendndodhjes së tij do të futet në gjuhë të thjeshtë.

(o) Një seri e identifikuar nga një shkronjë dhe një numër katër shifror i ndjekur nga simboli '\' dhe një numër dyshifror për vitin do t'i caktohet secilit NOTAM. Numri me katër shifra do të jetë i njëpasnjëshëm dhe do të bazohet në vitin kalendarik.

(p) Të gjithë NOTAM do të ndahen në seri bazuar në subjektin, trafikun ose vendndodhjen ose një kombinim të tyre, në varësi të nevojave të përdoruesit përfundimtar. NOTAM për aerodromet që lejojnë trafik ndërkombëtar ajror do të lëshohet në seritë e NOTAM ndërkombëtare.

(q) Nëse NOTAM lëshohet në të dy anglisht dhe gjuhë kombëtare, seria e NOTAM do të organizohet në mënyrë që seria e gjuhës kombëtare të jenë ekuivalente me serinë në gjuhën angleze për nga përmbajtja dhe numërimi.

(r) Përmbajtja dhe shtrirja gjeografike e secilës seri të NOTAM do të përcaktohet në detaje në AIP, në pikën GEN 3.

(s) Një listë e kontrollit të NOTAM-eve të vlefshëm duhet të sigurohet rregullisht.

(t) Një listë kontrolli e NOTAM-eve do të lëshohet për secilën seri.

(u) Një listë kontrolli e NOTAM-eve do t'i referohet gjithashtu ndryshimeve të fundit të AIP, shtojcave suplementeve të AIP, seteve të të dhënave dhe, të paktën, AIC të shpërndarë.

(v) Një listë kontrolli e NOTAM do të ketë të njëjtën shpërndarje si seria aktuale e mesazheve të cilës i referohet dhe do të identifikohet qartë si një listë kontrolli.

(ë) Alokimi i serive do të monitorohet dhe, nëse kërkohet, do të merren masat e duhura për të siguruar që asnjë seri të mos arrijë numrin maksimal të mundshëm të NOTAM të lëshuar para fundit të një viti kalendarik.

Kapitulli 2 - Setet e të dhënave dixhitale

AIS.TR.335 Të Përgjithshme - sete të të dhënave dixhitale

(a) Një standard për informacionin gjeografik do të përdoret si një kornizë referimi.

(b) Një përshkrim i secilit set të dhënash në dispozicion do të sigurohet në formën e specifikimit të produktit të të dhënave.

(c) Një listë kontrolli e seteve të të dhënave në dispozicion, përfshirë datat e tyre efektive dhe të publikimit, do t'u vihet në dispozicion përdoruesve për të siguruar që të dhënat aktuale janë duke u përdorur.

Subjektet e të dhënave	Veçoritë shoqëruese si minimum
Hapësira ajrore e ATS	Lloji, emri, kufijtë anësorë, kufijtë vertikalë, klasa e hapësirës ajrore
Hapësira ajrore e operimeve speciale	Lloji, emri, kufijtë anësorë , kufijtë vertikalë, kufizimi, aktivizimi
Rruga	Prefiksi identifikues, rregullat e fluturimit, përcaktuesi
Segmenti i rrugës	Specifikimi i lundrimit, pika e fillimit, pika e fundit, rrugë lëvizja, distanca, kufiri i sipërm, kufiri i poshtëm, lartësia minimale në rrugë (MEA), lartësia altimetrike minimale e lejimit të pengesave (MOCA), drejtimi i nivelit optimal të lundrimit, drejtimi i kundërt i nivelit optimal të lundrimit, performanca e kërkuar e lundrimit
Pika e raportimit - në rrugë	Kërkesa për raportim, identifikimi, vendndodhja, formacioni
Aerodrom / heliport	Treguesi i vendndodhjes, emri, përcaktuesi i Shoqatës Ndërkombëtare të Transportit Ajror (IATA), qyteti i shërbyer, data e certifikimit, data e skadimit të certifikimit, nëse aplikohet, lloji i kontrollit, lartësia e ortometrike, temperatura e referencë, ndryshimi magnetik, pika e referimit të aeroportit

(d) Lista e kontrollit të seteve të të dhënave do të vihet në dispozicion përmes të njëjtit mekanizëm shpërndarjeje si ai i përdorur për setet e të dhënave.

AIS.TR.340 Kërkesat e metadatave

Metadatat minimale për secilin set të të dhënave duhet të përfshijnë:

(a) emrin e organizatave ose subjekteve që ofrojnë setin e të dhënave;

(b) datën dhe kohën kur është dhënë seti i të dhënave;

(c) vlefshmëria e setit të të dhënave; dhe

(d) çdo kufizim në përdorimin e setit të të dhënave.

AIS.TR.345 AIP Grupi i të dhënave

(a) Seti i të dhënave AIP do të përfshijë të dhëna për subjektet e mëposhtme, duke përfshirë veçoritë e treguara, nëse aplikohet:

Subjektet e të dhënave	Veçoritë shoqëruese si minimum
Pista	Përcaktuesi, gjatësia nominale, gjerësia nominale, lloji i sipërfaqes, fortësia
Drejtimi i pistës	Përcaktuesi, drejtimi i vërtetë, pragu, gjatësia e pistës në dispozicion të ngritjes (TORA), distanca në dispozicion të ngritjes (TODA), distanca në dispozicion të ndalimit të përshpejtimit (ASDA), distanca në dispozicion të uljes (LDA), TODA e refuzuar (për helikopterët)
Zona e afrimit dhe ngritjes përfundimtare (FATO)	Përcaktimi, gjatësia, gjerësia, pika e pragut
Zona e prekjes dhe ngritjes (TLOF)	Përcaktuesi, pika qendrore, gjatësia, gjerësia, lloji i sipërfaqes
Pajisjet ndihmese radio-navigacionale	Identifikimi i tipit, emri, aerodromi i shërbyer, orët e funksionimit, ndryshimi magnetik, frekuenca / kanali, pozicioni, lartësia ortometrike, mbajtja drejtimi magnetik, drejtimi i vërtetë, leximi zero i drejtimit

(b) Kur një tipar nuk përcaktohet për një dukuri të veçantë të subjekteve të renditura në (a), nëngrupi i të dhënave AIP do të përfshijë një tregues të qartë: 'nuk zbatohet'.

AIS.TR.350 Të dhëna për terrenin dhe pengesat - Kërkesa të përgjithshme

Zonat e mbulimit për sete të të dhënave të terrenit dhe pengesave -do të specifikohen si:

(a) Zona 1: i gjithë territori i Shtetit;

(b) Zona 2: brenda afërsisë së një aerodromi, të ndarë si më poshtë:

(1) Zona 2a: një zonë drejtkëndëshe rreth një piste e cila përfshin brezin jeshil të pistës plus çdo - zonë të pastër që ekziston;

(2) Zona 2b: një zonë që shtrihet nga skajet e Zonës 2a në drejtim të nisjes, me një gjatësi prej 10 km dhe një hapje prej 15% në secilën anë;

(3) Zona 2c: një zonë që shtrihet jashtë Zonave 2a dhe 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i Zonës 2a; dhe

(4) Zona 2d: një zonë jashtë Zonave 2a, 2b dhe 2c deri në një distancë prej 45 km nga pika referuese e aerodromit, ose në një kufi ekzistues të zonës terminale (TMA) të manovrimit, cilado që është më e afërt;

(c) Zona 3: zona në kufi me një zonë të lëvizjes së aerodromit e cila shtrihet horizontalisht nga buza e një piste në 90 m nga vija qendrore e pistës dhe 50 m nga buza e të gjitha pjesëve

të tjera të zonës së lëvizjes së aerodromit; dhe

(d) Zona 4: zona që shtrihet 900 m para pragut të pistës dhe 60 m në secilën anë të vijës qendrore të pistës së zgjatur në drejtim të afrimit në një pistë afrimi me preçizion, Kategoria II ose III.

AIS.TR.355 Setet e të dhënave të terrenit

Kur setet e të dhënave të terrenit sigurohen në përputhje me pikën AIS.OR.355:

(a) setet e të dhënave të terrenit do të përmbajnë paraqitjen dixhitale të sipërfaqes së terrenit në formën e vlerave të lartësive ortometrike të vazhdueshme në të gjitha ndërprerjet e vijave të një rrjeti të përcaktuar, referuar një të dhëne të përbashkët;

(b) një rrjet i terrenit do të jetë këndor ose linear dhe të ketë një formë të rregullt ose të parregullt;

(c) setet e të dhënave të terrenit do të përfshijnë aspektet hapësinore (pozicioni dhe lartësia), tematike dhe kohore të sipërfaqes së Tokës, që përmbajnë tipare që ndodhin natyrshëm, duke përjashtuar pengesat;

(d) do të sigurohet vetëm një lloj tipari, d.m.th. terreni;

(e) atributet e mëposhtme të karakteristikave të terrenit do të regjistrohen në setin e të dhënave të terrenit:

(1) zona e mbulimit;

(2) identifikimi i krijuesit të të dhënave;

3) identifikuesi i burimit të të dhënave;

4) metoda e matjes;

5) hapësira ndërmjet dy pikave të rrjetit;

6) sistemi i referencës horizontale;

7) rezolucioni horizontal;

8) saktësia horizontale;

9) niveli horizontal I-besueshmërisë;

10) pozicioni horizontal;

11) lartësia ortometrike (*elevation*)

12) referenca e lartësisë ortometrike;

13) sistemi i referencës vertikale;

14) rezolucioni vertikal;

15) saktësia vertikale;

16) niveli vertikal i besueshmërisë;

17) sipërfaqja e regjistruar;

18) integriteti;

19) data dhe ora e matjes; dhe

20) njësia e matjes së përdorur;

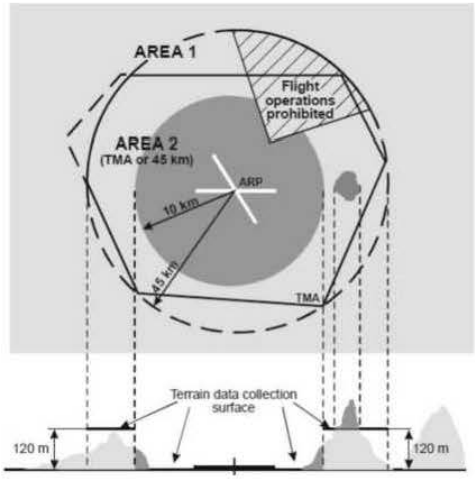
(f) Brenda zonës së mbuluar nga një rreze prej 10 km nga ARP, të dhënat e terrenit duhet të jenë në përputhje me kërkesat numerike të Zonës 2;

(g) në zonën midis 10 km dhe kufirit TMA ose një rreze prej 45 km, cilado qoftë më e vogël, të dhënat për terrenin që depërton në rrafshin horizontal 120 m mbi lartësinë më të ulët të pistës do të jenë në përputhje me kërkesat numerike të Zonës-2;

(h) në zonën midis 10 km dhe kufirit TMA ose një rreze prej 45 km, cilado qoftë më e vogël, të dhënat për terrenin që nuk depërton në planin horizontal 120 m mbi lartësinë më të ulët të pistës do të jenë në përputhje me kërkesat numerike të Zonës-1 ; dhe

(i) në ato pjesë të Zonës 2 ku operacionet e fluturimit janë të ndaluara për shkak të terrenit shumë të lartë ose kufizimeve dhe / ose rregulloreve të tjera lokale, të dhënat e terrenit do të jenë në përputhje me kërkesat numerike të Zonës-1.

Sipërfaqet e mbledhjes së të dhënave të terrenit - Zona 1 dhe Zona 2



AIS.TR.360 Setet e të dhënave të pengesave

Kur setet e të dhënave të pengesave sigurohen në përputhje me pikën AIS.OR.360:

(a) elementet e të dhënave të pengesave janë karakteristikat që duhet të përfaqësohen në setet e të dhënave nga pikat, vijat ose poligonet;

(b) të gjitha llojet e përcaktuara të karakteristikave të pengesave duhet të sigurohen dhe secila prej tyre do të përshkruhet në përputhje me listën e mëposhtme të atributeve:

(1) zona e mbulimit;
(2) identifikimi i krijuesit të të dhënave;
(3) identifikuesi i burimit të të dhënave;
(4) identifikuesi i pengesës;
(5) saktësia horizontale;
(6) niveli horizontal i besueshmërisë;
(7) pozicioni horizontal;
(8) rezolucioni horizontal;
(9) shtrirja horizontale;
(10) sistemi i referencës horizontale;
(11) lartësia ortometrike;
(12) saktësia vertikale;
(13) niveli vertikal i besueshmërisë;
(14) rezolucion vertikal;
(15) sistemi vertikal i referimit;
(16) lloji i pengesës;
(17) lloji i gjeometrisë;

(18) integriteti;
(19) data dhe ora e matjes;
(20) njësia e matjes së përdorur;
(21) ndriçimi; dhe
(22) shënjimi;

(c) të dhënat e pengesave për Zonat 2 dhe 3 duhet të mblidhen në përputhje me sipërfaqet e mëposhtme të mbledhjes së pengesave:

(1) sipërfaqja e mbledhjes së pengesave Zona 2a ka një lartësi prej 3m mbi lartësinë ortometrike më të afërt të pistës e matur përgjatë vijës qendrore të pistës dhe për ato pjesë të lidhura me zonën e pastër, nëse ka, në lartësinë ortometrike më të afërt me fundin e pistës;
(2) sipërfaqja e mbledhjes së pengesave Zona 2b ka një pjerrësi 1,2% që shtrihet nga skajet e Zonës 2a në lartësinë e skajit të pistës në drejtim të nisjes, me një gjatësi prej 10 km dhe një - hapje prej 15% në secilën anë; pengesat më pak se 3 m mbi tokë nuk ka nevojë të mblidhen;
(3) sipërfaqja e mbledhjes së pengesave Zona 2c ka një pjerrësi 1,2% që shtrihet jashtë Zonave 2a dhe 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i Zonës 2a; lartësia ortometrike fillestare e zonës 2c do të jetë lartësia ortometrike e pikës së zonës 2a në të cilën fillon; pengesat më pak se 15 m mbi tokë nuk ka nevojë të mblidhen;
(4) Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave Zona 2d ka një lartësi prej 100 m mbi tokë; dhe
(5) sipërfaqja e grumbullimit të pengesave në Zonën 3 shtrihet 0.5 m mbi rrafshin horizontal që kalon përmes pikës më të afërt në zonën e lëvizjes së aerodromit;

(d) në ato pjesë të Zonës 2 ku operimet e fluturimit janë të ndaluara për shkak të terrenit shumë të lartë ose kufizimeve dhe / ose rregullave të tjera lokale, të dhënat e pengesave duhet të mblidhen dhe regjistrohen në përputhje me kërkesat numerike të Zonës 1;

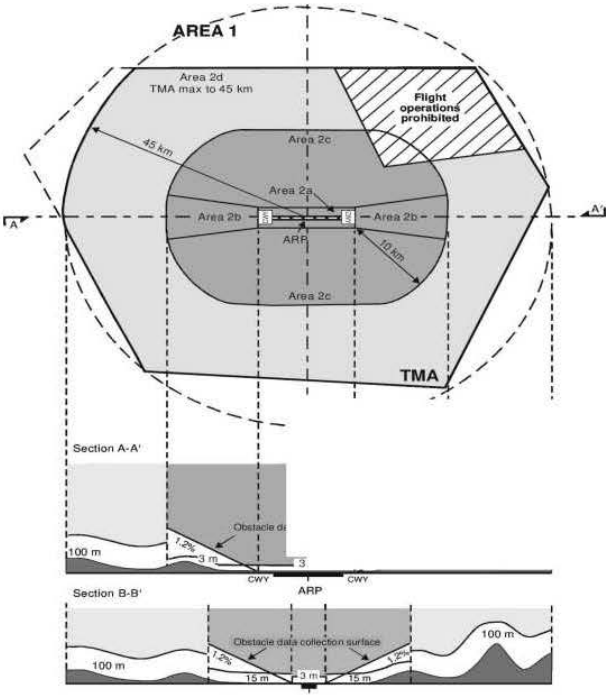
(e) specifikimi i produktit për të dhënat e pengesave, i mbështetur nga koordinatat gjeografike për secilin aerodrom të përfshirë në setin e të dhënave, duhet të përshkruajë fushat e mëposhtme:

(1) Zonat 2a, 2b, 2c dhe 2d;
(2) zona e rrugës të fluturimit të ngritjes; dhe
(3) sipërfaqet e kufizimit prej pengesave;

(f) grupet e të dhënave të pengesave përmbajnë përfaqësimin dixhital të shtrirjes vertikale dhe horizontale të pengesave; dhe

(g) pengesat nuk do të përfshihen në setet e të dhënave të terrenit.

Sipërfaqet e mbledhjes së të dhënave të pengesave - Zona 1 dhe Zona 2



AIS.TR.365 Setet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit

(a) Setet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit duhet të përmbajnë paraqitjen dixhitale të karakteristikave të aerodromit.

(b) Standardet ISO për informacionin gjeografik do të përdoren si kornizë (sistem) referimi.

(c) Produktet e të dhënave gjeohapësinore të aerodromit duhet të përshkruhen duke ndjekur standardin përkatës të specifikimit të produktit të të dhënave.

(d) Përmbajtja dhe struktura e seteve të të dhënave gjeohapësinore të aerodromit do të përcaktohen në terma të skemës së aplikimit dhe katalogut të tipareve.

AIS.TR.370 Setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit

(a) Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit duhet të përmbajnë paraqitjen dixhitale të procedurave të fluturimit instrumental.

(b) Setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit do të përfshijnë të dhëna për subjektet vijuese, duke përfshirë të gjitha vetitë e tyre:

(1) procedura;

(2) segmenti i procedurës;

(3) segmenti i afrimit final;

(4) pikë kontrolli e procedurës;

(5) procedura e mbajtjes në ajër;

(6) specifikat e procedurës së helikopterit.

SEKSIONI 4 - SHPËRNDARJA DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT PËRPARA FLUTURIMIT

AIS.TR.400 Shërbimet e shpërndarjes

(a) Një sistem shpërndarje i paracaktuar për NOTAM-et e transmetuara në AFS do të përdoret kur është e mundur.

(b) Shpërndarja e serive të NOTAM-eve përveç atyre të shpërndara ndërkombëtarisht do të sigurohet sipas kërkesës.

(c) NOTAM do të përgatitet në përputhje me procedurat e komunikimit ICAO të përcaktuara në Aneksin 10 të ICAO, Vëllimi II.

(d) Secili NOTAM do të transmetohet si një mesazh i vetëm telekomunikimi.

(e) Shkëmbimi i ASHTAM përtej territorit të Shtetit Shqiptar dhe NOTAM-et kur përdoret NOTAM për shpërndarjen e informacionit mbi aktivitetin vullkanik, do të përfshijnë qendrat këshilluese të hirit vullkanik dhe qendrat botërore për parashikimet, dhe të marrë parasysh kërkesat e operimeve me rreze të gjatë.

AIS.TR.405 Shërbimet e informacionit para fluturimit

(a) Sistemet e automatizuara të informacionit para fluturimit do të përdoren për të vënë në dispozicion të personelit të operimeve, përfshirë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik për vetë-informim dhe qëllime të planifikimit të fluturimit dhe shërbimit të informacionit të fluturimit.

(b) Ndërfaqja e përdoruesit në pajisjet e shërbimeve të informacionit para fluturimit do të sigurojë akses të lehtë në të gjitha informacionet / të dhënat përkatëse shoqëruar me instruksionet përkatëse.

(c) Pajisjet e vetë-informimit të një sistemi të automatizuar të informacionit para fluturimit do të sigurojnë qasje, sipas nevojës, në shërbimin e informacionit aeronautik për konsultim me telefon ose mjete të tjera të përshtatshme telekomunikimi.

(d) Sistemet e automatizuara të informacionit para fluturimit për furnizimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik për vetë-informimin, planifikimin e fluturimit dhe shërbimin e informacionit të fluturimit do të:

(1) sigurojë përditësimin e vazhdueshëm dhe në kohë të bazës së të dhënave të sistemit dhe monitorimin e vlefshmërisë dhe cilësisë së të dhënave të ruajtura aeronautike ;

(2) lejojë hyrjen në sistem nga personeli i operimeve, përfshirë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, personelin aeronautik të interesuar dhe përdoruesit e tjerë të aeronautikës, përmes mjeteve të përshtatshme telekomunikimit;

(3) sigurojnë ofrimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të aksesuar, në letër, siç kërkohet;

(4) përdorin procedurat e hyrjes dhe kërkimit bazuar në një gjuhë të thjeshtë, të shkurtuar, dhe treguesit e vendndodhjes së ICAO-së të përcaktuara në Dok. 7910 të ICAO-s, sipas rastit, ose bazuar në një ndërfaqe me menu përdorimi të drejtuar nga menuja ose mekanizëm tjetër i përshtatshëm;

(5) sigurojë një përgjigje në kohë të një kërkese të përdoruesit për informacion.

(e) Të gjithë NOTAM-et do të vihen në dispozicion për informim si parazgjedhje, dhe reduktimi i përmbajtjes do të jetë në diskrecionin e përdoruesit.

SEKSIONI 5 - PERDITËSIMET E PRODUKTEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

AIS.TR.500 I Përgjithshëm - Përditësimet e produkteve të informacionit aeronautic

I njëjti cikël AIRAC përditësimi do të zbatohet për amendamentet e AIP, suplementet e AIP, setin e të dhënave të AIP dhe -setet e të dhënave të procedurës instrumentale të fluturimit në mënyrë që të sigurohet qëndrueshmëria e elementeve të të dhënave që shfaqen në shumë produkte të informacionit aeronautik.

AIS.TR.505 AIRAC

(a) Informacioni në lidhje me faktorët e mëposhtëm do të shpërndahet sipas sistemit AIRAC:

(1) kufijtë horizontalë dhe vertikalë, rregullat dhe procedurat të zbatueshme për:

(i) rajonet e informacionit të fluturimit (FIR-et);

(ii) hapësirat e kontrolluara (CTA-të);

(iii) zonat e kontrollit;

(iv) zonat e këshillimit;

(v) rrugët ATS;

(vi) zonat e përhershme të rrezikshme, të ndaluara dhe të kufizuara (përfshirë llojin dhe periudhat e aktivitetit, kur dihen) dhe zonat identifikuese të mbrojtjes ajrore (ADIZs);

(vii) zona ose rrugë të përhershme, ose pjesë të tyre, aty ku ekziston mundësia e interceptimit;

(viii) RMZ dhe / ose TMZ;

(2) pozicionet, frekuencat, shenjat e thirrjeve, identifikuesit, parregullsitë e njohura dhe periudhat e mirëmbajtjes së mjeteve ndihmëse të radio-navigimit, pajisjeve të komunikimit dhe mbikëqyrjes;

(3) procedurat e mbajtjes në ajër dhe afrimit, procedurat e mbërritjes dhe largimit, procedurat e zvogëlimit të zhurmës dhe çdo procedurë tjetër përkatëse të ATS;

(4) nivelet e tranzitimit, lartësitë altimetrike të tranzitimit dhe lartësitë altimetrike minimale të sektorit;

(5) pajisjet (përfshirë transmetimet) dhe procedurat meteorologjike;

(6) pistat dhe zonat e ndalimit;

(7) rrugët lidhëse dhe vendqëndrimet;

(8) procedurat e operimit në tokë të aerodromit (përfshirë procedurat me shikim të ulët);

(9) ndriçimi i pistës dhe afrimit; dhe

(10) minimumet e operimit të aerodromit, nëse aplikohet nga Shteti.

(b) Marrëveshjet e veçanta do të bëhen sa herë që planifikohen ndryshime të mëdha dhe kur

njoftimi paraprak është i dëshirueshëm dhe i praktikueshëm.

(c) Kur informacioni nuk është dorëzuar në një datë AIRAC, një njoftim NIL do të shpërndahet përmes një NOTAM ose mjeteve të tjera të përshtatshme, jo më vonë se një cikël para datës efektive të AIRAC në fjalë.

AIS.TR.510 NOTAM

(a) NOTAM-i do të publikohet me kohë të mjaftueshme për palët e afektuara për të ndërmarrë çdo veprim të kërkuar, me përjashtim të rastit të mungesës së shërbimit, aktivitetit vullkanik, lëshimit të materialit radioaktiv, kimikateve toksike dhe ngjarjeve të tjera që nuk mund të parashikohen.

(b) NOTAM-et që njoftojnë daljen jashtë shërbimit të pajisjeve ndihmëse për navigimin ajror, pajisjet ose shërbimet e komunikimit duhet të sigurojnë një vlerësim të periudhës së mungesës së shërbimit ose të kohës në të cilën pritet rivendosja e shërbimit.

(c) Brenda tre muajve nga lëshimi i një NOTAM të përhershëm, informacioni që përmbahet në NOTAM do të përfshihet në produktet e informacionit aeronautik të prekur .

(d) Brenda tre muajve nga lëshimi i një NOTAM të përkohshëm me kohëzgjatje të gjatë, informacioni që përmbahet në NOTAM do të përfshihet në një suplement të AIP.

(e) Kur një NOTAM me një afat vlefshmërie të parashikuar, papritur tejkalon papritur periudhën tre-mujore, një NOTAM zëvendësues do të lëshohet përveç nëse kushti pritet të zgjasë për një periudhë të mëtejshme më shumë se tre muaj; në atë rast, do të lëshohet një suplement i AIP-it.

(f) Një 'trigger NOTAM' do të përshkruajë shkurtimisht përmbajtjen, datën dhe kohën efektive, si dhe numrin e referencës së amendamentit, ose suplementit.

(g) Një 'trigger NOTAM ' do të hyjë në fuqi në të njëjtën datë dhe kohë efektive si amendamenti ose suplementi i AIP.

(h) Në rastin e një amendamenti të AIP, një 'trigger NOTAM' do të mbetet i vlefshëm për një periudhë prej 14 ditësh.

(i) Në rastin e një suplementi të AIP që është i vlefshëm për më pak se 14 ditë, 'trigger NOTAM' do të mbetet i vlefshëm për periudhën e plotë të vlefshmërisë së suplementit të AIP.

(j) Në rastin e një suplementi të AIP që është i vlefshëm për 14 ditë ose më shumë, 'trigger NOTAM' do të mbetet i vlefshëm për të paktën 14 ditë.

AIS.TR.515 Përditësimet e të dhënave

(a) Intervali i përditësimit për setin e të dhënave AIP dhe setet e të dhënave të procedurës së fluturimit instrumental do të specifikohen në specifikimet e produktit të të dhënave.

(b) Setet e të dhënave që janë bërë të disponueshme paraprakisht, sipas ciklit AIRAC, do të përditësohen me ndryshimet jo-AIRAC që kanë ndodhur midis datës së publikimit dhe datës efektive.

Shtojca 1

PËRMBAJTJA E PUBLIKIMIT TË INFORMACIONIT AERONAUTIK (AIP)

PJESA 1- E PERGJITHSHME (GEN)

Kur AIP prodhohet si një vëllim i vetëm, parathënia, rekordi i Amendamenteve të AIP, rekordi i Suplementeve të AIP, lista e kontrollit të faqeve të AIP dhe lista e ndryshimeve aktuale të bëra manulaisht do të shfaqen vetëm në Pjesën 1 - GEN, dhe shënimi 'nuk zbatohet" do të shënohet përkundër secilës prej atyre nënseksioneve në Pjesët 2 dhe 3.

Nëse një AIP prodhohet dhe vihet në dispozicion në më shumë se një vëllim me secilin që ka një ndryshim të veçantë dhe një shërbim shtesë, një parathënie të veçantë, rekordet e ndryshimeve, rekordet e shtesave të AIP, lista e kontrollit të faqeve të AIP dhe lista e ndryshimeve aktuale të bërë manualisht do të përfshihen në secilin vëllim.

GEN 0.1 Parathënie

Përshkrimi i shkurtër i AIP, duke përfshirë:

1. emrin e organizatës botuese;
2. dokumentet e zbatueshme të ICAO-s;
3. mënyrën e publikimit (d.m.th. media e shkruar, në internet ose media të tjera elektronike);
4. strukturën e AIP dhe intervalin e rregullit të vendosur të amendamenteve;
5. politikën e të drejtës së kopjimit, nëse aplikohet;
6. shërbimin për të kontaktuar në rast të zbulimit të gabimeve ose mungesave të AIP.

GEN 0.2 Regjistrimi i Amendamenteve të AIP

Një regjistrim i ndryshimeve të AIP dhe ndryshimeve AIRAC të AIP (publikuar në përputhje me sistemin AIRAC) që përmban:

1. numrin e amendamentit;
2. datën e publikimit;
3. datën e futjes (për Amendamentet AIRAC të AIP, datën efektive);
4. inicialet e punonjësit i cili futi ndryshimin.

GEN 0.3 Regjistrimi i Suplementëve të AIP

Një regjistrim i Suplementëve AIP të lëshuara që përmbajnë:

1. Numrin e suplementit;
2. Subjektin e suplementit;
3. Seksionin (et) e afektuara të AIP-it;
4. Periudhën e vlefshmërisë;
5. Rekordin e anulimit

GEN 0.4 Lista e kontrollit të faqeve të AIP

Një listë kontrolli e faqeve të AIP që përmban:

1. Numrin e faqes / titullin e hartës;

2. Datën e publikimit ose datën e hyrjes në fuqi (dita, muaji me emër dhe viti) i informacionit aeronautik.

GEN 0.5 Lista e ndryshimeve të kryera manualisht në AIP

Një listë e ndryshimeve aktuale të kryera manulisht në AIP që përmban:

1. Faqen (et) e AIP të prekura;

2. Tekstin e ndryshimit; dhe

3. Numrin e ndryshimit të AIP me të cilin u prezantua në mënyre manuale.

GEN 0.6 Tabela e përmbajtjes në Pjesën 1

Një listë e seksioneve dhe nënseksioneve që përmbahen në Pjesën 1 - Të Përgjithshme (GEN).

