



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT

SOKOL OLLDASHI

UDHËZIM

Nr 7 datë 3/6/2010

Për

**Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore Brenda  
Qiellit të Vetëm Evropian  
(Rregullore për hapësirën ajrore)**



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT

SOKOL OLLDASHI

UDHËZIM

Nr      datë      2010

Për

**Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore Brenda  
Qiellit të Vetëm Evropian  
(Rregullore për hapësirën ajrore)**

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

## UDHËZOJ :

### Hyrje

Ky Udhëzim është bazuar në:

Rregulloren (EC) Nr 551/2004 të PE dhe KE Date 10 Mars 2004

Ligjin Nr. 10040, datë 22.12.2008 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë"

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

# Kapitulli 1

## Te përgjithshme

### 1. Qëllimi

- 1.1 Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian
- 1.2 Brenda qëllimit të Udhezimit të Ministrit mbi Kuadrin Rregullativ, ky Udhezim ka të bëjë me organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore si pjesë e Qiellit të Vetëm Evropian.
- 1.3 Përdorimi i hapësirës ajrore duhet të mbështesë Operimene SHNA si një tërësi bashkëkohore dhe e vazhdueshme në përputhje me Udhezimin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, mbi "Dispozitën e Shërbimeve të Navigimit Ajror në QVE

### 2. Organet zbatuese

- 2.1 Ngarkohet AAC, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e Autoritetit Kombëtar Mbikqyres (AKM), të garantojë zbatimin e këtij Udhezimi.
- 2.2 AAC do të mbikqyrë dhe do të garantojë zbatimin me përpikëri të rregullave të vendosura në këtë Udhezim, nga Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror.
- 2.3 Kërkesat e përgjithshme të këtij Udhezimi 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 brenda janë përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.
- 2.4 Zbatimi i kërkesave nga Personeli që ndërmerr detyra lidhur me Sigurinë Operacionale
  - 2.4.1 Kërkesat do të zbatohen tek:
    - departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operative dhe individët e personelit, të cilët nepermjet pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional; garantojnë shërbime.
    - Autoritetet ushtarake dhe personeli i tyre që garantojnë shërbime për pajisjet MTA të aprovuara për përdorim operacional në një mjedis të përzier civilo-ushtarak përveç kur ekziston një strukturë rregulluese inxhinierike ushtarake ekuivalente dhe e deleguar tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

### 3. Kërkesat e Sigurisë

#### 3.1 Kërkesa të përgjithshme

Autoriteti i 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 fushen e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat sic janë të përcaktuara në kete udhezim.

### **3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga AAC**

**AAC**, është përgjegjëse që:

- a) të garantojë mbikqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave të përcaktuara si.
- b) të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e këtij udhezimi dhe me dispozitat e OSHNA.

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

OSHNA, do të:

- a) garantojë implementimin e detyrave që i lindin asaj në bazë të përcaktimeve të këtij udhezimi;
- b) garantojë që, në lidhje me procedurat e përcaktuara nga rregullorja e më poshtme, të dhënat që ekzistojnë, janë dokumentuar nga OSHNA, dhe vihen në dispozicion, me kërkesë të A.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 Udhezimi;

## **4. PËRJASHTIME**

Në rastin e ekzistencës së rrethanave që bëjnë të pamundur zbatimin e kërkesave të Organizimit dhe përdorimit të hapësirës ajrore brenda Qiellit të Veriut Evropian, AAC 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 shprehjet e përdorura në kete Udhezim sqarohen në shtojcën A 1, bashkëlidhur këtij Udhezimi dhe përfaqësojnë pjesë integrale të tij.

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

## Kapitulli 2

### Neni 1

#### Objektivi

- 1.1 Objektivi i kësaj rregulloreje është të mbështesë konceptin e një hapësire ajrore operuese më të integruar brenda kontekstit të politikës së transportit dhe për të vendosur procedurë të përbashkëta për projektimin dhe menaxhimin, duke siguruar kështu performancë të sigurtë dhe efikase në menaxhimin e trafikut ajror.
- 1.2 Pa çënuar Nenin 10, kjo Rregullore duhet të aplikohet në hapësirën ajrore brenda rajoneve të ICAO EUR dhe AFI ku Shqipëria është përgjegjëse për Ofrimin e SHNA në përputhje me Rregulloren e Ofritit të SHNA. Shqipëria gjithashtu mund të zbatojë këtë rregullore për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e vet edhe brenda rajone të tjera të ICAO, me kushtin që të informohet Komisionin dhe shtetet e tjera anëtarë të saj.
- 1.3 Informacioni për Fluturimet i të hapësirë ajrore ku aplikohet kjo rregullore duhet të publikohet në Gazetën zyrtare të Bashkimit Evropian.

