

URDHËR
Nr. 296, datë 29.7.2021

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “MBI SHËRBIMIN E INFORMACIONIT
AERONAUTIK NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të pikës 3, të nenit 90, të ligjit 96/2020, datë 23.7.2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, si dhe në zbatim të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (aneksi 15), nënshkruar më 7 dhjetor 1944 në Çikago, miratuar me Dekret të Presidentit nr. 7438, datë 1.12.1990, “Për aderimin në Konventën për Aviacionin Civil (ICAO) dhe në protokollin për tekstin autentik tri gjuhësh të kësaj konvente”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Mbi shërbimin e informacionit aeronautik, në Republikën e Shqipërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 81, datë 31.7.2012, “Për miratimin e rregullore mbi shërbimin e informacionit aeronautik”, shfuqizohet.
3. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
MBI SHËRBIMIN E INFORMACIONIT AERONAUTIK

KREU 1
TË PËRGGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton standardet dhe procedurat për shërbimin e informacionit aeronautik, të parashikuara në aneksin 15 të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Çikago 1944), edicioni i gjashtëmbëdhjetë.
2. Këto standarde dhe procedura do të përdoren së bashku me Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066) dhe Procedurat Suplementare Rajonale - Shërbimet e Informacionit Aeronautik, që përmbahen në dok. 7030.

Neni 2
Fusha e veprimit

1. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme nga të gjitha palët e përfshira në krijimin, sigurimin, mbledhjen, përpunimin, publikimin/ruajtjen dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të nevojshëm për sigurinë e operimit, rregullsinë, ekonominë dhe

efikasitetin e sistemit global të menaxhimit të trafikut ajror (ATM) dhe ruajtjen e mjedisit në mënyrë të qëndrueshme.

2. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme edhe nga entet publike ose private që ofrojnë:

- a) shërbime për krijimin dhe sigurimin e të dhënave të matura;
- b) shërbime të hartimit (disenjimit) dhe mirëmbajtjes të procedurave të fluturimit;
- c) të dhëna elektronike të terrenit;
- d) të dhëna elektronike të pengesave.

3. Kjo Rregullore do të jetë e zbatueshme deri në momentin kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik vihen në dispozicion të përdoruesit specifik nga ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik.

Neni 3 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj Rregulloreje do të përdoren përkufizimet e mëposhtme:

Adresa e logimit. Kredencialet që përdoren për logimin në sistemin e linkut të të dhënave të një njësie të ATS.

Aerodromi. Një zonë e caktuar në tokë ose ujë (përfshirë ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) e planëzuar për t'u përdorur tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në tokë të avionëve.

Aerporti ndërkombëtar. Çdo aeroport i caktuar nga Shteti Kontraktues, në territorin e të cilit ai është vendosur, si një aeroport i hyrjes dhe nisjes për trafikun ajror ndërkombëtar, në të cilin kryhen formalitete të lidhura me doganat, kalimin e kufirit, shëndetin publik, karantinën e kafshëve dhe bimëve dhe procedura të ngjashme.

AIRAC. Një akronim (rregullimi dhe kontrolli i informacionit aeronautik) që nënkupton një sistem që ka për qëllim njoftimin paraprak, bazuar në data efektive të përbashkëta, të rrethanave që kërkojnë ndryshime të rëndësishme në praktikat operuese.

Amendamenti i AIP. Ndryshime të përhershme në informacionin që përfshihet në AIP.

Andulacioni i gjeoidit. Distanca e gjeoidit më sipër (pozitive) ose më poshtë (negative) elipsoidit referues matematikor.

Shënim. Në lidhje me elipsoidin e përcaktuar sipas Sistemit Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84), diferenca midis lartësisë elipsoidale WGS-84 dhe lartësisë ortometrike paraqet andulacionin WGS-84 të gjeoidit.

Aplikacioni. Manipulimi dhe përpunimi i të dhënave në mbështetje të kërkesave të përdoruesit (ISO 19104*).

ASHTAM. Një seri e veçantë e NOTAM-it, që njofton me anë të një formati specifik ndryshimin në veprimtarinë e një vullkani, shpërthimin vullkanik dhe/ose resë së hirit vullkanik, që është me rëndësi për operimet e avionëve.

Atributi i tiparit. Karakteristika e një tipari (ISO 19101*).

Shënim. Një atribut i tiparit ka një emër, një lloj të dhëne dhe një domen vlerash të lidhur me të.

Baza e të dhënave për informacionin gjeohapësinor të aerodromit (AMDB). Një grumbullim i të dhënave për informacionin gjeohapësinor të aerodromit, të organizuar dhe të rregulluar si një set i strukturuar i të dhënave.

Buletini i informacionit para fluturimit (PIB). Një prezantim i informacionit me rëndësi operationale të NOTAM-eve në fuqi, përgatitur para fluturimit.

Cilësia. Shkalla në të cilën një set karakteristikash të natyrshme plotëson kërkesat (ISO 9000*).

Shënim 1. Shprehja "cilësi" mund të përdoret me mbiemra si të dobët, të mirë ose të shkëlqyeshëm.

Shënimi 2. "I natyrshëm", në krabasim me "të caktuar", nënkupton që ekziston në diçka, veçanërisht si karakteristike e përhershme.

Cilësia e të dhënave. Një shkallë ose nivel sigurie që të dhënat e ofruara plotësojnë kërkesat e përdoruesit të të dhënave për sa u përket saktësisë, rezolucionit, integritetit (ose nivelit ekuivalent të sigurisë), gjurmueshmërisë, afatshmërisë, kompletimit dhe formatit.

Deklinacioni i stacionit. Një variacion që shtrihet midis radialit të gradës zero të një VOR dhe veriut të vërtetë, i përcaktuar në kohën e kalibrimit të stacionit VOR.

Distanca gjeodezike. Distanca më e shkurtër midis dy pikave në një sipërfaqe elipsoide të përcaktuar matematikisht.

E dhëna aeronautike. Paraqitja e fakteve, koncepteve ose udhëzimeve aeronautike në mënyrë të formalizuar, të përshtatshme për komunikim, interpretim ose përpunim.

E dhëna bazë. Çdo e dhënë ose set të dhënash që mund të shërbejë si referencë ose bazë për llogaritjen e të dhënave të tjera (ISO 19104 *).

E dhëna bazë gjeodezike (geodetic datum). Një set minimal i parametrave që kërkohen për të përcaktuar vendndodhjen dhe orientimin e sistemit lokal të referimit, në lidhje me sistemin/kornizën globale të referimit.

Etapa e rrugës. Një rrugë ose pjesë e një rruge që fluturohet pa një ulje të ndërmjetme.

Formati i të dhënave. Një strukturë e elementeve të të dhënave, regjistrave dhe skedarëve të rregulluar për të përmbushur standardet, specifikimet ose kërkesat e cilësisë së të dhënave.

Grumbullimi. Një proces i bashkimit të të dhënave nga burime të shumta në një bazë të dhënash dhe krijimi i një baze fillestare për përpunim të mëvonshëm.

Shënim. Faza e grumbullimit përfshin kontrollin e të dhënave, duke siguruar korrigjimin e gabimeve dhe mungesave të gjetura.

Gjeoidi. Sipërfaqja ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës, e cila përkon me nivelin mesatar të patrazuar të detit (MSL), e shtrirë vazhdimisht përmes kontinenteve.

Shënim. Gjeoidi ka formë të çrregullt për shkak të shqetësimeve gravitacionale lokale (baticat e erës, kripësia, rryma etj.) dhe drejtimi i gravitetit është pingul me gjeoidin në çdo pikë.

Gjurmueshmëria. Aftësia për të gjurmuar historinë, aplikimin ose vendndodhjen e asaj që është në shqyrtim (ISO 9000*).

Shënim. Kur merret parasysh produkti, gjurmueshmëria mund të lidhet me:

- origjinën e materialeve dhe pjesëve;
- historinë e përpunimit; dhe
- shpërndarjen dhe vendndodhjen e produktit pas shpërndarjes.

Gjurmueshmëria e të dhënave. Shkalla që një sistem ose një produkt i të dhënave mund të sigurojë një rekord të ndryshimeve të bëra në atë produkt, duke bërë të mundur që të ndiqet një provë auditimi nga përdoruesi përfundimtar deri tek origjinuesi.

Hapësira ndërmjet posteve. Distanca këndore ose lineare midis dy pikave ngjitur të kuotave.

Harta aeronautike. Paraqitja e një pjese të Tokës, kulturës dhe relievit të saj, e hartuar posaçërisht për të përmbushur kërkesat e lundrimit ajror.

Heliporti. Një aerodrom ose një zonë e caktuar në një strukturë e planëzuar për t'u përdorur tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen në tokë të helikopterëve.

Informacioni aeronautik. Informacioni që rrjedh nga grumbullimi, analizimi dhe formatimi i të dhënave aeronautike.

Integriteti i të dhënave (niveli i sigurisë). Një shkallë sigurie që të dhënat aeronautike dhe vlera e tyre nuk janë humbur ose tjetërsuar që nga krijimi apo amendimi i autorizuar.

Kalendari. Sistemi diskret i referimit kohor që siguron bazën për përcaktimin e pozitës së përkohshme të rezolucionit të një dite (ISO 19108*).

* Të gjitha standardet ISO të përmendura janë renditur në fund të kreut 1.

Kalendari gregorian. Kalendari në përdorim të përgjithshëm; prezantuar për herë të parë në 1582 për të përcaktuar një vit që përafron më shumë me vitin tropikal sesa kalendari julian (ISO 19108*).

Shënim. Në kalendarin gregorian, vitet e zakonshme kanë 365 ditë dhe vitet e brishta 366 ditë të ndara në dymbëdhjetë muaj radhazi.

Kërkesat. Nevojë ose pritshmëri e shprehur, e nënkuptuar përgjithësisht ose e detyrueshme (ISO 9000*).