GEN1. RREGULLAT DHE KËRKESAT KOMBËTARE

GEN 1.1 Autoritetet e Përcaktuara

Adresat e autoriteteve të përcaktuara që kanë të bëjnë me lehtësimin e lundrimit ndërkombëtar ajror (aviacioni civil, meteorologjia, doganat, imigracioni, shëndetësia, tarifat gjatë rrugës dhe të aerodromit / heliportit, karantina bujqësore dhe hetimi i aksidenteve ajrore) që përmban, për secilin autoritet:

1. autoritetin e caktuar;

2. emrin e autoritetit;

3. adresën postare;

4. numrin e telefonit;

5. numrin e faksit;

6. adresën e postës elektronike;

7. adresën e shërbimit fiks aeronautik (AFS); dhe

8. adresën e internetit, nëse është e disponueshme.

GEN 1.2 Hyrja, tranziti dhe nisja e avionëve

Rregullat dhe kërkesat për njoftim paraprak dhe aplikimet për leje në lidhje me hyrjen, tranzitin dhe nisjen e avionëve në fluturimet ndërkombëtare.

GEN 1.3 Hyrja, tranziti dhe nisja e udhëtarëve dhe ekuipazhit

-Rregullat (përfshirë doganat, imigracionin dhe karantinën, dhe kërkesat për njoftim paraprak dhe -aplikimet për leje) në lidhje me hyrjen, tranzitin dhe largimin e pasagjerëve dhe ekuipazhit jo-imigrant.

GEN 1.4 Hyrja, tranziti dhe nisja e ngarkesave

Rregullat (përfshirë doganat, dhe kërkesat për njoftim paraprak dhe aplikimet për leje) në lidhje me hyrjen, tranzitin dhe nisjen e ngarkesave.

GEN 1.5 Instrumentet e avionit, pajisjet dhe dokumentet e fluturimit

Përshkrimi i shkurtër i instrumenteve të avionit, pajisjeve dhe dokumenteve të fluturimit, përfshirë:

1. instrumentet, pajisjet (përfshirë komunikimin e avionit, pajisjet e lundrimit dhe

mbikëqyrjes) dhe dokumentet e fluturimit që do të mbahen në avion, përfshirë çdo kërkesë të veçantë përveç dispozitave të specifikuara në nënpjesën D të shtojcës IV (Pjesa-CAT) të U.M Nr 59/2020 transpozim i rregullores (BE) Nr. 965/2012; dhe

2. transmetuesin e lokalizimit të emergjencave (ELT), pajisjet e sinjalizimit dhe pajisjet e shpëtimit të jetës siç paraqiten në pikën CAT.IDE. A.280 të Aneksit IV (Pjesa-CAT) dhe pika NCC.IDE.A.215 e Aneksit VI (Pjesa-NCC) e Urdhrit të Ministrit nr. 59, datë 30.1.2020 "Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore", kur përcaktohet kështu nga takimet rajonale të lundrimit ajror, për fluturimet mbi zonat e përcaktuara të uljes në tokë.

GEN 1.6 Përmbledhje e rregulloreve kombëtare dhe marrëveshjeve / konventave ndërkombëtare

Një listë e titujve dhe referencave dhe, kur është e zbatueshme, përmbledhje e rregulloreve kombëtare që ndikojnë në lundrimin ajror, së bashku me një listë të marrëveshjeve / konventave ndërkombëtare të ratifikuara nga Shteti Shqiptar.

GEN 1.7 Diferencat nga Standardet, Praktikat dhe Procedurat e Rekomanduara të ICAO-s

Një listë e ndryshimeve domethënëse midis rregulloreve dhe praktikave kombëtare të Shtetit Shqiptar dhe dispozitave përkatëse të ICAO, duke përfshirë:

1. dispozitën e prekur (Aneksi dhe numri i botimit, paragrafi); dhe
2. ndryshimi në tekstin e plotë.

Të gjitha ndryshimet e rëndësishme do të renditen në këtë nënseksion. Të gjitha Anekset do të renditen në renditje numerike edhe nëse nuk ka asnjë ndryshim nga një Aneks i ICAO-s, në këtë rast do të jepet një njoftim NIL. Dallimet kombëtare ose shkalla e mos-aplikimit të procedurave plotësuese rajonale (SUPP) do të njoftohen menjëherë pas Aneksit me të cilin lidhet procedura shtesë.

GEN 2. TABELAT DHE KODET

GEN 2.1 Sistemi i matjes, shenjat e avionëve, pushimet

GEN 2.1.1 Njësitë e matjes

Përshkrimi i njësive të matjes të përdorura përfshirë tabelën e njësive të matjes.

GEN 2.1.2 Sistemi i referimit kohor

Përshkrimi i sistemit të referimit kohor (sistemi i kalendarit dhe kohës) i përdorur, së bashku me një tregues nëse orët e ditës përdoren ose jo dhe si paraqitet sistemi i referimit kohor në të gjithë AIP.

GEN 2.1.3 Sistemi i referencës horizontale

Përshkrimi i shkurtër i sistemit referues horizontal (gjeodezik) të përdorur, përfshirë:

1. emrin / emërtimin e sistemit të referencës;
2. identifikimin dhe parametrat e projeksionit;
3. identifikimin e elipsoidit të përdorur;
4. identifikimin e të dhënave referencë të përdorura;
5. zonën (at) e aplikimit; dhe
6. një shpjegim, nëse është i zbatueshëm, i asteriksit që përdoret për të identifikuar ato koordinata që nuk plotësojnë kërkesat e saktësisë të Aneksit 11 dhe 14 të ICAO-s.

GEN 2.1.4 Sistemi i referencës vertikale

Përshkrimi i shkurtër i sistemit të referencës vertikale të përdorur, përfshirë:

1. emrin / emërtimin e sistemit të referencës;

2. përshkrimin e modelit gjeoid të përdorur duke përfshirë parametrat e kërkuar për transformimin e lartësisë midis modelit të përdorur dhe EGM-96;

3. një shpjegim, nëse është i zbatueshëm, i asteriksit që përdoret për të identifikuar ato lartësi ortometrike/ valëzime gjeoide që nuk plotësojnë kërkesat e saktësisë të Aneksit 14 të ICAO-s.

GEN 2.1.5 Kombësia e avionit dhe shenjat e regjistrimit

Tregimi i kombësisë së avionit dhe shenjat e regjistrimit të miratuara nga Shteti Shqiptar.

GEN 2.1.6 Pushimet kombëtare

Një listë e festave kombëtare me një tregues të shërbimeve që preken.

GEN 2.2 Shkurtimet e përdorura në publikimet e AIS

Një listë e shkurtesave të rregulluara në mënyrë alfabetike dhe domethëniet e tyre përkatëse të përdorura nga Shteti Shqiptar në AIP-in e tij dhe në shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik me shënim të duhur për ato shkurtime kombëtare që janë të ndryshme nga ato që përmbahen në Dokumentin 8400 të ICAO-s 'Procedurat për Navigimin Ajror Shërbimet - Shkurtimet dhe Kodet e ICAO-s (PANS-ABC) '.

GEN 2.3 Simbolet e hartave

Një listë e simboleve të hartave të renditura sipas serive të hartave ku zbatohen simbolet.

GEN 2.4 Treguesit e vendndodhjes

Një listë e treguesve të vendosur në mënyrë alfabetike të ICAO-s, të caktuar për vendndodhjet e stacioneve fikse aeronautike që do të përdoren për qëllime të kodimit dhe dekodimit. Duhet të jepet një shënim për vendet që nuk janë të lidhura me shërbimin fiks aeronautik (AFS).

GEN 2.5 Lista e pajisjeve ndihmëse të radio- navigimit

Një listë e pajisjeve ndihmëse të radio navigimit të rregulluara alfabetikisht, që përmbajnë:

1. identifikuesin;

2. emrin e stacionit;

3. llojin e pajisjes / mjetit ndihmës;

4. tregimin nëse mjeti ndihmës shërben për në rrugë (E), aerodrom (A) ose për të dyja (AE).

GEN 2.6 Konvertimi i njësive të matjes

Tabelat për konvertim ose, përndryshe, formulat e konvertimit ndërmjet:

1. miljeve detare dhe kilometrave dhe anasjelltas;

2. feet dhe metrave dhe anasjelltas;

3. minutave dhjetore të harkut dhe sekondave të harkut dhe anasjelltas;

4. shndërrimeve të tjera sipas rastit.

GEN 2.7 Agimi / perëndimi i diellit

Informacion mbi kohën e lindjes dhe perëndimit të diellit duke përfshirë një përshkrim të shkurtër të kritereve të përdorura për përcaktimin e kohërave të dhëna dhe ose një formulë të

thjeshtë ose një tabelë nga e cila kohët mund të llogariten për çdo vend brenda territorit / zonës së tij të përgjegjësisë, ose një listë alfabetike e vendndodhjeve për të cilat kohët janë dhënë në një tabelë duke iu referuar faqes përkatëse në tabelë dhe tabelave të lindjes / perëndimit të diellit për stacionet / vendndodhjet e zgjedhura, duke përfshirë:

1. emrin e stacionit;

2. Treguesin e vendndodhjes së ICAO-s;

3. koordinatat gjeografike në gradë dhe minuta;

4. datën (at) për të cilat jepen kohët;

5. kohën për fillimin e muzgut civil në mëngjes;

6. kohën për lindjen e diellit;

7. kohën për perëndimin e diellit; dhe

8. kohën për mbarimin e muzgut civil të mbrëmjes.

GEN 3. SHËRBIMET

GEN 3.1 Shërbimet e informacionit aeronautik

GEN 3.1.1 Shërbimet përgjegjëse

Përshkrimi i shërbimit të informacionit aeronautik (AIS) të ofruar dhe përbërësit kryesorë të tij, duke përfshirë:

1. emrin e shërbimit / emri i njësisë;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme;

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë në vendndodhjen e AIP ku renditen ndryshimet, nëse ka.

GEN 3.1.2 Zona e përgjegjësisë

Zona e përgjegjësisë për AIS.

GEN 3.1.3 Publikimet aeronautike

Përshkrimi i elementeve të produkteve të informacionit aeronautik, duke përfshirë:

1. AIP dhe shërbimin e lidhur me ndryshimet;

2. Suplementët e AIP;

3. AIC;

4. NOTAM dhe buletinet e informacionit para fluturimit (PIB);

5. listat e kontrollit dhe listat e NOTAM-eve të vlefshëm;

6. si mund të merren ato.

Kur një AIC përdoret për të shpallur çmimet e blerjes së publikimeve, kjo do të tregohet në këtë pjesë të AIP.

GEN 3.1.4 Sistemi AIRAC

Përshkrim i shkurtër i sistemit AIRAC i dhënë duke përfshirë një tabelë të datave të tanishme dhe të afërt të AIRAC.

GEN 3.1.5 Shërbimi i informacionit para fluturimit në aerodrome / heliporte

Një listë e aerodromeve / heliporteve në të cilat informacioni para fluturimit është i disponueshëm në mënyrë rutinore, përfshirë një tregues të rëndësishëm:

1. elementet e produkteve të informacionit aeronautik të mbajtura;

2. hartat dhe grafikët e mbajtur;

3. zonën e përgjithshme të mbulimit të të dhënave të tilla.

GEN 3.1.6 Grupet e të dhënave dixhitale

1. Përshkrim i grupeve të të dhënave të disponueshme, përfshirë:

a) titullin e setit të të dhënave;

b) përshkrimin e shkurtër;

c) subjektet e të dhënave të përfshira;

d) shtrirjen gjeografike;

e) nëse është e zbatueshme, kufizimet në lidhje me përdorimin e tij.

2. Detajet e kontaktit se si mund të merren setet e të dhënave, që përmbajnë:

a) emrin e individit, shërbimit ose organizatës përgjegjëse;

b) adresën e rrugës dhe adresën e postës elektronike të individit, shërbimit ose organizatës përgjegjëse;

c) numrin e faksit të individit, shërbimit ose organizatës përgjegjëse;

d) numrin e telefonit të kontaktit të individit, shërbimit ose organizatës përgjegjëse;

e) orët e shërbimit (periudha kohore përfshirë zonën kohore kur mund të bëhet kontakti);

f) informacion në internet që mund të përdoret për të kontaktuar individin, shërbimin ose organizatën; dhe

g) informacionin shtesë, nëse është e nevojshme, se si dhe kur të kontaktohet me individin, shërbimin ose organizatën.

GEN 3.2 Hartat aeronautike

GEN 3.2.1 Shërbimin (et) përgjegjës

Përshkrim i shërbimit (eve) përgjegjës për prodhimin e hartave aeronautike, përfshirë:

1. emrin e shërbimit;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme; dhe

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë në

vendndodhjen e AIP ku renditen ndryshimet nga ICAO, nëse ka.

GEN 3.2.2 Mirëmbajtja e hartave

Përshkrim i shkurtër se si rishikohen dhe ndryshohen hartat aeronautike.

GEN 3.2.3 Marrëveshjet e blerjes

Detaje se si mund të merren hartat, që përmbajnë:

1. shërbimin / agjencinë e shitjes (ve);

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme.

GEN 3.2.4 Seria e hartave aeronautike në dispozicion

Një listë e serive të hartave aeronautike në dispozicion e ndjekur nga një përshkrim i përgjithshëm i secilës seri dhe një tregues i përdorimit të synuar.

GEN 3.2.5 Lista e hartave aeronautike të disponueshme.

Një listë e hartave aeronautike të disponueshme, përfshirë:

1. titullin e serisë;

2. shkallën e serisë;

3. emrin dhe / ose numrin e secilës hartë ose secilës fletë në një seri;

4. çmimin për fletë;

5. datën e rishikimit të fundit.

GEN 3.2.6 Indeksi në Hartën Botërore Aeronautike (WAC) - ICAO 1: 1 000 000

Një hartë indeks që tregon mbulimin dhe paraqitjen e fletëve për WAC 1: 1 000 000 të prodhuara nga ~~një~~ Shteti Shqiptar. Nëse prodhohet një Hartë Aeronautike - ICAO 1: 500 000 në vend të WAC 1: 1 000 000, do të përdoren hartat indeks për të treguar mbulimin dhe paraqitjen e fletës për Hartën Aeronautike - ICAO 1: 500 000.

GEN 3.2.7 Hartat topografike

Detaje se si mund të merren hartat topografike, që përmbajnë:

1. emrin e shërbimit / agjencisë (ve);

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme.

GEN 3.2.8 Korrigjimet në hartat që nuk përmbahen në AIP

Një listë korrigjimesh në hartat aeronautike që nuk përmbahen në AIP, ose një tregues se ku

mund të merren informacione të tilla.

GEN 3.3 Shërbimet e trafikut ajror (ATS)

GEN 3.3.1 Shërbimi përgjegjës

Përshkrimi i shërbimit të trafikut ajror dhe përbërësve kryesorë të tij, përfshirë:

1. emrin e shërbimit;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresa e internetit, nëse është e disponueshme;

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë për vendndodhjen në AIP ku renditen ndryshimet nga ICAO, nëse ka;

9. një tregues nëse shërbimi nuk është i disponueshëm për 24 orë në ditë dhe shtatë ditë në javë.

GEN 3.3.2 Fusha e përgjegjësisë

Përshkrimi i shkurtër i zonës së përgjegjësisë për të cilën sigurohen ATS.

GJENI 3.3.3 Llojet e shërbimeve

Përshkrimi i shkurtër i llojeve kryesore të shërbimeve të trafikut ajror të ofruara.

GEN 3.3.4 Koordinimi midis operatorit dhe ATS

Kushtet e përgjithshme nën të cilat ndikohet koordinimi midis operatorit dhe shërbimeve të trafikut ajror.

GEN 3.3.5 Lartësia altimetrike minimale e fluturimit

Kriteret e përdorura për përcaktimin e lartësive altimetrike minimale të fluturimit.

GEN 3.3.6 Lista e adresave të njësive ATS

Një listë e njësive ATS dhe adresat e tyre të renditura sipas alfabetit, që përmbajnë:

1. emrin e njësisë;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme.

GEN 3.4 Shërbimet e komunikimit

GEN 3.4.1 Shërbimi me përgjegjës

Përshkrimi i shërbimit përgjegjës për sigurimin e pajisjeve telekomunikuese dhe të lundrimit, duke përfshirë:

1. emrin e shërbimit;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme;

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë për vendndodhjen në AIP ku renditen ndryshimet nga ICAO, nëse ka;

9. një tregues nëse shërbimi nuk është i disponueshëm për 24 orë në ditë dhe shtatë ditë në javë.

GEN 3.4.2 Fusha e përgjegjësisë

Përshkrimi i shkurtër i fushës së përgjegjësisë për të cilën ofrohet shërbimi i telekomunikimit.

GEN 3.4.3 Llojet e shërbimit

Përshkrimi i shkurtër i llojeve kryesore të shërbimit dhe lehtësirave të ofruara, përfshirë:

1. shërbimet e radio navigimit;

2. shërbimet e lidhjes zanore dhe / ose të të dhënave;

3. shërbimi i transmetimit;

4. gjuhën (gjuhët) e përdorura; dhe

5. një tregues se ku mund të merren informacione të hollësishme.

GEN 3.4.4 Kërkesat dhe kushtet

Përshkrimi i shkurtër në lidhje me kërkesat dhe kushtet në të cilat shërbimi i komunikimit është i disponueshëm.

GEN 3.4.5 Të Ndryshme

Çdo informacion shtesë (p.sh. stacionet e zgjedhura të transmetimit të radios, diagrama e telekomunikimeve).

GEN 3.5 Shërbime meteorologjike

GEN 3.5.1 Shërbimi përgjegjës

Përshkrimi i shkurtër i shërbimit meteorologjik përgjegjës për sigurimin e informacionit meteorologjik, përfshirë:

1. emrin e shërbimit;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme;

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë për vendndodhjen në AIP ku renditen ndryshimet, nëse ka;

9. një tregues nëse shërbimi nuk është i disponueshëm për 24 orë në ditë dhe shtatë ditë në javë.

GEN 3.5.2 Fusha e përgjegjësisë

Përshkrimi i shkurtër i zonës dhe / ose rrugëve ajrore për të cilat ofrohet shërbimi meteorologjik.

GEN 3.5.3 Vëzhgimet dhe raportet meteorologjike

Përshkrimi i hollësishëm i vëzhgimeve dhe raporteve meteorologjike të dhëna për lundrimin ajror ndërkombëtar, duke përfshirë:

1. emrin e stacionit dhe treguesin e vendndodhjes të ICAO-s;

2. llojin dhe frekuencën e vëzhgimit duke përfshirë një tregues të pajisjeve automatike të vëzhgimit;

3. llojet e raporteve meteorologjike dhe disponueshmërinë e një parashikimi TREND;

4. llojin specifik të sistemit të vëzhgimit dhe numrin e vendeve të vëzhgimit të përdorura për të vëzhguar dhe raportuar erën sipërfaqësore, shikueshmërinë, diapazonin vizual të pistës, bazën e reve, temperaturën dhe, kur është e zbatueshme, prerjen ndryshimet e erës (p.sh. anemometër në kryqëzimin e pistave, transmetuesometra pranë zonës së prekjes , etj.);

5. orët e operimit;

6. treguesin e informacionit klimatologjik aeronautik në dispozicion.

GEN 3.5.4 Llojet e shërbimeve

Përshkrimi i shkurtër i llojeve kryesore të shërbimit të ofruar, duke përfshirë detajet e informimit, konsultimit, shfaqjes së informacionit meteorologjik, dokumentacionit të fluturimit në dispozicion për operatorët dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, dhe të metodave dhe mjeteve të përdorura për furnizimin e informacionit meteorologjik.

GEN 3.5.5 Njoftimi i kërkuar nga operatorët

Sasia minimale e njoftimit paraprak të kërkuar nga ofruesi i shërbimit meteorologjik nga operatorët në lidhje me informimin, konsultimin dhe dokumentacionin e fluturimit dhe informacionin tjetër meteorologjik që ata kërkojnë ose ndryshojnë.

GEN 3.5.6 Raportimet nga avionët

Sipas nevojës, kërkesat e ofruesit të shërbimit meteorologjik për bërjen dhe transmetimin e raportimeve të avionëve.

GEN 3.5.7 Shërbimi VOLMET

Përshkrimi i shërbimit VOLMET dhe/ose shërbimit D-VOLMET, përfshirë:

1. emrin e stacionit transmetues;

2. shenjën e thirrjes ose identifikimin dhe shkurtimin për transmetimin e radio komunikimit;

3. periudhën e transmetimit;

4. frekuencën ose frekuencat e përdorura për transmetim;

5. orët e shërbimit;

6. listën e aerodromeve/heliporteve për të cilat përfshihen raportet dhe/ose parashikimet; dhe

7. raportet, parashikimet dhe informacionin SIGMET të përfshira si dhe vërejtjet.

GEN 3.5.8 Shërbimi SIGMET dhe AIRMET

Përshkrimi i vrojtimit meteorologjik të siguruar brenda rajoneve të informacionit të

fluturimit ose zonave të kontrollit për të cilat ofrohen shërbime të trafikut ajror, përfshirë një listë të zyrave të vrojtimit meteorologjik me:

1. emrin e zyrës së vrojtimit meteorologjik, treguesi i vendndodhjes të ICAO-s;

2. orët e shërbimit;

3. rajonin (et) e informacionit të fluturimit ose zonën (at) e kontrollit të shërbyer;

4. periudhën e vlefshmërisë së SIGMET;

5. procedurat specifike të aplikuara për informacionin SIGMET (p.sh. për hirin vullkanik dhe ciklonet tropikale);

6. procedurat e aplikuara për informacionin AIRMET (në përputhje me marrëveshjet përkatëse rajonale të lundrimit ajror);

7. njësinë (të) e ATS-së të pajisur me informacionin SIGMET dhe AIRMET;

8. informacion shtesë, të tilla si çdo kufizim i shërbimit, etj.

GEN 3.5.9 Shërbime të tjera të automatizuara meteorologjike

Përshkrimi i shërbimeve të disponueshme të automatizuara për sigurimin e informacionit meteorologjik (p.sh. shërbimi i automatizuar i informacionit para fluturimit i arritshëm nga telefoni dhe / ose modemi kompjuterik) duke përfshirë:

1. emrin e shërbimit;

2. informacioni i disponueshëm;

3. zonat, rrugët dhe aerodromet e mbuluara;

4. numrin (at) e telefonit dhe telefaksit, adresën e postës elektronike dhe, nëse ekziston, adresën e faqes në internet.

GEN 3.6 Kërkimi dhe shpëtimi (SAR)

GEN 3.6.1 Shërbimi (et) përgjegjës

Përshkrimi i shkurtër i shërbimit (eve) përgjegjës për sigurimin e kërkimit dhe shpëtimit (SAR), përfshirë:

1. emrin e shërbimit / njësisë;

2. adresën postare;

3. numrin e telefonit;

4. numrin e faksit;

5. adresën e postës elektronike;

6. adresën e AFS-ve;

7. adresën e internetit, nëse është e disponueshme; dhe

8. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohet shërbimi dhe një referencë për vendndodhjen në AIP ku renditen ndryshimet nga ICAO, nëse ka.

GJENI 3.6.2 Fusha e përgjegjësisë

Përshkrimi i shkurtër i zonës së përgjegjësisë brenda së cilës ofrohen shërbimet e SAR.

GJENI 3.6.3 Llojet e shërbimit

Përshkrimi i shkurtër dhe pasqyrimi gjeografik, kur është e përshtatshme, i llojit të shërbimit dhe pajisjeve të ofruara, përfshirë indikacionet ku mbulimi ajror i SAR varet nga vendosja e konsiderueshme e avionëve.

GEN 3.6.4 Marrëveshjet SAR

Përshkrimi i shkurtër i marrëveshjeve të SAR-it në fuqi, duke përfshirë dispozitat për lehtësimin e hyrjes dhe largimit të avionëve të Shteteve të tjera për kërkim, shpëtim, rikuperim, riparim ose rikuperim në lidhje me avionët e humbur ose të dëmtuar, qoftë vetëm me njoftim ajror ose pas njoftimit të planit të fluturimit.

GEN 3.6.5 Kushtet e disponueshmërisë

Përshkrimi i shkurtër i dispozitave për SAR, duke përfshirë kushtet e përgjithshme nën të cilat shërbimi dhe pajisjet janë në dispozicion për përdorim ndërkombëtar, duke përfshirë një tregues nëse një strukturë në dispozicion për SAR është e specializuar në teknikat dhe funksionet e SAR, ose është përdorur posaçërisht për qëllime të tjera, por i përshtatur për qëllime të SAR përmes trajnimit dhe pajisjeve, ose është i disponueshëm vetëm me raste dhe nuk ka ndonjë trajnim ose përgatitje të veçantë për punën e SAR.

GEN 3.6.6 Procedurat dhe sinjalet e përdorura

Përshkrimi i shkurtër i procedurave dhe sinjaleve të përdorura nga avionët e shpëtimit dhe një tabelë që tregon sinjalet që do të përdoren nga të mbijetuarit.

GEN 4. TARIFAT PËR AERODROMET / HELIKOPTERËT DHE SHËRBIMET E LUNDRIMIT AJROR (ANS)

Referenca mund të bëhet aty ku mund të gjenden detajet e tarifave aktuale, nëse nuk përcaktohet në këtë kapitull.

GEN 4.1 Tarifat e aerodromit / heliportit

Përshkrimi i shkurtër i llojit të tarifave që mund të zbatohen në aerodromet / helikopterët në dispozicion për përdorim ndërkombëtar, përfshirë:

1. uljen e avionëve;

2. parkimin, futjen në hangar dhe ruajtjen afatgjatë të avionëve;

3. shërbimin e udhëtarëve;

4. sigurinë;

5. sendet që lidhen me zhurmën;

6. të tjera (doganat, shëndetin, emigracionit, etj.);

7. përjashtimet / uljet; dhe

8. mënyrat e pagesës.

GEN 4.2 Tarifat e shërbimeve të lundrimit ajror

Përshkrimi i shkurtër i tarifave që mund të zbatohen për ANS të parashikuara për përdorim ndërkombëtar, përfshirë:

1. kontrollin e afrimit;

2. rrugën ANS;

3. koston bazë për ANS dhe përjashtimet / uljet;

4. mënyrat e pagesës.

PJESA 2 - NË RRUGË (ENR)

Nëse një AIP prodhohet dhe vihet në dispozicion në më shumë se një vëllim me secilin që ka një shërbim ndryshimi dhe shtesë të veçantë, një parathënie të veçantë, rekorde të

Amendamenteve të AIP, regjistër të Suplementeve të AIP, listë kontrolli të faqeve AIP dhe listë të ndryshimeve aktuale të bëra manualisht do të përfshihen në secilin vëllim. Në rastin e botimit të një AIP si një vëllim, shënimi 'jo i zbatueshëm' do të futet në secilën nga nënseksionet e mësipërme.

ENR 0.6 Përmbajtja në Pjesën 2

Një listë e seksioneve dhe nënseksioneve të përfshira në Pjesën 2 - Në rrugë.

ENR 1. RREGULLAT DHE PROCEDURAT E PËRGJITHSHME

ENR 1.1 Rregullat e përgjithshme

Rregullat e përgjithshme do të publikohen siç zbatohen brenda Shtetit Shqiptar.

ENR 1.2 Rregullat e fluturimit vizual

Rregullat e fluturimit vizual do të publikohen siç zbatohen brenda Shtetit Shqiptar.

ENR 1.3 Rregullat e fluturimit instrumental

Rregullat e fluturimit instrumental do të publikohen siç zbatohen brenda Shtetit Shqiptar.

ENR 1.3.1 Rregullat e zbatueshme për të gjitha fluturimet IFR

ENR 1.3.2 Rregullat e zbatueshme për fluturimet IFR brenda hapësirës ajrore të kontrolluar

ENR 1.3.3 Rregullat e zbatueshme për fluturimet IFR jashtë hapësirës ajrore të kontrolluar

ENR 1.3.4 Procedurat e përgjithshme të hapësirës ajrore të rrugës së lirë (FRA)

Procedurat në lidhje me hapësirën ajrore të rrugës të lirë, përfshirë shpjegimin dhe përkufizimet e pikave përkatëse të aplikuara të FRA. Në rast të zbatimit ndërkufitar të FRA, FIR / UIR ose CTA / UTA të përfshira do të tregohen në pikën ENR 1.3.

ENR 1.4 Klasifikimi dhe përshkrimi i hapësirës ajrore ATS

ENR 1.4.1 Klasifikimi i hapësirës ajrore ATS

Përshkrimi i klasave të hapësirës ajrore ATS në formën e tabelës së klasifikimit të hapësirës ajrore ATS në Shtojcën 4 të Rregullores miratuar me Urdhrin të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar, shënuar në mënyrë të përshtatshme për të treguar ato klasa të hapësirës ajrore që nuk përdoren nga Shteti Shqiptar.

