

Nr. prot. 20\*

Dt. 16/10/08

*to ministria e*

*[Signature]*



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**  
**Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit**  
**Ministri**

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE  
TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT

SOKOL OLLDASHI

*[Signature]*

**UDHËZIM**

Nr. *22*.....datë *16.10*.....2008

Për  
Kërkesat dhe Kushtet për vënien në zbatim të Ndryshimeve  
tek Sistemi i Menaxhimit të Trafikut Ajror

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

## UDHËZOJ :

### **Hyrje**

# KAPITULLI 1

## 1. Qëllimi

Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i objektivave për implementimin dhe vënien në zbatim të KRRSE 4/ESARR 4 për "Vlerësimin dhe Zvogëlimin e Rrezikut në Menaxhimin e Trafikut Ajror".

## 2. Organet zbatuese

2.1 Ngarkohet DPAC, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikqyres (AKM), të garantojë zbatimin e këtij Udhëzimi.

2.2 DPAC do të mbikqyre dhe do të garantojë zbatimin me përpikëri të rregullave të vendosura në këtë Udhëzim, nga Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror.

2.3 Kërkesat e përgjithshme të këtij Udhëzimi do të zbatohen nga departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit të menaxhimit të trafikut ajror (MTA), përgjegjës për detyrat, të cilat janë përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.

2.4 Kërkesat do të zbatohen tek:

Departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operative dhe individët e personelit, të cilët nëpërmjet pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional; garantojnë shërbime.

## 3. Kërkesat e Sigurisë

### 3.1 Kërkesa të Përgjithshme

Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil duhet të garantojë, përmes aplikimit të auditimeve dhe proceseve rregullatore përkatëse, që organizmat dhe personeli përgjegjës për detyrat në lidhje me shërbimin e trafikut ajror apo që mbulon fushën e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat sic janë të përcaktuara në këtë udhëzim.

#### 3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga DPAC

**DPAC**, është përgjegjëse që:

a) të garantojë mbikqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave të përcaktuara në këtë udhëzim.

b) të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e këtij udhëzimi dhe me dispozitat e OSHNA.

### **3.2.2 Kërkesa të zbatueshme nga OSHNA.**

Një OSHNA do të:

- a) garantojë implementimin e detyrave që i linden asaj në bazë të përcaktimeve të këtij udhezimi;
- b) garantojë që, në lidhje me procedurat e përcaktuara nga ky udhezim, të dhënat që ekzistojnë, janë dokumentuar nga OSHNA, dhe vihen në dispozicion, me kërkesë të D.P.A.C.-së;
- c) garantojë që, nga një pikëpamje sigurie, metodat përkatëse të zgjedhura janë ato që duhen, për të garantuar plotësimin e dispozitave të zbatueshme të këtij Udhëzimi;

## **4. PËRJASHTIME**

Ne rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave të (KRRSE/ESARR) 4, DPAC do të bëjë vlerësimin e tyre dhe me pas do të publikojë zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

## **5. Termat e përdorur**

**5.1 Termat dhe shkurtime të përdorura në këtë Udhezim sqarohen në shtojcën A, bashkelidhur këtij Udhezimi dhe përbejnë pjesë integrale të tij.**

**6. Ky udhezim hyn në fuqi menjëherë.**

## KAPITULLI 2

### KËRKESAT DHE KUSHTET PËR VËNIEN NË ZBATIM TË NDRYSHIMEVE TEK SISTEMI I MTA

1. Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror, duhet të njoftojnë DPAC-në për:
  - a) ndryshimet e planifikuara tek sistemet e MTA në ndryshimin e ciklit të jetës, sa më shpejt që të jetë e praktikueshme;
  - b) nëse ndryshimet e planifikuara janë 'madhore' apo 'minore' në përputhje me vlerësimin e shkallës së sigurisë;
  - c) për ndryshimet tek titullarët e emëruar dhe/ose përgjegjësitë dhe përgjegjshmëritë brenda SMS.
  
2. Ndryshimet madhore tek sistemet e MTA të planifikuara nga ofruesit e SHNA, do të kryhen vetëm me aprovimin e paraprak të DPAC-së duke vepruar sipas Manualit të DPAC-së mbi Procedurat për Mbikqyrjen e Sigurisë së Shërbimeve të Navigimit Ajror.
  
3. Për ndryshimet madhore, një ofrues i SHNA duhet të paraqesë tek DPAC një projekt studimi mbi sigurinë i cili do të përfshijë informacionin e mëposhëm:
  - i. Një Koncept Operacional
  - ii. Një plan sigurie
  - iii. Një Metodologji Vlerësimi Sigurie (EUROCONTROL SAM ose ekuivalentin e tij) duke përfshirë:
    - a) metodën e identifikimit të situatës së rrezikshme,
    - b) identifikimin e vetë situatës së rrezikshme,
    - c) strategjinë e vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut (Vlerësimin e Situatës Funktionale të Rrezikshme(FHA));
    - d) Vlerësimi Paraprak i Sigurisë së Sistemit (PSSA), dhe
    - e) Vlerësimi i Sigurisë së Sistemit (SSA);
  - iv. Një plan tranzicioni për zbatimin e ndryshimit.
  
4. Ndryshimet minore tek sistemet e MTA të planifikuara nga ofruesit e SHNA, duhet të kryhen në përputhje me proceset e përcaktuara nga SMS-ja e Ofruesit të SHNA e cila është pranuar nga DPAC-ja.
  