## ARKITEKTURA E HAPËSIRËS AJRORE

### Neni 2

#### Niveli i ndarjes

Niveli ndarjes ndërmjet hapësirës ajrore të sipërme dhe të poshtëme duhet të caktohet në nivelin e fluturimit 285. (28500 feet)

Devijimet nga niveli i ndarjes në fluturime që përjashtohen nga dispozitat operuese mund të përcaktohen pasi të jetë rënë dakord me shtetet anëtarë të përfshirë sipas procedurës që i referohet nenit 5(3) të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT mbi Kuadrin Rregullativ.

### Neni 3

#### Informacioni Zonal i Hapësirës Ajrore të Sipërme Evropiane (EUIR)

- 3-1. Komuniteti dhe Shqipëria si anëtarë e tij duhet të synojnë vendosjen dhe pranimin nga ICAO të një EUIR të vetëm. Për këtë arsye, për çështjet që do të kalojnë në kompetencën e Komunitetit, Komisioni do të paracesë një rekomandim Këshillit në përputhje me nenin 300 të Traktatit brenda një afati dy-vjecar pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.
- 3-2. EUIR duhet projektuar në mënyrë të tillë që të përfshijë hapësirën ajrore që është nën përgjegjësinë e Shqipërisë në përputhje me nenin 1(3) të këtij Udhezimi dhe mund të përfshijë gjithashtu edhe hapësirën ajrore të vendeve-shteteve të treta Evropiane.
- 3-3. Vendosja e EUIR në caktrim do të jetë përgjegjësi e Shteteve anëtarë për përcaktimin e Ofritit të SHNA nën përgjegjësinë e tyre në përputhje me nenin 8(1) të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT për Ofrimin e SHNA.
- 3-4. Shqipëria duhet të mbajë përgjegjësitë e vet kundrejt ICAO brenda kufijve të vetë gjegjeografikë përse i ofrket Informacionit mbi rajonet e sipërme të fluturimit dhe

informacionit mbi zonat e fluturimeve që i janë përcaktuar nga ICAO në ditën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreie.

- 3-5. Pa cënuar publikimin e informacionit aeronautik nga Shteti Shqiptar dhe në përputhje me këto publikime, Komisioni në bashkëpunim të ngushtë me Eurocontrol, duhet të koordinojë përgatitjen e publikimit të një informacioni të vetëm aeronautik lidhur me EUIR, duke marrë parasysh kërkesat/dispozitat përkatëse të ICAO.

#### **Neni 4**

##### **Klasifikimi i hapësirës ajrore**

Komisioni dhe shtetet anëtarë duhet të përgatitin EUIR në përputhje me harmonizimin e klasifikimit të hapësirës ajrore, si dhe të hartohet për të siguruar ofrimin e duhur të shërbimeve ajrore në kuadrin e një Qielli të Vetëm Evropian. Ky model i përbashkët duhet të bazohet në një përcaktim të thjeshtëzuar të klasifikimit të hapësirës ajrore ashtu siç përcaktohet nga Strategjia e hapësirës ajrore të Eurocontrol për Shtetet Evropiane të Konferencës së Aviacionit Civil në përputhje me standartet e ICAO-s.

Rregullat e nevojshme plotësuese në këtë fushë duhen vendosur në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT mbi Kuadrin Rregullativ.