ENR 1.4.2 ATS përshkrimi i hapësirës ajrore

Përshkrime të tjera të hapësirës ajrore të ATS-ve, sipas rastit, përfshirë përshkrimet e përgjithshme tekstuale.

ENR 1.5 Procedurat e mbajtjes, afrimit dhe largimit

ENR 1.5.1 Të përgjithshme

Kërkesa është për një deklaratë në lidhje me kriteret mbi të cilat vendosen procedurat e mbajtjes, afrimit dhe largimit.

ENR 1.5.2 Fluturimet në ardhje

Do të paraqiten procedurat (lundrimi konvencional ose i zonës ose të dyja) për fluturimet e mbërritura, të cilat janë të zakonshme për fluturimet brenda ose brenda të njëjtit lloj hapësire ajrore. Nëse zbatohen procedura të ndryshme brenda një hapësire ajrore të terminalit, një shënim për këtë efekt do të jepet së bashku me një referencë se ku mund të gjenden procedurat specifike.

ENR 1.5.3 Fluturimet në nisje

Duhet të paraqiten procedurat (lundrimi konvencional ose i zonës ose të dyja) për fluturimet

në nisje, të cilat janë të zakonshme për fluturimet që nisen nga çdo aerodrom / heliport.

ENR 1.5.4 Informacione dhe procedura të tjera të rëndësishme

Përshkrimi i shkurtër i informacionit shtesë, p.sh. procedurat e hyrjes, pozicionimi i afrimit final, procedurat dhe zonat e mbajtjes.

ENR 1.6 Shërbimet dhe procedurat e mbikëqyrjes ATS

ENR 1.6.1 Radari primar

Përshkrimi i shërbimeve dhe procedurave të radarit primar, përfshirë:

1. shërbimet plotësuese;

2. aplikimin e shërbimit të kontrollit me radar;

3. procedurat e mosfunksionimit të radarit dhe komunikimit tokë-ajër;

4. kërkesat e raportimit të pozicionit të komunikimeve kontrollor-pilot me linkun e të dhënave (CPDLC) dhe me zë; dhe

5. portretizimin grafik i zonës së mbulimit të radarëve.

ENR 1.6.2 Radari i mbikëqyrjes sekondare (SSR)

Përshkrimi i procedurave të operimit të radarit sekondar (SSR), duke përfshirë:

1. procedurat e urgjencës;

2. mosfunksionimin e komunikimit ajër-tokë dhe procedurat e ndërhyrjes së paligjshme;

3. sistemi i caktimit të kodit SSR;

4. kërkesat e raportimit të pozicionit CPDLC dhe zërit; dhe

5. portretizimin grafik i zonës së mbulimit SSR.

ENR 1.6.3 Mbikëqyrje automatike e varur - transmetim (ADS-B)

Përshkrimi i procedurave të funksionimit të mbikëqyrjes automatike të varur - transmetimit (ADS-B), duke përfshirë:

1. procedurat e urgjencës;

2. mosfunksionimin e komunikimit ajër-tokë dhe procedurat e paligjshme të ndërhyrjes;

3. kërkesat për identifikimin e avionëve;

4. kërkesat e raportimit pozicionit CPDLC dhe zërit; dhe

5. portretizimin grafik i zonës së mbulimit ADS-B.

ENR 1.6.4 Informacione dhe procedura të tjera të rëndësishme

Përshkrimi i shkurtër i informacionit dhe procedurave shtesë, p.sh. procedurat e mosfunksionimit të radarit dhe procedurat e mosfunksionimit të transponderit.

ENR 1.7 Procedurat e vendosjes së lartësimatësit.

Do të publikohet një deklaratë e procedurave të vendosjes së lartësimatësit, që përmban:

1. paraqitjen e shkurtër me një deklarim në lidhje me dokumentet e ICAO-s mbi të cilat bazohen procedurat së bashku me ndryshimet në me dispozitat e ICAO, nëse ka;

2. procedurat themelore të vendosjes së lartësimatësit;

3. përshkrimi i rajonit (eve) të vendosjes së lartësimatësit;

4. procedurat e zbatueshme për operatorët (përfshirë pilotët); dhe

5. tabela e niveleve optimale të lundrimit.

ENR 1.8 Procedurat plotësuese rajonale të ICAO-s

Do të prezantohen procedurat plotësuese rajonale (SUPP) që prekin të gjithë fushën e përgjegjësisë.

ENR 1.9 Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror (ATFM) dhe menaxhimi i hapësirës ajrore

Përshkrimi i shkurtër i sistemit ATFM dhe menaxhimit të hapësirës ajrore, duke përfshirë:

1. Strukturën e ATFM, zonën e shërbimit, shërbimin e ofruar, vendndodhjen e njësisë (ve) dhe orët e operimit;

2. llojet e mesazheve të fluksit dhe përshkrimet e formateve; dhe

3. procedurat e zbatueshme për fluturimet në nisje, që përmbajnë:

a) shërbimin përgjegjës për sigurimin e informacionit mbi masat e aplikuara të ATFM;

b) kërkesat e planit të fluturimit; dhe

c) caktimin e sloteve.

4. informacionin mbi përgjegjësinë e përgjithshme në lidhje me menaxhimin e hapësirës ajrore brenda FIR (s), detajet e caktimit dhe koordinimit të menaxhimit të hapësirës ajrore civile / ushtarake, strukturën e hapësirës ajrore të menaxhueshme (alokimi dhe ndryshimet në alokim) dhe procedurat e përgjithshme të operimit.

ENR 1.10 Planifikimi i fluturimit

Duhet të tregohet çdo kufizim, kufizim ose informacion këshillues në lidhje me fazën e planifikimit të fluturimit, i cili mund të ndihmojë përdoruesin në prezantimin e operacionit të synuar të fluturimit, duke përfshirë:

1. procedurat për paraqitjen e një plani fluturimi;

2. sistemin e planit të përsëritur të fluturimit; dhe

3. ndryshimet në planin e paraqitur të fluturimit.

ENR 1.11 Adresimi i mesazheve të planit të fluturimit

Do të përfshihet një tregues, në formë tabele, të adresave të caktuara për planet e fluturimit, duke treguar:

1. kategorinë e fluturimit (IFR, VFR ose të dyja);

2. rrugën (brenda ose përmes FIR dhe / ose TMA); dhe

3. adresa e mesazhit.

ENR 1.12 Interceptimi i avionëve civilë

Një deklaratë e plotë e procedurave të interceptimit dhe sinjaleve vizuale që do të përdoren do të tregohet me një tregues të qartë nëse zbatohen dispozitat e ICAO-s dhe, nëse jo, se ekzistojnë ndryshime.

ENR 1.13 Ndërhyrje e paligjshme

Do të paraqiten procedurat e duhura për t'u zbatuar në rast të ndërhyrjeve të paligjshme.

ENR 1.14 Incidentet e trafikut ajror

Përshkrimi i sistemit të raportimit të incidenteve të trafikut ajror, përfshirë:

1. përkufizimin e incidenteve të trafikut ajror;

2. përdorimin e Formularit të Raportimit të Incidenteve të Trafikut Ajror ';

3. procedurat e raportimit (përfshirë procedurat gjatë fluturimit); dhe

4. qëllimin e raportimit dhe trajtimit të formularit.

ENR 2. HAPËSIRA AJRORE E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

ENR 2.1 FIR, UIR, TMA dhe CTA

Përshkrimi i hollësishëm i rajoneve të informacionit të fluturimit (FIR), rajoneve të sipërme të informacionit të fluturimit (UIR) dhe zonave të kontrollit (CTA) (përfshirë CTA specifike siç janë TMA), duke përfshirë:

1. emrin, koordinatat gjeografike në gradë dhe minuta të kufijve anësorë FIR / UIR dhe në gradë, minuta dhe sekonda të kufijve anësorë të CTA, kufijve vertikalë dhe klasës së hapësirës ajrore;

2. identifikimin e njësisë që ofron shërbimin;

3. shenjën e thirrjes së stacionit aeronautik që shërben për njësinë dhe gjuhën (gjuhët) e përdorura, duke specifikuar zonën dhe kushtet, kur dhe ku do të përdoren, nëse aplikohet;

4. frekuencat, dhe nëse është e zbatueshme numri i SATVOICE, i plotësuar me indikacione për qëllime specifike; dhe

5. vërejtje.

Zonat e kontrollit përreth bazave ajrore ushtarake që nuk përshkruhen ndryshe në AIP do të përfshihen në këtë nënseksion. Kur kërkesat e Urdhrit të Ministrit që përafron Rregulloren e Zbatimit (BE) nr. 923/2012, të ndryshuar "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror", në lidhje me planet e fluturimit, komunikimi i dyanshëm dhe raportimi i pozicionit zbatohen për të gjitha fluturimet në mënyrë që të eliminohen ose zvogëloni nevojën për përgjime dhe / ose kur ekziston mundësia e përgjimit dhe kërkohet mirëmbajtja e mbrojtjes në frekuencën e emergjencës VHF 121.500 MHz, duhet të përfshihet një deklaratë për këtë efekt për zonën (et) përkatëse ose pjesën (të) e tyre.

Një përshkrim i zonave të përcaktuara mbi të cilat kërkohet transportimi i një transmetuesi të lokalizimit të emergjencave (ELT) dhe ku avionët duhet të ruajnë vazhdimisht frekuencën e emergjencës VHF 121.500 MHz, përveç atyre periudhave kur avionët po kryejnë komunikime në kanale të tjera VHF ose kur kufizimet e pajisjeve ajrore ose detyrat e kabinës nuk lejojnë ruajtjen e njëkohshme të dy kanaleve.

ENR 2.2 Hapësira tjetër ajrore e rregulluar

Përshkrimi i hollësishëm i zonave të detyrueshme radio (RMZ) dhe zonave të detyrueshme të transponderit (TMZ), duke përfshirë:

1. emrin, koordinatat gjeografike në shkallë dhe minuta të kufijve anësorë të RMZ / TMZ;

2. kufijtë vertikalë në nivele fluturimi, ose feet;

3. kohën e veprimtarisë; dhe

4. vërejtje.

Aty ku përcaktohet, një përshkrim i hollësishëm i llojeve të tjera të hapësirës ajrore të rregulluar dhe klasifikimit të hapësirës ajrore.

ENR 3. RRUGËT ATS

ENR 3.1 Rrugët konvencionale të lundrimit

Përshkrimi i hollësishëm i rrugëve konvencionale të lundrimit, duke përfshirë:

1. përcaktuesin e rrugës, përcaktimin e specifikimit (eve) të performancës së kërkuar të komunikimit (RCP), specifikimit (eve) të navigimit dhe / ose specifikimit (eve) të kërkuar të mbikëqyrjes (RSP) të zbatueshëm për një segment (të) të specifikuar, emrat, përcaktuesit e koduar ose kodet e emrave dhe koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të të gjitha pikave të rëndësishme që përcaktojnë rrugën, përfshirë pikat e raportimit 'të detyrueshme' ose 'sipas kërkesës';

2. vektorët ose radialet VOR në shkallën më të afërt, distancën gjeodezike në të dhjetën më të afërt të një kilometri ose të dhjetën e një milje detare midis secilës pikë të caktuar të njëpasnjëshme të rëndësishme dhe, në rastin e radialeve VOR, pikave të kalimit;

3. kufijtë e sipërm dhe të poshtëm ose lartësitë ortometrike minimale të rrugës, deri në 50 m ose 100 ft më të afërt, dhe klasifikimin e hapësirës ajrore;

4. kufijtë anësorë dhe lartësitë minimale të pastrimit të pengesave;

5. drejtimin e niveleve të lundrimit;

6. Shënime, duke përfshirë një tregues të njësisë kontrolluese, kanalit të saj të funksionimit dhe, nëse është e zbatueshme, adresën e saj të hyrjes, numrin SATVOICE, dhe çdo kufizim të navigimit, specifikimeve (eve) RCP dhe RSP.

ENR 3.2 Rrugët e lundrimit në zonë

Përshkrimi i hollësishëm i rrugëve PBN (RNAV dhe RNP), duke përfshirë:

1. përcaktuesin e rrugës, përcaktimin e specifikimit (eve) të performancës së kërkuar të komunikimit (RCP), specifikimit (eve) të navigimit dhe / ose specifikimit (eve) të kërkuar të mbikëqyrjes (RSP) të zbatueshëm për një segment (të) të specifikuar, emrat, përcaktuesit e koduar ose kodet e emrave dhe koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të të gjitha pikave të rëndësishme që përcaktojnë rrugën, përfshirë pikat e raportimit 'të detyrueshme' ose 'sipas kërkesës';

2. në lidhje me pikat e rrugës që përcaktojnë një rrugë të lundrimit në zonë, përveç kësaj siç zbatohet:

a) identifikimin e stacionit të referencës VOR / DME;

b) drejtimin në gradën më të afërt dhe distancën në të dhjetën më të afërt të një kilometri ose të dhjetën e një milje detare nga referenca VOR / DME nëse pika e rrugës nuk është e bashkuar me të; dhe

c) lartësinë ortometrike të antenës transmetuese të DME në 30 m më të afërt (100 ft);

3. drejtimin magnetik në gradën më të afërt, distancën gjeodezike në të dhjetën më të afërt të një kilometri ose të dhjetën e një milje detare midis pikave përfundimtare të përcaktuara dhe distancës midis secilës pikë të caktuar të njëpasnjëshme të rëndësishme;

4. kufijtë e sipërm dhe të poshtëm dhe klasifikimin e hapësirës ajrore;

5. drejtimin e niveleve të lundrimit;

6. kërkesa e saktësisë së lundrimit për secilin segment të rrugës PBN (RNAV ose RNP); dhe

7. vërejtje, duke përfshirë një tregues të njësisë kontrolluese, kanalit të saj të funksionimit dhe, nëse është e zbatueshme, adresën e saj të hyrjes, numrin SATVOICE dhe çdo kufizim të specifikimit (ve) të RCP dhe RSP.

ENR 3.3 Rrugë të tjera

Kërkesa është që të përshkruhen rrugë të tjera të përcaktuara posaçërisht të cilat janë të detyrueshme brenda zonës (ve) së specifikuar.

Përshkrimi i hapësirës ajrore të rrugës së lirë (FRA), siç përcaktohet hapësira ajrore brenda së cilës përdoruesit mund të planifikojnë lirisht rrugë të drejtpërdrejta midis një pike hyrëse të përcaktuar dhe një pike të përcaktuar të daljes, duke përfshirë informacionin për drejtimin e drejtpërdrejtë, kufizimet në përdorimin e pikave të rrugës për itineraret direkt dhe treguesin në planin e fluturimit (pika 15). Parakushtet për lëshimin e lejeve të ATC do të përshkruhen.

ENR 3.4 Mbajtja në rrugë

Kërkesa është për një përshkrim të hollësishëm të procedurave të mbajtjes në rrugë, që përmban:

1. identifikimin e mbajtjes (nëse ka) dhe pikën fikse të mbajtjes (mjetin ndihmës të lundrimit) ose pikën e rrugës me koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda;

2. rrugë fluturimi hyrës;

3. drejtimin e kthesës së procedurës;

4. shpejtësinë e ajrit maksimale në ajër të treguar;

5. nivelin minimal dhe maksimal të mbajtjes;

6. kohën / distancën e jashtme; dhe

7. paraqitjen e njësisë kontrolluese dhe frekuencës së operimit të saj.

ENR 4. SISTEMET/MJETET NDIHMËSE TË RADIO NAVIGIMIT

ENR 4.1 Ndihmat e radio-navigimit - gjatë rrugës

Një listë e stacioneve që ofrojnë shërbime të radio-navigimit të krijuara për qëllime gjatë rrugës dhe të rregulluara sipas alfabetit me emrin e stacionit, duke përfshirë:

1. emrin e stacionit dhe variacioni magnetik në gradën më të afërt dhe për VOR, deknilacionin e stacionit në gradën më të afërt, e përdorur për rreshtimin teknik të mjetit ndihmës;

2. identifikimin;

3. frekuencën / kanalin për secilin element;

4. orët e operimit;

5. koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të pozicionit të antenës transmetuese;

6. ngritja ne lartësinë ortometrike të antenës transmetuese të DME në 30 m më të afërt (100 ft); dhe

7. vërejtje.

Nëse autoriteti operues i pajisjes është tjetër nga autoriteti i caktuar, emri i autoritetit operues do të tregohet në kolonën e vërejtjeve. Mbulimi i objektit duhet të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

ENR 4.2 Sisteme speciale të navigimit

Përshkrimi i stacioneve të shoqëruara me sisteme speciale të lundrimit, duke përfshirë:

1. emrin e stacionit ose zinxhirit;

2. llojin e shërbimit në dispozicion (sinjali kryesor, sinjali ndihmës, ngjyra);

3. frekuencën (numri i kanalit, niveli bazë i pulsimit, shpeshtësia e përsëritjes, siç aplikohet);

4. orët e operimit;

5. koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të pozicionit të stacionit transmetues; dhe

6. vërejtje.

Nëse autoriteti operues i sistemit është tjetër nga autoriteti i caktuar, emri i autoritetit operues duhet të tregohet në kolonën e vërejtjeve. Mbulimi i objektit duhet të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

ENR 4.3 Sistemi satelitor global i navigimit (GNSS)

Një listë dhe përshkrim i elementeve të sistemit global satelitor të lundrimit (GNSS) që ofron shërbimin e lundrimit të krijuar për qëllime gjatë rrugës dhe rregulluar alfabetikisht me emrin e elementit, duke përfshirë:

1. emrin e elementit GNSS (GPS, GLONASS, EGNOS, MSAS, ËAAS, etj.);

2. frekuencën (at), sipas rastit;

3. koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të zonës nominale të shërbimit dhe zonës së mbulimit; dhe

4. vërejtje.

Nëse autoriteti operues i sistemit është tjetër nga autoriteti i caktuar, emri i autoritetit operativ duhet të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

ENR 4.4 Përcaktuesit e kodit të emrit për pikën domethënëse

Një listë e rregulluar në mënyrë alfabetike e përcaktuesve të kodit të emrit (letter kodi i emrit 'i shqiptueshëm me pesë shkronja) i krijuar për pika të rëndësishme në pozicionet që nuk janë shënuar nga vendi i ndihmave të radio-navigimit, duke përfshirë:

1. përcaktuesin e kodit të emrit;

2. koordinatat gjeografike të pozicionit në gradë, minuta dhe sekonda;

3. referimin në ATS ose rrugë të tjera ku ndodhet pika; dhe

4. vërejtjet, duke përfshirë një përkufizim shtesë të pozicioneve, kur kërkohet

ENR 4.5 Dritat aeronautike tokësore - gjatë rrugës

Një listë e dritave tokësore aeronautike dhe fenerëve të tjerë të dritës që përcaktojnë pozicionet gjeografike që janë zgjedhur nga Shteti Shqiptar si të rëndësishëm, duke përfshirë:

1. emrin e qytetit ose qytezës ose identifikimin tjetër i fenerit;

2. llojin e fenerit dhe intensitetin e dritës në mijëra kandila;

3. karakteristikat e sinjalit;

4. orët operacionale; dhe

5. vërejtje.

ENR 5. PARALAJMËRIMET E LUNDRIMIT

ENR 5.1 Zonat e ndaluara, të kufizuara dhe të rrezikshme

Përshkrimi, i plotësuar me portretizim grafik, kur është e përshtatshme, të zonave të

ndaluara, të kufizuara dhe të rrezikshme së bashku me informacionin në lidhje me krijimin dhe aktivizimin e tyre, përfshirë:

1. identifikimin, emrin dhe koordinatat gjeografike të kufijve anësorë në gradë, minuta dhe sekonda, nëse janë brenda, dhe në gradë dhe minuta, nëse janë jashtë kufijve të hapësirës së kontrolluar / zonës së kontrollit;

2. kufijtë e sipërm dhe të poshtëm; dhe

3. vërejtjet, përfshirë kohën e aktivitetit.

Lloji i kufizimit ose natyra e rrezikut dhe rreziku i përgjimit në rast të depërtimit do të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

ENR 5.2 Zonat e trajnimit dhe stërvitjes ushtarake dhe zona e identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ)

Përshkrimi, i plotësuar me portretizimin grafik, kur është e përshtatshme, të zonave të vendosura të trajnimeve dhe stërvitjeve ushtarake që zhvillohen në intervale të rregullta dhe zonës së themeluar të identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ), duke përfshirë:

1. koordinatat gjeografike të kufijve anësorë në gradë, minuta dhe sekonda, nëse janë brenda, dhe në gradë dhe minuta, nëse janë jashtë kufijve të hapësirës së kontrolluar / zonës së kontrollit;

2. kufijtë e sipërm dhe të poshtëm, dhe sistemin dhe mjetet e njoftimeve të aktivizimit së bashku me informacionin që ka të bëjë me fluturimet civile dhe procedurat e zbatueshme të ADIZ; dhe

3. vërejtjet, përfshirë kohën e aktivitetit dhe rrezikun e përgjimit në rast të depërtimit të ADIZ.

ENR 5.3 Aktivitete të tjera të një natyre të rrezikshme dhe rreziqe të tjera të mundshme

ENR 5.3.1 Aktivitete të tjera me natyrë të rrezikshme

Përshkrimi, i plotësuar nga grafikët, kur është e përshtatshme, i aktiviteteve që përbëjnë një rrezik specifik ose të dukshëm për funksionimin e avionit dhe mund të ndikojnë në fluturime, duke përfshirë:

1. koordinatat gjeografike në gradë dhe minuta të qendrës së zonës dhe gamës së ndikimit;

2. kufijtë vertikalë;

3. masat këshilluese;

4. autoritetin përgjegjës për sigurimin e informacionit; dhe

5. vërejtjet, përfshirë kohën e aktivitetit.

ENR 5.3.2 Rreziqe të tjera të mundshme

Përshkrimi, i plotësuar nga grafikët, kur është e përshtatshme, i rreziqeve të tjera të mundshme që mund të ndikojnë në fluturime (p.sh. vullkanet aktive, stacionet e energjisë bërthamore, etj.), Duke përfshirë:

1. koordinatat gjeografike në shkallë dhe minuta të vendndodhjes së rrezikut të mundshëm;

2. kufijtë vertikalë;

3. masat këshilluese;

4. autoritetin përgjegjës për sigurimin e informacionit; dhe

5. vërejtje.

ENR 5.4 Pengesat e lundrimit ajror

Lista e pengesave që ndikojnë në lundrimin ajror në Zonën 1 (i gjithë territori i Shtetit Shqiptar), përfshirë:

1. identifikimin ose përcaktimin e pengesës;

2. llojin e pengesës;

3. pozicionin e pengesës, i përfaqësuar nga koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda;

4. ngritja lartësinë ortometrike dhe lartësinë e pengesës në metrin ose këmbën më të afërt;

5. llojin dhe ngjyrën e ndriçimit të pengesës (nëse ka); dhe

6. nëse është e përshtatshme, një tregues që lista e pengesave është në dispozicion në formë elektronike dhe një referencë në pikën GEN 3.1.6.

ENR 5.5 Aktivitete sportive dhe rekreative ajrore

Përshkrimi i shkurtër, i plotësuar me portretizim grafik, kur është e përshtatshme, të aktiviteteve sportive ajrore dhe rekreative intensive, së bashku me kushtet nën të cilat ato kryhen, përfshirë:

1. përcaktimin dhe koordinatat gjeografike të kufijve anësorë në gradë, minuta dhe sekonda, nëse janë brenda, dhe në gradë dhe minuta, nëse janë jashtë, kufijtë e hapësirës së kontrolluar / zonës së kontrollit;

2. kufijtë vertikalë;

3. numrin e telefonit të operatorit / përdoruesit; dhe

4. shënime, përfshirë kohën e aktivitetit.

ENR 5.6 Migrimi i zogjve dhe zonat me faunë të ndjeshme

Përshkrimi, i plotësuar nga grafikët, kur është e mundur, i lëvizjeve të zogjve të shoqëruar me migracionin, përfshirë rrugët e migrimit dhe zonat e pushimit të përhershëm dhe zonat me faunë të ndjeshme.

ENR 6. HARTAT E RRUGËVE (EN-ROUTE)

Harta e Rrugëve e ICAO-s dhe hartat indeks do të përfshihen në këtë seksion.

PJESA 3 - AERODROMET (AD)

Nëse një AIP prodhohet dhe vihet në dispozicion në më shumë se një vëllim me secilin që ka një ndryshim të veçantë dhe një shërbim për shtesat, një parathënie të veçantë, rekordi i Amendamenteve të AIP, rekordi i Suplementeve AIP, lista e kontrollit të faqeve të AIP dhe lista e ndryshimeve aktuale të bëra manualisht do të përfshihen në secilin vëllim. Në rastin e botimit të një AIP si një vëllim, shënimi 'jo i zbatueshëm' do të futet në secilën nga nënseksionet e mësipërme.

AD 0.6 Tabela e përmbajtjes në Pjesën 3

Një listë e seksioneve dhe nënseksioneve të përfshira në Pjesën 3 - Aerodromet (AD).

AD 1. AERODROMET / HELIKOPTERËT – HYRJE

AD 1.1 Disponueshmëria e aerodromit / helikopterit dhe kushtet e përdorimit

AD 1.1.1 Kushtet e përgjithshme

Përshkrimi i shkurtër i autoritetit kompetent përgjegjës për aerodromet dhe heliportet,

përfshirë:

1. kushtet e përgjithshme nën të cilat aerodromet / heliportet dhe fasilitetet shoqëruese janë në dispozicion për përdorim; dhe

2. një deklaratë në lidhje me dispozitat mbi të cilat bazohen shërbimet dhe një referencë për vendndodhjen në AIP ku renditen diferencat nga ICAO, nëse ka.

AD 1.1.2 Përdorimi i bazave ajrore ushtarake

Rregulloret dhe procedurat, nëse ka, në lidhje me përdorimin civil të bazave ajrore ushtarake.

AD 1.1.3 Procedurat e shikimit të ulët (LVP-ve)

Kushtet e përgjithshme nën të cilat LVP-të e zbatueshme për operimet ne kushtet e shikueshmerise se ulet, në aerodrome, nëse ka.

AD 1.1.4 Minimumet e operimit të aerodromit

Detajet e minimumit të operimit të aerodromit të aplikuara nga shteti.

AD 1.1.5 Informacione të tjera

Nëse është e zbatueshme, informacione të tjera të një natyre të ngjashme.

AD 1.2 Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes (RFFS), vlerësimi dhe raportimi i kushteve të sipërfaqes së pistës dhe plani i dëborës

AD 1.2.1 Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes

Përshkrimi i shkurtër i rregullave që rregullojnë krijimin e RFFS-ve në aerodromet / heliportet në dispozicion për përdorim publik së bashku me një tregues të kategorive të shpëtimit dhe zjarrfikjes të vendosura nga Shteti Shqiptar.

AD 1.2.2 Vlerësimi dhe raportimi i kushteve të siperfaqes së pistës dhe plani i dëborës

Përshkrimi i vlerësimit dhe raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës; dhe konsideratave të përgjithshme të planit të dëborës për aerodromet / heliportet të disponueshëm për përdorim publik në të cilat kushtet e borës jane normalisht te mundshme të ndodhin, duke përfshirë:

1. organizimin e raportimit të kushteve të sipërfaqes së pistës dhe shërbimit dimëror;

2. mbikëqyrjen e zonave të lëvizjes;

3. metodat e vlerësimit të kushteve të sipërfaqes të përdorura; operimet në pistat e përgatitura specifikisht per dimrin;

4. veprimet e ndërmarra për të ruajtur përdorshmërinë e zonave të lëvizjes;

5. sistemin dhe mjetet e raportimit;

6. rastet e mbylljes së pistës; dhe

7. shpërndarjen e informacionit në lidhje me kushtet e sipërfaqes së pistës.

AD 1.3 Indeksi i aerodromeve dhe heliporteve

Një listë, e plotësuar me portretizim grafik, të aerodromeve / heliporteve brenda Shtetit Shqiptar, përfshirë:

1. emrin e aerodromit / heliportit dhe treguesin e vendndodhjes së ICAO-s;

2. llojin e trafikut të lejuar për të përdorur aerodromin / heliportin (ndërkombëtar / kombëtar, IFR / VFR, i planifikuar / jo-planifikuar, aviacioni i përgjithshëm, ushtarak dhe të tjera); dhe

3. referimin në AIP, Pjesa 3 nënseksionin në të cilin paraqiten detajet e aerodromit / heliportit.

AD 1.4 Grupimi i aerodromeve / heliporteve

Përshkrimi i shkurtër i kritereve të zbatuara nga Shteti Shqiptar në grupimin e aerodromeve / heliporteve për prodhimin / shpërndarjen / sigurimin e qëllimeve të informacionit.

AD 1.5 Statusi i certifikimit të aerodromeve

Një listë e aerodromeve në Shtetin Shqiptar, duke treguar statusin e certifikimit, përfshirë:

1. emrin e aerodromit dhe treguesin e vendndodhjes së ICAO-s;

2. datën dhe, nëse është e zbatueshme, vlefshmërinë e certifikimit; dhe

3. vërejtje, nëse ka.

AD 2. AERODROMET

Shënim. - ** duhet të zëvendësohet nga treguesi përkatës i vendndodhjes ICAO.**

****** AD 2.1 Treguesi dhe emri i vendndodhjes së aerodromit**

Do të tregohet treguesi i vendndodhjes së ICAO-s i caktuar për aerodromin dhe emrin e aerodromit. Një tregues i vendndodhjes së ICAO do të jetë pjesë integrale e sistemit të referencës të zbatueshëm për të gjitha nënseksionet në seksionin AD 2.