Klasifikimi i integritetit (e dhëna aeronautike). Klasifikimi bazuar në rrezikun e mundshëm që vjen nga përdorimi i të dhënave të korruptuara. Të dhënat aeronautike klasifikohen, si:

a) *të dhëna rutinë:* ekziston një probabilitet shumë i ulët kur përdoren të dhëna rutinë të korruptuara që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohet rëndë me mundësinë për katastrofë;

b) *të dhëna thelbësore:* ekziston një probabilitet i ulët, kur përdoren të dhëna thelbësore të korruptuara, që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohet rëndë me mundësinë për katastrofë; dhe

c) *të dhëna kritike:* ekziston një probabilitet i lartë, kur përdoren të dhëna kritike të korruptuara që fluturimi i vazhdueshëm e i sigurt dhe ulja e një avioni do të rrezikohet rëndë me mundësinë për katastrofë.

Kompletimi i të dhënave. Shkalla e besimit se janë siguruar të gjitha të dhënat e nevojshme për të mbështetur përdorimin e planëzuar të tyre.

Komunikimi i bazuar në performancë (PBC). Komunikimi bazuar në specififikimet e performancës të aplikuar për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Shënim. Një specifikim i kërkuar për performancën e komunikimit (RCP) përfshin kërkesat e performancës së komunikimit që u janë alokuar komponentëve të sistemit, në lidhje me komunikimin që do të ofrohet dhe kohën e dubur të transaksionit, vazhdimësinë, disponueshmërinë, integritetin, sigurinë dhe funksionalitetin e nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Komunikimet kontrollor – pilot nëpërmjet linkut të të dhënave (CPDLC). Një mjet komunikimi midis kontrollorit dhe pilotit, duke përdorur linkun e të dhënave për komunikimet ATC.

Kontrolli ciklik i rastësishëm (CRC). Një algoritëm matematik i aplikuar në shprehjen digjitale të të dhënave që siguron një nivel sigurie kundrejt humbjes ose tjetërsimit të të dhënave.

Kontrolli i cilësisë. Një pjesë e menaxhimit të cilësisë e përqendruar në përmbushjen e kërkesave të cilësisë (ISO 9000*).

Krijimi (e dhëna aeronautike ose informacioni aeronautik). Krijimi (origjinimi) i vlerës, që shoqërohet me të dhëna ose informacione të reja ose modifikimi i vlerës së të dhënave ose informacioneve ekzistuese.

Krijuesi (e dhëna aeronautike ose informacioni aeronautik). Një ent që është përgjegjës për krijimin (origjinimin) e të dhënave ose informacionit dhe/ose nga të cilët merr të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik organizata e AIS-it.

Kultura. Të gjitha objektet e bëra nga njeriu, të ndërtuara mbi sipërfaqen e Tokës, të tilla si qytete, hekurudha dhe kanale.

Lartësia (height). Distanca vertikale e një niveli, pike ose objekti, që konsiderohet si pikë, e matur nga një e dhënë bazë e specifikuar.

Lartësia altimetrike (altitude). Distanca vertikale e një niveli, pike ose objekti që konsiderohet si pikë, e matur nga niveli mesatar i detit (MSL).

Lartësia elipsoidale (lartësia gjeodezike). Lartësia që lidhet me elipsoidin referencë, e matur përgjatë pingules së jashtme elipsoidale përmes pikës në fjalë.

Lartësia MSL (elevation). Distanca vertikale e një pike ose niveli, në ose ngjitur me sipërfaqen e tokës, e matur nga niveli mesatar i detit.

Lartësia ortometrike. Lartësia e një pike, në lidhje me gjeoidin, e paraqitur përgjithësisht si një lartësi MSL.

Lartësia altimetrike minimale e klierencës nga pengesat (MOCA). Lartësia altimetrike minimale për një segment të caktuar fluturimi që siguron klierencën e kërkuar nga pengesat.

Lartësia altimetrike minimale e rrugës ajrore (MEA). Lartësia altimetrike për një segment të rrugës ajrore, që siguron marrjen e përshtatshme të mjeteve përkatëse të lundrimit dhe komunikimeve ATS, përputhet me strukturën e hapësirës ajrore dhe siguron klierencën e kërkuar nga pengesat.

Lundrimi i bazuar në performancë (PBN). Lundrimi në zonë bazuar në kërkesat e performancës për avionët që operojnë përgjatë një rruge ajrore ATS, në një procedurë të afrimit instrumental ose në një hapësirë ajrore të caktuar.

Shënim. Kërkesat e performancës shprehën në specifikimet e lundrimit (specifikimi RNAV, specifikimi RNP) për sa u përket saktësisë, integritetit, vazhdimësisë, disponueshmërisë dhe funksionalitetit të nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Lundrimi në zonë (RNAV). Një metodë e lundrimit e cila lejon operimin e avionit në çdo rrugë të dëshiruar fluturimi brenda zonës së mbulimit të pajisjeve ndihmëse të lundrimit në tokë ose hapësirë ose brenda kufijve të kapacitetit së pajisjeve ndihmëse të vetëmjaftueshme në bordin e avionit, ose një kombinimi i këtyre.

Shënim. Lundrimi në zonë përfshin lundrimin të bazuar në performancë, si dhe operime të tjera që nuk plotësojnë përkufizimin e lundrimit të bazuar në performancë.

Lloji i tiparit. Klasa e dukurive të botës reale me veti të përbashkëta (ISO 19110*).

Shënim. Në një katalog të tipareve, niveli bazë i klasifikimit është lloji i tiparit.

Marrëdhënia e tiparit. Marrëdhënia që lidh rastet e një lloji tipari me rastet e të njëjtit ose të një lloji tipari të ndryshëm (ISO 19101*).

Marrëveshjet e drejtpërdrejta të tranzitit. Marrëveshje të veçanta të miratuara nga autoritetet publike të interesuara me anë të të cilave trafiku, që është duke ndaluar shkurtimisht në kalimin e tij përmes shtetit kontraktues mund të mbetet nën kontrollin e tyre të drejtpërdrejtë

Mbulesa (kanopi). Toka e zhveshur e mbuluar nga bimësia.

Menaxhimi i cilësisë. Aktivitetet e koordinuara për të drejtuar dhe kontrolluar një organizatë në lidhje me cilësinë (ISO 9000*).

Menaxhimi i informacionit aeronautik (AIM). Menaxhimi dinamik dhe i integruar i informacionit aeronautik përmes sigurimit dhe shkëmbimit të të dhënave aeronautike digjitale, që sigurojnë cilësinë e kërkuar në bashkëpunim me të gjitha palët.

Menaxhimi i trafikut ajror (ATM). Menaxhimi dinamik, i integruar i trafikut ajror dhe hapësirës ajrore (përfshirë shërbimet e trafikut ajror, menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e fluksit të trafikut ajror) – në mënyrë të sigurt, efikase dhe ekonomike – përmes sigurimit të pajisjeve dhe shërbimeve të pandërprera në bashkëpunim me të gjitha palët dhe duke përfshirë funksionet në tokë dhe në hapësirë.

Metadata. Të dhëna në lidhje me të dhënat (ISO 19115*).

Shënim. Një përshkrim i strukturuar i përmbajtjes, cilësisë, gjendjes ose karakteristikave të tjera të të dhënave.

Modeli Digjital i Lartësive MSL (DEM). Paraqitja e sipërfaqes së terrenit nga vlerat e vazhdueshme të lartësive MSL në të gjitha kryqëzimet e rrejtit të caktuar, nisur nga një e dhënë bazë gjeodezike.

Shënim. Modeli digjital i terrenit (DTM) nganjëherë quhet DEM.

Niveli i besimit. Probabiliteti që vlera e vërtetë e një parametri të jetë brenda një intervali të caktuar afër vlerësimit të vlerës së tij.

Shënim. Intervali zakonisht quhet saktësia e vlerësimit.

NOTAM. Një njoftim i shpërndarë me anë të mjeteve të telekomunikacionit që përmban informacione lidhur me krijimin, gjendjen ose ndryshimin në çdo strukturë, shërbim, procedurë aeronautike ose rrezik, njohja në kohë e të cilave është thelbësore për personelin e lidhur me operimet e fluturimit.

Parimet e faktorëve njerëzorë. Parimet që ndiqen në hartimin, certifikimin, trajnimin, operimin dhe mirëmbajtjen aeronautike, të cilat kërkojnë një ndërveprim të sigurt ndërmjet njeriut dhe përbërësve të tjerë të sistemit me konsideratën e duhur për performancën e njeriut.

Pengesa. Të gjitha objektet fikse (qoftë të përkohshme ose të përhershme) dhe të lëvizshme ose pjesë të tyre, që:

- a) ndodhen në një zonë të planëzuar për lëvizjen në sipërfaqe të avionëve; ose
- b) shtrihen mbi një sipërfaqe të caktuar e planëzuar për mbrojtjen e avionëve gjatë fluturimit; ose
- c) qëndrojnë jashtë atyre sipërfaqeve të caktuara dhe që janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror.

Përdoruesi specifik i të dhënave. Enti që merr të dhëna ose informacion aeronautik nga shërbimi i informacionit aeronautik.

Portretizimi. Prezantimi i informacionit të njerëzit (ISO 19117*).

Pozicioni (gjeografik). Seti i koordinatave (gjerësia dhe gjatësia) që i referohet elipsoidit referencë, matematikor, i cili përcakton pozicionin e një pike në sipërfaqen e Tokës.

Precizioni. Diferenca më e vogël që mund të dallohet në mënyrë të besueshme nga një proces matjeje.

Shënim. Në lidhje me matjet gjeodezike, saktësia është një shkallë e përsosjes në kryerjen e një operimi ose një shkallë të përsosmërisë në instrumentet dhe metodat e përdorura gjatë kryerjes së matjeve.

Produktet e informacionit aeronautik. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të siguruar ose si sete të të dhënave digjitale ose si një prezantim i standardizuar në letër apo media elektronike. Produktet e informacionit aeronautik përfshijnë:

- Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP), përfshirë amendamentet dhe suplementet;
- Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC);
- hartat aeronautike;
- NOTAM; dhe
- sete të të dhënave digjitale.

Shënim. Produktet e informacionit aeronautik kanë për qëllim, kryesisht, të plotësojnë kërkesat ndërkombëtare për shkëmbim të informacionit aeronautik.

Produkti i të dhënave. Seria e të dhënave ose seritë e seteve të të dhënave që përputhen me specifikimin e produktit të të dhënave (ISO 19131*).

Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP). Një botim i lëshuar nga ose me autoritetin e Shtetit dhe që përmban informacion aeronautik të një karakteri të qëndrueshëm thelbësor për lundrimin ajror.