#### **Neni 5**

##### **Rikonfigurimi i hapësirës ajrore të sipërme.**

- 5-1. Duke synuar arritjen e maksimumit të kapacitetit dhe efikasitetit të rrjetit të MTA brenda QVE, dhe me qëllim ruajtjen e një niveli të lartë sigurie, hapësira ajrore e sipërme duhet të përcaktohet në bilde funksionues të kësaj hapësire ajrore.
- 5-2. Bliqet funksionale ajrore duhet që ndahen të tjera të :
- (a) Mbështeten nga një Studim mbi sigurinë
  - (b) Aktivizojnë përdorimin optimal të hapësirës ajrore, duke marr parasysh fluksin e trafikut ajror.
  - (c) Të përcaktohen sipas vlerës së shtetit të përgjithshme në bazë të analizave mbi kosto-përfundim ku përfshihen përdorimi optimal dhe buxhetet njerëzore që nevojiten.
  - (d) Të sigurojnë një nivel të lartë sigurie dhe ndarje elastike përgjegjësisë për OSHNA
  - (e) Të sigurojnë përbashkëpunim të ndërmjetshëm konfigurimeve të hapësirës ajrore të sipërme dhe të poshtme;
  - (f) Të jenë në përputhje me kushtet që rriehen nga marrëveshjet rajonale të lidhura brenda EUIR, dhe
  - (g) Të respektojnë marrëveshjet rajonale ekzistuese kur kjo rregullore hyn në fuqi, veçanërisht ato që lidhen me vende të tjerë Evropiane.
- 5-3. Parimet e përgjithshme të përbashkëta në vendosjen dhe ndryshimin e bliqeve të hapësirës ajrore duhen zhvilluar në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT mbi Kuadrin Rregullativ
- 5-4. Një bliq hapësirë ajrore funksionale duhet të përcaktohet vetëm me anë të një marrëveshjeje reciproke ndërmjet të gjitha shteteve anëtarë që kanë përgjegjësi për çdo pjesë të hapësirës ajrore të përfshirë në bliq, ose me anë të një deklarate të njërit prej shteteve anëtarë, nën kushtin që njëri prej shteteve anëtarë në bliq është nën përgjegjësinë e tij. Shteti i cili shtetet anëtarë në fjalë duhet të zëbrojnë pasi të jenë konsultuar me palët e interesit përfaqësi të rajonit dhe shtetet tjera anëtarë.
- 5-5. Në rastet kur një bliq hapësirë ajrore përfshihet nga një hapësirë ajrore që është tërësisht ose pjesërisht nën përgjegjësinë e dy ose më shumë shteteve të Ministrisë së MPPT

Shtetesh anëtarë marrëveshja me të cilën funksionon blloku duhet të përmbajë dispozitat e nevojshme lidhur me mënyrat se si mund të modifikohet blloku dhe për mënyrat se si Shqipëria si një shtet anëtar mund të tërhiqet nga blloku, përfshi këtu edhe marrëveshjet e përkohshme / kalimtare

- 5-6. Ku delin pengesa ndërmjet Shqipërisë dhe shtete të tjerë anëtarë të lidhur në një bllok funksional hapësirë ajrore ndërkufitare që lidhet me hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e tyre, shtetet anëtarë në fjalë mund të dërgojnë së bashku çështjen në Komitetin të Qiellit të Verëm Evropian, për dhënie opinionit. Opinioni duhet t'i dërgohet shteteve që kanë lidhje me këtë çështje. Pa anashkaluar nenin 4, shtetet anëtarë duhet të marrin parasysh këtë opinion me qëllim gjetjen e një zgjidhje të këtij problemi.
- 5-7. Vendimet që lidhen me paragrafet 4 dhe 5 duhet t'i njoftohen Komisionit për publikimin në Fletoren zyrtare të Bashkimit Evropian. Një publikim i tillë duhet të përcaktojë datën e hyrjes në fuqi të këtij vendimi.

### **Neni 6**

#### **Përmirësimi i korridoreve ajrore dhe sektorëve në hapësirën ajrore të sipërme.**

- 6-1. Parimet e përcaktuara dhe kriterat për projektimin e korridoreve ajrore dhe sektorëve duhet të bëhet në mënyrë që të jenë të sigurt, ekonomikisht efikase, dhe për një përdorim të kësaj hapësirë ajrore duke u kujdesur dhe për ambjentin. Projektimi i sektorit duhet të jetë në shtetëtor, ndërsa të tjerat nën projektimin e korridorit.
- 6-2. Rregullat e implementuara në fushat e kompetencës të mbulura prej paragrafit 1 duhen zbatuar në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT mbi Tërbimin Rregullativ.
- 6-3. Vendimet lidhur me vendosjen apo rishikimin e korridoreve dhe sektorëve duhet të kenë mbështetjen e Republikës së Shqipërisë e cila është përgjegjëse për hapësirën ajrore për të cilën marrin vendimet.