******AD 2.2 Të dhëna gjeografike dhe administrative të aerodromit**

Të dhënat gjeografike dhe administrative të aerodromit do të publikohen, duke përfshirë:

1. pikën referuese të aerodromit (koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda) dhe vendin e saj;

2. drejtimin dhe largësinë e pikës referuese të aerodromit nga qendra e qytetit ose qytezës që i shërben aerodromi;

3. lartësinë ortometrike të aerodromit në metrin ose këmbën më të afërt dhe temperatura e referencës;

4. kur është e përshtatshme, valëzimin e gjeoidit në pozicionin e ngritjes lartësisë ortometrike së aerodromit në metrin ose këmbën më të afërt;

5. variacionin magnetik në shkallën gradën më të afërt, datën e informacionit dhe ndryshimin vjetor;

6. emrin e operatorit të aerodromit, adresën, numrat e telefonit dhe të faksit, adresën e postës elektronike, adresën e AFS-ve dhe, nëse është e disponueshme, adresën e internetit;

7. llojet e trafikut të lejuar për të përdorur aerodromin (IFR / VFR); dhe

8. vërejtje.

****** AD 2.3 Orët operacionale**

Përshkrimi i hollësishëm i orëve të operimit të shërbimeve në aerodrom, duke përfshirë:

1. operatorin e aerodromit;

2. doganat dhe imigracionin;

3. shëndetin dhe higjienën;

4. zyrën e informacionit të AIS;

5. zyrën e raportimit të ATS (ARO);

6. zyrën e informacionit të MET;

7. ATS;

8. karburantin;

9. përpunimin;

10. sigurinë;

11. procesin e shkrirjes së akullit; dhe

12. vërejtjet.

****** AD 2.4 Shërbimet dhe fasilitetet e përpunimit**

Përshkrimi i hollësishëm i shërbimeve dhe pajisjeve të trajtimit në dispozicion në aerodrom, duke përfshirë:

1. pajisjet ndihmëse të ngarkesave;

2. llojet e karburantit dhe vajit;

3. pajisjet dhe kapacitetet e karburantit;

4. pajisjet për shkrirjen e akullit;

5. hapësirën e hangarit për avionët e ardhur;

6. fasilitetet e riparimit të avionëve;

7. vërejtjet.

****** AD 2.5 Fasilitetet e pasagjerëve**

Fasilitetet e pasagjerëve të disponueshme në aerodrom, të paraqitura si një përshkrim i shkurtër ose referim i burimeve të tjera të informacionit, të tilla si një faqe në internet, duke përfshirë:

1. hotelin (et) në ose në afërsi të aerodromit;

2. restorantin (et) në ose në afërsi të aerodromit;

3. mundësitë e transportit;

4. objektet mjekësore;

5. bankën dhe zyrën postare në ose në afërsi të aerodromit;

6. zyrat turistike;

7. vërejtjet.

****** AD 2.6 Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes**

Përshkrimi i hollësishëm i RFFS-ve dhe pajisjeve të disponueshme në aerodrom, përfshirë:

2. pajisjet e shpëtimit;

3. aftësinë për largimin e avionëve me defekt; dhe

4. vërejtjet.

****** AD 2.7 Vlerësimi dhe raportimi i kushteve të sipërfaqes së pistës dhe plani i dëborës**

Informacion mbi vlerësimin dhe raportimin e kushteve të sipërfaqes së pistës.

Përshkrimi i hollësishëm i pajisjeve dhe përparësive operacionale të vendosura për pastrimin e zonave të lëvizjes së aerodromit, duke përfshirë:

1. llojin (et) i/e pajisjeve pastruese;

2. prioritetet e pastrimit;

3. përdorimin e materialeve për trajtimin e sipërfaqes së zonës së lëvizjes;

4. pistat e përgatitura specifikisht për dimrin;

5. vërejtjet.

****** AD 2.8 Vendqëndrimet, rrugët lidhëse dhe të dhëna për vendndodhjet / pozicionet e kontrollit**

Detaje në lidhje me karakteristikat fizike të vendqëndrimeve, rrugëve lidhëse dhe vendndodhjeve / pozicioneve të pikave të përcaktuara të kontrollit, duke përfshirë:

1. përcaktimin, sipërfaqen dhe fortësinë e vendqëndrimeve;

2. përcaktimin, gjerësinë, sipërfaqen dhe fortësinë e rrugës lidhëse;

3. vendndodhjen dhe lartësinë ortometrike në metrin më të afërt ose këmbët e pikave të kontrollit të lartësimatësit;

4. vendndodhjen e pikave të kontrollit VOR;

5. pozicionin e pikave të kontrollit INS në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondave;

6. vërejtjet.

Nëse vendet / pozicionet e kontrollit paraqiten në një tabelë të aerodromit, një shënim për këtë efekt do të sigurohet nën këtë nënseksion.

****** AD 2.9 Sistemi i drejtimit dhe kontrollit të lëvizjes sipërfaqësore dhe shenjat**

Përshkrimi i shkurtër i sistemit të drejtimit dhe kontrollit të lëvizjes sipërfaqësore dhe shenjave të pistës dhe rrugëve lidhëse, duke përfshirë:

1. përdorimin e shenjave të identifikimit të vend parkimeve të avionëve, vijave udhëzuese të rrugëve lidhëse dhe sistemi i orientimit vizual për vendosjen ngarkimin / parkimin në vend parkimin e avionëve;

2. shenjat dhe dritat e pistës dhe rrugës lidhëse;

3. dritat ndaluese (nëse ka);

4. vërejtjet.

****** AD 2.10 Pengesat e aerodromit**

Përshkrimi i hollësishëm i pengesave, duke përfshirë:

1. Pengesat në Zonën 2:

   a) identifikimin ose përcaktimin e pengesës;

   b) llojin e pengesës;

   c) pozicionin e pengesës, i përfaqësuar nga koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondave;

   d) lartësinë ortometrike dhe lartësinë e pengesës në metrin ose këmbën më të afërt;

   e) shënjimin e pengesës si dhe llojin dhe ngjyrën e ndriçimit të pengesës (nëse ka);

   f) nëse është e përshtatshme, një tregues që lista e pengesave është në dispozicion në formë elektronike, dhe një referencë në pikën GEN 3.1.6; dhe

   g) treguesi 'NIL', nëse është e përshtatshme.

1. mungesa e një grupi të dhënash të Zonës 2 për aerodromin duhet të deklarohet qartë dhe të dhënat e pengesave duhet të sigurohen për:

a) pengesat që depërtojnë në sipërfaqet e kufizimit të pengesave;

b) pengesat që depërtojnë në sipërfaqen e identifikimit të pengesave në zonën e rrugës të fluturimit; dhe

c) pengesa të tjera të vlerësuara si të rrezikshme për lundrimin ajror.

2. indikacionin se informacioni mbi pengesat në Zonën 3 nuk është dhënë, ose nëse sigurohet:

a) identifikimin ose përcaktimin e pengesës;

b) llojin e pengesës;

c) pozicionin e pengesës, i përfaqësuar nga koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondave;

d) lartësinë ortometrike dhe lartësinë e pengesës në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

e) shënjimi e pengesës si dhe llojin dhe ngjyrën e ndriçimit të pengesës (nëse ka);

f) nëse është e përshtatshme, një tregues që lista e pengesave është në dispozicion në formë elektronike, dhe një referencë në pikën GEN 3.1.6; dhe

g) treguesi 'NIL', nëse është e përshtatshme.

****** AD 2.11 Informacioni meteorologjik i ofruar**

Përshkrimi i hollësishëm i informacionit meteorologjik të ofruar në aerodrom dhe një tregues se cila zyrë meteorologjike është përgjegjëse për shërbimin e listuar, përfshirë:

1. Emrin e zyrës përkatëse meteorologjike;

2. orët e shërbimit dhe, kur është e zbatueshme, caktimin e zyrës përgjegjëse meteorologjike jashtë këtyre orëve;

3. zyrën përgjegjëse për përgatitjen e TAF-ve dhe periudhat e vlefshmërisë dhe intervalit të lëshimit të parashikimeve;

4. disponueshmërinë e parashikimeve të TREND-it për aerodromin dhe intervalin e lëshimit;

5. informacionin se si sigurohet informimi dhe / ose konsultimi;

6. llojet e dokumentacionit të fluturimit të furnizuar dhe gjuha (gjuhët) e përdorura në dokumentacionin e fluturimit;

7. grafikët dhe informacionet e tjera të shfaqura ose të disponueshme për informim ose konsultim;

8. pajisjet shtesë në dispozicion për sigurimin e informacionit mbi kushtet meteorologjike, siç janë radari i motit dhe marrësi për imazhe satelitore;

9. njësinë (të) e ATS-së e pajisur me informacion meteorologjik;

10) informacionin shtesë të tillë si çdo kufizim i shërbimit,

****** AD 2.12 Karakteristikat fizike të pistës**

Përshkrimi i hollësishëm i karakteristikave fizike të pistës, për secilën pistë, përfshirë:

1. emërtimet;

2. drejtimin e vërtetë në një të qindtën e gradës;

3. dimensionet e pistave në metrin ose këmbën më të afërt;

4. forca e trotuarit fortësinë e shtresës (numrin e klasifikimit të trotuarit shtresës (PCN) dhe të dhënat shoqëruese) dhe sipërfaqja e secilës pistë dhe zonave të ndalimit shoqëruese;

5. koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondave për secilin prag dhe fund të pistës dhe, kur është e përshtatshme, valëzimin e gjeoidit:

- pragjet e një piste afrimi jo preciz në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- pragjet e një piste afrimi precize deri në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

6. lartësinë ortometrike të:

- pragjeve të një piste afrimi jo preciz në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- pragjeve dhe lartësisë ortometrike më të lartë të zonës së prekjes së një piste afrimi preciz deri në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

7. pjerrësinë e secilës pistë dhe zonave të ndalimit shoqëruese;

8. dimensionet e zonës së ndalimit (nëse ka) në metrin ose këmbën më të afërt;

9. dimensionet e rrugës së pastër (nëse ka) në njehsorin ose këmbën më të afërt;

10. dimensionet e brezit jeshil;

11. dimensionet e zonave të sigurisë në fund të pistës;

12. vendndodhjen (cili fund i pistës) dhe përshkrimin e sistemit të ngadalësimit (nëse ka);

13. ekzistencën e një zone të lirë nga pengesat; dhe

14. vërejtje.

****** AD 2.13 Distancat e deklaruara**

Përshkrimi i hollësishëm i distancave të deklaruara deri në metrin ose këmbën më të afërt për secilin drejtim të secilës pistë, përfshirë:

1. përcaktuesin e pistës;

2. gjatësinë e pistës në dispozicion për ngritje;

3. distancën e ngritjes në dispozicion dhe, nëse është e zbatueshme, distancën alternative të reduktuar të deklaruar;

4. distancën e përshpejtimit të ndalimit e disponueshme;

5. distancën e uljes në dispozicion; dhe

6. vërejtjet, përfshirë hyrjen në pistë ose pikënisje ku janë deklaruar distanca alternative të deklaruara të zvogëluara.

Nëse një drejtim i pistës nuk mund të përdoret për ngritje ose ulje, ose të dyja sepse është e ndaluar në mënyrë operative, atëherë kjo deklarohet dhe futen fjalët 'jo të përdorshme' ose shkurtimi 'NU'.

****** AD 2.14 Ndriçimi i afrimit dhe pistës**

Përshkrimi i hollësishëm i ndriçimit të afrimit dhe pistës, duke përfshirë:

1. përcaktuesin e pistës;

2. llojin, gjatësinë dhe intensitetin e sistemit të ndriçimit të afrimit;

3. dritat e pragut të pistës, ngjyrat dhe dritat e pragut;

4. llojin e sistemit tregues të pjerrësisë së afrimit vizual;

5. gjatësinë e dritave të zonës së prekjes së pistës;

6. gjatësinë, hapësirën, ngjyrën dhe intensitetin e dritave të vijës qendrore të pistës;

7. gjatësinë, hapësirën, ngjyrën dhe intensitetin e dritave buzë pistës;

8. ngjyrën e dritave fundore të pistës dhe pragut;

9. gjatësinë dhe ngjyrën e dritave të zonës së ndalimit; dhe

10. vërejtjet.

****** AD 2.15 Ndriçime të tjera, furnizim dytësor i energjisë**

Përshkrimi i ndriçimit dhe furnizimit dytësor të energjisë, përfshirë:

1. vendndodhjen, karakteristikat dhe orët e funksionimit të fenerit të aerodromit / fenerit identifikues (nëse ka);

2. vendndodhjen dhe ndriçimin (nëse ka) i treguesit të anemometrit / drejtimit të uljes;

3. dritat e vijës qendrore dhe skajeve të rrugëve lidhëse;

4. furnizimi dytësor i energjisë duke përfshirë kohën e ndërrimit; dhe

5. vërejtjet.

****** AD 2.16 Zona e uljes për helikopterët**

Përshkrimi i hollësishëm i zonës së uljes së helikopterit të siguruar në aerodrom, duke përfshirë:

1. koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondave dhe, kur është e përshtatshme, valëzimi gjeoid i qendrës gjeometrike të prekjes dhe ngritjes (TLOF) ose të secilit prag të zonës së afrimit final dhe ngritjes (FATO):

- për afrime jo precize, në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- për afrime precize, në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

2. lartësia ortometrike e zonës TLOF dhe / ose FATO:

- për afrime jo precize, në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- për afrime precize, në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

3. dimensionet e zonës TLOF dhe FATO në njehsorin metrin ose këmbën më të afërt, llojin e sipërfaqes, forcën mbajtëse dhe shenjat;

4. drejtimi i vërtetë në një të qindtën gradë të FATO;

5. distancat e deklaruara në dispozicion, deri në metrin ose këmbën më të afërt;

6. ndriçimin e afrimit dhe FATO; dhe

7. vërejtjet.

****** AD 2.17 Hapësira ajrore e shërbimeve të trafikut ajror**

Përshkrimi i hollësishëm i hapësirës ajrore ATS të organizuar në aerodrom, duke përfshirë:

1. përcaktimin e hapësirës ajrore dhe koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda të kufijve anësorë;

2. kufijtë vertikalë;

3. klasifikimin e hapësirës ajrore;

4. shenjën e thirrjes dhe gjuhën (ët) e njësisë ATS që ofron shërbimin;

5. lartësinë altimetrike tranzitore;

6. orët e zbatueshmërisë; dhe

7. vërejtjet.

****** AD 2.18 Mjetet e komunikimit të shërbimeve të trafikut ajror**

Përshkrimi i hollësishëm i pajisjeve të komunikimit ATS të vendosura në aerodrom, duke përfshirë:

1. përcaktimin e shërbimit;

2. shenjën e thirrjes;

3. kanalin (et);

4. numrin (at) e SATVOICE, nëse është i disponueshëm;

5. adresën e hyrjes, sipas rastit;

6. orët e operimit; dhe

7. vërejtjet.

****** AD 2.19 Pajisjet ndihmëse për radio-navigimin dhe uljen**

Përshkrimi i hollësishëm i pajisjeve ndihmëse të radio-navigimit dhe uljes të shoqëruara me afrimin instrumental dhe procedurat e zonës së terminalit në aerodrom, duke përfshirë:

1. (a) llojin e pajisjeve ndihmëse;

   (b) ndryshimin magnetik në gradën më të afërt, siç është e përshtatshme;

   (c) llojin e operimit mbështetës për ILS) / MLS /GLS, GNSS bazë dhe SBAS;

   (d) klasifikimin per ILS;

   (e) klasifikimin e fasiliteteve dhe përcaktuesin e fasilitetit të afrimit për GBAS;

   (f) per VOR / ILS/ MLS gjithashtu edhe deklinacionin e stacionit në gradën më të afërt, e përdorur për kontrollin teknik të mjetit ndihmës;

2. identifikimin, nëse kërkohet;

3. frekuencën (at), numrin e kanaleve, ofruesin e shërbimit dhe identifikuesin (at) e rrugës referuese të fluturimit (RPI (s)), sipas rastit;

4. orët e operimit, sipas rastit;

5. koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondave të pozicionit të antenës transmetuese, sipas rastit;

6. lartësinë ortometrike të antenës transmetuese DME në 30 m më të afërt (100 ft) dhe e pajisjes matëse precize të distancës (DME / P) në 3 m më të afërt (10 ft), lartësinë ortometrike të pikës referuese GBAS në metrin më të afërt ose këmbën dhe lartësinë elipsoidale të pikës deri në metrin ose këmbën më të afërt; për SBAS, lartësinë elipsoidale të pikës së pragut të uljes (LTP) ose pikës fiktive të pragut (FTP) deri në metrin ose këmbën më të afërt;

7. rrezen e vëllimit të shërbimit nga pika referuese GBAS në kilometrin ose miljen detare më të afërt; dhe

8. vërejtjet.

Kur i njëjti mjet ndihmës përdoret për qëllime në rrugë dhe në aerodrom, një përshkrim do të

jepet gjithashtu në seksionin ENR 4. Nëse sistemi i përforcimit në tokë (GBAS) i shërben më shumë se një aerodromi, një përshkrim i mjetit ndihmës do të jepet në secilin aerodrom. Nëse autoriteti operues i mjetit është tjetër nga autoriteti i caktuar, emri i autoritetit operues do të tregohet në kolonën e vërejtjeve. Mbulimi i mjetit do të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

****** AD 2.20 Rregulloret lokale të aerodromit**

Përshkrimi i hollësishëm i rregulloreve të zbatueshme për përdorimin e aerodromit, duke përfshirë pranueshmërinë e fluturimeve stërvitore, aeroplanëve pa-radio dhe mikrolite dhe të ngjashme, dhe për manovrimin në tokë dhe parkimin, por duke përjashtuar procedurat e fluturimit.

****** AD 2.21 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës**

Përshkrimi i hollësishëm i procedurave të zvogëlimit të zhurmës të vendosura në aerodrom.

****** AD 2.22 Procedurat e fluturimit**

Përshkrimi i hollësishëm i kushteve dhe procedurave të fluturimit, duke përfshirë radarët dhe / ose procedurat ADS-B, të vendosura në bazë të organizimit të hapësirës ajrore në aerodrom. Kur vendoset, përshkrimi i hollësishëm i procedurave të shikueshmërisë të ulët në aerodrom, duke përfshirë:

1. pistën (at) dhe pajisjet shoqëruese të autorizuara për përdorim kur procedurat e shikueshmërisë së ulët janë në veprim, duke përfshirë operimet me kreditet operacionale me RVR më të vogël se 550 m, nëse është e zbatueshme;

2. kushtet meteorologjike të përcaktuara nën të cilat do të bëhej fillimi, përdorimi dhe përfundimi i procedurave me shikueshmëri të ulët,;

3. përshkrimin e shënjimit / ndriçimit në tokë për përdorim nën procedurat e shikueshmërisë së ulët; dhe

4. vërejtjet.

****** AD 2.23 Informacion shtesë**

Informacion shtesë në aerodrom, të tillë si tregimi i përqendrimeve të zogjve në aerodrom, së bashku me një tregim të lëvizjes ditore të rëndësishme ndërmjet zonave të ushqimit dhe pushimit, sa të jetë e mundur.

Informacion shtesë specifik në lidhje me ATS e aeroportit në distancë:

1. treguesin që sigurohet ATS e aerodromit në distancë;

2. vendndodhjen e llambës së sinjalizimit nga p.sh. fraza 'llambë sinjalizimi e pozicionuar në [pikë fikse gjeografike] 'si dhe një tregues i qartë i vendndodhjes së llambës sinjalizuese në hartën e aerodromit për secilin aerodrom përkatës;

3. përshkrimin e çdo metode specifike të komunikimit siç gjykohet e nevojshme në rast të modës së shumëfishtë të operimit, të tilla si p.sh. përfshirja e emrave të aeroportit / shenjës së njësisë ATS për të gjitha transmetimet (d.m.th. jo vetëm për kontaktin e parë) midis pilotëve dhe ATCO / zyrave të shërbimit të informacionit të aerodromit (AFISO);

4. përshkrimin e çdo veprimi përkatës të kërkuar nga përdoruesit e hapësirës ajrore pas një situate emergjence / anormale dhe masave të mundshme të paparashikuara nga siguruesi i ATS në rast të ndërprerjeve, nëse është e zbatueshme (në pikën AD 2.22 'Procedurat e Fluturimit'); dhe

5. përshkrimin e ndërvarësisë së disponueshmërisë së shërbimit ose tregimi i aerodromeve jo të përshtatshëm për devijim nga aerodromi (përdoruesit e hapësirës ajrore nuk duhet të

planifikojnë një aerodrom si alternativ kur shërbehen nga e njëjta qendër e kullës në distancë), nëse gjykohet e zbatueshme.

****** AD 2.24 Hartat aeronautike në lidhje me një aerodrom**

Hartat aeronautike në lidhje me një aerodrom do të përfshihen në rendin vijues:

1. Harta e Aerodromit / Heliportit - ICAO;

2. Harta e Parkimit /-Ngarkimit të Avionëve - ICAO;

3. Harta e Lëvizjes Tokësore të Aerodromit - ICAO;

4. Harta e Pengesave të Aerodromit - ICAO Tipi A (për secilën pistë);

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

6. Harta e Terrenit të Afrimit Preçiz - ICAO (pistat e afrimit preçiz të Kategorisë II dhe III);

7. Harta e Zonës - ICAO (rrugët e nisjes dhe tranzitit);

8. Harta e Nisjes Standarde - Instrumentale - ICAO;

9. Harta e Zonës - ICAO (rrugët e mbërritjes dhe tranzitit);

10. Harta e Mbërritjes Standarde - Instrumentale - ICAO;

11. Harta e Lartësive Altimetrike Minimale të Survejimit ATC - ICAO;

12. Harta e Afrimit Instrumental - ICAO (për secilën pistë dhe llojin e procedurës);

13. Harta e Afrimit Vizual - ICAO; dhe

14. përqendrimet e zogjve në afërsi të aerodromit.

Nëse disa nga hartat aeronautike nuk prodhohen, një deklaratë për këtë efekt do të jepet në seksionin GEN 3.2 'Hartat Aeronautike'.

****** AD 2.25 Penetrimi i sipërfaqes së segmenteve vizuale (VSS)**

Penetrimi i sipërfaqes së segmenteve vizuale (VSS), përfshire procedurën dhe minimumin e procedurës së afektuar.

AD 3. HELIPORTET

Kur sigurohet një zonë e uljes së helikopterit në aerodrom, të dhënat shoqëruese do të jepen vetëm në pikën AD 2.16.

Shënim. - ** duhet të zëvendësohet nga treguesi përkatës i vendndodhjes të ICAO-s.**

******AD 3.1 Treguesi i vendndodhjes së heliportit dhe emri**

Treguesi i vendndodhjes së ICAO-s i caktuar për heliportin dhe emri i heliportit do të përfshihet në AIP. Një tregues i vendndodhjes së ICAO-s do të jetë një pjesë integrale e sistemit të referencimit të aplikueshëm për të gjithë nënseksionet në seksionin AD 3.

******AD 3.2 Të dhëna gjeografike dhe administrative të heliportit**

Kërkesa është për të dhëna gjeografike dhe administrative të heliportit, duke përfshirë:

1. pikën e referimit të heliportit (koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda) dhe vendin e saj;

2. drejtimin dhe largësinë e pikës referuese të heliportit nga qendra e qytetit ose qytezës që i shërben heliporti;

3. ngritja lartësinë ortometrike të heliportit në metrin ose këmbën më të afërt dhe temperatura referuese;

4. kur është e përshtatshme, valëzimin gjeoid në pozicionin e lartësisë ortometrike të heliportit në metrin ose këmbën më të afërt;

5. variacionin magnetik në gradën më të afërt, datën e informacionit dhe ndryshimin vjetor;

6. emrin e operatorit të heliportit, adresën, numrat e telefonit dhe të telefaksit, adresën e postës elektronike, adresën e AFS-ve dhe, nëse është e disponueshme, adresën e internetit.

7. llojet e trafikut të lejuar për të përdorur heliportin (IFR / VFR); dhe

8. vërejtjet.

****** AD 3.3 Orët operacionale**

Përshkrimi i hollësishëm i orëve të operimit të shërbimeve në heliport, duke përfshirë:

1. operatorin i heliportit;

2. doganën dhe emigracionin;

3. shëndeti dhe higjienën;

4. zyrën e informacionit të AIS;

5. zyrën e raportimit të ATS (ARO);

6. zyrën e informacionit të MET;

7. ATS;

8. karburantin;

9. trajtimin;

10. sigurinë;

11. heqjen e akullit; dhe

12. vërejtjet.

****** AD 3.4 Shërbimet dhe pajisjet e trajtimit**

Përshkrimi i hollësishëm i shërbimeve dhe pajisjeve të trajtimit në dispozicion në heliport, duke përfshirë:

1. pajisjet e trajtimit të ngarkesave;

2. llojet e karburantit dhe vajit;

3. pajisjet dhe kapacitetet e karburantit;

4. pajisjet për shkrirjen e akullit;

5. hapësirë hangar për helikopterin që ulet;

6. pajisjet riparuese për helikopterin që ulet; dhe

****** AD 3.5 Facilitetet e pasagjerëve**

Facilitetet e udhëtarëve të disponueshëm në heliport, të paraqitura si një përshkrim i shkurtër ose si referencë në burime të tjera informacioni, siç është një faqe në internet, duke përfshirë:

1. hotelin (et) në ose në afërsi të helikopterit;

2. restorantin (et) në ose në afërsi të helikopterit;

3. mundësitë e transportit;

4. infrastrukturën mjekësore;

5. bankën dhe zyrën postare në ose në afërsi të helikopterit;

6. zyrën turistike; dhe

7. vërejtjet.

****** AD 3.6 Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes**

Përshkrimi i hollësishëm i RFFS-ve dhe pajisjeve të disponueshme në heliporte, duke përfshirë:

1. kategorinë e heliportit për shuarjen e zjarrit;

2. pajisjet e shpëtimit;

3. aftësinë për heqjen e helikopterit me aftësi të kufizuara; dhe

4. vërejtjet.

****** AD 3.7 Disponueshmëria sezonale - pastrimi**

Përshkrimi i hollësishëm i pajisjeve dhe përparësive operacionale të vendosura për pastrimin e zonave të lëvizjes së heliportit, duke përfshirë:

1. llojin (et) e pajisjeve pastruese;

2. prioritetet e pastrimit; dhe

3. vërejtjet.

****** AD 3.8 Vendqëndrimet, rrugët lidhëse dhe të dhënat e pozicioneve /vendndodhjeve të pikave të kontrollit**

Detaje në lidhje me karakteristikat fizike të vendqëndrimeve, rrugëve lidhëse dhe vendndodhjeve / pozicioneve të pikave të përcaktuara të kontrollit, duke përfshirë:

1. përcaktimin, sipërfaqen dhe fortësinë e vendqëndrimeve, vendparkimeve të helikopterëve;

2. përcaktimin, gjerësinë dhe llojin e sipërfaqes së rrugëve lidhëse tokësore të helikopterëve;

3. gjerësinë dhe përcaktimin e rrugëve lidhëse ajrore të helikopterit dhe rrugën e tranzitit ajror;

4. vendndodhjen dhe lartësinë ortometrike në metrin ose këmbën më të afërt të pikave të kontrollit lartësimatëse;

5. vendndodhjen e pikave të kontrollit VOR;

6. pozicionin e pikave të kontrollit INS në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondave; dhe

7. vërejtjet.

Nëse vendndodhjet / pozicionet e pikave të kontrollit paraqiten në një hartë heliporti, një shënim për këtë efekt do të sigurohet nën këtë nënseksion.

****** AD 3.9 Shenjat dhe shënjuesit**

Përshkrimi i shkurtër i afrimit final dhe zonës së ngritjes, shenjave dhe shënjuesve të rrugëve lidhëse, duke përfshirë

1. shenjat e afrimit final dhe ngritjes;

2. shenjat e rrugëve lidhëse, shenjat e rrugëve lidhëse ajrore dhe shënjuesit e rrugëve të tranzitit ajror; dhe

3. vërejtjet.

****** AD 3.10 Pengesat e heliportit**

Përshkrimi i hollësishëm i pengesave, duke përfshirë:

1. identifikimin ose përcaktimin e pengesës;

2. llojin e pengesës;

3. pozicionin e pengesës, i përfaqësuar nga koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondave;

4. lartësinë ortometrike dhe lartësinë e pengesës në metrin ose këmbën më të afërt;

5. shënjimi i pengesës dhe lloji dhe ngjyra e ndriçimit të pengesës (nëse ka);

6. nëse është e përshtatshme, një tregues që lista e pengesave është në dispozicion në formë elektronike, dhe një referencë në pikën GEN 3.1.6; dhe

7. treguesin 'NIL', nëse është e përshtatshme.