Qarkorja e Informacionit Aeronautik (AIC). Një njoftim që përmban informacion që nuk kualifikohet për t'u publikuar me NOTAM-in ose për përfshirje në AIP, por që ka të bëjë me çështje të sigurisë së fluturimit, lundrimin ajror, teknike, administrative ose legjislative.

Rezolucioni i të dhënave. Një numër njësisish ose shifrash në të cilat shprehet dhe përdoret një vlerë e matur ose e llogaritur.

Saktësia e të dhënave. Një shkallë e konformitetit midis vlerës së vlerësuar ose të matur dhe vlerës së vërtetë.

Seti i të dhënave. Mbledhja e identifikueshme e të dhënave (ISO 19101*).

Seritë e seteve të të dhënave. Mbledhja e seteve të të dhënave, që ndajnë të njëjtin specifikim të produktit (ISO 19115*).

Sigurimi i cilësisë. Një pjesë e menaxhimit të cilësisë e përqendruar në sigurimin e besimit se kërkesat e cilësisë do të përmbushen (ISO 9000*).

Sipërfaqja e mbledhjes së të dhënave të pengesave/terrenit. Një sipërfaqe e caktuar e planëzuar, me qëllim të mbledhjes së të dhënave të pengesave/terrenit.

Specifikimet e lundrimit. Një set i kërkesave të avionëve dhe të ekuipazhit të fluturimit të nevojshme për të mbështetur operimet e lundrimit bazuar te performanca brenda një hapësire ajrore të përcaktuar. Ekzistojnë dy lloje të specifikimeve të lundrimit:

Specifikimi i kërkuar i performancës së lundrimit (RNP). Një specifikim lundrimi bazuar në lundrimin në zonë që përfshin kërkesën për monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, të përcaktuar nga prefiksi RNP, p.sh. RNP 4, RNP APCH.

Specifikimi i lundrimit në zonë (RNAV). Një specifikim lundrimi bazuar në lundrimin në zonë që nuk përfshin kërkesën për monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, të përcaktuar nga prefiksi RNAV, p.sh. RNAV 5, RNAV 1.

Shënim 1. Manuali i Lundrimit, bazuar te performanca (PBN) (doc. 9613), vëllimi II, përmban udhëzime të hollësishme për specifikimet e lundrimit.

Shënim 2. Termi RNP, i përkufizuar më parë si “një deklaram i performancës së lundrimit të nevojshme për operim, brenda një hapësire ajrore të përcaktuar”, është hequr nga ky aneks, pasi koncepti i RNP-së është kapërcyer nga koncepti i PBN-së. Termi RNP në këtë aneks tani përdoret vetëm në kontekstin e specifikimeve të lundrimit, që kërkojnë monitorimin dhe paralajmërimin e performancës, p.sh. RNP 4 u referohet avionit dhe kërkesave të operimit, duke përfshirë një performancë anësore 4 NM me monitorim dhe paralajmërim të performancës në bord dhe që janë të detajuara në doc. 9613.

Specifikimet e performancës së kërkuar të komunikimit (RCP). Një set kërkesash për ofrimin e shërbimit të trafikut ajror dhe të pajisjeve përkatëse në tokë, aftësisë së avionit dhe operimet e nevojshme për të mbështetur komunikimin e bazuar në performancë.

Specifikimet e performancës së kërkuar të mbikëqyrjes (RSP). Një set kërkesash për ofrimin e shërbimit të trafikut ajror dhe të pajisjeve përkatëse në tokë, aftësisë së avionit dhe operimet e nevojshme për të mbështetur mbikëqyrjen e bazuar në performancë.

Shënim 1. “E nënkuptuar përgjithësisht” do të thotë se është zakon ose praktikë e zakonshme për organizatën, klientët e saj dhe palët e tjera të interesuara, që nevoja ose pritsshmëria në shqyrtim është e nënkuptuar.

Shënim 2. Një kualifikues mund të përdoret për të treguar një lloj specifik kërkesash, p.sh. kërkesat e produktit, kërkesat e menaxhimit të cilësisë, kërkesat e klientit.

Shënim 3. Një kërkesë e specifikuar është ajo që shprehet, për shembull, në një dokument.

Shënim 4. Kërkesat mund të gjenerohen nga palë të ndryshme të interesuara.

Specifikimet e produktit të të dhënave. Përshkrimi i detajuar i një serie të të dhënave ose serive të seteve të të dhënave, së bashku me informacionin shtesë që do të mundësonte krijimin, furnizimin dhe përdorimin e tyre nga një pale tjetër (ISO 19131*).

Shënim. Një specifikim i produktit të të dhënave jep një përshkrim të universit të ligjërimit dhe një specifikim për shndërrimin e universit të ligjërimit në një grup të dhënash. Mund të përdoret për prodhim, shitje, përdorim fundor ose për ndonjë qëllim tjetër.

Sistemi ATS i mbikëqyrjes. Një term i përgjithshëm që do të thotë ndryshe, ADS-B, PSR, SSR ose ndonjë sistem të krahasueshëm në tokë që mundëson identifikimin e avionëve.

Shënim. Një sistem i krabasueshëm në tokë është ai që ka demonstruar, nga vlerësimi krabasues ose metodologji tjetër, se ka pasur një nivel sigurie dhe performancë të barabartë ose më të mirë se monopolset SSR.

SNOWTAM. Një seri e veçantë e NOTAM-it, i dhënë në një format standard, që jep një raport të kushteve sipërfaqësore, që njoftojnë praninë ose ndërprerjen e kushteve të rrezikshme, për shkak të borës, akullit, borës së shkrirë, ngricës, ujit të ndenjur ose ujit të shoqëruar me dëborë, borë të shkrirë, akull ose acar në zonën e lëvizjes.

Suplementi i AIP-it. Ndryshime të përkohshme në informacionin që përfshihet në AIP, të cilat paraqiten me anë të faqeve të veçanta.

Survejimi automatik i ndërvarur - kontratë (ADS-C). Një mjet me të cilin termat e një marrëveshje ADS-C do të shkëmbehen midis sistemit tokësor dhe avionit, përmes një linku të të dhënave, duke specifikuar në cilat kushte do të fillonin raportet ADS-C, dhe cilat të dhëna do të përfshiheshin në raporte.

Shënim. Shprehja e shkurtuar "kontratë ADS" përdoret zakonisht për t'iu referuar kontratës së ngjarjes ADS, kontratës së kërkesës ADS, kontratës periodike ADS ose një gjendje emergjence.

Survejimi automatik i ndërvarur - transmetim (ADS-B). Një mjet me të cilin avionët, automjetet e aerodromit dhe objektet e tjera mund të transmetojnë automatikisht dhe/ose të marrin të dhëna, të tilla si: identifikimi, pozicioni dhe të dhëna shtesë, siç është e përshtatshme, në një modalitet transmetimi përmes një linku të të dhënave.

Survejimi i bazuar në performancë (PBS). Mbikëqyrja bazuar në specifikimet e performancës të aplikuara për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Shënim. Një specifikim i kërkuar për performancën e mbikëqyrjes (RSP) përfshin kërkesat e performancës së mbikëqyrjes, që u janë alokuar komponentëve të sistemit, për sa i përket mbikëqyrjes që do të ofrohet dhe kohës së dorëzimit të të dhënave shoqëruese, vazhdimësinë, disponueshmërinë, integritetin, saktësinë e të dhënave të mbikëqyrjes, sigurinë dhe funksionalitetin e nevojshëm për operimin e propozuar në kontekstin e një koncepti të hapësirës ajrore të veçantë.

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit (ATIS). Sigurimi automatik i informacionit aktual e rutinë për avionët që vijnë dhe nisen përgjatë 24 orëve ose në orë të caktuara:

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit - nëpërmjet linkut të të dhënave (D-ATIS). Sigurimi i ATIS-it përmes linkut të të dhënave.

Shërbimi automatik i informacionit të terminalit automatik - nëpërmjet zërit (Zëri-ATIS). Sigurimi i ATIS-it, me anë të transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura me zë.

Shërbimi ATS i mbikëqyrjes. Termi i përdorur për të treguar një shërbim të ofruar direkt me anë të një sistemi ATS të mbikëqyrjes.

Shërbimi fiks aeronautik (AFS). Një shërbim telekomunikimi midis pikave fikse të përcaktuara, të ofruara kryesisht për sigurinë e lundrimit ajror dhe për operimin e rregullt, efikas dhe ekonomik të shërbimeve ajrore.

Shërbimi i informacionit aeronautik (AIS). Një shërbim i vendosur brenda zonës së përcaktuar të mbulimit, përgjegjës për sigurimin e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik të domosdoshëm për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

Shërbimi i radionavigimit. Një shërbim që ofron informacion udhëzues ose të dhëna të pozicionit për operimin efikas dhe të sigurt të avionëve të mbështetur nga një ose më shumë pajisje ndihmëse të radionavigimit.

Të dhëna gjeohapësinore të aerodromit (AMD). Të dhënat e mbledhura me qëllim të përpilimit të informacionit gjeohapësinor të aerodromit.

Shënim. Të dhënat gjeohapësinore të aerodromit mbledhen për qëllime që përfshijnë përmirësimin e njohjes së situacionit të përdoruesit, operimeve të lundrimit në tokë, trajnimeve, përpilimit të hartave dhe planifikimit.

Terreni. Sipërfaqja e tokës që përmban tipare të ndodhura natyralisht, si: male, kodra, kreshta, lugina, hapësira ujore, akull dhe borë të përherëshëm, duke përjashtuar pengesat.

Tipari. Abstraksion i dukurive të botës reale (ISO 19101*).

Toka e zbveshur. Sipërfaqja e tokës, që përfshin zonat kryesore ujore, borën dhe akullin e përherëshëm dhe që përjashton bimësinë dhe objektet e ndërtuara nga njeriu.

Transmetimi i VOLMET-it. Ofrimi, sipas rastit, i METAR-it, SPECI-t, TAF-it dhe SIGMET-it aktual përmes transmetimeve të vazhdueshme dhe të përsëritura me zë.

Validimi. Konfirmimi, përmes sigurimit të provave objektive, se janë përmbushur kërkesat për një përdorim ose aplikim specifik të planizuar (ISO 9000 *).

Veprimi i tiparit. Veprimi që mund të kryejë çdo lloj i një tipari (ISO 19110*).

