

**URDHËR<sup>1</sup>**  
**Nr. 141, datë 16.4.2020**

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PARASHTRIMIN E KËRKESAVE TË PËRDORIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE DHE PROCEDURAT OPERACIONALE NË LIDHJE ME LUNDRIMIN AJROR NË BAZË TË PERFORMANCËS**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të shkronjës ç, të nenit 7, të pikës 1/d, të nenit 9, të ligjit 10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

**URDHËROJ:**

1. Miratimin e rregullores “Mbi parashtrimin e kërkesave të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat operationale në lidhje me lundrimin ajror në bazë të performancës”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.  
Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS  
DHE ENERGJISË  
**Belinda Balluku**

**RREGULLORE**  
**MBI PARASHTRIMIN E KËRKESAVE TË PËRDORIMIT TË HAPËSIRËS AJRORE**  
**DHE PROCEDURAT OPERACIONALE NË LIDHJE ME LUNDRIMIN AJROR NË**  
**BAZË TË PERFORMANCËS**

Neni 1

**Objekti dhe fusha e zbatimit**

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat për përdorimin e hapësirës ajrore dhe procedurat e operimit në lidhje me lundrimin mbi bazën e performancës.
2. Kjo Rregullore aplikohet për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror/shërbimet e lundrimit ajror (MTA/SHLA) dhe operatorëve të aerodromeve (në tekstin më poshtë ‘ofruesit e MTA/SHLA’) që janë përgjegjës për hartimin e procedurave të afrimit instrumental apo shërbimit të trafikut ajror (ATS) në rrugët ajrore, ku ata ofrojnë shërbimet e tyre në hapësirën ajrore si më poshtë:

---

<sup>1</sup> Ky urdhër përafrohet Rregulloren e Zbatimit të Komisionit (BE) nr. 2018/1048, e datës 18 korrik 2018, mbi parashtrimin e kërkesave të përdorimit të hapësirës ajrore dhe procedurat operationale në lidhje me lundrimin ajror në bazë të performancës, botuar në Fletoren Zyrtare të BE, L 189, datë 26.7.2018.

- a) mbi hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë,
- b) çdo hapësirë tjetër ajrore ku Shteti Shqiptar është përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror në përputhje me nenin 1(2) të udhëzimit të ministrit përgjegjës për transportin nr. 7 datë 3.6.2010, “Mbi Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian”, që përaftron Rregulloren (KE) nr. 551/2004.

## Neni 2

### **Përkufizimet**

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. ‘lundrim i bazuar në performance (PBN)’ nënkupton lundrimin e bazuar në performancë, siç përcaktohet në nenin 2(8) të Rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 151, datë 9.4.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore, të ndryshuar me UM-në nr. 3746 datë 10.7.2017, që përaftron rregulloren e BE-së nr. 965/2012;
2. ‘rruga e shërbimit të trafikut ajror (ATS)’ nënkupton rrugë ajrore ku ofrohen shërbimet e trafikut ajror siç përcaktohet në nenin 2 (44) të Rregullores së miratuar me urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 327, datë 29.8.2019, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror (SERA)”, që përaftron Rregulloren EU nr. 923/2012;
3. ‘procedura instrumentale e afrimit’ nënkupton procedurën e afrimit nëpërmjet instrumenteve siç përcaktohet në nenin 2 (90), të Rregullores (SERA), të miratuar me UM-në nr. 327, datë 29.8.2019;
4. ‘procedurat konvencionale të lundrimit’ nënkupton rrugët e SHTA dhe procedurat instrumentale të afrimit të bazuara në përdorimin e pajisjeve lundruese të stacionuara në tokë, që nuk mundësojnë përshtatje me kërkesat e Lundrimit të bazuar në Performancë (PBN) të përcaktuara në këtë Rregullore;
5. ‘pistë instrumentale’ nënkupton pistën instrumentale siç përcaktohet në aneksin I të Rregullores së miratuar me UM-në nr. 122, datë 12.3.2019, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë”, që përaftron Rregulloren EU 139/2014;
6. ‘specifikim i lundrimit’ nënkupton një bashkësi kërkesash për avionët dhe personelin e avionit në to, që nevojiten për të mbështetur operacionet e lundrimit mbi bazën e performancës brenda një hapësire ajrore të përcaktuar;
7. ‘specifikimi ‘X’ i performancës lundruese të kërkuar (RNP)’ nënkupton një specifikim lundrimi i bazuar mbi lundrimin ajror, që përfshin kërkesat e monitorimit të performancës dhe alarmit në bordin e mjetit ajror, ku ‘X’ i referohet saktësisë lundruese anësore, e shprehur në milje detare, ose llojin e operimit, se bashku me funksionalitetet e kërkuara;
8. ‘lundrimi anësor (LNAV)’, ‘lundrimi anësor/lundrimi vertikal (LNV /VNAV)’ dhe ‘performanca e lokalizuesit me udhëzim vertikal (LPV)’ nënkuptojnë simbole për të identifikuar llojet e ndryshme të minimumeve të operimit (lartësi minimale) në hartat e afrimit, të cilat përshkruajnë procedurat e afrimit bazuar në Sistemet Satelitore të Lundrimit Global (GNSS) të cilat klasifikohen si afrime RNP (RNP APCH);
9. ‘trajektorja rrethore drejt pikës fikse (RF)’ nënkupton një segment harkor që përfundon në një pikë fikse;
10. ‘Afrim 2D’ nënkupton një procedurë instrumentale të afrimit, e klasifikuar si një procedurë e afrimit ‘jo e saktë’, siç përcaktohet në rregulloren e miratuar me UM-në nr. 327, datë 29.8.2019, “Për

miratimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror (SERA)”, që përaftron Rregulloren BE nr. 923/2012;

11. ‘Afrim 3D’ do të thotë një procedurë instrumentale e afrimit, e klasifikuar si një afrim me udhëzim vertikal ose si një afrim ‘i saktë’, siç përcaktohet në rregulloren e miratuar me UM-në nr. 327, datë 29.8.2019, që përaftron Rregulloren EU nr. 923/2012

12. ‘sistemi i përforsimit të sinjalit satelitor (SBAS)’ nënkupton një sistem satelitor me mbulim të gjerë, ku përdoruesi i GNSS (*Global Navigation Satellite System*) merr informacion të përforsuar nga një transmetues satelitor;

13. ‘specifikim X i një zone lundrimi (RNAV)’ nënkupton një specifikim lundrimi të bazuar mbi hapësirën e lundrimit ajror, që nuk përfshihen kërkesat e monitorimit të performancës dhe alarmit në bordin e mjetit fluturues, ku ‘X’ i referohet saktësisë lundruese anësore në milje detare;

14. ‘rrugë standarde afrimi instrumental (STAR)’ nënkupton një rrugë ajrore afrimi me rregulla instrumentale të fluturimit e cila lidh një pikë sinjifikative, normalisht brenda një rruge ku mbulohet me shërbim të trafikut ajror, me një pikë tjetër në të cilën mund të fillojë një procedurë instrumentale e publikuar afrimi;

15. ‘rrugë standarde instrumentale nisjeje (SID)’ nënkupton një rrugë të caktuar të nisjes me anë të rregullave instrumentale të fluturimit që lidh aerodromin me një pikë të caktuar, zakonisht në një rrugë të caktuar SHTA, në të cilën fillon faza ‘*en-route*’ e fluturimit;

16. ‘funktionaliteti i lundrimit’ nënkupton aftësinë e detajuar të sistemit lundrues, të nevojshëm për të përmbushur kërkesat e operimeve të propozuara në një hapësirë të caktuar ajrore.

### Neni 3

#### **Kërkesat e PBN-së**

Ofruesit e MTA/SHLA do të operojnë në përputhje me kërkesat për implementimin e lundrimit të bazuar mbi performancë të përcaktuar në nën paragrafin LBP (PBN) të shtojcës.

### Neni 4

#### **Masat tranzitore**

1. Ofruesit e MTA/SHLA do të marrin masat e nevojshme për të siguruar një kalim të butë dhe të sigurt në ofrimin e shërbimeve të tyre duke përdorur lundrimin e bazuar mbi performancë, në përputhje me nenin 3 të kësaj rregulloreje.

Këto masa do të përfshijnë krijimin dhe zbatimin e një plani tranzicioni. Ofruesit e MTA/SHLA duhet të mbajnë planin e tyre të tranzicionit të përditësuar.

Plani i tranzicionit do të jetë në përputhje me Master Planin Evropian të MTA-ve dhe projektet e përbashkëta të përmendura në udhëzimin e ministrit përgjegjës për transportet nr. 6, datë 3.6.2010 “Mbi Dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian”.