****** AD 3.11 Informacioni meteorologjik i ofruar**

Përshkrimi i hollësishëm i informacionit meteorologjik të ofruar në heliport dhe një tregues se cila zyrë meteorologjike është përgjegjëse për shërbimin e listuar, përfshirë:

1. emrin e zyrës përkatëse meteorologjike;

2. orët e shërbimit dhe, kur është e zbatueshme, caktimin e zyrës përgjegjëse meteorologjike jashtë këtyre orëve;

3. zyrën përgjegjëse për përgatitjen e TAF, dhe periudhat e vlefshmërisë së parashikimeve;

4. disponueshmërinë e parashikimeve të TREND-it për heliportin dhe intervalin e lëshimit;

5. informacion se si sigurohet informimi dhe / ose konsultimi;

6. llojin e dokumentacionit të fluturimit të furnizuar dhe gjuhën (gjuhët) e përdorura në dokumentacionin e fluturimit;

7. grafikët dhe informacionet e tjera të shfaqura ose të disponueshme për informim ose konsultim;

8. pajisjet shtesë në dispozicion për sigurimin e informacionit mbi kushtet meteorologjike, siç janë radari i motit dhe marrësi për imazhe satelitore;

9. njësinë (të) e ATS-së të pajisur me informacion meteorologjik; dhe

10. informacione shtesë si çdo kufizim i shërbimit, etj.

****** AD 3.12 Të dhënat e heliportit**

Përshkrimi i hollësishëm i dimensioneve të heliportit dhe informacionit përkatës, duke përfshirë:

1. tipin e heliportit - në nivelin e sipërfaqes, të ngritur ose helideck;

2. dimensionet e zonës së prekjes dhe ngritjes (TLOF) në metrin ose këmbën më të afërt;

3. drejtimin e vërtetë në një të qindtën e një grade të zonës së afrimit final dhe ngritjes (FATO);

4. dimensionet në metrin ose këmbën më të afërt të FATO, dhe llojin e sipërfaqes;

5. sipërfaqen dhe forcën mbajtëse në ton (1 000 kg) TLOF;

6. koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të qindtat e sekondave dhe, kur është e përshtatshme, valëzimi gjeoid i qendrës gjeometrike të TLOF ose i secilit prag të

FATO:

- për afrime jo preçize, në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- për afrime preçize, në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

7. Pjerrësia dhe lartësia e TLOF dhe / ose FATO:

- për afrime jo preçize, në metrin ose këmbën më të afërt; dhe
- për afrime preçize, në të dhjetën më të afërt të metrit ose të dhjetën e këmbës;

8. dimensionet e zonës së sigurisë;

9. dimensionet në metrin ose këmbën më të afërt të rrugës së lirë të helikopterit;

10. ekzistencën e një sektori pa pengesa; dhe

11. vërejtjet.

****** AD 3.13 Distancat e deklaruara**

Përshkrimi i hollësishëm i distancave të deklaruara deri në metrin ose këmbën më të afërt, kur është e rëndësishme për një helikopter, duke përfshirë:

1. distancën e ngritjes në dispozicion, dhe nëse është e zbatueshme, distancën alternative të reduktuar të deklaruar;

2. distancën e refuzuar të ngritjes në dispozicion;

3. distancën e uljes në dispozicion; dhe

4. vërejtjet, përfshirë hyrjen ose pikënisjen ku janë deklaruar distancat alternative të zvogëluara.

****** AD 3.14 Ndriçimi i afrimit dhe FATO-s**

Përshkrimi i hollësishëm i ndriçimit të afrimit dhe FATO-s, duke përfshirë:

1. llojin, gjatësinë dhe intensitetin e sistemit të ndriçimit të afrimit;

2. llojin e sistemit tregues të pjerrësisë së afrimit vizual;

3. karakteristikat dhe vendndodhjen e dritave të zonës FATO;

4. karakteristikat dhe vendndodhjen e dritave të pikave të orientimit natën;

5. karakteristikat dhe vendndodhjen e sistemit të ndriçimit TLOF; dhe

6. vërejtjet.

****** AD 3.15 Ndriçim tjetër, furnizim dytësor i energjisë**

Përshkrimi i ndriçimit dhe furnizimit dytësor të energjisë, përfshirë:

1. vendndodhjen, karakteristikat dhe orët e funksionimit të fenerit të heliportit;

2. vendndodhjen dhe ndriçimin e treguesit të drejtimit të erës (WDI);

3. dritat e vijës qendrore të rrugës lidhëse dhe dritat e anëve të rrugës lidhëse;

4. furnizimi dytësor i energjisë duke përfshirë kohën e kalimit; dhe

5. vërejtjet.

****** AD 3.16 Hapësira ajrore e shërbimeve të trafikut ajror**

Përshkrimi i hollësishëm i hapësirës ajrore të ATS-ve të organizuara në heliport, duke përfshirë:

1. përcaktimin e hapësirës ajrore dhe koordinatat gjeografike në gradë, minuta dhe sekonda

të kufijve anësorë;

2. kufijtë vertikalë;

3. klasifikimin e hapësirës ajrore;

4. shenjën e thirrjes dhe gjuhën (t) e njësisë ATS që ofron shërbimin;

5. lartësinë altimetrike tranzitore;

6. orët e zbatueshmërisë; dhe

7. vërejtjet.

****** AD 3.17 Mjetet e komunikimit të shërbimeve të trafikut ajror**

Përshkrimi i hollësishëm i mjeteve të komunikimit ATS të vendosura në heliport, duke përfshirë:

1. përcaktimin e shërbimit;

2. shenjën e thirrjes;

3. frekuencën (at);

4. orët e operimit; dhe

5. vërejtjet.

****** AD 3.18 Mjetet ndihmëse të radio-navigimit dhe uljes**

Përshkrimi i hollësishëm i mjeteve ndihmëse të radio-navigimit dhe uljes të shoqëruara me afrimin instrumental dhe procedurat e zonës së terminalit në heliport, duke përfshirë:

1. (a) llojin e mjeteve ndihmëse;

(b) variacionin magnetik në gradën më të afërt;

(c) llojin e operimit mbështetës për ILS/ MLS/ GLS, GNSS bazë dhe SBAS;

(d) klasifikimin për ILS;

(e) për VOR/ ILS/ MLS, gjithashtu edhe deklinacionin e stacionit të përdorur për kontrollin teknik të mjetit ndihmës;

2. identifikimin, nëse kërkohet;

3. frekuencën (t), numrin e kanalit (ve), ofruesin e shërbimit dhe identifikuesin (at) e gjurmës referuese (RPI), sipas rastit;

4. orët e operimit, sipas rastit;

5. koordinatat gjeografike në gradë, minuta, sekonda dhe të dhjetat e sekondave të pozicionit të antenës transmetuese, sipas rastit;

6. lartësinë ortometrike të antenës transmetuese DME në 30 m më të afërt (100 ft) dhe pajisjes matëse precize të distancës (DME / P) në 3 m më të afërt (10 ft), lartësinë ortometrike të pikës referuese GBAS në metrin më të afërt ose këmbën dhe lartësinë elipsoidale të pikës deri në metrin ose këmbën më të afërt; për SBAS, lartësinë elipsoidale të pikës së pragut të uljes (LTP) ose pikës fiktive të pragut (FTP) deri në metrin ose këmbën më të afërt;

7. rrezen e vëllimit të sherbimit nga pika referencë e GBAS në kilometrin ose miljen detare më të afërt;

8. vërejtjet.

Kur i njëjti mjet ndihmës përdoret për qëllime në rrugë dhe në heliport, një përshkrim do të

jepet gjithashtu në seksionin ENR 4. Nëse GBAS i shërben më shumë se një heliporti, një përshkrim i mjetit ndihmës do të jepet nën secilin heliport. Nëse autoriteti operues i mjetit është tjetër nga autoriteti i caktuar, emri i autoritetit operues do të tregohet në kolonën e vërejtjeve. Mbulimi i mjetit do të tregohet në kolonën e vërejtjeve.

****** AD 3.19 Rregulloret lokale të heliportit**

Përshkrimi i hollësishëm i rregulloreve të zbatueshme për përdorimin e heliportit, duke përfshirë pranueshmërinë e fluturimeve stërvitore, aeroplanëve pa-radio dhe mikrolite dhe të ngjashme, dhe për manovrimin në tokë dhe parkimin, por duke përjashtuar procedurat e fluturimit.

****** AD 3.20 Procedurat e zvogëlimit të zhurmës**

Përshkrimi i hollësishëm i procedurave të zvogëlimit të zhurmës të vendosura në heliport.

****** AD 3.21 Procedurat e fluturimit**

Përshkrimi i hollësishëm i kushteve dhe procedurave të fluturimit, duke përfshirë radarët dhe / ose procedurat ADS-B, të vendosura në bazë të organizimit të hapësirës ajrore të vendosur në heliport. Kur vendoset, përshkrimi i hollësishëm i procedurave të shikimit të ulët në heliport, duke përfshirë:

1. Zonën (et) e prekjes dhe ngritjes (TLOF) dhe pajisjet shoqëruese të autorizuara për përdorim nën procedurat e shikimit të ulët;

2. kushtet meteorologjike të përcaktuara nën të cilat do të bëhej fillimi, përdorimi dhe përfundimi i procedurave me shikim të ulët;

3. përshkrimin e shënjimit / ndriçimit në tokë për përdorim nën procedurat e shikimit të ulët; dhe

4. vërejtjet.

****** AD 3.22 Informacione shtesë**

Informacion shtesë në lidhje me heliportin, të tilla si një tregues i përqendrimeve të zogjve në heliport së bashku me një tregues të lëvizjes së konsiderueshme ditore midis zonave të pushimit dhe ushqimit, në masën e mundshme.

****** AD 3.23 Hartat në lidhje me një heliport**

Hartat aeronautike në lidhje me një heliport do të përfshihen në rendin vijues:

1. Harta e Aerodromit / Heliportit - ICAO;

2. Harta e Zonës - ICAO (rrugët e nisjes dhe tranzitit);

3. Harta e Nisjes Standarde - Instrumentale - ICAO;

4. Harta e Zonës - ICAO (rrugët e mbërritjes dhe tranzitit);

5. Harta e Mbërritjes Standarde - Instrumentale - ICAO;

6. Harta e Lartësive Altimetrike Minimale të Mbikëqyrjes ATC - ICAO;

7. Harta e Afrimit Instrumental - ICAO (për secilin lloj të procedurës);

8. Harta e Afrimit Vizual - ICAO; dhe

9. përqendrimet e zogjve në afërsi të heliportit.

Nëse disa nga hartat aeronautike nuk prodhohen, një deklaratë për këtë efekt do të jepet në seksionin GEN 3.2 'Hartat Aeronautike'.

Shtojca 2

FORMATI I NOTAM

Treguesi i Përparësisë	-
Adresa	
	<
	-
	<-
Data dhe koha e regjistrimit	
Treguesi i krijuesit	

Seria e mesazheve, numri dhe identifikuesi

NOTAM që përmbajnë informacion të ri NOTAM duke zëvendësuar një NOTAM të mëparshme NOTAM duke anuluar një NOTAM të mëparshëm	..... NOTAMN (seri dhe numër/viti) ..... NOTAMR …… (seri dhe numër/viti) (seri dhe numër/viti i NOTAM për tu zëvëndësu ..... NOTAMC …… (seri dhe numër/viti) (seri dhe numër/viti i NOTAM për tu zëvendësu

Kualifikuesit

	FIR	Kodi NOTAM	Trafik	Qëllimi	Fushë veprimi	Limit i ulët	Limit i lartë	Koordinatat, rrezja
Q)		Q						

Identifikimi i treguesit të vendndodhjes ICAO në të cilin ndodhet objekti, hapësira ajrore ose gjendja e raportuar	A)	–

Periudha e Vlefshmërisë

Nga (grupi data-koha)	B)												–
Te (PERM ose grupi i datës-kohë)	C)											**EST* PERM***	<<
Orari i Kohës (nëse aplikohet)	D)												–
													<<

Teksti i NOTAM; Hyrje në gjuhë të thjeshtë (duke përdorur shkurtesat e ICAO)

E)

Limit i ulët	F) ⟶
Limit i lartë	G)) <<=
Nënshkrimi	

***Fshihet sipas ra**

UDHËZIME PËR PLOTËSIMIN E FORMATIT TË NOTAM

1. I përgjithshëm

Rreshti i kualifikuesve (Elementi Q) dhe të gjithë identifikuesit (Elementet A deri G përfshirë) secili i ndjekur nga një kllapë mbyllëse, siç tregohet në format, do të transmetohet nëse nuk ka asnjë plotësim për t'u bërë kundër një identifikuesi të veçantë.

2. Numërimi i NOTAM

Secilit NOTAM do t'i caktohet një seri e identifikuar nga një shkronjë dhe një numër katër shifror i ndjekur nga simboli '/' dhe një numër dyshifror për vitin (p.sh. A0023 / 03). Çdo seri do të fillojë në 1 Janar me numrin 0001.

3. **Kualifikuesit** (Elementi **Q**)

Elementi Q është e ndarë në tetë fusha, secila e ndarë nga një goditje simboli '/'. Një plotësim do të bëhet në secilën fushë. Shembuj se si duhet të plotësohen fushat tregohen në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (ICAO Doc 8126). Përkufizimi i fushës është si më poshtë:

1. FIR

   a) Nëse subjekti i informacionit ndodhet gjeografikisht brenda një FIR, treguesi i vendndodhjes së ICAO-s do të jetë ai i FIR-it në fjalë. Kur një aerodrom ndodhet brenda FIR-it që mbikalon, të një Shteti tjetër, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, fusha e parë e Elementit Q do të përmbajë kodin për atë FIR të mbivendosur (p.sh. Q) LFRR / ...A) EGJJ);

   ose,

   nëse subjekti i informacionit ndodhet gjeografikisht brenda më shumë se një FIR, elementi FIR do të përbëhet nga gërmat e kombësisë të ICAO-s të Shtetit i cili lëshon NOTAM të ndjekur nga 'XX'. Treguesi i vendndodhjes së UIR që mbikalon nuk do të përdoret. Treguesit e vendndodhjes së ICAO-s të FIR-eve në fjalë do të renditen pastaj në Elementin A ose treguesi i Shtetit Anëtar, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose entitetit të deleguar i cili është përgjegjës për sigurimin e një shërbimi navigimi në më shumë se një Shtet , sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

   b) Nëse lëshohet një NOTAM që prek FIR-të në një grup shtetesh, do të përfshihen dy shkronjat e para të treguesit të vendndodhjes së ICAO-s të shtetit lëshues plus 'XX'. Treguesit e vendndodhjes së FIR-ve në fjalë do të renditen më pas në pikën A ose treguesin e Shtetit ose subjektit të deleguar që është përgjegjës për ofrimin e një shërbimi navigimi në më shumë se një Shtet.

2. KODI NOTAM

Të gjitha grupet e Kodit NOTAM përmbajnë gjithsej pesë shkronja, e para prej të cilave

është gjithmonë shkronja 'Q'. Shkronjat e dyta dhe të treta identifikojnë subjektin, dhe shkronjat e katërt dhe të pestë tregojnë statusin ose gjendjen e subjektit të raportuar. Kodet me dy shkronja për subjektet dhe kushtet janë ato që përmbahen në Dok 8400 të ICAO-s 'Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Shkurtimet dhe Kodet e ICAO (PANS-ABC)'. Për kombinime të shkronjave të dyta dhe të treta, dhe të katërt dhe të pestë, referojuni Kritereve të Përzgjedhjes së NOTAM 'që përmbahen në Dok 8126 të ICAO-s ose futni një nga kombinimet e mëposhtme, sipas rastit:

a) nëse subjekti nuk është i shënuar në Kodin NOTAM (ICAO Dok 8400) ose në Kriteret e Përzgjedhjes së NOTAM (ICAO Dok 8126), futni 'XX' si shkronjat e dyta dhe të treta (p.sh. QXXAK); nëse subjekti është 'XX', përdorni 'XX' edhe për kushtin (p.sh. QXXXX).
b) nëse gjendja e subjektit nuk është e shënuar në Kodin NOTAM (ICAO Dok 8400) ose në Kriteret e Përzgjedhjes së NOTAM (ICAO Dok 8126), futni 'XX' si shkronjat e katërt dhe të pestë (p.sh. QFAXX);
c) kur lëshohet një NOTAM që përmban informacion të rëndësishëm operacional dhe kur përdoret për të njoftuar ekzistencën e ndryshimeve ose plotësimeve AIRAC të AIP, futni 'TT' si shkronjat e katërt dhe të pestë të Kodit NOTAM;
d) kur lëshohet një NOTAM që përmban një listë kontrolli të NOTAM-it të vlefshëm, futni 'KKKK' si shkronjat e dyta, të treta, të katërta dhe të pesta; dhe
e) shkronjat e katërt dhe të pestë të mëposhtme të Kodit NOTAM do të përdoren në anulimet e NOTAM:

AK = RIFILLIM I OPERIMIT NORMAL

AL = OPERATIVE (OSE RI-OPERATIVE) SUBJEKT I KUFIZIMEVE / KUSHTEVE TË PUBLIKUARA MË PARË

AO = OPERACIONALE

CC = E PËRFUNDUAR

CN = ANULOHET

HV = PUNË E PËRFUNDUAR

XX = GJUHË E THJESHTË

Ndërsa Q - - AO = Operacional do të përdoret për anulimin e NOTAM dhe NOTAM për shpalljen e pajisjeve ose shërbimeve të reja, përdorni shkronjat e katërt dhe të pestë vijues Q - - CS = Instaluar.

Q - - CN = I ANULUAR do të përdoret për të anuluar aktivitetet e planifikuara, p.sh. paralajmërime të lundrimit; Q - - HV = puna e përfunduar do të përdoret për të anuluar punën në proces.

3. TRAFIKU

I = IFR
V = VFR
K = NOTAM është një listë kontrolli

Në varësi të subjektit dhe përmbajtjes së NOTAM, fusha e kualifikimit TRAFIKU mund të përmbajë kualifikues të kombinuar.

4. QËLLIMI

N = NOTAM i zgjedhur për vëmendjen e menjëhershme të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit

B = NOTAM me rëndësi operacionale të zgjedhur për hyrjen në PIB

O = NOTAM në lidhje me operacionet e fluturimit

M = NOTAM i Ndryshëm; jo subjekt për një konferencë, por në dispozicion sipas kërkesës

K = NOTAM është një listë kontrolli

Në varësi të subjektit dhe përmbajtjes së NOTAM, fusha e kualifikuesit QËLLIMI mund të përmbajë kualifikuesit e kombinuar BO ose NBO.

5. FUSHA E PËRDORIMIT

A = Aerodrom
E = Në rrugë
Ë = Paralajmërim Nav
K = NOTAM është një listë kontrolli

Në varësi të subjektit dhe përmbajtjes së NOTAM, fusha e kualifikuesit FUSHA E PËRDORIMIT mund të përmbajë kualifikues të kombinuar.

6. dhe 7. I ULËT/I SIPËRM

Kufijtë I ULËT dhe I SIPËRM do të shprehen vetëm me nivele fluturimi (FL) dhe do të shprehin kufijtë vertikalë aktualë të zonës së influencës pa shtimin e zonës së sigurisë. Në rastin e paralajmërimeve të lundrimit dhe kufizimeve të hapësirës ajrore, vlerat e futura do të jenë në përputhje me ato të parashikuara në fushat F dhe G.

Nëse subjekti nuk përmban informacion specifik për lartësinë, futni '000' për I ULËT dhe'999' për I SIPËRM si vlera të paracaktuara.

7. KOORDINATAT, RREZJA

Gjerësia dhe gjatësia gjeografike e saktë deri në një minutë, si dhe një shifër tre-shifrore e distancës që jep rrezen e ndikimit në NM (p.sh. 4700N01140E043). Koordinatat paraqesin qendrën e përafërt të rrethit rrezja e së cilit përfshin të gjithë zonën e ndikimit dhe nëse NOTAM ndikon në të gjithë FIR / UIR ose më shumë se një FIR / UIR, futni vlerën e paracaktuar '999' për rrezen.

4. Elementi A

Vendosni treguesin e vendndodhjes ICAO siç përmbahet në ICAO Dok 7910 të aerodromit ose FIR në të cilin ndodhet mjeti, hapësira ajrore ose gjendja për të cilën raportohet. Më shumë se një FIR / UIR mund të tregohet, kur është e përshtatshme. Nëse nuk ka tregues të disponueshëm të vendndodhjes të ICAO-s, përdorni letrën e kombësisë të ICAO-s siç jepet në ICAO Dok 7910, Pjesa 2, plus 'XX' dhe ndiqet në Elementi E me emrin, në gjuhë të thjeshtë.

Nëse informacioni ka të bëjë me GNSS, futni treguesin e duhur të vendndodhjes të ICAO-s të caktuar për një element GNSS ose treguesin e zakonshëm të vendndodhjes të alokuar për

të gjithë elementët e GNSS (përveç GBAS).

Në rastin e GNSS, treguesi i vendndodhjes mund të përdoret kur identifikoni një ndërprerje të elementit GNSS siç është KNMH për një ndërprerje satelitore GPS.

5. Elementi B

Për grupin me data-koha, përdorni një grup me dhjetë shifra, duke dhënë vitin, muajin, ditën, orët dhe minutat në UTC. Kjo hyrje është data-koha në të cilën NOTAMN hyn në fuqi. Në rastet e NOTAMR dhe NOTAMC, grupi data-koha është data dhe koha aktuale e origjinës lëshimit të NOTAM. Fillimi i një dite do të tregohet me '0000'.

6. Elementi C

Me përjashtim të NOTAMC, do të përdoret një grup data- kohë (një grup me dhjetë figura duke dhënë vitin, muajin, ditën, orët dhe minutat në UTC) që tregon kohëzgjatjen e informacionit përveç nëse informacioni është i një natyre të përhershme, në këtë rast shkurtimi 'PERM' është futur në vend.

Fundi i një dite do të tregohet me '2359', '2400' nuk do të përdoret. Nëse informacioni për kohën nuk është i sigurt, kohëzgjatja e përafërt duhet të tregohet duke përdorur një grup data-koha të ndjekur nga shkurtesa 'EST'. Çdo NOTAM që përfshin një 'EST' do të anulohet ose zëvendësohet para datës-kohës të specifikuar në Fushën C.

7. Elementi D

Nëse rreziku, statusi i operimit ose gjendja e pajisjeve që raportohen do të jenë aktive në përputhje me një orar specifik të orës dhe datës ndërmjet datave-kohëve të treguara në fushat B dhe C, futni informacione të tilla nën Elementin D. Nëse Elementi D tejkalon 200 karaktere, duhet të merret parasysh sigurimi i një informacioni të tillë në një NOTAM të veçantë, të njëpasnjëshëm.

8. Elementi E

Përdorni Kodin NOTAM të dekoduar të plotësuar, kur është e nevojshme, nga shkurtesat, indikatorët, identifikuesit, përcaktuesit, shenjat e thirrjeve, frekuencat, figurat dhe gjuha e thjeshtë e ICAO-s. Kur NOTAM zgjidhet për shpërndarje ndërkombëtare, teksti anglisht do të përfshihet për ato pjesë të shprehura në gjuhë të thjeshtë. Kjo hyrje do të jetë e qartë dhe koncize në mënyrë që të sigurojë një hyrje të përshtatshme në PIB. Në rastin e NOTAMC, do të përfshihet një referencë e subjektit dhe mesazh i statusit për të mundësuar kontrolle të sakta të besueshmërisë.

9. Elementet F dhe G

Këto elementet janë normalisht të zbatueshme për paralajmërimet e navigimit ose kufizimet e hapësirës ajrore dhe janë zakonisht pjesë e hyrjes së PIB. Vendosni kufijtë e lartësisë së ulët dhe të sipërme të aktiviteteve ose kufizimeve, duke treguar qartë vetëm një të dhënë referimi dhe njësinë e matjes. Shkurtesat 'GND' ose 'SFC' do të përdoren në Elementin-F për të përcaktuar përkatësisht 'tokë' dhe 'sipërfaqe'. Shkurtesa 'UNL' do të përdoret në Elementin G për të përcaktuar 'të pakufizuar'.

FORMATI I SNOWTAM

(Titulli COM)	(TREGUESI I PRIORITETIT)	(ADRESAT)			<≡
	(DATA DHE ORA E PLOTËSIMIT)	(TREGUESI I LËSHUESIT)			<≡
(Titulli i shkurtuar)	(SWAA* NUMRI SERIAL) S W * *	(TREGUESI I VENDODHJES)	DATA/ORA E VLERËSIMIT	(GRUPI OPSIONAL)	<≡(

SNOWTAM →	(Numri Serial) <≡		
Seksioni i llogaritjes së performancës së aeroplanit			
(TREGUESI I VENDNDODHJES SË AERODROMIT)	M	A)	<≡
(DATA/ORA E VLERËSIMIT *(Ora e plotësimit të vlerësimit në UTC)*)	M	B)	→
(NUMRI MË I ULËT I PËRCAKTUESIT TË PISTËS)	M	C)	→
(KODI I KUSHTEVE TE PISTES (RWYCC) PËR ÇDO TË TRETËN E PISTËS) *(Nga Matrica e Vlerësimit të Kushteve të Pistës (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 ose 6)*	M	D)	/ / →
(PËRQINDJA E MBULIMIT TË NDOTËSIT PËR ÇDO TË TRETËN E PISTËS)	C	E)	/ / →
(THËLLËSIA *(mm)* E NDOTËSIT PËR ÇDO TË TRETËN E PISTËS)	C	F)	/ / →
(PËRSHKRIMI I KUSHTEVE PËR TË GJITHË GJATËSINË TOTALE TË PISTËS) *(Vëzhguar në çdo të tretën e pistës duke filluar nga pragu që ka numrin më të ulët të përcaktuesit të pistës)* BORË KOMPAKTE E THATË BORË E THATË BORË E THATË MBI BORËN KOMPAKTE BORË E THATË MBI AKULL NGRICË AKULL E LAGËT E RRËSHQITSHME BORË E SHKRIRË PISTË E PËRGATITUR SPECIFIKISHT PËR DIMRIN PELLG UJI UJË MBI BORËN KOMPAKTE E LAGESHT AKULL I LAGËSHT BORË E LAGËSHT BORË E LAGËSHT MBI BORËN KOMPAKTE BORË E LAGËSHT MBI AKULL	M	G)	/ / →
(GJERËSIA E PISTËS NË TË CILËN ZBATOHEN KODET E KUSHTEVE TË PISTËS, NËSE ËSHTË MË PAK SE GJERËSIA E PUBLIKUAR)	O	H)	<≡ ≡
Seksioni i njohjes së situatës			
(GJATËSIA E REDUKTUAR E PISTËS, NËSE ËSHTË MË PAK SE GJATËSIA E PUBLIKUAR *(m)*)	O	I)	→
(BORË E GRUMBULLUAR MBI PISTË)	O	J)	→
(RËRË E HEDHUR MBI PISTË)	O	K)	→
(TRAJTIMI KIMIK MBI PISTË)	O	L)	→
(PIRGJET E BORËS MBI PISTË) *(Nëse janë present, distanca (m) nga vija qendrore e pistës ndjekur nga "L", "R" ose "LR" si të jetë e zbatueshme)*	O	M)	→
(PIRGJET E BORËS MBI NJË RRUGË LIDHËSE)	O	N)	→
(PIRGJET E BORËS NGJITUR ME PISTËN)	O	O)	
(KUSHTET E RRUGËVE LIDHËSE)	O	P)	→
(KUSHTET E VENDQENDRIMIT)	O	R)	→
(KOEFICIENTI I FRENIMIT I MATUR)	O	S)	→
(VËREJTJE NË GJUHË TË THJESHTË)	O	T)	)

SHËNIME:

1. *Futni shkronjat e kombësisë të ICAO-s siç jepen në ICAO Dok 7910, Part 2 ose ndryshe identifikuesi i aerodromit i zbatueshëm.
2. Informacioni mbi pistat e tjera, përsëriten nga B te H.
3. Informacioni në seksionin e njohjes së situacionit përsëritet për secilën pistë, rrugë lidhëse dhe vendqëndrim. Përsëriteni si të jetë e zbatueshme kur raportohet.
4. Fjalët në kllapa ( ) nuk do të transmetohen.
5. Për shkronjat A) deri T) referohuni *Instruksioneve për plotësimin e formatit të SNOWTAM, paragrafi 1, pika b).*

FIRMA E LËSHUESIT (jo për transmetim)

UDHËZIME PËR PLOTËSIMIN E FORMATIT TË SNOWTAM

1. Të përgjithshme

a) Kur raportoni për më shumë se një pistë, përsëritni Elementet B deri H (pjesa e seksionit të llogaritjes së performancës së aeroplanit).
b) Shkronjat e përdorura për të treguar elementet përdoren vetëm për qëllime referimi dhe nuk do të përfshihen në mesazhe. Shkronjat, M (e detyrueshme), C (me kusht) dhe O (opsionale) shënojnë përdorimin dhe informacionin dhe do të përfshihen siç shpjegohet më poshtë.
c) Do të përdoren njësitë metrike dhe njësia e matjes nuk do të raportohet.
d) Vlefshmëria maksimale e SNOWTAM është 8 orë. SNOWTAM i ri do të lëshohet sa herë që merret një raport i ri i gjendjes së pistës.
e) Një SNOWTAM anulon SNOWTAM-in e mëparshëm.
f) Titulli i shkurtuar 'TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)' është përfshirë për të lehtësuar përpunimin automatik të mesazheve SNOWTAM në bazat e të dhënave kompjuterike. Shpjegimi i këtyre simboleve është:

TT = përcaktues i të dhënave për SNOWTAM = SW;
AA = përcaktues gjeografik për Shtetet , p.sh. LF = FRANCE, EG = Mbretëria e Bashkuar;
iiii = numri serial i SNOWTAM në një grup me katër shifra;
CCCC = treguesi i vendndodhjes me katër shkronja i aerodromit, të cilit i referohet SNOWTAM;
MMYYGGgg = data / koha e vëzhgimit / matjes, përmes së cilës:
MM = muaji, p.sh. Janar = 01, Dhjetor = 12;
YY = dita e muajit;
GGgg = koha në orë (GG) dhe minuta (gg) UTC;
(BBB) = grup opsional për:

Korrigjimin, në rast të një gabimi, në një mesazh SNOWTAM të shpërndarë më parë me të njëjtin numër serial = COR.
Kllapat në (BBB) do të përdoren për të treguar që ky grup është opsional.
Kur raportoni për më shumë se një pistë dhe datat individuale / kohët e vëzhgimit / vlerësimit tregohen nga Artikulli B e përsëritur, data / koha e fundit e vëzhgimit / vlerësimit futet në kreun e shkurtuar (MMYYGGgg).

g) Teksti 'SNOWTAM' në Formatin SNOWTAM dhe numri serial i SNOWTAM në një grup me katër shifra do të ndahen nga një hapësirë, p.sh. SNOWTAM 0124.
h) Për qëllime të lexueshmërisë për mesazhin SNOWTAM, një linjë shtesë do të përfshihet pas numrit serial të SNOWTAM, pas Artikullit A dhe pas seksionit të llogaritjes së performancës së aeroplanit.
i) Kur raportoni për më shumë se një pistë, përsëritni informacionin në seksionin e llogaritjes së performancës së aeroplanit nga data dhe koha e vlerësimit për secilën pistë përpara informacionit në seksionin e njohjes së situacionit.
j) Informacioni i detyrueshëm është:

1) TREGUESI I VENDNDODHJES SË AERODROMIT;
2) DATA DHE KOHA E VLERËSIMIT;
3) NUMRI MË I ULËT I PËRCAKTUESIT TË PISTËS;
4) KODI I KUSHTEVE TË PISTËS PËR SECILËN TË TRETËN E PISTËS; DHE
5) PËRSHKRIMI I GJENDJES PËR SECILËN TË TRETËN E PISTËS (kur kodi i kushteve të pistës (RWYCC) raportohet 0-6.