Shënim. Një veprim mbi llojin e tiparit digë është ngritja e digës. Rezultati i këtij veprimi është ngritja e nivelit të uji në rezervuar.

Verifikimi. Konfirmimi, përmes sigurimit të provave objektive, se janë përmbushur kërkesat e specifikuar (ISO 9000 *).

Shënim. Shprehja “e verifikuar” përdoret për të caktuar statusin përkatës.

Vlefshmëria e të dhënave. Shkalla e besimit se të dhënat janë të zbatueshme për periudhën e përdorimit të planizuar të tyre.

VOLMET. Informacion meteorologjik për avionët në fluturim.

VOLMET-link i të dhënave (D-VOLMET). Sigurimi i raporteve aktuale rutinë meteorologjike të aerodromit (METAR) dhe i raporteve meteorologjike speciale të aerodromit (SPECI), parashikimeve të aerodromit (TAF), SIGMET, raporteve speciale të ajrit të pambuluara nga një SIGMET dhe, kur është e mundur, AIRMET përmes linkut të të dhënave.

Zona e identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ). Një hapësirë speciale ajrore e caktuar me dimensione të përcaktuara, brenda së cilës avionëve u kërkohet të pajtohen me procedura të veçanta të identifikimit dhe/ose të raportimit, përveç atyre që lidhen me ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror.

Zona e kufizuar. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqen e tokës ose ujërave territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i kufizuar në përputhje me disa kushte të përcaktuara.

Zona e lëvizjes. Ajo pjesë e një aerodromi që do të përdoret për ngritjen, uljen dhe rulimin e avionëve, e përbërë nga zona e manovrimit dhe e vendqëndrimit.

Zona e manovrimit. Ajo pjesë e një aerodromi që do të përdoret për ngritje, ulje dhe rulim të avionëve, duke përjashtuar vendqëndrimet.

Zona e ndaluar. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, mbi sipërfaqen e tokës ose ujërave territoriale të një shteti, brenda së cilës fluturimi i avionëve është i ndaluar.

Zona e rrezikshme. Një hapësirë ajrore me dimensione të përcaktuara, brenda së cilës mund të ekzistojnë aktivitete të rrezikshme për fluturimin e avionëve në orare të caktuara.

Zyra e NOTAM-eve Ndërkombëtare (NOF). Një zyrë e caktuar nga shteti për shkëmbimin ndërkombëtarisht të NOTAM-it.

Neni 4

Sistemet e përbashkëta të referimit për lundrimin ajror

1. Sistemi i referimit horizontal

1.1 Sistemi Gjeodezik Botëror - 1984 (WGS-84) do të përdoret si sistem referimi horizontal (gjeodezik) për lundrimin ajror ndërkombëtar. Si pasojë, koordinatat gjeografike të publikuara (që

tregojnë gjerësinë dhe gjatësinë) do të shprehen në lidhje me të dhënat bazë të referencës gjeodezike WGS-84.

Shënim. Materiali gjithëpërfshirës i udhëzimit, në lidhje me WGS-84 është i përfshirë në Manualin e Sistemit Gjeodezik Botëror – 1984 (WGS-84) (doc. 9674).

1.2 Në aplikacionet gjeodezike precize dhe në disa aplikacione të lundrimit ajror duhet të modelohen dhe të vlerësohen ndryshimet e përkohshme në lëvizjen e pllakës tektonike dhe efektet e baticës në koren e Tokës. Për të pasqyruar atë efekt kohor, një epokë duhet të përfshihet në çdo set të koordinatave absolute të stacioneve.

Shënim 1. Epoka e kornizës referuese WGS-84 (G873) është 1997.0 ndërsa epoka e kornizës referuese më të fundit të azhurnuar WGS-84 (G1150), e cila përfshin një model lëvizjeje të pllakës, është 2001.0. (G tregon që koordinatat janë marrë përmes teknikave të Sistemit Global të Pozicionimit (GPS) dhe numri pas G tregon javën e GPS-së, kur këto koordinata u përdorën në procesin e vlerësimit të saktë të pozicionit të mëpasshëm nga Agjencia Kombëtare e Inteligjencës Gjeohapësinore të Shteteve të Bashkuara.)

Shënim 2. Seti i koordinatave gjeodezike të stacioneve të përbërshme të gjurmimit GPS të shpërndara globalisht për realizimin më të fundit të kornizës referuese WGS-84 (WGS-84 (G1150)) është dhënë në doc. 9674. Për secilin stacion gjurmimi të përbërshëm GPS, saktësia e një pozicioni të vlerësuar individualisht në WGS-84 (G1150) është në rendin e 1 cm (1 σ).

Shënim 3. Një tjetër sistem preciz tokësor mbarëbotëror i koordinatave është Shërbimi Ndërkombëtar i Rrotullimit të Tokës dhe Sistemeve të Referimit (IERS), Sistemi Ndërkombëtar i Referimit Tokësor (ITRS), dhe realizimi i ITRS-së është Korniza Referuese Tokësore (IRI). Materiali udhëzues, në lidhje me ITRS-në është dhënë në shtojcën C të doc. 9674. Realizimi më aktual i WGS-84 (G1150) i referohet epokës ITRF 2000. WGS-84 (G1150) është në përputhje me ITRF 2000 dhe në realizimin praktik diferenca në mes të këtyre dy sistemeve është në intervalin një deri në dy centimetra në të gjithë botën, që do të thotë WGS-84 (G1150) dhe ITRF 2000 janë në thelb identike.

2. Sistemi i referimit vertikal

2.1 Të dhënat bazë të nivelit mesatar të detit (MSL) do të përdoren si sistem referimi vertikal për lundrimin ajror ndërkombëtar.

Shënim 1. Gjeoidi i përafrohet globalisht më shumë MSL. Përcaktohet si sipërfaqe ekuipotenciale në fushën e gravitetit të Tokës, e cila përkon me MSL-në e patrazuar që shtrihet vazhdimisht nëpër kontinente.

Shënim 2. Lartësitë e lidhura me gravitetin (lartësitë MSL) quhen, gjithashtu, lartësi ortometrike ndërsa distancat e pikave mbi elipsoid quhen lartësi elipsoide.

2.2 Modeli Gravitacional i Tokës - 1996 (EGM-96) do të përdoret si model global graviteti për lundrimin ajror ndërkombëtar.

2.3 Në ato pozicione gjeografike ku saktësia e EGM-96 nuk plotëson kërkesat e saktësisë për lartësitë MSL dhe andulacionin e gjeoidit, në bazë të të dhënave EGM-96 do të zhvillohen dhe përdoren modele lokale, kombëtare ose rajonale të gjeoidit, që përmbajnë të dhëna të fushës së gravitetit me rezolucion të lartë (gjatësi vale të shkurtër). Kur përdoret një model gjeoidi tjetër nga modeli EGM-96, një përshkrim i modelit të përdorur, përfshirë parametrat e kërkuar për transformimin e lartësisë ndërmjet modelit dhe EGM-96, do të jepet në Publikimin e Informacionit Aeronautik (AIP).

Shënim. Specifikimet në lidhje me përcaktimin dhe raportimin (saktësia e punës në terren dhe integriteti i të dhënave) të kuotave dhe andulacionit të gjeoidit në pozicione specifike në aerodrome/heliporte jepen në P-ANS-AIM (doc. 10066), shtojca 1.

3. Sistemi i referimit kohor

3.1 Kalendari gregorian dhe Koha Universale e Koordinuar (UTC) do të përdoren si sistem referimi kohor për lundrimin ajror ndërkombëtar.

Shënim 1. Një vlerë në domenin kohor është një pozicion i përkohshëm i matur, në lidhje me një sistem referimi kohor.

Shënim 2. UTC është një shkallë kobe, e cila mirëmbahet nga Bureau International de l'Heure dhe IERS dhe formon bazën e shpërndarjes së koordinuar të frekuencave standarde dhe sinjaleve kohore.

Shënim 3. Materiali udhëzues, në lidhje me UTC-në është përfshirë në shtojcën D, të aneksit 5 - Njësitë e matjes që do të përdoren në operimet ajrore dhe tokësore.

Shënim 4. Standardi ISO 8601 specifikon përdorimin e kalendarit gregorian dhe 24-orëshin lokal ose UTC-në për shkëmbimin e informacionit, ndërsa standardi ISO 19108* përsëkruan kalendarin gregorian dhe UTC-në si sistem referimi kohor parësor për përdorim me informacionin gjeografik.*

3.2 Kur përdoret një sistem referimi kohor i ndryshëm për disa aplikacione, katalogu i tipareve ose metadata e lidhur me një skemë aplikimi ose një set të dhënash, sipas rastit, do të përfshijë ose një përshkrim të këtij sistemi ose një citim për një dokument që përshkruan atë sistem referimi kohor.

Shënim. Standardi ISO 19108, shtojca D, përshkruan disa aspekte të kalendarëve që mund të duhet të merren parasysh në një përshkrim të tillë.*

4. Specifikime të ndryshme

4.1 Produktet e informacionit aeronautik të planëzuara për shpërndarje ndërkombëtare do të përfshijnë tekstin në anglisht për ato pjesë të shprehura në gjuhë të thjeshtë.

4.2 Emrat e vendeve do të shkruhen në përputhje me përdorimin lokal, të përkthyer, kur është e nevojshme, në alfabetin bazë latin të ISO-s.

4.3 Njësitë e matjes të përdorura në origjinimin, përpunimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik duhet të jenë në përputhje me përdorimin e tabelave të përfshira në aneksin 5.

4.4 Shkurtesat e ICAO-s do të përdoren në produktet e informacionit aeronautik sa herë që ato janë të përshtatshme dhe përdorimi i tyre do të ndihmonte shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

*** Standardi ISO**

8601 - Elementet e të dhënave dhe formatet e shkëmbimit - Shkëmbimi i informacionit - Përfaqësimi i datave dhe orëve

9000 - Sisteme të menaxhimit të cilësisë - Bazat dhe fjalori

19101 - Informacioni gjeografik - Modeli i referimit

19104 - Informacioni gjeografik - Terminologji

19108 - Informacioni gjeografik - Skema e përkohshme

19109 - Informacioni gjeografik - Rregullat për skemën e aplikimit

19110 - Informacioni gjeografik - Skema e katalogimit të tipareve

19115 - Informacione gjeografike - Metadata

19117 - Informacione gjeografike - Portrete

19131 - Informacioni gjeografik - Specifikimi i produktit të të dhënave

KREU 2

PËRGJEGJËSITË DHE FUNKSIONET

Neni 5

Përgjegjësitë e shtetit

1. Shteti do të ofrojë shërbimin e informacionit aeronautik (AIS).

2. Shteti do të sigurojë që ofrimi i të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik mbulon territorin e vet dhe ato zona të ujërave ndërkombëtare, për të cilat është përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror (ATS).