2. Ofruesit e MTA/SHLA do të konsultohen me të gjithë palët e përmendur më poshtë mbi draftin e planit të tranzicionit dhe draftin e çdo përditësimi thelbësor të tij, si edhe të marrin parasysht pikëpamjet e tyre kur është e përshtatshme:

a) operatorët e aerodromit, përdoruesit e hapësirës ajrore dhe përfaqësuesit e organizatave që përdorin hapësirën ajrore të prekur nga ofrimi i shërbimeve të tyre;

b) ofruesve të MTA/SHLA që ofrojnë shërbimet e tyre në blloqet e afërta të hapësirës ajrore.

3. Pas kryerjes së konsultimeve të referuara në paragrafin 2, ofruesit e MTA/SHLA do të dorëzojnë rezultatet e konsultimit, si dhe draftin e planit të tranzicionit ose draftin me përditësimet thelbësore të tij, për aprovim tek Autoriteti i Aviacionit Civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë nëse draft-plani i tranzicionit, ose drafti me përditësimet thelbësore të tij, është në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe në veçanti, nëse ai merr parasysh pikëpamjet e përdoruesve të hapësirës ajrore, kur është e përshtatshme, duke përfshirë dhe operatorët e “Avionët Shtetëror”. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të parashikojë që një verifikim i tillë të kryhet në koordinim me autoritetet e tjera përkatëse të vendeve që zbatojnë këtë rregullore.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të informojë ofruesit e MTA/SHLA për rezultatin e verifikimit pa vonesa të panevojshme. Ofruesit e MTA/SHLA nuk do të ngrenë apo zbatojnë planin e tranzicionit, ose përditësimin e rëndësishëm të tij, para se të njoftohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil pasi është ky i fundit që miraton draft planin e tranzicionit apo draftin me përditësimet thelbësore të tij.

#### Neni 5

### **Përdorimi ekskluziv i PBN-ve**

1. Ofruesit e MTA/SHLA nuk do të ofrojnë shërbimet e tyre duke përdorur procedurat konvencionale të lundrimit, ose duke përdorur lundrimin e bazuar në performancë e cila nuk është në përputhje me kërkesat e pikës AUR.PBN.2005 të shtojcës.

2. Paragrafi 1 i këtij neni nuk do të konsiderohet në kundërshtim as me nenin pasardhës (neni 6), por as me mundësinë që ofruesit të MTA/SHLA të ofrojnë shërbimet e tyre duke përdorur sisteme uljeje, të afta për të kryer operime të barasvlershme me CAT II, CAT IIIA ose CAT IIIB sipas kuptimit të pikave 14, 15 dhe 16, të aneksi i 1, të Rregullores së miratuar me UM-në nr. 151, datë 09.4.2014 “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore, të ndryshuar me UM-në nr. 3746 datë 10.7.2017.

#### Neni 6

### **Masat e paparashikuara**

Ofruesit e MTA/ SHLA do të marrin masat e nevojshme për të siguruar që ato mbeten të afta të ofrojnë shërbimet e tyre me mjete të tjera ku, për arsye të papritura përtej kontrollit të tyre, GNSS-ja apo sisteme të tjera, të përdorura për lundrimin bazuar mbi performancë ,nuk janë më në dispozicion, për të ofruar shërbimet në përputhje me nenin 3 të kësaj rregulloreje. Në veçanti, këto masa do të përfshijnë ruajtjen e një rrjeti pajisjesh konvencionale lundrimi, si edhe ruajtjen e infrastrukturës së ndërldhur të mbikëqyrjes dhe komunikimit.

#### Neni 7

### **Hyrja në fuqi dhe aplikimi**

1. Kjo rregullore hyn në fuqi në ditën e 20 (njëzetë) pas botimit në Fletoren Zyrtare.
  2. Kjo rregullore do të zbatohet nga data 3 dhjetor 2020.
- Megjithatë, si përjashtim nga nënparagrafi i parë:
- a) neni 5 të zbatohet nga 6 qershori 2030;
  - b) pika AUR.PBN.2005 (1), e shtojcës duhet të aplikohet nga 25 janari 2024;

c) për të gjitha skajet e pistës instrumentale, pika AUR.PBN.2005 (4), e shtojcës do të zbatohet nga 25 janari 2024, në lidhje me një itinerar SID ose STAR dhe që nga 6 qershori 2030, në lidhje me të gjitha rrugët SID ose STAR të vendosura;

d) për rrugët e SHTA nën nivelin e fluturimit FL 150, pika AUR.PBN.2005 (6), e shtojcës do të zbatohet nga 25 janari 2024.