2. Seksioni i llogaritjes së performancës së aeroplanit

Elementi A - Treguesi i vendndodhjes së aerodromit (treguesi i vendndodhjes me katër shkronja).

Elementi B - Data dhe koha e vlerësimit (data / koha e grupit me tetë figura duke dhënë kohën e vëzhgimit si muaj, ditë, orë dhe minutë në UTC).

Elementi C - Numri më i ulët i përcaktuesit të pistës (nn [L] ose nn [C] ose nn [R]).
Do të futet vetëm një përcaktues i pistës për secilën pistë dhe gjithmonë numri më i ulët.

Elementi D - Kodi i kushtit të pistës për çdo të tretën e pistës. Vetëm një shifër (0, 1, 2, 3, 4, 5 ose 6) futet për secilën të tretë të pistës, të ndara me një vijë të pjerrët (n / n / n).

Elementi E - Përqindja e mbulimit për çdo të tretën e pistës. Kur sigurohet, futni 25, 50, 75 ose 100 për secilën të pistës të tretë, të ndara me një vijë të pjerrët ([n] nn / [n] nn / [n] nn).
Ky informacion do të sigurohet vetëm kur gjendja e pistës për secilin të tretë të pistës (Elementi D) është raportuar si e ndryshme nga 6 dhe ekziston një përshkrim i kushtit për secilën të tretë të pistës (Elementi G) që është raportuar ndryshe nga 'E thatë'.
Kur kushtet nuk raportohen, kjo do të shënohet me futjen e 'NR' për të tretën (at) e pistës përkatëse.

Elementi F - Thellësia e ndotësit për çdo të tretën e pistës. Kur sigurohet, futni në milimetra për secilën të tretën e pistës, të ndara me një goditje të zhdrejtë (nn / nn / nn ose nnn / nnn / nnn).
Ky informacion sigurohet vetëm për llojet e mëposhtme të ndotjes:
- pellgje uji, vlerat që duhet të raportohen 04, pastaj vlera e vlerësuar. Ndryshime të rëndësishme 3 mm deri dhe duke përfshirë 15 mm;
- llucë, vlerat që do të raportohen 03, pastaj vlerësohet vlera. Ndryshime të rëndësishme 3 mm deri dhe duke përfshirë 15 mm;
- bora e shkrirë, vlerat që raportohen 03, pastaj vlera e vlerësuar. Ndryshime të rëndësishme 5 mm; dhe
- bora e thatë, vlerat që raportohen 03, pastaj vlera e vlerësuar. Ndryshime të rëndësishme 20 mm.
Kur kushtet nuk raportohen, kjo do të shënohet me futjen e 'NR' për të tretën (et) e pistës përkatëse.

Elementi G - Përshkrimi i gjendjes për secilën të tretën e pistës. Duhet të futet cilido nga përshkrimet e mëposhtme të kushteve për secilën pistë të tretë, të ndara me një goditje të zhdrejtë.
BORË KOMPAKTE
BORË E THATË
BORA E THATË MI BORËN KOMPAKTE
BORA E THATË MBI AKULL
NGRICË
AKULL
E LAGËT E RRËSHQITSHME
BORE E SHKRIRË
PISTË E PËRGATITUR SPECIFIKISHT PËR DIMRIN
PELLG UJI
UJË MBI BORËN KOMPAKTE
E LAGËSHT
AKULLI I LAGËSHT
BORË E LAGËSHT
BORË E LAGËSHT MBI BORËN KOMPAKTE

BORË E LAGËSHT MBI AKULL
E THATË (raportohet vetëm kur nuk ka ndotës)
Kur kushtet nuk raportohen, kjo do të shënohet me futjen e "NR" për të tretën (et) e pistës përkatëse.

Elementi H - Gjerësia e pistës për të cilën zbatohen kodet e kushteve të pistës. Gjerësia në metra nëse është më pak se gjerësia e publikuar e pistës duhet të futet.

3. **Seksioni i ndërgjegjësimit mbi situatën**

Elementet në seksionin e ndërgjegjësimit mbi situatën *do të përfundojnë me një pikë të plotë.*
Elementet në seksionin e ndërgjegjësimit mbi situatën *për të cilët nuk ekziston asnjë informacion, ose kur nuk plotësohen rrethanat e kushtëzuara për publikim, do të lihen plotësisht jashtë.*

Elementi I - Gjatësia e zvogëluar e pistës. Duhet futur përcaktuesi i zbatueshëm i pistës dhe gjatësia e disponueshme në metra (p.sh. RWY nn [L] ose nn [C] ose nn [R] ZVOGUAR N [[n] nnn).

Ky informacion është i kushtëzuar kur një NOTAM është publikuar me një grup të ri të distancave të deklaruara.

Elementi J – pirgu borës në pistë. Kur raportohet, do të futet 'DRIFTING SNOW'.

Elementi K - Rërë e hedhur në pistë. Kur rëra e hedhur raportohet në pistë, përcaktuesi i pistës së poshtme do të futet me një hapësirë 'LOOSE RAND' (RWY nn ose RWY nn [L] ose nn [C] ose nn [R] LOOSE SAND).

Elementi L - Trajtimi kimik në pistë. Kur raportohet trajtimi kimik i aplikuar, përcaktuesi i pistës së poshtme duhet të futet me një hapësirë "TRAJTUAR KIMIKISHT" (RWY nn ose RWY nn [L] ose nn [C] ose nn [R] TRAJTUAR KIMIKISHT).

Elementi M - Pirgjet e borës në pistë. Kur pirgjet e borës raportohen të pranishme në pistë, përcaktuesi i pistës së poshtme duhet të futet me një hapësirë 'SNOWBANK' dhe me një hapësirë të majtë 'L' ose të djathtë 'R' ose të dy anët 'LR', e ndjekur nga distanca në metra nga vija qendrore e ndarë nga një hapësirë 'FM CL' (RWY nn ose RWY nn [L] ose nn [C] ose nn [R] SNOWBANK Lnn ose Rnn ose LRnn FM CL).

Elementi N - pirg bore në një rrugë lidhëse. Kur pirgjet e borës janë të pranishme në një rrugë lidhëse, përcaktuesi i rrugës do të futet me një hapësirë 'SNOWBANK' dhe me një hapësirë të majtë 'L' ose djathtas 'R' ose të dy anët 'LR', e ndjekur nga distanca në metra nga linja qendrore të ndara nga një hapësirë FM CL (TWY [nn] n SNOWBANK Lnn ose Rnn ose LRnn FM CL).

Elementi O - pirgjet e borës ngjitur me pistën. Kur pirgjet e borës raportohen të pranishme, duke depërtuar në profilin e lartësisë në planin e dëborës së aerodromit, duhet të futen përcaktuesi i pistës së poshtme dhe 'ADJ SNOWBANKS' (RWY nn ose RWY nn [L] ose nn [C] ose nn [R] SNOWBANKS)

Elementi P - Kushtet e rrugës lidhëse. Kur kushtet e rrugës lidhëse raportohen të rrëshqitshme ose të dobëta, duhet të futet përcaktuesi rrugës lidhëse i ndjekur nga një hapësirë 'POOR' (twy [n ose nn] POOR ose ALL TWYS POOR).

Elementi R - Kushtet e vendqendrimit. Kur kushtet e vendqendrimit raportohen të rrëshqitshme ose të dobëta, përcaktuesi i vendqendrimit i ndjekur nga një

hapësirë 'POOR' duhet të futet (APRON [nnnn] POOR ose ALL TWYS POOR).

Elementi S - (NR) Nuk është raportuar.

Elementi T - Vërejtje në gjuhë të thjeshtë.

Shtojca 4

FORMATI I ASHTAM

(titulli COM)	TREGUESI I PËRPARËSISË	(ADRESAT E TREGUESVE))[1]		
	(DATA DHE KOHA E MBUSHJES)	(TREGUESI I KRIJUESIT)		
(titulli i shkurtuar)	(NUMRI SERIAL VA *2) V A *2 *2	(TREGUESI I VENDODHJES)	DATA - KOHA E LËSHIMIT	GRUP OPSIONAL

ASHTAM	NUMËR SERIAL

RAJONI I INFORMACIONIT TË FLUTURIMIT I PREKUR	A)
(DATË / KOHË (UTC) E SHPËRTHIMIT)	B)
(EMRI DHE NUMRI I VULLKANIT)	C)
(GJERËSIA / GJATËSIA E VULLKANIT OSE RREZJA E VULLKANIT DHE DISTANCA NGA BRENDA ID)	D)
(NIVELI I VULLKANIT TË KODIT TË NGJYRËS SË ALARMIT, PËRFSHIRË ÇDO NIVEL PARAPRAK TË KODIT TË NGJYRËS SË ALARMIT)	E)
(EKZISTENCA DHE SHTRIRJA HORIZONTALE / VERTIKALE E REVE TË HIRIT VULLKANIK) 4	F)
(DREJTIMI I LËVIZJES SË RESË SË HIRIT) 4	G)
(RRUGËT AJRORE OSE PJESËT E LINJAVE AJRORE DHE NIVELET E FLUTURIMIT TË PREKURA)	H)
(MBYLLJA E HAPËSIRËS AJRORE DHE / OSE RRUGËVE AJRORE OSE PJESË E RRUGËVE AJRORE DHE RRUGËVE ALTERNATIVE AJRORE TË DISPONUESHME)	I)
(BURIM INFORMACIONI)	J)
(VËREJTJE NË GJUHË TË THJESHTË)	K)

SHENIME:
1. Shih gjithashtu AIS.TR.400 në lidhje me treguesit e adresave të përdorura në sistemet e paracaktuara të shpërndarjes,
2. * Futni letrën e kombësisë së ICAO-s siç jepet në ICAO Doc 7910, Pjesa 2.
3. Shih paragrafin 3.5 më poshtë.
4. Këshillat për ekzistencën, shtrirjen dhe lëvizjen e resë së hirit vullkanik G) dhe H) mund të merren nga qendra këshilluese e hirit vullkanik përgjegjëse për FIR në fjalë.
5. Titujt e artikujve në kllapa () të mos transmetohen.

UDHËZIME PËR PLOTËSIMIN E FORMATIT TË ASHTAM

1. Të përgjithshme

1.1 ASHTAM ofron informacion mbi statusin e aktivitetit të një vullkani kur një ndryshim në aktivitetin e tij është, ose pritet të ketë një rëndësi operacionale. Ky informacion sigurohet duke përdorur nivelin e vullkanit të kodit të ngjyrës së alarmit të dhënë në 3.5 më poshtë.

1.2 Në rast të një shpërthimi vullkanik që prodhon re hiri me rëndësi operacionale, ASHTAM gjithashtu ofron informacion mbi vendndodhjen, masën dhe lëvizjen e reve të hirit dhe rrugët ajrore dhe nivelet e fluturimit të prekura.

1.3 Lëshimi i një ASHTAM që jep informacion mbi një shpërthim vullkanik, në përputhje me seksionin 3 më poshtë, nuk do të vonohet derisa të jetë i disponueshëm informacioni i plotë A deri K por do të lëshohet menjëherë pas marrjes së njoftimit se një shpërthim ka ndodhur ose pritet të ndodhë, ose ka ndodhur ose pritet të ndodhë një ndryshim në statusin e aktivitetit të një vullkani me rëndësi operacionale, ose raportohet një re e hirit. Në rastin e një shpërthimi të pritshëm, dhe kështu që nuk ka re të hirit të dukshme në atë kohë, artikujt A deri E do të plotësohen dhe artikujt F deri në I të treguar si "të pa zbatueshëm". Në mënyrë të ngjashme, nëse raportohet një re hiri vullkanik, p.sh. me raport të veçantë ajror, por vullkani burim nuk dihet në atë kohë, ASHTAM do të lëshohet fillimisht me pikat A deri E të shënuara si 'të panjohura', dhe artikujt F deri në K të kompletuar, sipas nevojës, bazuar në ajrin e posaçëm- raport, në pritje të marrjes së informacionit të mëtejshëm. Në rrethana të tjera, nëse informacioni për një fushë specifike A deri në K nuk është i disponueshëm tregoni 'NIL'.

1.4 Periudha maksimale e vlefshmërisë së ASHTAM është 24 orë në ditë. ASHTAM i ri do të lëshohet sa herë që ka një ndryshim në nivelin e alarmit.

2. Titulli i shkurtuar

2.1 Pas ndjekjes së zakonshme të titullit të komunikimit 'Rrjeti i telekomunikacionit fiks aeronautik (AFTN)', titulli i shkurtuar 'TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)' do të përfshihet për të lehtësuar përpunimin automatik të mesazheve ASHTAM në bazat e të dhënave kompjuterike. Shpjegimi i këtyre simboleve është:

TT = përcaktues i të dhënave për ASHTAM = VA;
AA = përcaktues gjeografik për shtetet, p.sh. NZ = Zelanda e Re;
iiii = numri serial i ASHTAM në një grup me katër figura;
CCCC = treguesi i vendndodhjes me katër shkronja i rajonit të informacionit fluturues në fjalë;
MMYYGGgg = data / koha e raportit, ku:
MM = muaj, p.sh. Janar = 01, Dhjetor = 12;
YY = dita e muajit;
GGgg = koha në orë (GG) dhe minuta (gg) UTC;
(BBB) = Grup opsional për korrigjim të një mesazhi ASHTAM të shpërndarë më parë me të njëjtin numër serial = COR.

Kllapat në (BBB) do të përdoren për të treguar që ky grup është opsional.

3. **Përmbajtja e ASHTAM**

3.1 Elementi A - Rajoni i informacionit të fluturimit i prekur, ekuivalent i gjuhës së thjeshtë të treguesit të vendndodhjes të dhënë në kreun e shkurtuar, në këtë shembull: 'Auckland Oceanic FIR'.

3.2 Elementi B - Data dhe koha (UTC) e shpërthimit të parë.

3.3 Elementi C - Emri i vullkanit dhe numri i vullkanit siç është renditur në Manualin ICAO Dok 9691 mbi Hirin Vullkanik, Materialin Radioaktiv dhe Retë Kimike Toksike, Shtojca H, dhe në Hartën Botërore të Vullkaneve dhe Karakteristikat Kryesore Aeronautike.

3.4 Elementi D - Gjerësia / Gjatësia gjeografike e vullkanit në shkallë të tëra ose rrezja dhe distanca e vullkanit nga NAVAID, siç është renditur në manualin ICAO Dok 9691 mbi hirin vullkanik, materialin radioaktiv dhe retë kimike toksike, shtojca H dhe në hartën botërore të Vullkaneve dhe Karakteristikat Kryesore Aeronautike.

3.5 Elementi E - Kodi i ngjyrës për nivelin e alarmit që tregon aktivitetin vullkanik, përfshirë çdo nivel të mëparshëm të kodit të ngjyrës së alarmit si më poshtë:

Niveli i kodit të ngjyrave të alarmit	Statusi i aktivitetit të vullkanit
ALARMI JESHIL	Vullkani është në gjendje normale, jo shpërthyese. *ose, pas një ndryshimi nga një nivel më i lartë alarmi:* Aktiviteti vullkanik që konsiderohet se ka pushuar dhe vullkani u kthye në gjendjen e tij normale, jo shpërthyese.
ALARMI I VERDHË	Vullkani po përjeton shenja të trazirave të ngritura mbi nivelet e njohura të sfondit. *ose, pas një ndryshimi nga niveli më i lartë i alarmit:* Aktiviteti vullkanik është ulur ndjeshëm, por vazhdon të monitorohet nga afër për një rritje të mundshme të rinovuar.
ALARM PORTOKALLI	Vullkani po shfaq trazira të shtuara me rritje të gjasave të shpërthimit ose, Shpërthimi vullkanik është duke u zhvilluar pa emetim hiri ose të vogël [*specifikoni lartësinë e plumbit të hirit, nëse është e mundur*].
ALARM I KUQ	Shpërthimi parashikohet të jetë i afërt me një shkarkim të konsiderueshëm të hirit në atmosferë të mundshme. ose, Shpërthimi është duke u zhvilluar me emetim të ndjeshëm të hirit në atmosferë [*specifikoni lartësinë e plumbit të hirit, nëse është e mundur*].

Kodi i ngjyrës për nivelin e alarmit që tregon statusin e aktivitetit të vullkanit dhe çdo ndryshim nga një status i mëparshëm i aktivitetit do t'i sigurohet qendrës së kontrollit të zonës nga agjencia përgjegjëse vullkanologjike në Shtetin e interesuar, p.sh. 'ALARM I KUQ PAS TË VERDHËS' ose 'ALARM JESHIL PAS PORTOKALLI'.

3.6 Elementi F - Nëse raportohet re e hirit vullkanik me rëndësi operacionale, shtrirja horizontale dhe baza / maja e reve të hirit duhet të tregohet duke përdorur gjerësinë /

gjatësinë (në shkallë të plota) dhe lartësitë në mijëra metra (metra) dhe / ose radiale dhe largësia nga vullkani burimor. Informacioni fillimisht mund të bazohet vetëm në një raport të veçantë ajri, por informacioni pasues mund të jetë më i detajuar bazuar në këshillat nga zyra përgjegjëse e vëzhgimit meteorologjik dhe / ose qendra këshilluese e hirit vullkanik.

3.7 Elementi G - Drejtimi i parashikimit të lëvizjes së resë së hirit në nivelet e zgjedhura do të tregohet bazuar në këshillat nga zyra përgjegjëse e vëzhgimit meteorologjik dhe / ose qendra këshilluese e hirit vullkanik.

3.8 Elementi H - Do të tregohen rrugët ajrore dhe pjesët e rrugëve ajrore dhe nivelet e fluturimit të prekura, ose që pritet të preken.

3.9 Elementi I - Do të tregohet mbyllja e hapësirës ajrore, rrugëve ajrore ose pjesëve të rrugëve ajrore, dhe disponueshmëria e rrugëve alternative.

3.10 Elementi J - Burimi i informacionit, p.sh. 'raport - special ajror ose 'agjenci vullkanologjike', etj. Burimi i informacionit duhet të tregohet gjithmonë, nëse ka ndodhur vërtet një shpërthim ose është raportuar re e hirit, apo jo.

(a) Elementi K - Çdo informacion i rëndësishëm operacional, përveç sa më sipër, do të përfshihet në gjuhë të thjeshtë.

ANEKSI VII

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE

(Pjesa-DAT)

NËNPJESA A - KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.OR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.OR.100 Të dhënat dhe informacioni aeronautik

(a) Ofruesi i DAT-it do të marrë, mbledhë, përkthejë, përzgjedhë, formatojë, shpërndajë dhe/ose integrojë të dhënat dhe informacionin aeronautik që lëshohet nga një burim autorizuar për t'u përdorur në një bazë te të dhënave aeronautike mbi aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit.

Në raste specifike, nëse të dhënat aeronautike nuk janë ofruar në publikimin e informacionit aeronautik (AIP) ose nga një burim i autorizuar ose nuk i plotësojnë kërkesat e zbatueshme të cilësisë së të dhënave (DQR-të), të dhënat aeronautike mund të krijohen nga vetë ofruesi i DAT-it dhe/ ose nga ofrues të tjerë të DAT-it. Në këtë kontekst, të dhënat e aeronautikës do të validohen nga ofruesi i DAT-it që i ka krijuar.

(b) Kur e kërkon klienti i tij, ofruesi i DAT-it mund të përpunojë të dhëna të përshtatura të ofruara nga operatori i avionëve ose të krijuara nga ofruesit e tjerë të DAT-it për t'u përdorur nga operatori i avionit. Përgjegjësia për këto të dhëna dhe përditësimet vijuese i mbeten operatorit të avionëve.

DAT.OR.105 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

(a) Krahas ATM/ANS.OR.B.001, ofruesi i DAT-it do të:

(1) kryej marrjen, mbledhjen, përkthimin, përzgjedhjen, formatimin, shpërndarjen dhe/ ose integrimin e të dhënave dhe informacionit aeronautik që lëshohet nga ofruesit e burimeve të të dhënave aeronautike në bazat e të dhënave aeronautike për aplikacionet/ pajisjet e certifikuara të avionit sipas kërkesave të zbatueshme. Ofruesi i tipit 2 DAT do të garantojë që DQR-të të jenë në përputhje me përdorimin e menduar të aplikacioneve/ pajisjeve të certifikuara të avionit nëpërmjet një marrëveshjeje të përshtatshme me mbajtësin e miratimit të dizajnit specifik të pajisjes ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik;

(2) lëshojë një deklaratë përputhshmërie që bazat e të dhënave aeronautike që ajo ka prodhuar, prodhohen në përputhje me këtë Rregullore dhe me standardet e zbatueshme të industrisë;

(3) ofrojë asistencë për mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes, për trajtimin e veprimeve të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim që lidhen me bazat e

të dhënave aeronautike që janë prodhuar.

(b) Për lëshimin e bazave të të dhënave, menaxheri përgjegjës emëron stafin e certifikuar, të parashikuar në pikën DAT.TR.100 (b) dhe ndan përgjegjësitë e tyre në mënyrë të pavarur për të verifikuar përmes deklaratës së përshtatshmërisë se të dhënat i plotësojnë DQR-të dhe proceset zbatohen. Përgjegjësia përfundimtare për deklaratat për lëshimin e bazave të të dhënave të nënshkruara nga stafi certifikues vazhdon të jetë e menaxherit përgjegjës të ofruesit të DAT-it.

DAT.OR.110 Sistemi i Menaxhimit

Krahas pikës ATM/ANS.OR.B.005, ofruesi i DAT-it, sipas rastit për llojin e dispozitës DAT, do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem menaxhimi që përfshin procedurat e kontrollit për:

(a) lëshimin, miratimin ose ndryshimin e dokumentit;

(b) ndryshimin e DQR-ve;

(c) verifikimin se të dhënat hyrëse janë prodhuar në përputhje me standardet e zbatueshme;

(d) përditësimin në kohë të të dhënave të përdorura;

(e) identifikimin dhe gjurmimin;

(f) proceset për marrjen, mbledhjen, përkthimin, përzgjedhjen, formatimin, shpërndarjen dhe/ ose integrimin e të dhënave në një bazë të përgjithshme të dhënash ose baze të dhënash që përputhet me aplikacionet/ pajisjet specifike të avionit;

(g) teknikat e verifikimit dhe validimit të të dhënave;

(h) identifikimin e mjeteve, duke përfshirë menaxhimin e konfigurimit dhe kualifikimin e mjeteve, sipas nevojës;

(i) trajtimin e gabimeve/ mangësive;

(j) koordinimin me ofruesit e burimeve të të dhënave aeronautike dhe/ ose ofruesit e DAT-it, dhe me mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik gjatë ofrimit të shërbimeve të tipit 2 DAT;

(k) lëshimin e deklaratës së përputhshmërisë;

(l) shpërndarjen e kontrolluar të bazave të të dhënave te përdoruesit.

DAT.OR.115 Regjistrimi i të dhënave

Krahas pikës ATM/ANS.OR.B.001, ofruesi i DAT-it përfshin në sistemin e tij të regjistrimit të të dhënave, elementet e përcaktuar në pikën DAT.OR.110.

SEKSIONI 2 — KËRKESA SPECIFIKE

DAT.OR.200 Kërkesat për raportim

(a) Ofruesi i DAT-it:

(1) i raporton klientit dhe, sipas rastit, mbajtësit të miratuar të dizajnit të pajisjeve, të gjitha rastet kur bazat e të dhënave aeronautike janë lëshuar nga ofruesi i DAT-it dhe më pas janë identifikuar se kanë mangësi dhe/ ose gabime, duke mos përmbushur kërkesat e zbatueshme të të dhënave.;

(2) i raporton autoritetit kompetent mangësitë dhe/ ose gabimet e identifikuara sipas pikës (1), të cilat mund të çojnë në kushte të pasigurta. Këto raporte do të hartohen në një format dhe mënyrë të pranueshme nga autoriteti kompetent;

(3) kur ofruesi i certifikuar i DAT-it vepron si furnizues për një ofrues tjetër DAT-i, i raporton po ashtu organizatës tjetër të gjitha rastet kur ka lëshuar baza të dhënash aeronautike për atë organizatë që më pas janë identifikuar se kanë gabime;

(4) i raporton ofruesit të burimeve të të dhënave aeronautike rastet e të dhënave të gabuara, kontradiktore, ose që mungojnë në burimin aeronautik.

(b) Ofruesi i DAT-it do të krijojë dhe mbaj një sistem të brendshëm raportimi, në interes të parrezikshmërisë për të mundësuar mbledhjen dhe vlerësimin e raporteve, në mënyrë që të identifikojë tendencat e pafavorshme ose për të trajtuar mangësitë dhe për të nxjerrë ngjarje dhe veprime të raportueshme.

Ky sistem i brendshëm raportimi mund të integrohet në sistemin e menaxhimit siç kërkohet në pikën ATM/ANS.OR. B.005.

NËNPJESA B - KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË TË DHËNAVE (DAT.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operacionale

Ofruesi i DAT-it do të:

(a) në lidhje me të gjitha të dhënat e nevojshme aeronautike:

(1) krijojë DQR-të për të cilat është rënë dakord me ofruesin tjetër të DAT-it dhe në rast se ka një ofrues të tipit 2 DAT, me mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes ose me aplikantin për mbjates të miratuar të atij dizajni specifik, për të përcaktuar përputhshmërinë e këtyre DQR-ve me përdorimin e menduar;

(2) përdor të dhëna nga burimet autorizuese dhe, nëse kërkohet, të dhëna të tjera aeronautike të verifikuara dhe të validuara nga vetë ofruesi i DAT-it dhe/ose nga ofruesit e tjerë të DAT-it;

(3) krijojë një procedurë për të garantuar që të dhënat janë përpunuar në mënyrë korrekte;

(4) krijojë dhe zbatojë procese për të garantuar që të dhënat e përshtatura të ofruara ose të kërkuara nga një operator avioni ose një ofrues tjetër i DAT-it, shpërndahen

vetëm te kërkuesi; dhe

(b) në lidhje me stafin certifikues që nënshkruan deklaratat e përputhshmërisë të lëshuar sipas pikës DAT.OR.105 (b) garanton që:

(1) njohuritë, formimi (duke përfshirë funksionet e tjera në organizatë) dhe përvoja e stafit certifikues janë të përshtatshme për përgjegjësitë që u janë caktuar;

(2) mban të dhëna për të gjithë stafin certifikues, ku përfshihen hollësitë e objektit të autorizimit të tyre;

(3) stafi certifikues është i pajisur me dëshmi të objektit të autorizimit të tyre.

DAT.TR.105 Ndërveprimet e kërkuara

Ofruesi i DAT-it garanton ndërveprimet e nevojshme zyrtare me:

(a) burimet e të dhënave aeronautike dhe/ ose ofruesit e tjerë të DAT-it;

(b) mbajtësin e miratuar të dizajnit të pajisjes për dispozitën e tipit 2 DAT, ose me aplikantin për miratimin e atij dizajni specifik;

(c) operatorët e avionëve; sipas rastit.

ANEKSI VIII

KERKESAT SPECIFIKE PER OFRUESIT E SHERBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT dhe SURVEJIMIT

(Pjesa-CNS)

NËNPJESA A — KËRKESAT ORGANIZATIVE SHTESË PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT DHE S (CNS.OR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

CNS.OR.100 Kompetencat dhe aftësitë teknike dhe operacionale

(a) Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të garantojë disponueshmërinë, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e shërbimeve të tyre.