3. Shteti do të mbetet përgjegjës për të dhënat aeronautike dhe informacionin aeronautik të ofruara në përputhje me pikën 2 të këtij neni. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të ofruara nga dhe në emër të shtetit do të tregojnë qartë se ato janë siguruar nën autoritetin e shtetit, pavarësisht nga formati në të cilin janë ofruar.

4. Shteti do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të ofruara janë me cilësinë e kërkuar, në përputhje me parashikimet e nenit 11.

5. Shteti do të sigurojë që të vendosen marrëveshje zyrtare midis krijuesve (origjinuesve) të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik dhe AIS ,në lidhje me sigurimin në kohë dhe në mënyrë të plotë të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

Shënim. Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik që do të ishin objekt i marrëveshjeve zyrtare është specifikuar në kreun 4.

Neni 6

Përgjegjësitë dhe funksionet e AIS-it

1. AIS-i do të sigurojë që të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik të nevojshme për sigurinë e operimit, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror të vihen në dispozicion në një formë të përshtatshme për kërkesat operacionale të komunitetit të menaxhimit të trafikut ajror (ATM), përfshirë:

a) ata që marrin pjesë në operimet e fluturimit, përfshirë ekuipazhet e fluturimit, planifikimin e fluturimit dhe simulatorët e fluturimit; dhe

b) njësinë e ATS-së përgjegjëse për shërbimin e informacionit të fluturimit dhe shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit.

2. Një përshkrim i komunitetit të ATM-së përmbahet në Konceptin Global Operacional të Menaxhimit të Trafikut Ajror (dok. 9854).

3. AIS-i do të marrë, bashkojë ose grumbullojë, editojë, formatojë, publikojë/ruajë dhe shpërndajë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik, në lidhje me të gjithë territorin e shtetit, si dhe të atyre zonave të ujërave ndërkombëtare për të cilat shteti është përgjegjës për ofrimin e ATS-së. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik do të ofrohen si produkte të informacionit aeronautik.

4. AIS-i do të ketë edhe funksionet e origjinuesit.

5. Kur nuk ofrohet shërbimi 24-orësh, shërbimi do të jetë i disponueshëm gjatë gjithë periudhës kur një avion është duke fluturuar në zonën e përgjegjësisë së AIS-it, plus një periudhë të paktën dy orë para dhe pas një periudhe të tillë. Shërbimi, gjithashtu, do të jetë në dispozicion në një kohë tjetër, siç mund të kërkohej nga një organizatë e përshtatshme në tokë.

6. AIS-i, përveç kësaj, do të marrë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik për të bërë të mundur që të ofrojë shërbimin e informacionit para fluturimit dhe për të përmbushur nevojën për informacion gjatë fluturimit:

a) nga AIS-et e shteteve të tjera; dhe

b) nga burime të tjera që mund të jenë në dispozicion, subjekt i parashikimeve në nenin 28.

7. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i marrë sipas parashikimeve në 6(a), kur shpërndahen, duhet të jenë të identifikuar qartë se kanë autoritetin e shtetit origjinues.

8. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i marrë, sipas parashikimeve në 6(b), nëse është e mundur, do të verifikohen përpara shpërndarjes dhe nëse nuk verifikohen, kur shpërndahen, duhet të identifikohen qartë si të tilla.

9. AIS-i do të vërë menjëherë në dispozicion të AIS-eve të shteteve të tjera çdo të dhënë aeronautike dhe informacion aeronautik të nevojshëm për sigurinë, rregullsinë ose efikasitetin e lundrimit ajror të kërkuar prej tyre, për t'u mundësuar atyre që të veprojnë në përputhje me parashikimet në pikën 1 të këtij neni.

Shënim. Materiali udhëzues për marrëveshje të tilla zyrtare përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

Neni 7

Shkëmbimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Shteti do të caktojë zyrën në të cilën do të adresohen të gjitha elementet e produkteve të informacionit aeronautik të siguruar nga shtetet e tjera. Një zyrë e tillë do të kualifikohet të merret me kërkesat për të dhënat aeronautike dhe informacionet aeronautike të ofruara nga shtetet e tjera.

2. Marrëveshjet zyrtare duhet të vendosen midis atyre palëve që ofrojnë të dhëna aeronautike dhe informacion aeronautik në emër të shteteve dhe përdoruesve të tyre, në lidhje me ofrimin e shërbimit.

Shënim. Materiali udhëzues për marrëveshje të tilla zyrtare përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

3. Kur caktohet më shumë se një zyrë e NOTAM-eve ndërkombëtare, do të përcaktohen shkalla e përgjegjësisë dhe territori që do të mbulohet nga secila zyrë.

4. AIS-i do të organizojë punën, sipas nevojës, që të plotësojë kërkesat operacionale për lëshimin dhe marrjen e NOTAM-it të shpërndarë me anë të telekomunikacionit.

5. Kur është e mundur, do të vendoset kontakti i drejtpërdrejtë midis AIS-eve, me qëllim për të lehtësuar shkëmbimin ndërkombëtar të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

6. Me përjashtim të parashikimeve në pikën 8, një kopje e secilit prej produkteve të mëposhtme të informacionit aeronautik (ku është e mundur), që janë kërkuar nga AIS-i i një shteti kontraktues do të vihen në dispozicion nga shteti origjinues dhe do të ofrohen në formatin/et e rënë/a dakord në mënyrë të ndërsjellë, pa pagesë:

- a) Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP), përfshirë amendamentet dhe suplementet;
- b) Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC);
- c) NOTAM; dhe
- d) hartat aeronautike.

7. Shkëmbimi i më shumë se një kopje të elementeve të produkteve të informacionit aeronautik, dhe të dokumenteve të tjera të lundrimit ajror, përfshirë ato që përmbajnë legjislacionin dhe rregulloret e lundrimit ajror, duhet të jenë subjekt i marrëveshjeve bilaterale midis shteteve kontraktuese dhe enteve pjesëmarrëse.

8. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik jepen në formën e seteve digjitale të të dhënave që do të përdoren nga AIS-i, ato do të sigurohen në bazë të marrëveshjes midis shteteve kontraktuese në fjalë.

Shënim. Qëllimi është që shtetet të jenë në gjendje të përdorin të dhënat për qëllimet e specifikuara në pikën 6 të nenit 6.

9. Blerja e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik, përfshirë këtu elemente të produkteve të informacionit aeronautik dhe dokumente të tjera të lundrimit ajror, përfshirë ato që përmbajnë legjislacionin dhe rregulloret e lundrimit ajror nga shtete të tjera të ndryshme nga shtetet

kontraktuese dhe nga entet e tjera duhet të jenë subjekt i marrëveshjes të veçantë midis shteteve dhe enteve pjesëmarrëse.

10. Për ofrimin e seteve të të dhënave do të përdoren të dhënat aeronautike globalisht të ndërveprueshme dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik.

Shënim 1. Specifikimet në lidhje me të dhënat aeronautike globalisht të ndërveprueshme dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik përfshihen në procedurat e shërbimeve të lundrimit ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066).

Shënim 2. Material udhëzues për të dhënat aeronautike globale ndërvepruese dhe modelet e shkëmbimit të informacionit aeronautik përmbahen në dok. 8126.

Neni 8

Të drejtat e autorit

1. Çdo produkt i informacionit aeronautik, të cilit i është dhënë mbrojtja e së drejtës së autorit nga shteti origjinues dhe i ofrohet një shteti tjetër, në përputhje me parashikimet e nenit 7, do t'i vihet në dispozicion vetëm një pale të tretë, me kushtin se pala e tretë është e ndërjegjeshme që produkti mbrohet me të drejtën e autorit dhe me kusht që të shënohet siç duhet që produkti është subjekt i së drejtës së autorit nga shteti origjinues.

2. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik i janë dhënë një shteti, në përputhje me parashikimet në pikën 9 të nenit 7, shteti pranues nuk do t'i ofrojë sete digjitale të të dhënave të shtetit ofrues asnjë pale të tretë pa pëlqimin e shtetit ofrues.

Neni 9

Mbulimi i kostos

1. Kostoja e përgjithshme e mbledhjes dhe e grumbullimit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik duhet të përfshihet në koston bazë për tarifën e shërbimeve të aeroportit dhe të lundrimit ajror, sipas rastit, në përputhje me parimet e përfshira në politikën e ICAO-s mbi Tarifën për Aeroportet dhe Shërbimet e Lundrimit Ajror (Dok. 9082).

Shënim. Kur koston e mbledhjes dhe grumbullimit të të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik janë rikuperuar përmes tarifave të shërbimeve të aeroportit dhe të lundrimit ajror, tarifa për një klient individual për furnizimin e një produkti të veçantë të informacionit aeronautik mund të bazohet në koston e shtypjes së kopjeve të letrës, prodhimit e mediave elektronike dhe të shpërndarjes.

KREU 3

MENAXHIMI I INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 10

Kërkesat për menaxhimin e informacionit

Burimet dhe proceset e menaxhimit të informacionit të krijuar nga shërbimi i informacionit aeronautik (AIS) do të jenë të përshtatshme për të siguruar mbledhjen në kohë, përpunimin, ruajtjen, integrimin, shkëmbimin dhe shpërndarjen e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik me cilësi të siguruar brenda sistemit të menaxhimit të trafikut ajror (ATM).