5. Dokumentacioni shoqërues i garantimit të sigurisë për ndryshimet minore, duhet të dorëzohet tek DPAC-ja sa më shpejt që të jetë e mundur, të paktën 30 ditë para datës së planifikuar të futjes së ndryshimit.

6. Për të garantuar sigurinë e vazhdueshme të shërbimive të KTA, ndryshimet e caktuara, veçanërisht ato që kanë të bëjnë me procedurat e KTA, duhet të futen në një njoftim të shkurtër dhe kështu e parandalon dorëzimin e dokumentacionit 30 ditë përpara vënies së tyre në zbatim. Në rrethana të tilla, dokumentacioni përkatës duhet të jetë dorëzuar sa më shpejtë që të jetë e praktikueshme.

## SHTOJCA A

### 1. TERMA dhe PËRKUFIZIME

Ne funksion të këtij Udhezimi termat e mëposhtem nenkuptojne:

***Ndryshime tek sistemi MTA'***

do të thotë sisteme të reja (përfshirë procedurat e KTA dhe Inxhinierike, pajisjet, SMS dhe dokumentacionin shoqërues, dhe organizatën njësi) ose ndryshimet tek një sistem.

***Ndryshime madhore'***

do të thotë një ndryshim tek sistemi i MTA i cili paraqet situata të rrezikshme të niveleve të Rrezikshmërisë 1 ose 2 (sipas Skemës së Klasifikimit të Rrezikshmërisë në ESARR 4) ose do të rezultonte tek standartet e avionëve.

***Ndryshime minore (të vogla)***

do të thotë një ndryshim tek sistemi i MTA i cili paraqet situata të rrezikshme të niveleve të Rrezikshmërisë 3, 4 ose 5 (sipas Skemës së Klasifikimit të Rrezikshmërisë në ESARR 4).

**DPAC – Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil**

Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.

**Shërbimet e Navigimit Ajror (SHNA)**

– shërbimet e trafikut ajror; komunikimi; shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajror; dhe shërbimin e informacionit aeronautik.

**Ofruesit e SHNA**

- Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të grupit i mbikqyrës të SHNA.

<b>Manaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)</b>	Manaxhimi i Trafikut Ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione te avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit. [Ref.: SRC-RTF]
<b>Shërbimi i Menaxhimit të Trafikut Ajror</b>	Një shërbim në funksion të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA). [Ref.: SRC-RTF]
<b>Ofruesi i shërbimeve MTA</b>	Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA). [Ref.: ICAO Annex 2 & ICAO DOC 9569]
<b>Shërbimi i Trafikut Ajror (SHTA)</b>	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit) [Ref.: ICAO Aneks 11 dhe ICAO DOC 9713]
<b>Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror (KTA)</b>	Një shërbim i siguruar për qëllimin e: a) parandalimit të përplasjeve: 1) midis avionave dhe 2) midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit dhe b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror
<b>Realizimi i sigurisë</b>	. Rezultati i procesit dhe/ose metodat e aplikuara për të arritur siguri të pranueshme ose të tolerueshme.
<b>Objektivi i sigurisë</b>	. Një objektivi sigurie është një synim i planifikuar i sigurisë. Realizimi i një objektivi mund të jetë demonstruar nga mjetet përkatëse të përcaktuara në përputhje me rregulloren e sigurisë.
<b>Kërkesa mbi sigurinë</b>	. Një mjet i zbutjes së rrezikut, i përcaktuar prej strategjisë së zbutjes së rrezikut që arrin një <b>Objektiv Sigurie</b> të caktuar. Kërkesat e sigurisë mund të marrin forma të ndryshme, duke përfshirë kërkesa organizative, operacionale, proceduriale, funksionale, ekzekutimi dhe ndërvepruese apo karakteristika mjedisore.
<b>Vlerësimi i Sigurisë</b>	Ref.SAM



**Niveli i Sigurisë (Level of Safety)**

Një nivel që tregon se sa siguri është ushtruar, vlerësuar në një kontekst të dhënë, duke iu referuar një rreziku të pranueshëm apo të tolerueshëm.

**Rregullore**

Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim i rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata tek të cilët aplikohet procesi rregullator.

**Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS)**

Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.

**Mbikqyrja e Sigurisë**

Funksioni i ndërmarrë nga autoriteti i emëruar AKM për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë arritur dhe kërkesat e saj janë përmbushur me efikasitet

**Kërkesë-Rregullorja e Sigurisë**

Kushti zyrtar i caktuar nga rregullatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.

**SAM**

Metodologji e përpiluar nga SAMTF Eurocontrol, për vlerësimin e rreziqeve dhe zbutjen e tyre.

## SHKURTIME

- |          |  |
|----------|--|
| 1. AKM   | Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës                      |
| 2. SHNA  | Shërbimi i Navigimit Ajror                         |
| 3. OSHNA | Ofruesit e Shërbimit të Navigimit Ajror            |
| 4. SHTA  | Shërbimi i Trafikut Ajror                          |
| 5. SHKTA | Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror            |
| 6. KTA   | Kontrolli i Trafikut Ajror                         |
| 7. DPAC  | Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil        |
| 8. MTA   | Menaxhimi i Trafikut Ajror                         |
| 9. VPSS  | (PSSA) Vlerësimi Paraprak i Sistemeve të Sigurisë. |
| 10. KNS  | Komunikim, Navigim dhe Survejim                    |
| 11. VSS  | (SSA) Vlerësimi i Sigurisë së Sistemeve            |
| 12. VFR  | (FHA) Vlerësimi Funkcional i Rrezikut              |
| 13. SAM  | Metodologjia e Vlerësimit të Sigurisë              |