(b) Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të konfirmojë nivelin e cilësisë së shërbimeve që ofron, dheduhet të demostrojë se pajisjet e tyre mirëmbahen dhe kalibrohen regullisht sipas rastit,.

NËNPJESA B — KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT, OSE SURVEJIMIT (CNS.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

DAT.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigimit, dhe survejimit.

Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të jetë në gjendje të demostrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet e Aneksit 10 të Konventës së Çikagos për telekomunikacionin aeronautik në versionet e mëposhtme, në masën që ato janë të përshtatshme për ofrimin e shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe mbikëqyrjes në hapësirën ajrore në fjalë:

(a) Vëllimi I për mjetet ndihmëse të navigimit me radio në botimin e tij të 6-të të korrikut 2006, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr 89;

(b) Vëllimi II për procedurat e komunikimit, duke përfshirë ato me statusin e PANS në botimin e tij të 6-të të tetorit 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr 89;

(c) Vëllimi III për sistemet e komunikimit në botimin e tij të 2-të të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr 89;

(d) Vëllimi IV për survejimin me radar dhe sistemet e shmangies së përplasjes në botimin e tij të 4-të të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr 89;

(e) Vëllimi V për përdorimin e spektrit të radio-frekuencave aeronautike në botimin e tij të 3-të të korrikut 2013, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri te dhe duke përfshirë nr 89.

ANEKSI IX

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR
(Pjesa-ATFM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË FLUKSIT TË TRAFIKUT AJROR (ATFM.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATFM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operacionale për ofruesit e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror

Ofruesi i menaxhimit të fluksit së trafikut ajror do të demonstrojë se metodat e punës dhe procedurat operacionale janë në përputhje me urdhrin e Ministrit përgjegjës për transporin nr. 281, datë 14.10.2014 "Për miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror", që përafron Rregulloren (BE) nr. 255/2010, apo cdo përditësim i saj si dhe të Rregullores (BE) nr. 677/2011.

———

ANEKSI X

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE (Pjesa-ASM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E MENAXHIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE (ASM.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ASM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për ofruesit e menaxhimit të hapësirës ajrore

Ofruesi i menaxhimit të hapësirës ajrore është në gjendje të ilustrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me Urdhrin e përbashkët të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe të Ministrit të Mbrojtjes nr. 867, datë 13.12.2018, "Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore", që përafron Rregulloren (BE) nr. 2150/2005, si dhe të transpozimit të Regullores për zbatimin e rregullave per menaxhimin e rrjetit të trafikut ajror (BE) nr. 677/2011.

ANEKSI XI

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT
(Pjesa FDP)

NËNPJESA A - KËRKESAT SHTESË ORGANIZATIVE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT (FPD.OR)

SEKSIONI 1- KERKESAT E PËRGJITHSHME

FPD.OR.100 Shërbimet e hartimit të procedurës së fluturimit (FPD)

(a) Një ofrues i shërbimeve të dizajnit të procedurës së fluturimit do të kryejë modelimin, dokumentimin dhe validimin e procedurës (ave) të fluturimit subjekt, nëse është e nevojshme, i miratimit nga autoriteti kompetent përpara se të vendoset dhe përdoret.

Në këtë kontekst, të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i përdorur nga ofruesi i FPD duhet të plotësojnë kërkesat e saktësisë, rezolucionit dhe integritetit siç specifikohen në katalogun e të dhënave aeronautike në përputhje me Shtojcën 1 të Shtojcës III (Pjesa-ATM / ANS.OR).

(b) Nëse të dhënat aeronautike për hartimin e procedurave të fluturimit nuk sigurohen nga një burim autoritativ ose nuk plotësojnë kërkesat e zbatueshme të cilësisë së të dhënave (DQR), të dhëna të tilla aeronautike mund të merren nga burime të tjera nga ofruesi i FPD. Në këtë kontekst, të dhëna të tilla aeronautike do të validohen nga ofruesi i FPD që synon t'i përdorë ato.

FPD.OR.105 Sistemi i menaxhimit

Përveç pikës ATM / ANS.OR.B.005 të Aneksit III, ofruesi i FPD do të krijojë dhe mirëmbajë një sistem menaxhimi që përfshin procedurat e kontrollit për:

(a) marrjen e të dhënave;

(b) hartimin e procedurës së fluturimit në përputhje me kriteret e hartimit siç përcaktohet në pikën FPD.TR.100;

(c) dokumentacionin e hartimit të procedurës së fluturimit;

(d) konsultimin me palët e interesit;

(e) vlerësimin në tokë dhe, kur është e përshtatshme, validimin me fluturim të procedurës së fluturimit;

(f) identifikimin e mjeteve, përfshirë menaxhimin e konfigurimit dhe kualifikimin e tyre, sipas nevojës; dhe

(g) mirëmbajtjen dhe rishikimin periodik të procedurës (ave) të fluturimit, siç është e zbatueshme.

FPD.OR.110 Mbajtja e shënimeve

Përveç pikës ATM / ANS.OR.B.030 të Aneksit III, ofruesi i FPD do të përfshijë në sistemin e tij të mbajtjes së të dhënave elementet e treguara në pikën FPD.OR.105 të kësaj Shtojce.

FPD.OR.115 Kompetenca dhe aftësia teknike dhe operacionale

(a) Përveç pikës ATM / ANS.OR.B.005 (a) (6) të Aneksit III, ofruesi i FPD do të sigurojë që projektuesit të procedurave të fluturimit:

(1) kanë përfunduar me sukses një kurs trajnimi që siguron aftësi në hartimin e procedurave të fluturimit;

(2) janë me përvojë të përshtatshme për të zbatuar me sukses njohuritë teorike; dhe

(3) përfundojnë me sukses trajnimin e vazhdueshëm.

(b) Kur validimi i fluturimit konsiderohet i domosdoshëm për t'u kryer, ofruesi i FPD do të sigurojë që kjo të ndërmerret nga një pilot kompetent.

(c) Përveç pikës ATM / ANS.OR.B.030 të Aneksit III, ofruesi i FPD do të mbajë të dhëna për të gjithë trajnimin, si dhe çdo aktivitet të dizajnit të kryer nga projektuesit e procedurave të fluturimit të punësuar dhe do t'i bëjë të dhënat e tilla të disponueshme me kërkesë:

(1) për projektuesit e procedurave të fluturimit në fjalë; dhe

(2) në marrëveshje me projektuesit e procedurave të fluturimit, te punëdhënësi i ri kur një projektues i procedurës së fluturimit punësohet nga një entitet i ri.

FPD.OR.120 Ndërveprimet e kërkuara

(a) Kur siguron të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik në përputhje me pikën FPD.OR.100, ofruesi i FPD duhet të sigurojë vendosjen e rregullimeve të nevojshme zyrtare, siç është e zbatueshme, me:

(1) burimet e të dhënave aeronautike;

(2) ofrues të tjerë të shërbimeve;

(3) operatorët e aerodromit; dhe

(4) operatorët e avionëve.

(b) Për të siguruar që kërkesat për hartimin e procedurave të fluturimit janë përcaktuar qartë dhe janë subjekt i rishikimit, ofruesi i shërbimit FPD do të vendosë rregullimet e nevojshme zyrtare me përdoruesin tjetër përkatës.

NËNPJESA B - KËRKESAT TEKNIKE PËR OFRUESIT E SHËRBIMEVE TË HARTIMIT TË PROCEDURAVE TË FLUTURIMIT (FPD.TR)

SEKSIONI 1 - KËRKESAT E PËRGJITHSHME

FPD.TR.100 Kërkesat për hartimin e procedurës së fluturimit

Procedurat e fluturimit do të hartohen nga ofruesi i shërbimeve të hartimit të procedurave të fluturimit në përputhje me kërkesat e përcaktuara në Shtojcën 1 dhe me kriteret e hartimit siç përcaktohen nga autoriteti kompetent, në mënyrë që të sigurojnë operime të sigurta të avionit. Kriteret e hartimit lejojnë krijimin e hapësirës së përshtatshme të lejuar të pengesave për procedurat e fluturimit, kur kërkohet.

FPD.TR.105 Koordinatat dhe të dhënat aeronautike

(a) Përveç pikës ATM / ANS.OR.A.090 të Shtojcës III, koordinatat gjeografike që tregojnë gjerësinë dhe gjatësinë duhet të përcaktohen dhe t'i raportohen siguruesit (ve) të shërbimeve të informacionit aeronautik (ofruesi (t) i AIS) në aspektin e Sistemit Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) te dhëna bazë e referencës gjeodezike ose ekuivalente e saj.

(b) Rendi i saktësisë së punës në terren si dhe përcaktimet dhe llogaritjet që rrjedhin prej tyre duhet të jenë të tilla që të dhënat operacionale të navigimit për fazat e fluturimit të jenë brenda devijimeve maksimale në lidhje me një kornizë të përshtatshme referimi, siç specifikohet në Shtojcën 1 të Aneksit III (Pjesa-ATM / ANS.OR).

Shtojca 1

KËRKESAT PËR STRUKTURAT E HAPËSIRËS AJRORE DHE PROCEDURAT E FLUTURIMIT TË PËRFSHIRA NË TË

SEKSIONI 1

Specifikimet për rajonet e informacionit të fluturimit, hapësirat e kontrolluara, zonat e kontrollit dhe zonat e informacionit të fluturimit

(a) RAJONET E INFORMACIONIT TË FLUTURIMIT

Rajonet e informacionit të fluturimit siç përcaktohet në pikën 23 të Nenit 2 të Udhëzimit nr.5, datë 3.6.2010 mbi krijimin e strukturës së qiellit të vetëm evropian (kuadri rregullator):

(1) të mbulojnë tërë strukturën e rrugëve ajrore që do të shërbehet nga rajone të tilla; dhe

(2) përfshijnë të gjithë hapësirën ajrore brenda kufijve të tij horizontalë, përveç kur kufizohet nga një rajon i sipërm i informacionit të fluturimit.

Shteti do të mbajë përgjegjësitë e tij ndaj ICAO-s brenda kufijve gjeografikë të rajoneve të informacionit të fluturimit që i janë besuar atij nga ICAO në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

(b) HAPËSIRAT E KONTROLLIT

(1) Hapësirat e kontrollit duhet të përcaktohen në mënyrë që të përfshijnë hapësirën ajrore të mjaftueshme për të përfshirë rrugë fluturimet e atyre fluturimeve me rregulla të fluturimit instrumental (IFR) ose pjesët e tyre në të cilat sigurohen pjesët e zbatueshme të shërbimit të kontrollit të trafikut ajror (ATC) duke marrë parasysh aftësitë mjeteve ndihmëse të lundrimit që përdoren normalisht në atë zonë.

(2) Një kufi i poshtëm i një hapësire kontrolli vendoset në një lartësi mbi tokë ose ujë jo më pak se 200 m (700 ft), përveç nëse përcaktohet ndryshe nga autoriteti kompetent.

(3) Një kufi i sipërm i një hapësire të kontrolluar përcaktohet kur:

(i) shërbimi ATC nuk do të ofrohet mbi kufirin e sipërm; ose

(ii) hapësira e kontrollit ndodhet poshtë një hapësire të sipërme të kontrollit, në këtë rast, kufiri i sipërm do të përkojë me kufirin e poshtëm të hapësirës së sipërme të kontrollit.

(c) ZONAT E KONTROLLIT

(1) Kufijtë horizontale të një zone kontrolli përfshijnë të paktën ato pjesë të hapësirës ajrore, të cilat nuk janë brenda hapësirave të kontrollit që përmbajnë rrugë fluturimet e fluturimeve IFR që mbërrijnë dhe largohen nga aerodromet për t'u përdorur në kushtet meteorologjike instrumentale (KMI).

(2) Nëse ndodhet brenda kufijve horizontale të një hapësire kontrolli, zona e kontrollit do të shtrihet lart nga sipërfaqja e tokës deri në të paktën kufirin e poshtëm të hapësirës së kontrollit.

(d) ZONAT E INFORMACIONIT TË FLUTURIMIT

(1) Kufijtë horizontale të një zone të informacionit të fluturimit përfshijnë të paktën ato pjesë të hapësirës ajrore, të cilat nuk janë as brenda hapësirave të kontrollit dhe as brenda zonës së kontrollit, që përmbajnë rrugë fluturimet e fluturimeve IFR dhe / ose VFR që mbërrijnë në dhe largohen nga aerodromet.

(2) Nëse ndodhet brenda kufijve horizontale të një hapësire kontrolli, zona e informacionit të fluturimit do të shtrihet lart nga sipërfaqja e tokës në të paktën kufirin e poshtëm të hapësirës së kontrollit.

SEKSIONI II

Identifikimi i rrugëve ATS përveç rrugëve standarde të nisjes dhe mbërritjes

(a) Kur vendosen rrugët ATS, duhet të sigurohet një hapësirë ajrore e mbrojtur përgjatë secilës rruge ATS dhe një hapësirë e sigurt ndërmjet rrugëve fqinje ATS.

(b) Rrugët ATS do të identifikohen përmes përcaktuesve.

(c) Kur identifikohen rrugët ATS përveç rrugëve standarde të nisjes dhe mbërritjes, sistemi i përcaktimit i përdorur do të:

(1) lejojë identifikimin e çdo rruge ATS në një mënyrë të thjeshtë dhe unike;

(2) shmangin përsëritjen;

(3) jetë i përdorshëm nga të dy sistemet e automatizimit tokësor dhe ajror;

(4) lejojë shkurtimin maksimal në përdorimin operacional; dhe

(5) sigurojë një mundësi të mjaftueshme të zgjerimit për të përmbushur çdo kërkesë në të ardhmen pa patur nevojë për ndryshime themelore;

(d) Përcaktuesit bazë të rrugës ATS caktohen në përputhje me parimet e mëposhtme:

(1) i njëjti përcaktues bazë do t'i caktohet një rruge kryesore magjistrale gjatë gjithë gjatësisë së saj, pavarësisht nga zonat kontrollit në terminal, shtetet ose rajonet e përshkuara;

(2) kur dy ose më shumë rrugë magjistrale kanë një segment të përbashkët, segmentit në fjalë do t'i caktohet secili nga përcaktuesit e rrugëve në fjalë, përveç kur kjo do të paraqiste vështirësi në sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror (ATS), në këtë rast, me marrëveshje të përbashkët, caktohet vetëm një emërues; dhe

(3) një përcaktues bazë i caktuar në një rrugë nuk do t i caktohet në asnjë rruge tjetër.

SEKSIONI III

Identifikimi i rrugëve standarde të nisjes dhe mbërritjes standarde dhe procedurave shoqëruese

(a) Kur identifikohen rrugët standarde të nisjes dhe mbërritjes standarde dhe procedurat shoqëruese, duhet të sigurohet që:

(1) sistemi i përcaktuesve do të lejojë identifikimin e secilës rrugë në një mënyrë të thjeshtë dhe të qartë;

(2) secila rrugë duhet të identifikohet nga një përcaktues i gjuhës së thjeshtë dhe një përcaktues i koduar përkatës; dhe

(3) në komunikimet me zë, përcaktuesit duhet të njihen lehtësisht si të lidhura me një nisje standarde ose rrugë standarde të mbërritjes dhe nuk do të krijojë asnjë vështirësi në shqiptimin e pilotëve dhe personelit të ATS.

(b) Kur kompozohen përcaktuesit për nisjen standarde dhe rrugët standarde të mbërritjes dhe procedurat shoqëruese, do të përdoren si më poshtë:

(1) një përcaktues i gjuhës së thjeshtë;

(2) një tregues bazë;

(3) një tregues i vlefshmërisë që do të jetë një numër nga 1 në 9;

(4) një tregues i rrugës që duhet të jetë një shkronjë e alfabetit; shkronjat 'I' dhe 'O' nuk do të përdoren; dhe

(5) një përcaktues i koduar i një nisjeje standarde ose rruge standarde të mbërritjes, instrumentale ose vizuale.

(c) Caktimi i përcaktuesve

(1) Secilës rrugë do ti caktohet një përcaktues i veçantë.

(2) Për të bërë dallimin midis dy ose më shumë rrugëve që kanë të bëjnë me të njëjtën pikë domethënëse (dhe për këtë arsye u është caktuar i njëjti tregues bazë), një tregues i veçantë i rrugës siç përshkruhet në pikën (b) (4) do të caktohet për secilën rrugë.

(d) Caktimi i treguesve të vlefshmërisë

(1) Secilës rrugë do ti caktohet një tregues i vlefshmërisë për të identifikuar rrugën që është aktualisht në fuqi.

(2) Treguesi i parë i vlefshmërisë që do të caktohet do të jetë numri '1'.

(3) Sa herë që një rrugë ndryshohet, do të caktohet një tregues i ri i vlefshmërisë, i cili përbëhet nga numri tjetër më i lartë. Numri '9' do të pasohet nga numri 1'.

SEKSIONI IV

Vendosja dhe identifikimi i pikave të rëndësishme

(a) Pika të rëndësishme do të vendosen për qëllimin e përcaktimit të një rruge ATS ose procedurë fluturimi dhe / ose në lidhje me kërkesat e ATS për informacion mbi përparimin e avionëve gjatë fluturimit.

(b) Pikat e rëndësishme do të identifikohen nga përcaktuesit.

SEKSIONI V

Lartësitë minimale të fluturimit

Lartësitë altimetrike minimale të fluturimit do të përcaktohen për secilën rrugë ATS dhe hapësire kontrolli dhe do të sigurohen për publikimin e tyre. Këto lartësi minimale të fluturimit do të sigurojnë një hapësirë minimale të lejuar të pengesave brenda zonave në fjalë.

SEKSIONI VI

Identifikimi dhe përcaktimi i zonave të ndaluara, të kufizuara dhe të rrezikshme

Kur vendosen zona të ndaluara, zona të kufizuara ose zona të rrezikshme, pas vendosjes fillestare, atyre do t'u jepet një identifikim dhe detajet e plota do të sigurohen për publikimin e tyre. '

ANEKSI XII

KËRKESAT SPECIFIKE PËR ADMINISTRATORIN E RRJETIT

(Pjesa-NM)

KËRKESAT TEKNIKE PËR ADMINISTRATORIN E RRJETIT(NM.TR)

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

NM.TR.100 Metodat e punës dhe procedurat operative për Administratorin e rrjetit

Administratori i rrjetit është në gjendje të ilustrojë se metodat e punës dhe procedurat operative janë në përputhje me Legjislacionin e Bashkimit Evropian dhe në veçanti me urdhrin e Ministrit përgjegjës për transporin nr. 281, datë 14.10.2014 "Për miratimin e rregullores që përcakton rregullat e përbashkëta mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror", që përafron Rregulloren (BE) nr. 255/2010, si dhe të transpozimit të Rregullores (BE) nr. 677/2011.

ANEKSI XIII

KËRKESAT PËR OFRUESIT TË SHËRBIMEVE QË LIDHEN ME TRAJNIMIN E PERSONELIT DHE VLERËSIMIN E KOMPETENCAVE

(Pjesa-PERS)

NËNPJESA A — PERSONELI I ELEKTRONIKËS SË PARREZIKSHMËRISË SË TRAFIKUT AJROR

SEKSIONI 1 — KËRKESA TË PËRGJITHSHME

ATSEP.OR.100 Objekti

(a) Kjo nënpjesë përcakton kërkesat që duhet të përmbushen nga ofruesi i shërbimeve në lidhje me trajnimin dhe vlerësimin e kompetencave të personeli inxhinjerik i shërbimeve të trafikut ajror (ATSEP).

(b) Për ofruesit e shërbimeve që aplikojnë për një certifikatë të kufizuar në përputhje me pikat (a) dhe (b) të pikës ATM/ ANS.OR.A.010 dhe/ ose duke deklaruar aktivitetet e tij në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.A.015, kërkesat minimale që duhet të përmbushen në lidhje me trajnimin dhe vlerësimin e kompetencave të ATSEP-it mund të përcaktohen nga autoriteti kompetent. Këto kërkesa minimale duhet të bazohen në kualifikimin, përvojën dhe përvojën e kohëve të fundit, për të mirëmbajtur pajisje specifike ose llojet e pajisjeve dhe për të garantuar një nivel të barabartë parrezikshmërie.

ATSEP.OR.105 Programi i trajnimit dhe vlerësimit të kompetencave

Në përputhje me pikën ATM/ANS.OR.B.005(a)(6), ofruesi i shërbimit që punëson ATSEP-in duhet të krijojë një program trajnimi dhe vlerësimi të kompetencës për të mbuluar detyrat dhe përgjegjësitë që duhet të kryhen nga një ATSEP.

Kur një ATSEP punësohet nga një organizatë e kontraktuar, ofruesi i shërbimeve duhet të garantojë që këta ATSEP të kenë marrë trajnimin dhe kompetencat e zbatueshme të parashikuara në këtë Nënpjesë.

ATSEP.OR.110 Ruajtja e të dhënave

Përveç pikës ATM/ANS.OR.B.030, ofruesi i shërbimit që punëson një ATSEP duhet të ruaj të dhënat për të gjithë trajnimin e përfunduar nga ATSEP, si dhe vlerësimin e kompetencës së ATSEP dhe t'i bëjë ato të disponueshme:

(a) sipas kërkesës, për ATSEP-in përkatës;

(b) sipas kërkesës, dhe me marrëveshjen e ATSEP-it, për punëdhënësin e ri kur ATSEP-i është i punësuar nga një subjekt i ri.

ATSEP.OR.115 Aftësia gjuhësore

Ofruesi i shërbimit garanton që ATSEP ka aftësinë gjuhësore të kërkuar për ushtrimin e detyrave të tij.

SEKSIONI 2 — KËRKESAT E TRAJNIMIT

ATSEP.OR.200 Kërkesat e trajnimit — Të përgjithshme

Ofruesi i shërbimit duhet të garantojë që ATSEP:

(a) ka përfunduar me sukses:

(1) trajnimin bazik siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.205;

(2) trajnimin kualifikues siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.210;

(3) trajnimin e kategorisë pë sistemet/ pajisjet siç përcaktohet në pikën ATSEP.OR.215;

(b) ka përfunduar trajnimin e vazhdueshëm në përputhje me pikën ATSEP.OR.220.

ATSEP.OR.205 Trajnimi bazë

(a) Trajnimi bazik i ATSEP përbëhet nga:

(1) subjekti, temat dhe nën-temat e përfshira në Shtojcën 1 (Trajnimi bazik - të përgjithshme);

(2) ku është e përshtatshme për aktivitetet e ofruesit të shërbimeve, subjektet e përfshira në Shtojcën 2 (Trajnimi bazë - specifike).

(b) Ofruesi i shërbimit mund të përcaktojë kërkesat arsimore më të përshtatshme për kandidatin e tij ATSEP dhe, rrjedhimisht, të përshtatë numrin dhe/ ose nivelin e subjekteve, temave ose nën-temave, të përmendura në pikën (a), sipas rëndësisë.

ATSEP.OR.210 Trajnimi kualifikues

Trajnimi kualifikues i ATSEP duhet të përbëhet nga:

(a) subjektet, temat dhe nën-temat e përfshira në Shtojcën 3 (Trajnimi kualifikues - të përgjithshme);

(b) ku është e përshtatshme me aktivitetet e tij, së paku një nga kualifikimet specifike të përfshira në Shtojcën 4 (Trajnimi kualifikues - të përgjithshme).

ATSEP.OR.215 Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet

(a) Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet i ATSEP është i zbatueshëm për detyrat që do të kryhen, dhe përfshin një ose disa nga sa më poshtë:

(1) kurse teorike;

(2) kurse praktike;

(3) trajnimi në vendin e punës.

(b) Trajnimi kategorisë për sistemet dhe pajisjet garanton që kandidati ATSEP fiton njohuri dhe aftësi që kanë të bëjnë me:

(1) funksionimin e sistemit dhe pajisjeve;

(2) ndikimin real dhe potencial të veprimeve të ATSEP-ëve në sistem dhe pajisje;

(3) ndikimin e sistemit dhe pajisjeve në mjedisin operacional.

ATSEP.OR.220 Trajnimi i vazhdueshëm

Trajnimi i vazhdueshëm i ATSEP përbëhet nga trajnime rifreskuese, përditësim dhe modifikimet e pajisjeve/ sistemeve, dhe/ ose trajnimet e emergjencës.

SEKSIONI 3 — KËRKESAT E VLERËSIMIT TË KOMPETENCËS

ATSEP.OR.300 Vlerësimi i kompetencës — Të përgjithshme

Ofruesi i shërbimit garanton që ATSEP:

(a) është vlerësuar si kompetent para kryerjes së detyrave;

(b) janë subjekt i vlerësimit të vazhdueshëm të kompetencës në përputhje me pikën ATSEP.OR.305.

ATSEP.OR.305 Vlerësimi i kompetencëa fillestare dhe të vazhdueshme

Ofruesit e shërbimeve që punëson personelin ATSEP duhet të:

(a) krijojnë, zbatojnë dhe dokumentojnë proceset për:

(1) vlerësimin e kompetencëa fillestare dhe të vazhdueshme të ATSEP;

(2) trajtimin e një dështimi ose degradimi të kompetencave të ATSEP-it, duke përfshirë një proces ankimimi;

(3) sigurimin e mbikëqyrjes së personelit që nuk është vlerësuar si kompetent;

(b) përcaktojnë kriteret e mëposhtme në bazë të të cilave vlerësohen kompetencat fillestare dhe e vazhdueshme:

(1) aftësitë teknike;

(2) sjellja;

(3) njohuritë.

SEKSIONI 4 - KËRKESAT PËR INSTRUKTORËT DHE VLERËSUESIT

ATSEP.OR.400 Instruktorët e trajnimit të personelit ATSEP

Ofruesit e shërbimeve që punësojnë personelin ATSEP duhet të garantojnë që:

(a) instruktorët e trajnimit të personelit ATSEP kanë përvojën e duhur në fushën e tyre të trajnimit;

(b) instruktorët për trajnimin në vendin e punës kanë përfunduar me sukses një kurs për trajnimin në vendin e punës dhe kanë aftësitë e duhura për të ndërhyrë në situata ku parrezikshmëria mund të rrezikohet gjatë trajnimit.

ATSEP.OR.405 Vlerësuesit e aftësive teknike

Ofruesit e shërbimeve që punësojnë personelin ATSEP garantojnë që vlerësuesit e aftësive teknike kanë përfunduar me sukses një kurs vlerësiuesi dhe kanë përvojën e duhur për të vlerësuar kriteret e përcaktuara në pikën ATSEP.OR.305(b).