Neni 11

Specifikimet e cilësisë së të dhënave

1. Saktësia e të dhënave

1.1 Rendi i saktësisë për të dhënat aeronautike duhet të jetë në përputhje me përdorimin e planëzuar të tyre.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e saktësisë (përfshirë nivelin e besimit) për të dhënat aeronautike përmbahen në Procedurat e Shërbimeve të Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

2. Rezolucioni i të dhënave

2.1 Rendi i rezolucionit të të dhënave aeronautike do të jetë në përpjesëtim me saktësinë e të dhënave aktuale.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e saktësisë (përfshirë nivelin e besimit) për të dhënat aeronautike përmbahen në Procedurat e Shërbimeve të Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

2.2 Rezolucioni i të dhënave të përfshira në bazën e të dhënave do të jetë i njëjtë ose më i saktë se rezolucioni i publikimit.

Shënim 1. Specifikimet në lidhje me rezolucionin e të dhënave aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Shënim 2. Rezolucioni i të dhënave të përfshira në bazën e të dhënave mund të jetë i njëjtë ose më i saktë se rezolucioni i publikimit.

3. Integriteti i të dhënave

3.1 Integriteti i të dhënave aeronautike do të ruhet në të gjithë zinxhirin e të dhënave nga krijimi deri në shpërndarje të përdoruesi specifik i tyre.

Shënim. Specifikimet në lidhje me klasifikimin e integritetit, që lidhen me të dhënat aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

3.3 Bazuar në klasifikimin e zbatueshëm të integritetit, do të vendosen procedura, me qëllim që:

- a) për të dhëna rutinë: të shmangët korruptimi gjatë përpunimit të të dhënave;
- b) për të dhëna thelbësore: të sigurohet që korruptimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshin 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; dhe
- c) për të dhëna kritike: të sigurohet që korruptimi nuk ndodh në asnjë fazë të të gjithë procesit dhe përfshin procese shtesë të sigurimit të integritetit për të zbutur plotësisht efektet e gabimeve të identifikuar nga një analizë e plotë e arkitekturës së përgjithshme të sistemit si rreziqe potenciale të integritetit të të dhënave.

4. Gjurmueshmëria e të dhënave

4.1 Gjurmueshmëria e të dhënave aeronautike do të sigurohet dhe ruhet për sa kohë që të dhënat janë në përdorim.

5. Vlefshmëria e të dhënave

5.1 Vlefshmëria e të dhënave aeronautike do të sigurohet, duke përfshirë kufizime në periudhën efektive të elementeve të të dhënave.

Shënim 1. Këta kusht mund të shoqërohen me elemente individuale të të dhënave ose sete të të dhënave.

Shënim 2. Nëse periudha efektive është përcaktuar për një set të dhënash, ajo do të llogarisë datat efektive të të gjitha elementeve individuale të të dhënave.

6. Kompletimi i të dhënave

6.1 Kompletimi i të dhënave aeronautike do të sigurohet për të mbështetur përdorimin e planëzuar të tyre.

7. Format i të dhënave

7.1 Formati i të dhënave aeronautike të dorëzuara do të jetë i përshtatshëm për të siguruar që të dhënat interpretohen, në përputhje me përdorimin e planëzuar të tyre.

Neni 12

Verifikimi dhe validimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Materiali që do të publikohet si pjesë e një produkti të informacionit aeronautik do të kontrollohet plotësisht përpara se të jetë dorëzuar në AIS për të siguruar që të gjitha informacionet e nevojshme janë përfshirë dhe që ato janë të sakta në detaje.

2. AIS-i do të vendosë procedura verifikimi dhe validimi që sigurojnë përmbushjen e kërkesave të cilësisë pas marrjes së të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik.

Neni 13

Zbulimi i gabimit të të dhënave

1. Teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave do të përdoren gjatë transmetimit dhe/ose ruajtjes së të dhënave aeronautike dhe seteve digjitale të të dhënave.

2. Teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave do të përdoren për të ruajtur nivelet e integritetit, siç përcaktohet në pikën 3 të nenit 11.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me teknikat digjitale të zbulimit të gabimit të të dhënave janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 14

Përdorimi i automatizimit

1. Automatizimi do të aplikohet për të siguruar cilësinë, efikasitetin dhe kosto-efektivitetin e shërbimeve të informacionit aeronautik.

Shënim. Materiali udhëzues për zhvillimin e bazave të të dhënave dhe krijimin e shërbimeve të shkëmbimit të të dhënave përmbahet në dok. 8126.

2. Vëmendje e duhur do t'u kushtohet integritetit të të dhënave dhe informacionit kur zbatohen proceset e automatizuara dhe ndërmerren hapa lehtësues aty ku identifikohen rreziqe.

Shënim. Rreziqet e ndryshimit të integritetit të të dhënave dhe të informacionit mund të paraqiten nga proceset e automatizuara në rastet e sjelljeve të papritura të sistemeve.

3. Për të përmbushur kërkesat e cilësisë së të dhënave, automatizimi do të:

a) mundësojë shkëmbimin e të dhënave aeronautike digjitale midis palëve të përfshira në zinxhirin e përpunimit të të dhënave; dhe

b) përdorë modele të shkëmbimit të informacionit aeronautik dhe modele të shkëmbimit të të dhënave të disanjuara për të qenë ndërvepruese globalisht.

Neni 15

Sistemi i menaxhimit të cilësisë

1. Sistemet e menaxhimit të cilësisë do të zbatohen dhe mirëmbahen duke përfshirë të gjitha funksionet e AIS-it të përshkruara në nenin 6. Ekzekutimi i sistemeve të tilla të menaxhimit të cilësisë do të bëhet i demonstrueshëm për secilën fazë të funksionit.

Shënim. Materiali udhëzues përmbahet në Manualin mbi Sistemin e Menaxhimit të Cilësisë për Shërbimet e Informacionit Aeronautik (dok. 9839).

2. Menaxhimi i cilësisë duhet të jetë i zbatueshëm për të gjithë zinxhirin e të dhënave aeronautike nga krijimi i të dhënave deri në shpërndarje të përdoruesi specifik i tyre, duke marrë parasysh përdorimin e planëzuar të të dhënave.

3. Sistemi i menaxhimit të cilësisë i vendosur në përputhje me pikën 1 të këtij neni duhet të ndjekë seritë ISO 9000 të standardeve të sigurimit të cilësisë dhe të certifikohen nga një organ i akredituar i certifikimit.

4. Brenda kontekstit të sistemit të vendosur të menaxhimit të cilësisë, do të identifikohen kompetencat dhe njohuritë shoqëruese, shprehite dhe aftësitë e kërkuara për secilin funksion, dhe personeli i caktuar për t'i kryer ato funksione do të trajnohet siç duhet. Do të vendosen procese për të siguruar që personeli të ketë kompetencat e kërkuara për të kryer funksione specifike të caktuara. Do të mbahen rekordet e duhura në mënyrë që të konfirmohen kualifikimet e personelit. Do të vendosen vlerësime fillestare dhe periodike që kërkojnë që personeli të demonstrojë kompetencat e kërkuara. Vlerësimet periodike të personelit do të përdoren si një mjet për të zbuluar dhe për të korrigjuar mungesat në njohuri, shprehi dhe aftësi.

5. Çdo sistem i menaxhimit të cilësisë do të përfshijë politikën, proceset dhe procedurat e nevojshme, përfshirë ato për përdorimin e metadave, për të siguruar dhe verifikuar se e dhëna aeronautike është e gjurmueshme përgjatë zinxhirit të të dhënave të informacionit aeronautik, në mënyrë që të lejohet që anomalitë ose gabimet e zbuluara të çdo të dhëne në përdorim të jenë identifikuar nga shkaku rrënjësor, korrigjuar dhe komunikuar te përdoruesit e prekur.

6. Sistemi i vendosur për menaxhimin e cilësisë u siguron përdoruesve sigurinë dhe besimin e duhur që të dhënat aeronautike dhe informacionet aeronautike të shpërndara plotësojnë kërkesat e cilësisë së të dhënave aeronautike.

7. Do të merren të gjitha masat e nevojshme për të monitoruar përputhjen me sistemin e menaxhimit të cilësisë në fuqi.

8. Demonstrimi i përputhshmërisë së sistemit të menaxhimit të cilësisë së aplikuar do të bëhet nga auditimi. Nëse identifikohet një jokonformitet do të përcaktohen dhe ndërmerren veprime të menjëhershme për të korrigjuar shkakun e këtij jokonformiteti pa vonesë. Të gjitha vëzhgimet e auditimit dhe veprimet përmirësuese do të dëshmohen dhe dokumentohen siç duhet.

Neni 16

Konsideratat e faktorëve njerëzorë

1. Organizimi i AIS-it, si dhe disenjimi, përmbajtja, përpunimi dhe shpërndarja e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik do të marrë parasysh parimet e faktorëve njerëzorë, që lehtësojnë përdorimin e tyre optimal.

2. Vëmendje e duhur do t'i kushtohet integritetit të informacionit ku kërkohet ndërveprimi njerëzor dhe ndërmerren hapa lehtësues aty ku identifikohen rreziqet.

Shënim. Kjo mund të arrihet përmes modelimit të sistemeve, procedurave të operimit ose përmirësimeve në mjedisin e operimit.

KREU 4

FUSHËVEPRIMI I TË DHËNAVE AERONAUTIKE DHE I INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 17

Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik

1. Fushëveprimi i të dhënave aeronautike dhe i informacionit aeronautik siguron kërkesën minimale për të mbështetur produktet dhe shërbimet e informacionit aeronautik, bazat e të dhënave të lundrimit aeronautik, aplikacionet e lundrimit ajror dhe sistemet e menaxhimit të trafikut ajror (ATM).

2. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik për t'u marrë dhe menaxhuar nga shërbimi i informacionit aeronautik (AIS) do të përfshijnë të paktën nënfushat e mëposhtme:

- a) rregulloret, rregullat dhe procedurat kombëtare;
- b) aerodromet dhe heliportet;
- c) hapësirën ajrore;
- d) rrugët e shërbimeve të trafikut ajror (ATS);
- e) procedurat instrumentale të fluturimit;
- f) sistemet/mjetet ndihmëse të radionavigimit;
- g) pengesat;
- h) terrenin; dhe
- i) informacionin gjeografik.

Shënim 1. Specifikimet e hollësishme në lidhje me përmbajtjen e secilës nënfushë përmbahen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

Shënim 2. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik në secilën nënfushë mund të origjinohen nga më shumë se një organizate ose autoriteti.

5. Përcaktimi dhe raportimi i të dhënave aeronautike do të jetë në përputhje me saktësinë dhe klasifikimin e integritetit të kërkuar për të përmbushur nevojat e përdoruesit fundor të të dhënave aeronautike.