## **PËRDORIMI FLEKSIBEL NË QIELLIN EUROPIAN**

### **Neni 7**

#### **Përdorimi fleksibel i hapësirës ajrore**

- 7-1. Duke marrë në konsideratë organizimin e aspekteve ushtarake në Republikën e Shqipërisë nën përgjegjësinë e vet Shqipëria duhet të sigurojë aplikimin të njëtrajtshëm brenda Qieellit të Verëm Evropian të konceptit për një përdorim elastik të hapësirës ajrore është si parafundim nga Eurokontrol me qëllim që të lehtësohet menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi trafikut ajror në kor tekstin e një politike të përbashkët transporti.
- 7-2. Shqipëria do të raportojë çdo vit para Komisionit për zbatimin në kontekst të politikës së përbashkët të transportit të hapësirës ajrore që është nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.
- 7-3. Ajo ka të bëjë me harmonizimin e zbatimit të konceptit të përdorimit fleksibel të hapësirës ajrore brenda Qieellit të Verëm Evropian, sidomos në vijim të raportimit të zbatimit nga Republikën e Shqipërisë, fuqia e rregullave nën kontekstin e politikës së përbashkët të transportit, duhet të bëhet në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të UDHEZIMI I MINISTRIT TE MPPT mbi Kuarmin Rregullativ.



## **Neni 8**

### **Pezullimi i përkohshëm**

- 8-1. Në rastet kur zbatimi i nenit 7 nxjerr në pah vështirësi operuese thelbësore, Republika e Shqipërisë mund të pezullojë përkohësisht një aplikim të tillë me kushtin që të informojnë pa asnjë vonesë Komisionin dhe Shtetet anëtarë të tjerë.
- 8-2. Në vijim të paraqitjes së pezullimit të përkohshëm, rishikim i rregullave të zbatueshëm sipas nenit 7 (3) mund të rishikohen për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të të UDHEZIMI I MINISTERIT TË MPPT mbi Kuadrin Rregullativ

## **Neni 9**

### **Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror**

- 9-1. Implementimi i rregullave për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror do të vendoset në përputhje me procedurën sipas nenit 8 të UDHEZIMI I MINISTERIT TË MPPT mbi Kuadrin Rregullativ, me synimin për të optimizuar kapacitetin e disponueshëm të nërdorshëm në nevesit ajrore dhe në sotimin e fluksit të trafikut ajror. Këto rregulla duhen të bazohen në transparencë dhe në efikasitet, duke siguruar në këtë mënyrë që kapaciteti të arrijë në mënyrë fleksibile dhe në kohën e duhur, në përputhje me rekomandimet e Komisionit të ICAO për navigimin ajror, Rajoni Evropian.
- 9-2. Rregullat për implementimin duhet të mbështesin vendimet operationale nga OSHNA, operatoret e ajrore, avionët përcorues të fluturimit dhe duhet të mbulojë zonat në vijim:
  - a. Identifikimin e fluksit të trafikut
  - b. Përdorimin e kapacitetit të hapësirës ajrore në dispozicion gjatë të gjitha fazave të fluturimit, përfshi dhe paktimin e korsisë dhe
  - c. Funksionin të pajtimit të rregullave nga trafiku i përgjithshëm ajror, përfshi
    - krijimin e një përkohësie vetëm operative të rregullimeve dhe trafikut
    - mundësi për shtrëngime nga trafiku ajror përgjithshëm në zonat e tejmposhura dhe
    - rregullat të përdoruesve për hyrjen në hapësirat ajrore të trafikut të përgjithshëm ajror, kështu që të gjërbëhen ato ardhuraja dhe kërkesa

## **Neni 10**

### **Rishikim**

Në kontaktin e rregullor me kodik referencën në nenit 12(2) të të UDHEZIMI I MINISTERIT TË MPPT mbi Kuadrin Rregullativ, Komisioni do të finalizojë një studim të mundshëm mbi kuarmin e kapacitetit të trafikimit të kompjuterizuar të referuar në nenet 3, 5 dhe 6 për kapacitetin ajror të përkohshëm të trafikimit.

Në bazë të kodifikimit të studimit të përfunduar, Komisioni do të paraqesë në fund të 31 dhjetor 2009 një raport për Komisionin dhe Këshillin Evropian, nëse është e nevojshme, një propozim për të marrë në konsideratë një zgjerim të tillë, vendimet përkatëse duhet të merren mundësisht në para-gates 31 dhjetor 2009

## Neni 11

Kjo Rregullore duhet të futet në fuqi në ditën e 20-të pas publikimit të tij në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.