———

Shtojca 1

Trajnimi bazë - Të përgjithshme

Subjekti 1: HYRJE

TEMA 1 BASIND - HYRJE

Nëntema 1.1 — Përmbledhje e Trajnimit dhe Vlerësimit

Nëntema 1.2 — Organizata Kombëtare

Nëntema 1.3 — Vendi i punës

Nëntema 1.4 — Roli i ATSEP

Nëntema 1.5 — Dimensioni Evropian/Botëror

Nëntema 1.6 — Standardet Ndërkombëtare dhe Praktikat e Rekomanduara

Nëntema 1.7 —Siguria e të Dhënave

Nëntema 1.8 — Menaxhimi i Cilësisë

Nëntema 1.9 — Sistemi i Menaxhimit të Parrezikshmërisë

Nëntema 1.10 — Shëndeti dhe Parrezikshmëria

Subjekti 2: FAMILJARIZIM ME TRAFIKUN AJROR

TEMA 1 BASATF — Familjarizim me Trafikun Ajror

Nëntema 1.1 — Menaxhimi i Trafikut Ajror

Nëntema 1.2 — Kontrolli i Trafikut Ajror

Nëntema 1.3 — Rrjetet e parrezikshmërisë të instaluara në tokë

Nëntema 1.4 — Mjetet e kontrollit të trafikut ajror dhe mjetet ndihmëse të monitorimit

Nëntema 1.5 — Familjarizim

Shtojca 2

Trajnimi bazë — Specifik

Lënda 3: SHËRBIMET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

Lënda 4: METEOROLOGJIA

Lënda 5: KOMUNIKIMI

Lënda 6: NAVIGIM

Lënda 7: SURVEJIM

Lënda 8: PROCESIMI I TË DHËNAVE

Lënda 9: KONTROLLI DHE MONITORIMI I SISTEMIT

Lënda 10: PROCEDURAT E MIRËMBAJTJES

Shtojca 3

Trajnimi për kualifikimin - Të përgjithshme

Subjekti 1: PARREZIKSHMËRIA

TEMA 1 — Menaxhimi i Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Politika dhe Parimet

Nëntema 1.2 — Koncepti i Riskut dhe Parimet e Vlerësimit të Riskut

Nëntema 1.3 — Procesi i Vlerësimit të Parrezikshmërisë

Nëntema 1.4 — Skema e Klasifikimit të Riskut të Sistemit të Lundrimit Ajror

Nëntema 1.5 —Rregullorja e Parrezikshmërisë

Subjekti 2: SHËNDETI DHE SIGURIA

TEMA 1 — Ndërgjegjësimi ndaj Rrezikut dhe Rregullat Ligjore

Nëntema 1.1 — Ndërgjegjësimi ndaj situatave të rezikshme

Nëntema 1.2 — Rregulloret dhe Procedurat

Nëntema 1.3 — Trajtimi i Materialeve të situatave të rezikshme

Subjekti 3: FAKTORËT NJERËZORË

TEMA 1 — Hyrje në Faktorët Njerëzorë

Nëntema 1.1 — Hyrje

TEMA 2 — Aftësitë dhe Njohja e Punës

Nëntema 2.1 — Njohuritë, aftësitë dhe kompetencat e ATSEP

TEMA 3 — Faktorët Psikologjikë

Nëntema 3.1 — Njohja

TEMA 4 — Mjekësore

Nëntema 4.1 — Lodhja

Nëntema 4.2 — Gjendja Shëndetësore

Nëntema 4.1 — Mjedisi i Punës

TEMA 5 — Faktorët Organizativë dhe Socialë

Nëntema 5.1 — Nevojat Bazë të Njerëzve në Punë

Nëntema 5.2 —Menaxhimi i Burimeve të Ekipit
Nëntema 5.3 — Puna në Grup dhe Rolet e Ekipit

TEMA 6 — Komunikimi

Nëntema 6.1 — Raporti me Shkrim
Nëntema 6.2 — Komunikimi Verbal dhe Joverbal

TEMA 7 — Stresi

Nëntema 7.1 — Stresi
Nëntema 7.1 — Menaxhimi i Stresit

TEMA 8 — Gabimi Njerëzor

Nëntema 8.1 — Gabimi Njerëzor

Shtojca 4

Trajnimi Kualifikues - të përgjithshme

1. KOMUNIKIMI – ME ZË

Lënda 1: ZËRI

TEMA 1 — Ajër-Tokë

Nëntema 1.1 — Transmetimi/Pranimi

Nëntema 1.2 — Sistemet e Radio-antenave

Nëntema 1.3 — Komutimi (switch) i zërit

Nëntema 1.4 — Pozicioni i punës së kontrollorit

Nëntema 1.5 — Ndërfaqet e radios

TEMA 2 — COMVCE — Tokë-Tokë

Nëntema 2.1 — Ndërfaqet

Nëntema 2.2 — Protokollet

Nëntema 2.3 — Komutimi (switch)

Nëntema 2.4 — Zinxhiri i komunikimit

Nëntema 2.5 — Pozicioni i punës i kontrollorit

Lënda 2: RRUGA E TRANSMETIMIT

TEMA 1 — LINJAT

Nëntema 1.1 — Teoria e linjave

Nëntema 1.2 — Transmetimet digjitale

Nëntema 1.3 — Llojet e linjave

TEMA 2 — Linket specifike

Nëntema 2.1 — Linku i Mikrovalëve

Nëntema 2.2 — Satelit

Lënda 3: REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret
Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA (*safety*) FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

2. KOMUNIKIMI — TË DHËNAT

Lënda 1: TË DHËNAT

TEMA 1 — Hyrje në Rrjete

Nëntema 1.1 — Llojet
Nëntema 1.2 — Rrjetet
Nëntema 1.3 — Shërbimet e jashtëme të Rrjetit
Nëntema 1.4 — Mjetet Matëse
Nëntema 1.5 — Diagnostikimi i Defekteve

TEMA 2 — PROTOKOLLET

Nëntema 2.1 — Teoria Themelore
Nëntema 2.2 — Protokollet e Përgjithshme
Nëntema 2.3 — Protokollet Specifike

TEMA 3 — RRJETET KOMBËTARE

Nëntema 3.1 — Rrjetet Kombëtare

'EMA 4 — Rrjetet Evropiane

Nëntema 4.1 — Teknologjitë e Rrjetit

TEMA 5 — Rrjetet Globale

Nëntema 5.1 — Rrjetet dhe Standardet
Nëntema 5.2 — Përshkrimi

Nëntema 5.3 — Arkitektura Globale

Nëntema 5.4 — Nënrrjetet Ajër-Tokë

Nëntema 5.5 — Nënrrjetet Tokë-Tokë

Nëntema 5.6 — Rrjetet në Bordin e Avionëve

Nëntema 5.7 — Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 2: RRUGA E TRANSMETIMIT

TEMA 1 — Linjat

Nëntema 1.1 — Teoria e linjave

Nëntema 1.2 — Transmetimet Digjitale

Nëntema 1.3 — Llojet e Linjave

TEMA 2 — Linket specifike

Nëntema 2.1 — Linku i Mikrovalëve

Nëntema 2.2 — Satelit

Lënda 3: REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret

Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

3.NAVIGIMI — PAISJA PËR LËSHIMIN E SINJALEVE PA DREJTIM TË CAKTUAR (NDB)

Lënda 1: NAVIGIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — Konceptet e Navigimit

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Navigimi i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Navigimit Zonal (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE— NDB

TEMA 1 — NDB/Lokalizuesi

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Arkitektura e Stacionit Tokësor

Nëntema 1.3 — Nënsistemi Transmetues

Nëntema 1.4 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.5 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.6 — Pajisjet në Bord

Nëntema 1.7 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e Sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

'EMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në Bord

TEMA 2 — Lundrimi i Pavarur

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

TEMA 3 — Lundrimi Vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

4. LUNDRIMI — PËRCAKTIMI I DREJTIMIT (DF)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — Konceptet e Lundrimit

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Lundrimi i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Lundrimit të Zonës (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — DF

TEMA 1 — DF

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Arkitektura e Pajisjeve VDF/DDF

Nëntema 1.3 — Nënsistemi Marrës

Nëntema 1.4 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.5 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.6 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e sistemit

Subjekti 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në bord

TEMA 2 — Lundrimi autonom

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

'EMA 3 — Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

5. NAVIGIMI – PAJISJE NAVIGACIONALE VHF (VOR)

Lënda 1: NAVIGIM I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — Konceptet e Navigimit

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Navigim i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Navigimit në Zonë (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — VOR

TEMA 1 — VOR

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Bazat e CVOR-it dhe/ose DVOR-it

Nëntema 1.3 — Arkitektura e Stacionit Tokësor

Nëntema 1.4 — Nënsistemi Transmetues

Nëntema 1.5 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.6 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.7 — Pajisjet në Bord

Nëntema 1.8 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e Sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në Bord

TEMA 2 — Lundrimi autonom

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

TEMA 3 — Lundrimi vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: — PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

6. NAVIGIMI — PAJISJET PËR MATJEN E DISTANCËS (DME)

Lënda 1: NAVIGIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — KONCEPTET E LUNDRIMIT

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Navigimi i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Lundrimit në Zonë (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — DME

TEMA 1 — DME

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Bazat e DME

Nëntema 1.3 — Arkitektura e Stacionit Tokësor

Nëntema 1.4 — Nënsistemi Marrës

Nëntema 1.5 — Përpunimi i Sinjalit

Nëntema 1.6 — Nënsistemi Transmetues

Nëntema 1.7 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.8 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.9 — Pajisjet në Bord

Nëntema 1.10 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e Sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në Bord

TEMA 2 — Lundrimi i Pavarur

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

TEMA 3 — Lundrimi Vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

7. NAVIGIMI — SISTEMI I ULJE ME INSTRUMENT (ILS)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — Konceptet e Lundrimit

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Lundrimi i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Lundrimit në Zonë (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — ILS

TEMA 1 — ILS

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Bazat e ILS-ve

Nëntema 1.3 — Sistemet 2F

Nëntema 1.4 — Arkitektura e Stacionit Tokësor

Nëntema 1.5 — Nënsistemi Transmetues

Nëntema 1.6 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.7 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.8 — Pajisjet në Bord

Nëntema 1.9 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e Sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

'EMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në Bord

TEMA 2 — Lundrimi i Pavarur

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

TEMA 3 — Lundrimi Vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

8. NAVIGIMI — SISTEMI I ULJEVE ME MIKROVALË (MLS)

Lënda 1: LUNDRIMI I BAZUAR NË PERFORMANCË

TEMA 1 — Konceptet e Lundrimit

Nëntema 1.1 — Kërkesat Operacionale

Nëntema 1.2 — Lundrimi i Bazuar në Performancë

Nëntema 1.3 — Koncepti i Lundrimit në Zonë (RNAV)

Nëntema 1.4 — NOTAM

Lënda 2: SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — MLS

TEMA 1 — MLS

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Nëntema 1.2 — Bazat e MLS-ve

Nëntema 1.3 — Arkitektura e Stacionit Tokësor

Nëntema 1.4 — Nënsistemi Transmetues

Nëntema 1.5 — Nënsistemi i Antenës

Nëntema 1.6 — Nënsistemet e Monitorimit dhe Kontrollit

Nëntema 1.7 — Pajisjet në Bord

Nëntema 1.8 — Kontrolli dhe Mirëmbajtja e Sistemit

Lënda 3: SISTEMI GLOBAL I LUNDRIMIT SATELITOR

TEMA 1 — GNSS

Nëntema 1.1 — Pasqyrë e Përgjithshme

Lënda 4: PAJISJET NË BORD

TEMA 1 — Sistemet në Bord

Nëntema 1.1 — Sistemet në Bord

TEMA 2 — Lundrimi i Pavarur

Nëntema 2.1 — Lundrimi Inercial

TEMA 3 — Lundrimi Vertikal

Nëntema 3.1 — Lundrimi Vertikal

Lënda 5: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

9. SURVEJIMI — RADARI PRIMAR I SURVEJIMIT

Lënda 1: RADARI PRIMAR I SURVEJIMIT

TEMA 1 — Survejimi ATC

Nëntema 1.1 — Përdorimi i PSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

Nëntema 1.2 — Antena (PSR)

Nëntema 1.3 — Transmetuesit

Nëntema 1.4 — Karakteristikat e Objektivave Primare

Nëntema 1.5 — Marrësit

Nëntema 1.6 — Përpunimi i Sinjalit dhe Nxjerrja e Paraqitjes Grafike

Nëntema 1.7 — Kombinimi i Paraqitjeve Grafike

Nëntema 1.8 — Karakteristikat e Radarit Primar

TEMA 2 — SURPSR — Radari i Lëvizjeve mbi Terren (SMR)

Nëntema 2.1 — Përdorimi i SMR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror
Nëntema 2.2 — Sensori i Radarit

TEMA 3 — SURPSR — Testimi dhe Matja

Nëntema 3.1 — Testimi dhe Matja

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 — SURPSR — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-ve

Nëntema 1.2 — HMI-ja e ATSEP-ëve

Nëntema 1.3 — HMI-ja e Pilotit

Nëntema 1.4 — Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 — SDT

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

Nëntema 1.2 — Metodat e Verifikimit

Lënda 4: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — SURPSR — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — SURPSR — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 — Komponentët e Sistemit

Nëntema 1.1 — Sistemet e Përpunimit të të Dhënave të Survejimit

10. SURVEJIMI — RADARI SEKONDAR I SURVEJIM

Lënda 1: RADARI SEKONDAR I SURVEJIMIT (SSR)

TEMA 1 — SSR dhe SSR Mono-Puls

Nëntema 1.1 — Përdorimi i SSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

Nëntema 1.2 —Antena (SSR)

Nëntema 1.3 — Interogator

Nëntema 1.4 — Transponderi

Nëntema 1.5 — Marrësit

Nëntema 1.6 — Përpunimi i Sinjalit dhe Nxjerrja e Paraqitjes Grafike

Nëntema 1.7 — Kombinimi i Paraqitjeve Grafike

Nëntema 1.8 — Testimi dhe Matja

TEMA 2 — Mode S

Nëntema 2.1 — Hyrje në Mode S

Nëntema 2.2 — Sistemi i Mode S

TEMA 3 — Multilaterimi

Nëntema 3.1 — MLAT-i në përdorim
Nëntema 3.2 — Parimet e MLAT-it

TEMA 4 — SURSSR — Mjedisi

Nëntema 4.1 — Mjedisi i SSR-ve

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-ve

Nëntema 1.2 — HMI-ja e ATSEP-ëve

Nëntema 1.3 — HMI-ja e Pilotit
Nëntema 1.4 — Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 — SDT

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

Nëntema 1.2 — Metodat e Verifikimit

Lënda 4: SIGURIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 — Komponentët e Sistemit

Nëntema 1.1 — Sistemet e Përpunimit të të Dhënave të Mbikëqyrjes

11. SURVEJIM — SURVEJIMI I VARUR AUTOMATIK (ADS)

Lënda 1: SURVEJIM AUTOMATIKE E VARUR (ADS)

TEMA 1 — Pasqyrë e Prgjithshme mbi ADS-në

Nëntema 1.1 — Përkufizimi i ADS-së

TEMA 2 — SURADS — ADS-B

Nëntema 2.1 — Hyrje në ADS-B
Nëntema 2.2 — Teknikat e ADS-B
Nëntema 2.3 — VDL Mode 4 (STDMA)

Nëntema 2.4 — "Squitter" i Zgjeruar i Mode S
Nëntema 2.5 — UAT

Nëntema 2.6 — ASTERIX

TEMA 3 — ADS-C

Nëntema 3.1 — Hyrje në ADS-C
Nëntema 3.2 — Teknikat në ADS-C

Lënda 2: NDËRFAQJA NJERI-MAKINERI (HMI)

TEMA 1 — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-ve

Nëntema 1.2 — HMI-ja e ATSEP-ëve

Nëntema 1.3 — HMI-ja e Pilotit
Nëntema 1.4 — Ekranet

Lënda 3: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË MBIKËQYRJES

TEMA 1 — SDT

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

Nëntema 1.2 — Metodat e Verifikimit

Lënda 4: PARREZIKSHMËRIA FUNKSIONALE

TEMA 1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 1.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

TEMA 2 — SURADS — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 2.1 — Parrezikshmëria Funksionale

Lënda 5: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 — Komponentët e Sistemit

Nëntema 1.1 — Sistemet e Përpunimit të të Dhënave të Survejimit

12. TË DHËNAT— PËRPUNIMI I TË DHËNAVE

Lënda 1: Parrezikshmëria Funksionale

TEMA 1 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 1.1 — Parrezikshmëria Funksionale

Nëntema 1.2 — Integriteti dhe Siguria e Softuerit

TEMA 2 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Nëntema 2.1 — Qëndrimi ndaj Parrezikshmërisë

Lënda 2: SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 — Kërkesat e Përdoruesve

Nëntema 1.1 — Kërkesat e kontrollorëve

Nëntema 1.2 — Trajektoret, Parashikimi dhe Llogaritja

Nëntema 1.3 — Rrjetet e Parrezikshmërisë me bazë Tokësore

Nëntema 1.4 — Mbështetja e Vendimit

TEMA 2 — Të dhënat e Komponentëve të Sistemit

Nëntema 2.1 — Sistemet e Përpunimit

Nëntema 2.2 — Sistemet e Përpunimit të të Dhënave të Fluturimit

Nëntema 2.3 — Sistemet e Përpunimit të të Dhënave të Survejimit

Lënda 3: PROCESI I TË DHËNAVE

TEMA 1 — Procesi i Softuerit

Nëntema 1.1 — Middleware

Nëntema 1.2 — Sistemet Operative

Nëntema 1.3 — Kontrolli i Konfigurimit

Nëntema 1.4 — Procesi i Zhvillimit të Softuerit

TEMA 2 — Platforma e Harduerit

Nëntema 2.1 — Përmirësimi i Pajisjeve

Nëntema 2.2 — COTS

Nëntema 2.3 — Ndërvarësia
Nëntema 2.4 — Mirëmbajtja

TEMA 3 — Testimi

Nëntema 3.1 — Testimi

Lënda 4: TË DHËNAT

TEMA 1 — Karakteristikat Themelore të të Dhënave

Nëntema 1.1 — Rëndësia e të Dhënave

Nëntema 1.2 — Kontrolli i Konfigurimit të të Dhënave
Nëntema 1.3 — Standardet e të Dhënave

TEMA 2 — Të dhënat e ATM —Struktura e Hollësishme

Nëntema 2.1 — Zona e Sistemit

Nëntema 2.2 — Pikat Karakteristike
Nëntema 2.3 — Performancat e Avionit

Nëntema 2.4 — Menaxheri i Ekranit

Nëntema 2.5 — Mesazhet e Autokoordinuese
Nëntema 2.6 — Të dhënat e Kontrollit të Konfigurimit
Nëntema 2.7 — Të dhënat e Konfigurimit Fizik
Nëntema 2.8 — Të dhënat Meteorologjike Përkatëse

Nëntema 2.9 — Mesazhet Paralajmëruese dhe të Gabimeve për ATSEP-in

Nëntema 2.10 —Mesazhet Paralajmëruese dhe të Gabimeve për ATCO-në

Lënda 5: TË DHËNAT E KOMUNIKIMIT

TEMA 1 — Hyrje në Rrjete

Nëntema 1.1 — Llojet

Nëntema 1.2 — Rrjetet

Nëntema 1.3 — Shërbime të Jashtme të Rrjetit
Nëntema 1.4 — Mjetet Matëse

Nëntema 1.5 — Diagnostikimi i Defekteve

TEMA 2 — Protokollet

Nëntema 2.1 — Teoria Themelore

Nëntema 2.2 — Protokollet e Përgjithshme

Nëntema 2.3 — Protokollet Specifike

TEMA 3 — DATDP — Rrjetet Kombëtare

Nëntema 3.1 — Rrjetet Kombëtare

Lënda 6: MBIKËQYRJA — PRIMARE

'EMA 1 — Mbikëqyrja ATC

Nëntema 1.1 — Përdorimi i PSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

Lënda 7: SURVEJIM - SEKONDARE

TEMA 1 — SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 — Përdorimi i SSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

TEMA 2 — Mode S

Nëntema 2.1 — Hyrje në Mode S

TEMA 3 — Multilaterimi

Nëntema 3.1 — Parimet e MLAT-it

Lënda 8: MBIKËQYRJA — HMI

TEMA 1 — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-ve

Lënda 9: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 — Transmetimi i të Dhënave të Survejimit

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

13. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT — KOMUNIKIMI

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA

Nëntema 1.1 — SMCCOM — Organizimi dhe Operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 — Programi i Mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 — Politikat

TEMA 3 — Konteksti ATM

Nëntema 3.1 — Konteksti ATM

TEMA 4 — Praktikat Administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 — Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 — Ndikimet Operacionale

Nëntema 1.1 — Degradimi ose Humbja e Shërbimeve të Sistemit/Pajisjeve

TEMA 2 — SMCCOM — Funksionaliteti dhe Operimi i Pozicionit të Përdoruesit

Nëntema 2.1 — Pozicioni i Punës së Përdoruesit

Nëntema 2.2 — Pozicioni i Punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 — Kërkesat

Nëntema 1.1 — SMS

Nëntema 1.2 — QMS

Nëntema 1.3 — Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 — Marrëveshjet e Mirëmbajtjes me Agjencitë e Jashtme

Nëntema 2.1 —Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 — Proceset e Përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 — Rolet dhe Përgjegjësitë

TEMA 4 — Sistemet e Menaxhimit të Mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 — Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 — Teknologjitë dhe Parimet

Nëntema 1.1 — Të Përgjithshme

Nëntema 1.2 — Komunikimi

Nëntema 1.3 — Facilitetet

Lënda 5: Lënda 5: KOMUNIKIMI ME ZË

TEMA 1 — AJËR-TOKË

Nëntema 1.1 — Pozicioni i Punës së Kontrollorit

TEMA 2 — TOKË-TOKË

Nëntema 2.1 — Ndërfaqja

Nëntema 2.2 — Komutimi (switch)

Nëntema 2.3 — Pozicioni i Punës së Kontrollorit

Lënda 6: KOMUNIKIMI — TË DHËNAT

TEMA 1 — Rrjetet Evropiane

Nëntema 1.1 — Teknologjitë e Rrjetit

TEMA 2 — Rrjetet Globale

Nëntema 2.1 — Rrjetet dhe Standardet

Nëntema 2.2 — Përshkrimi

Nëntema 2.3 — Arkitektura Globale

Nëntema 2.4 — Nënrrjetet Ajër-Tokë

Nëntema 2.5 — Nënrrjetet Tokë-Tokë
Nëntema 2.6 — Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 7: KOMUNIKIMI — REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret

Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 8: LUNDRIMI — PBN

TEMA 1 — Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 — NOTAM

14. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT — NAVIGIMI
Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE

Nëntema 1.1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 — Programi i Mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 — Politika

TEMA 3 — Konteksti ATM

Nëntema 3.1 — Konteksti ATM

TEMA 4 — Praktikat Administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 — Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 — Ndikimet Operacionale

Nëntema 1.1 — SMCNAV — Degradimi ose Humbja e Shërbimeve të Sistemit/Pajisjeve

TEMA 2 — Funksionaliteti dhe Operimi i Pozicionit të Përdoruesit

Nëntema 2.1 — Pozicioni i Punës së Përdoruesit

Nëntema 2.2 — Pozicioni i Punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 — SMCNAV — Kërkesat

Nëntema 1.1 — SMS

Nëntema 1.2 — QMS

Nëntema 1.3 — Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 — Marrëveshjet e Mirëmbajtjes me Agjencitë e Jashtme

Nëntema 2.1 —Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 — Proceset e Përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 — Rolet dhe Përgjegjësitë

TEMA 4 — SMCNAV— Sistemet e Menaxhimit të Mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 — Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 — SMCNAV — Teknologjitë dhe Parimet

Nëntema 1.1 — Të Përgjithshme

Nëntema 1.2 — Komunikimi

Nëntema 1.3 — Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI — TË DHËNAT

TEMA 1 — SMCNAV— Rrjetet Evropiane

Nëntema 1.1 — Teknologjitë e Rrjetit

TEMA 2 — Rrjetet Globale

Nëntema 2.1 — Rrjetet dhe Standardet

Nëntema 2.2 — Përshkrimi

Nëntema 2.3 — Arkitektura Globale

Nëntema 2.4 — Nënrrjetet Ajër-Tokë

Nëntema 2.5 — Nënrrjetet Tokë-Tokë

Nëntema 2.6 — Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI — REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret

Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI — PBN

TEMA 1 — Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 — NOTAM

Lënda 8: NAVIGIMI — SISTEMET ME BAZË TOKËSORE— NDB

TEMA 1 — NDB/Lokalizuesi

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Lënda 9: NAVIGIMI — SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — DFI

TEMA 1 — SMCNAV — DF

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Lënda 10: NAVIGIMI — SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — VOR

TEMA 1 — VOR

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Lënda 11: NAVIGIMI — SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — DME

TEMA 1 — DME

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

Lënda 12: NAVIGIMI — SISTEMET ME BAZË TOKËSORE — ILS

TEMA 1 — ILS

Nëntema 1.1 — Përdorimi i Sistemit

15. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT — SURVEJIMI

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE

Nëntema 1.1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA -ve

TEMA 2 — Programi i Mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 — Politika

TEMA 3 — Konteksti ATM

Nëntema 3.1 — Konteksti ATM

TEMA 4 — Praktikat Administrative të OSHLA -ve

Nëntema 4.1 — Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 — Impakti Operacional

Nëntema 1.1 — SMCSUR — Degradimi ose Humbja e Shërbimeve të Sistemit/Pajisjeve

TEMA 2 — Funksionaliteti dhe Operimi i Pozicionit të Përdoruesit

Nëntema 2.1 — Pozicioni i Punës së Përdoruesit
Nëntema 2.2 — Pozicioni i Punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 — Kërkesat

Nëntema 1.1 — SMS

Nëntema 1.2 — QMS

Nëntema 1.3 — Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 — Marrëveshjet e Mirëmbajtjes me Agjencitë e Jashtme

Nëntema 2.1 —Parimet e marrëveshjeve

TEMA 3 — Proceset e Përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 — Rolet dhe Përgjegjësitë

TEMA 4 — Sistemet e Menaxhimit të Mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 — Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 — Teknologjitë dhe Parimet

Nëntema 1.1 — Të Përgjithshme

Nëntema 1.2 — Komunikimi

Nëntema 1.3 — Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI — TË DHËNAT

TEMA 1 — Rrjetet Evropiane

Nëntema 1.1 — Teknologjitë e Rrjetit

TEMA 2 — Rrjetet Globale

Nëntema 2.1 — Rrjetet dhe Standardet

Nëntema 2.2 — Përshkrimi

Nëntema 2.3 — Arkitektura Globale

Nëntema 2.4 — Nënrrjetet Ajër-Tokë

Nëntema 2.5 — Nënrrjetet Tokë-Tokë

Nëntema 2.6 — Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI — REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret

Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI — PBN

TEMA 1 — Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 — NOTAM

Lënda 8: SURVEJIMI — PRIMARE

TEMA 1 — Mbikëqyrja ATC

Nëntema 1.1 — Përdorimi i PSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

Lënda 9: SURVEJIMI - SEKONDARE

TEMA 1 — SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 — Përdorimi i SSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

TEMA 2 — Mode S

Nëntema 2.1 — Hyrje në Mode S

TEMA 3 — Multilaterimi

Nëntema 3.1 — Parimet e MLAT-it

Lënda 10: SURVEJIMI — HMI

TEMA 1 — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-së

Lënda 11: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 — Transmetimi i të Dhënave të Mbikëqyrjes

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

16. MONITORIMI DHE KONTROLLI I SISTEMIT — TË DHËNAT

Lënda 1: STRUKTURA E SHLA-ve

TEMA 1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA-VE

Nëntema 1.1 — Organizimi dhe operimi i OSHLA-ve

TEMA 2 — Programi i Mirëmbajtjes së OSHLA-ve

Nëntema 2.1 — Politika

TEMA 3 — Konteksti ATM

Nëntema 3.1 — Konteksti ATM

TEMA 4 — Praktikat Administrative të OSHLA-ve

Nëntema 4.1 — Administrimi

Lënda 2: SISTEMI/PAJISJET E SHLA-ve

TEMA 1 — Ndikimet Operacionale

Nëntema 1.1 — Degradimi ose Humbja e Shërbimeve të Sistemit/Pajisjeve

TEMA 2 — Funksionaliteti dhe Operimi i Pozicionit të Përdoruesit

Nëntema 2.1 — Pozicioni i Punës së Përdoruesit

Nëntema 2.2 — Pozicioni i Punës së SMC-ve

Lënda 3: MJETET, PROCESET DHE PROCEDURAT

TEMA 1 — SMCDAT — Kërkesat

Nëntema 1.1 — SMS

Nëntema 1.2 — QMS

Nëntema 1.3 — Aplikimi i SMS-së në mjedisin e punës

TEMA 2 — Marrëveshjet e Mirëmbajtjes me Agjencitë e Jashtme

Nëntema 2.1 —Parimet e marrëveshjev

TEMA 3 — Proceset e Përgjithshme të SMC-së

Nëntema 3.1 — Rolet dhe Përgjegjësitë

TEMA 4 — Sistemet e Menaxhimit të Mirëmbajtjes

Nëntema 4.1 — Raportimi

Lënda 4: TEKNOLOGJIA

TEMA 1 — Teknologjitë dhe Parimet

Nëntema 1.1 — Të Përgjithshme

Nëntema 1.2 — Komunikimi

Nëntema 1.3 — Facilitetet

Lënda 5: KOMUNIKIMI — TË DHËNAT

TEMA 1 — Rrjetet Evropiane

Nëntema 1.1 — Teknologjitë e Rrjetit

TEMA 2 — Rrjetet Globale

Nëntema 2.1 — Rrjetet dhe Standardet

Nëntema 2.2 — Përshkrimi

Nëntema 2.3 — Arkitektura Globale

Nëntema 2.4 — Nënrrjetet Ajër-Tokë

Nëntema 2.5 — Nënrrjetet Tokë-Tokë
Nëntema 2.6 — Aplikacionet Ajër-Tokë

Lënda 6: KOMUNIKIMI — REGJISTRUESIT

TEMA 1 — Regjistruesit Ligjorë

Nëntema 1.1 — Rregulloret

Nëntema 1.2 — Parimet

Lënda 7: NAVIGIMI — PBN

TEMA 1 — SMCDAT —— Konceptet e NAV-it

Nëntema 1.1 — NOTAM

Lënda 8: SURVEJIMI — PRIMARE

TEMA 1 — SURVEJIMI ATC

Nëntema 1.1 — Përdorimi i PSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

Lënda 9: SURVEJIMI - SEKONDARE

TEMA 1 — SSR DHE MSSR

Nëntema 1.1 — Përdorimi i SSR-ve për Shërbimet e Trafikut Ajror

TEMA 2 — Mode S

Nëntema 2.1 — Hyrje në Mode S

TEMA 3 — Multilaterimi

Nëntema 3.1 — Parimet e MLAT-it

Lënda 10: SURVEJIMI — HMI

TEMA 1 — HMI

Nëntema 1.1 — HMI-ja e ATCO-së

Lënda 11: TRANSMETIMI I TË DHËNAVE TË SURVEJIMIT

TEMA 1 — Transmetimi i të Dhënave të Survejimit

Nëntema 1.1 — Teknologjia dhe Protokollet

Lënda 12: SURVEJIMI — SISTEMET E PËRPUNIMIT TË TË DHËNAVE

TEMA 1 — Kërkesat e Përdoruesve

Nëntema 1.1 — Kërkesat e kontrollorëve

Nëntema 1.2 — Trajektoret, Parashikimi dhe Llogaritja

Nëntema 1.3 — Rrjetet e Parrezikshmërisë Tokësore

Nëntema 1.4 — Mbështetja e Vendimit

Lënda 13: SURVEJIMI — PROCESI I TË DHËNAVE

TEMA 1 — Platforma e Harduerit

Nëntema 1.1 — Përmirësimi i Pajisjeve

Nëntema 1.2 — COTS

Nëntema 1.3 — Ndërvarësia

Lënda 14: SURVEJIMI — TË DHËNAT

TEMA 1 — Karakteristikat Themelore të të Dhënave

Nëntema 1.1 — Rëndësia e të Dhënave

Nëntema 1.2 — Kontrolli i Konfigurimit të të Dhënave

Nëntema 1.2 — Standardet e të Dhënave