Shënim. Specifikimet në lidhje me saktësinë dhe klasifikimin e integritetit për të dhënat aeronautike përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Neni 18 Metadat

1. Metadat do të mbliidhen për proceset e të dhënave aeronautike dhe pikat e shkëmbimit.

2. Grumbullimi i metadave do të aplikohet në të gjithë zinxhirin e të dhënave të informacionit aeronautik, nga krijimi deri në shpërndarje të përdoruesit specifik i tyre.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me metadat janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

KREU 5 PRODUKTET DHE SHËRBIMET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 19 Të përgjithshme

1. Informacioni aeronautik do të jepet në formën e produkteve të informacionit aeronautik dhe shërbimeve shoqëruese.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rendin e rezolucionit të të dhënave aeronautike për secilin produkt të informacionit aeronautik përmbahen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror - Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066), shtojca 1.

2. Kur të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik janë dhënë në formate të shumëfishta, do të implementohen procese për të siguruar konsistencën e të dhënave dhe informacionit midis formateve.

Neni 20

Informacioni aeronautik në një prezantim të standardizuar

1. Informacioni aeronautik i ofruar në një prezantim të standardizuar përfshin Publikimin e Informacionit Aeronautik (AIP), amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it, AIC-it, NOTAM-it dhe hartat aeronautike.

Shënim 1. Specifikimet e hollësishme në lidhje me AIP, amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it, AIC-it dhe NOTAM-it janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

Shënim 2. Rastet kur setet digjitale të të dhënave mund të zëvendësojnë elementet përkatëse të prezantimit të standardizuar janë të detajuara në PANS-AIM (dok. 10066).

2. AIP-i, amendamenti i AIP-it, suplementi i AIP-it dhe AIC-it do të sigurohen në letër dhe/ose si një dokument elektronik.

3. AIP-i, amendamenti i AIP-it, suplementi i AIP-it dhe AIC-it, kur jepet si një dokument elektronik (eAIP) duhet të lejojë shfaqjen në pajisjet elektronike dhe printimin në letër.

Neni 21

Publikimi i Informacionit Aeronautik (AIP)

1. AIP-i ka për qëllim kryesisht të plotësojë kërkesat ndërkombëtare për shkëmbimin e informacionit aeronautik të një karakteri të qëndrueshëm thelbësor për lundrimin ajror.

2. AIP-i përbën burimin bazë të informacionit për informacionin e përhershëm dhe të ndryshimeve të përkohshme me kohëzgjatje të gjatë.

3. AIP-i do të përfshijë:

a) një deklaratë të autoritetit kompetent përgjegjës për pajisjet, shërbimet ose procedurat e lundrimit ajror të mbuluara nga AIP-i;

b) kushtet e përgjithshme në të cilat shërbimet ose pajisjet janë të disponueshme për përdorim ndërkombëtar;

c) një listë të diferencave të rëndësishme midis rregullave dhe praktikave kombëtare të shtetit dhe standardeve, praktikave të rekomanduara dhe procedurave përkatëse të ICAO-s, të dhëna në një formë që do t'i mundësonte një përdoruesi të diferencohet me lehtësi midis kërkesave të shtetit dhe parashikimeve përkatëse të ICAO-s;

d) zgjedhjen e bërë nga shteti në secilin rast domethënës kur sigurohet një kurs alternativ veprimi për standardet, praktikat e rekomanduara dhe procedurat e ICAO-s.

Neni 22

Suplementi i AIP-it

1. Një listë kontrolli e suplementeve të vlefshme të AIP-it do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme, në lidhje me shpeshësinë për sigurimin e listave kontrolluese të suplementeve të vlefshme të AIP-it janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 23

Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC)

1. Një AIC do të përdoret për të siguruar:

a) një parashikim afatgjatë të çdo ndryshimi të madh në legjislacion, rregullore, procedurë ose infrastrukturë; ose

b) informacion të një natyrë thjesht shpjeguese ose këshilluese që mund të ndikojë në sigurinë e fluturimit; ose

c) informacion ose njoftim të një natyre shpjeguese ose këshilluese, në lidhje me çështje teknike, legjislative ose thjesht administrative.

2. Një AIC nuk do të përdoret për informacionin që kualifikohet për përfshirje në AIP dhe NOTAM.

3. Vlefshmëria e AIC-it aktuale në fuqi do të rishikohet të paktën një herë në vit.

4. Një listë kontrolli e AIC-it aktuale të vlefshëm do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me shpeshësinë për sigurimin e listave kontrolluese të AIC-it të vlefshme janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 24

Hartat aeronautike

Shënim. Aneksi 4 - Hartat aeronautike siguron standarde dhe praktika të rekomanduara, përfshirë kërkesat e sigurimit për secilën lloj harte.

1. Hartat aeronautike të listuara më poshtë, kur janë në dispozicion për aerodromet/heliportet ndërkombëtare të përcaktuara, formojnë pjesë të AIP-it ose u ofrohen veçmas marrësve të AIP-it:

a) Harta e Aerodromit/Heliportit - ICAO;

b) Harta e Lëvizjes në Tokë të Aerodromit - ICAO;

c) Harta e Pengesave të Aerodromit - ICAO Type A;

d) Harta e Pengesave të Aerodromit - ICAO Tipi B (kur është në dispozicion);

e) Harta e Terrenit dhe e Pengesave të Aerodromit - ICAO (Elektronike);

f) Harta e Parkimit/Ngarkimit të Avionëve - ICAO;

g) Harta e Zonës - ICAO;

h) Harta e Mbikëqyrjes ATC të Lartësive Minimale - ICAO;

i) Harta e Afrimit Instrumental - ICAO;

j) Harta e Terrenit të Afrimit me Precizion - ICAO;

k) Harta e Mbërritjes Standarde - Instrumentale (STAR) - ICAO;

l) Harta e Nisjes Standarde - Instrumentale (SID) - ICAO; dhe

m) Harta e Afrimit Vizual - ICAO.

Shënim. Një xhëp faqesh mund të përdoret në AIP për të përfshirë Hartën e Terrenit dhe Pengesave të Aerodromit – ICAO (Elektronike) në media të përshtatshme elektronike.

2. Harta e Rrugëve Ajrore - ICAO, kur është në dispozicion, do të jetë pjesë e AIP-it ose do t'u ofrohet veçmas marrësve të AIP-it.

3. Hartat aeronautike të renditura më poshtë, kur janë në dispozicion, do të ofrohen si produkte të informacionit aeronautik:

a) Harta Aeronautike Botërore - ICAO 1:1 000 000;

b) Harta Aeronautike - ICAO 1:500 000;

c) Harta e Lundrimit Aeronautik - ICAO Shkallë e Vogël; dhe

d) Harta e Pilotimit - hartë e ICAO-s.

4. Hartat elektronike aeronautike duhet të sigurohen bazuar në databazat digjitale dhe përdorimin e sistemeve të informacionit gjeografik.

5. Rezolucioni në hartë i të dhënave aeronautike do të jetë ai siç përcaktohet për një hartë të veçantë.

Shënim. Specifikimet në lidhje me rezolucionin në hartë për të dhënat aeronautike janë të përfshira në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 1.

Neni 25 **NOTAM**

Shënim. Specifikimet e hollësishme për NOTAM, përfshirë formatet për SNOWTAM dhe ASHTAM, përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066).

1. Një listë kontrolli e NOTAM-it të vlefshëm do të sigurohet rregullisht.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me shpeshësinë për sigurimin e listave kontrolluese të NOTAM-it të vlefshëm përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066).

Neni 26 **Setet e të dhënave digjitale**

1. Të përgjithshme

1.1 Të dhënat digjitale do të jenë në formën e seteve të mëposhtme të të dhënave:

- a) seti i të dhënave të AIP-it;
- b) setet e të dhënave të terrenit;
- c) setet e të dhënave të pengesave;
- d) setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit; dhe
- e) setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me përmbajtjen e seteve digjitale të të dhënave janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

1.2 Çdo set i të dhënave do t'i ofrohet përdoruesit specifik të tyre së bashku me të paktën setin minimal të metadateve që siguron gjurmueshmëri.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me metadatat janë përfshirë në PANS-AIM (dok. 10066).

1.3 Do të sigurohet rregullisht një listë kontrolli e seteve të vlefshme të të dhënave.

2. Seti i të dhënave të AIP-it

2.1 Një set i të dhënave të AIP-it duhet të sigurohet që të mbulojë shtrirjen e informacionit, siç parashikohet në AIP.

2.2 Kur nuk është e mundur të sigurohet një set i plotë i të dhënave të AIP-it, duhet të sigurohen nënndarjet/a e të dhënave që janë në dispozicion.

2.3 Seti i të dhënave të AIP-it do të përmbajë përfaqësimin digjital të informacionit aeronautik me karakter të qëndrueshëm (informacion i përhershëm dhe ndryshime të përkohshme me kohëzgjatje të gjatë) thelbësore për navigimin ajror.

3. Setet e të dhënave të terrenit dhe pengesave

Shënim 1. Kërkesat numerike për setet e të dhënave për terrenin dhe pengesat përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojcat 1 dhe 8.

Shënim 2. Kërkesat për sipërfaqet e grumbullimit të të dhënave të terrenit dhe pengesave përmbahen në PANS-AIM (dok. 10066), shtojca 8.

3.1 Zonat e mbulimit për setet e të dhënave për terrenin dhe pengesat do të specifikohen si:

- Zona 1: I gjithë territori i shtetit;
- Zona 2: Në afërsi të një aerodromi, të ndarë si më poshtë:
- Zona 2a: Një zonë drejtkëndëshe rreth një pistë që përfshin brezin jeshil të pistës plus çdo zonë të lirë që ekziston;

Shënim. Shih aneksin 14, vëllimi i, kapitulli 3, për dimensionet e brezit jeshil të pistës.