### SHTOJDA A1

#### 4. TERMA DHE PËRSHKURTIZIME

<b>Autoriteti Mbikqyrës (AKM)</b>	Kombëtar	Është ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrit të PPTT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar, dhe të Shërbimeve të Trafikut Ajror.
<b>AAC – Autoriteti i Aviacionit Civil</b>		Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rreguloret e sigurisë së aviacionit.
<b>Shërbimet e Navigimit Ajror (SHNA)</b>		Shërbimet e trafikut ajror komunikimi; shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i trafikut ajror, dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
<b>Ofruesit e SHNA –</b>		Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të grupit i mbikqyrës të SHNA.
<b>Menaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)</b>		Menaxhimi i Trafikut Ajror. Bashkësia e funksionareve në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATIS) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
<b>Shërbimi i Menaxhimit të Trafikut Ajror</b>		Një shërbim në funksion të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).
<b>Ofruesi i shërbimeve MTA</b>		Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të sjellur dhe kryer shërbime të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).
<b>Shërbimi i Trafikut Ajror (STAJ)</b>		Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e sistemeve të informacionit mbi fluturimin, shërbimin e navigimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, shërbimi i ajrit apo të kontrollit të aerodromit)

**Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror (KTA)**

Në shërbim i siguruar për qëllimin e:

a) parandalimit të përplasjeve :

1) midis avionave dhe

objekteve ajrore dhe objekteve penguese mbi zonën e kontrollit dhe

orientimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të trafikut ajror

**Kërkesat e Përbashkëta.**

Kërkesa të Rregullores së (KE) që duhet të përmbushë një Ofruar SHNA që të certifikohet në pranim të shërbimit.

**Nje Qiel i Vetëm European (QVE)**

Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror dhe ofruar me pajtueshmëri, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për rëndësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore të mbledhura dhe pajtueshmëri, nivelin e lartë të sigurisë në urdhërimet ajrore duke ju përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjegjesisë dhe kompetencës.

**Rregullore**

Transparenca, shkëlqimi dhe vënia në zbatim i rregullores së marrjen e objektivave të shpallura nga rregullorja të cilat aplikohen procesi rregullator.

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

Një sistem sistematik dhe i përbërës që përfshihet në aktet dhe me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e vazhdueshme.

**Mbikqyrja e Sigurisë**

Inspektorët i përdorur nga autoriteti i emëruar ARRK për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë zbatuar dhe kërkesat e saj janë përmbushur me sukses.

**Kreu i AKM**

Inspektorët i përcaktuar tashmë për një procedurë të sigurisë.

**Konkret Rregullorjtë Sigurisë**

Inspektorët i përcaktuar nga rregullatori i sigurisë i sigurojnë procedurën, fillimisht pajtueshmëri të, do të thotë që të arrijnë një nivel dhe respektimit të rregullores së sigurisë.

## 2. SHKURTIME

<b>AAC.</b>	Autoriteti i Aviacionit Civil
<b>AKM</b>	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
<b>BE</b>	Bashkimi Evropian
<b>KE</b>	Komisioni Evropian
<b>KTA</b>	Kontroli i Trafikut Ajror
<b>MHA</b>	Menaxhimi i Hapësirës Ajrore
<b>KNS</b>	Komunikim, Navigim, Survejim
<b>MTA.</b>	Menaxhimi i Trafikut Ajror
<b>OSHNA.</b>	Ofruesi i Shërbimit të Navigimit Ajror
<b>OSHTA.</b>	Ofruesi i Shërbimit të Trafikut Ajror
<b>QVE</b>	Një Qiel i Vetëm Evropian
<b>SMS</b>	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
<b>SHNA.</b>	Shërbimi i Navigimit Ajror
<b>SHTA.</b>	Shërbimi i Trafikut Ajror
<b>EUIR</b>	Informacioni Rajonal Evropian i Niveleve të Larta Fluturimi
<b>EUR</b>	Rajoni Evropian
<b>AFI</b>	Rajoni (African Indian Ocean)
<b>ICAO</b>	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
<b>UDHEZIMI I MINTISTRIUT TË MPPNT</b>	Udhëzim Ministri