## SHTOJCË

### Nën paragrafi LBP (PBN) - Lundrimi i bazuar mbi performancë

#### **AUR.PBN.1005 Lënda**

Në përputhje me nenin 3 të kësaj Rregulloreje, ky nën paragraf parashtron kërkesat për zbatimin e lundrimit të bazuar në performancë (PBN) që duhet të përmbushë nga ofruesit e MTA/SHLA.

#### **AUR.PBN.2005 Rrugët dhe procedurat**

1. Ofruesit e MTA/SHLA do të hartojnë, për të gjitha skajet e pistave instrumentale, procedura afrimi në përputhje me kërkesat e specifikimit të afrimit RNP (RNP APCH), duke përfshirë LNAV, LNAV/VNAV, standardi i minimeve LPV-se, si edhe funksionaliteti i trajektores rrethore drejt pikës fikse (RF), dhe kur kërkohet nëse dendësia dhe kompleksiteti i trafikut, e bëjnë të domosdoshme këtë të fundit.

2. Si përjashtim nga pika 1, në skajet e pistave instrumentale, ku për shkak të terrenit, pengesave apo standardeve të ndarjes së trafikut ajror, hartimi i procedurave 3D të afrimit rezulton veçanërisht i vështirë, ofruesit e MTA/SHLA do të hartojnë procedura afrimi 2D në përputhje me kërkesat e specifikimit RNP të afrimit (RNP APCH). Në këtë rast, ofruesit e MTA/SHLA mundën gjithashtu që përveç procedurave të afrimit 2D, të hartojnë dhe procedura afrimi 3D në pajtim me përcaktimet e specifikimit të afrimit me “autorizim të kërkuar” (RNP AR APCH).

3. Si përjashtim nga pika 1, në skajet e pistave instrumentale, ku nuk ka mbulim të përshtatshëm me sinjal SBAS, ofruesit e MTA/SHLA do të hartojnë procedurat e specifikimit RNP APCH, duke përfshirë minimumet LNAV dhe LNAV/VNAV. Ofruesit e MTA/SHLA gjithashtu do të hartojnë procedura të bazuara mbi minimumet LPV, jo më vonë se 18 muaj nga data në të cilën është e disponueshme mbulimi i tillë i përshtatshëm me sinjal SBAS.

4. Krijimi i rrugëve SID apo STAR nga ofruesit e MTA/SHLA, do të bëhet në përputhje me kërkesat e specifikimeve të RNAV 1.

5. Përjashtimisht nga pika 4, kur ofruesit e MTA/SHLA kanë vendosur rrugë SID ose rrugë STAR dhe ku kërkohen kërkesa më të larta të performancës nga ato të përmendura në atë pikë për të ruajtur kapacitetin e trafikut ajror dhe sigurinë në mjedise me nivel të lartë dendësie të trafikut, kompleksitetit të trafikut apo tipareve të terrenit, duhet të zbatohen ato rrugë në përputhje me kërkesat e specifikimit të RNP 1, duke përfshirë një ose më shumë funksione shtesë të lundrimit si në vijim:

a) operacionet përgjatë një rruge vertikale dhe midis dy pikave fikse dhe me përdorimin e:

- i. një “AT” në lartësinë e kufizuar;
- ii. një “AT OR ABOVE” në lartësinë e kufizuar;
- iii. Një “AT OR BELOW” në lartësinë e kufizuar;
- iv. Një “WINDOW” në lartësinë e kufizuar;

b) Trajektorja rrethore drejt pikës fikse (RF)

6. Kur ofruesit e MTA/SHLA kanë krijuar rrugët ajrore me shërbimet e trafikut ajror gjatë operimit, ata duhet të zbatohen ato rrugë në përputhje me kërkesat e specifikimit të RNAV 5.

7. Si përjashtim nga pikat 4 dhe 6, në rastet kur ofruesit e MTA/SHLA krijojnë rrugët, SID apo STAR, për operimet e mjeteve me rotor, ato do të hartohen në përputhje me kërkesat sipas specifikimeve të RNP 0.3, RNAV 1 ose RNP 1. Në këtë rast, ofruesve të MTA/SHLA u lind e drejta për të vendosur për përputhshmërinë me njërin nga tri specifikimet e mësipërme.