- Zona 2b: Një zonë që shtrihet nga skajet e zonës 2a në drejtim të nisjes, me gjatësi 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë;

- Zona 2c: Një zonë që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a; dhe

- Zona 2d: Një zonë jashtë zonave 2a, 2b dhe 2c deri në një distancë prej 45 km nga pika e referencës së aerodromit ose në një kufi ekzistues të zonës së kontrollit të terminalit (TMA), cilado që është më e afërt;

- Zona 3: Zona që kufizon një zonë të lëvizjes së aerodromit që shtrihet horizontalisht nga buza e një pistë për në 90 m nga vija e qendrës së pistës dhe 50 m nga buza e të gjitha pjesëve të tjera të zonës së lëvizjes së aerodromit; dhe

- Zona 4: Zona që shtrihet 900 m para pragut të pistës dhe 60 m nga secila anë e vijës së zgjatur të qendrës së pistës në drejtimin e afrimit në një pistë të afrimit me precizion, kategoria II ose III.

4. Kur terreni në një distancë më të madhe se 900 m (3 000 ft) nga pragu i pistës është malor ose ndryshe i rëndësishëm, gjatësia e zonës 4 duhet të shtrihet në një distancë jo më të madhe se 2 000 m (6 500 ft) nga pragu i pistës.

4. Setet e të dhënave të terrenit

4.1 Setet e të dhënave të terrenit do të përmbajnë paraqitjen digjitale të sipërfaqes së terrenit në formën e vlerave të vazhdueshme të kuotave në të gjitha kryqëzimet (pikat) e një rrjeti të përcaktuar, referuar të dhënave bazë të përbashkëta.

4.2 Të dhënat e terrenit do të sigurohen për zonën 1.

4.3 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit do të sigurohen, për:

a) zonën 2a;

b) zonën e rrugë fluturimit të ngritjes; dhe

c) një zonë të kufizuar nga shtrirja anësore e sipërfaqeve të kufizimit të pengesave të aerodromit.

4.4 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, duhet të sigurohen të dhëna shtesë për terrenin brenda zonës 2 si më poshtë:

a) në zonën që shtrihet në një rreze prej 10 km nga ARP; dhe

b) brenda zonës midis 10 km dhe kufirit të TMA ose një rreze prej 45 km (cilado që është më e vogël), ku terreni depërton në një sipërfaqe horizontale për mbledhjen e të dhënave të terrenit të specifikuar si 120 m mbi lartësinë mbidetare më të ulët të pistës.

4.5 Duhet të bëhen marrëveshje për koordinimin e sigurimit të të dhënave të terrenit për aerodromet ngjitur ku zonat përkatëse të mbulimit të tyre mbivendosen për të siguruar që të dhënat për të njëjtin terren janë të sakta.

4.6 Për ato aerodrome që ndodhen afër kufijve territorialë, marrëveshjet duhet të bëhen midis shteteve të interesuara për të ndarë të dhënat e terrenit.

4.7 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit duhet të sigurohen për zonën 3.

4.8 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e terrenit do të sigurohen për zonën 4 për të gjithë pistat ku janë vendosur afrimet precize të operimeve të kategorisë II ose III dhe kërkohen informacione të hollësishme për terrenin nga operatorët që t'u mundësojnë atyre të vlerësojnë efektin e terrenit në përcaktimin e lartësisë së vendimit për ulje me përdorimin e radioaltimetrave.

4.9 Kur të dhënat shtesë të terrenit janë mbledhur për të përmbushur kërkesat e tjera aeronautike, setet e të dhënave të terrenit duhet të zgjerohen për të përfshirë këto të dhëna shtesë.

5. Setet e të dhënave të pengesave

5.1 Setet e të dhënave të pengesave do të përmbajnë paraqitjen digjitale të zgjatimit vertikal dhe horizontal të pengesave.

5.2 Të dhënat e pengesave nuk do të përfshihen në setet e të dhënave të terrenit.

5.3 Të dhënat e pengesave do të sigurohen për pengesat në zonën 1, lartësia e së cilave është 100 m ose më e lartë nga toka.

5.4 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat do të sigurohen për të gjitha pengesat brenda zonës 2 që janë vlerësuar si rrezik për lundrimin ajror.

5.5 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat e pengesave do të sigurohen, për:

a) zonën 2a, për ato pengesa që depërtojnë në një sipërfaqe të mbledhjes së të dhënave të pengesave, të përshkruara nga një zonë drejtkëndëshe përreth një piste që përfshin brezin jeshil të pistës plus çdo zonë të lirë që ekziston. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2a do të ketë një lartësi prej 3 m mbi lartësinë mbidetare më të afërt të pistës, të matur përgjatë vijës qendrore të pistës dhe për ato pjesë që lidhen me një zonë të lirë, nëse ekziston, në lartësinë mbidetare të skajit më të afërt të pistës;

b) objektet në zonën e rrugë-fluturimit të ngritjes që projektohet mbi një sipërfaqe plan që ka një pjerrësi 1.2 për qind dhe ka një origjinë të përbashkët me zonën e rrugë-fluturimit të ngritjes; dhe

c) depërtimet në sipërfaqet e kufizimit të pengesave në aerodrom.

Shënim. Zonat e rrugë-fluturimit të ngritjes janë specifikuar në aneksin 4, 3.8.2. Sipërfaqet e kufizimit të pengesave të aerodromit specifikohen në aneksin 14, vëllimi 1, kapitulli 4.

5.6 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat duhet të sigurohen për zonat 2b, 2c dhe 2d për pengesat që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së pengesave të specifikuar si më poshtë:

a) Zona 2b: Një zonë që shtrihet nga skajet e zonës 2a në drejtim të nisjes, me gjatësi 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2b ka një pjerrësi prej 1.2 përqindësh që shtrihet nga skajet e zonës 2a në lartësinë MSL të fundit të pistës në drejtim të nisjes, me një gjatësi prej 10 km dhe një hapje nga jashtë prej 15 përqindësh në secilën anë;

b) Zona 2c: Një zonë që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave të zonës 2c ka një pjerrësi prej 1.2 përqindësh që shtrihet jashtë zonës 2a dhe zonës 2b në një distancë prej jo më shumë se 10 km nga kufiri i zonës 2a. Lartësia MSL fillestare e zonës 2c ka lartësinë MSL të pikës së zonës 2a në të cilën fillon; dhe

c) Zona 2d: Një zonë jashtë zonave 2a, 2b dhe 2c deri në një distancë prej 45 km nga pika e referencës së aerodromit ose në një kufi ekzistues të TMA-së, cilido që është më i afërt. Sipërfaqja e mbledhjes së pengesave në zonën 2d ka një lartësi prej 100 m mbi tokë,

por përveç që të dhënat nuk duhet të mbledhen për pengesa më të vogla se një lartësi 3 m mbi tokë në zonën 2b dhe më pak se një lartësi prej 15 m mbi tokë në zonën 2c.

5.7 Duhet të bëhen marrëveshje për koordinimin e sigurimit të të dhënave të pengesave për aerodromet ngjitur ku zonat përkatëse të mbulimit të tyre mbivendosen për të siguruar që të dhënat për të njëjtën pengesë janë të sakta.

5.8 Për ato aerodrome që ndodhen afër kufijve territorialë, marrëveshjet duhet të bëhen midis shteteve të interesuara për të ndarë të dhënat e pengesave.

5.9 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat duhet të sigurohen për zonën 3, për pengesat që depërtojnë në sipërfaqen përkatëse të mbledhjes së pengesave që zgjatet një gjysmë metri (0.5 m) sipër rrafshit horizontal që kalon në pikën më të afërt në zonën e lëvizjes së aerodromit.

5.10 Për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar, të dhënat për pengesat do të sigurohen për zonën 4, për të gjitha pistat ku janë krijuar afrimet precize të operimeve të kategorisë II ose III.

5.11 Kur mblidhen të dhëna shtesë për pengesat për të përmbushur kërkesat e tjera aeronautike, setet e të dhënave për pengesat duhet të zgjerohen për të përfshirë këto të dhëna shtesë.

6. Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit

6.1 Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit do të përmbajnë paraqitjen digjitale të tipareve të aerodromit.

Shënim. Tiparet e aerodromit përbëhen nga atributet dhe gjeometritë, të cilat karakterizohen si pika, linja ose poligone. Shembujt përfshijnë pragjet e pistës, linjat e drejtimit të rulimeve (rrugëve lidhëse të pistës) dhe zonat e parkimit.

6.2 Setet e të dhënave të informacionit gjeohapësinor të aerodromit duhet të jenë të disponueshme për aerodromet që përdoren rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar.

7. Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit

7.1 Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit do të përmbajnë përfaqësimin digjital të procedurave instrumentale të fluturimit.

7.2 Setet e të dhënave të procedurave instrumentale të fluturimit duhet të bëhen të disponueshme për aerodromet të përdorura rregullisht nga aviacioni civil ndërkombëtar.

Neni 27

Shërbimet e shpërndarjes

1. Të përgjithshme

1.1 Produktet e informacionit aeronautik do t'u shpërndahen përdoruesve të autorizuar që i kërkojnë ato.

1.2 AIP-i, amendamentet e AIP-it, suplementet e AIP-it dhe AIC-it do të vihen në dispozicion me mjetet më të shpejta.

1.3 Rrjetet globale të komunikimit, siç është interneti, kur është e mundur, duhet të përdoren për ofrimin e produkteve të informacionit aeronautik.

2. Shpërndarja e NOTAM-it

2.1 NOTAM-i do të shpërndahet në bazë të një kërkesë.

2.2 NOTAM-i do të përgatitet në përputhje me parashikimet përkatëse të procedurave të komunikimit të ICAO-s.

2.3 Shërbimi fiks aeronautik (AFS), kur është e mundur, do të përdoret për shpërndarjen e NOTAM-it.

2.4 Kur një NOTAM dërgohet me mjete të ndryshme nga AFS, do të përdoret një grup me gjashtë shifra data-ora, që tregon datën dhe kohën e krijimit të NOTAM-it, dhe identifikimi i

originuesit përpara tekstit. Shteti originues do të zgjedhë NOTAM-in që do t'i jepet shpërndarje ndërkombëtare.

2.5 Shkëmbimi ndërkombëtar i NOTAM-it do të bëhet vetëm ashtu siç është rënë dakord reciprokisht midis zyrave ndërkombëtare të NOTAM-it në fjalë, si dhe ndërmjet zyrave të NOTAM-it dhe njësive shumëkombëshe të përpunimit të NOTAM-it.

2.6 Shteti originues, sipas kërkesës, do të ofrojë shpërndarjen e serive të NOTAM-eve të tjera prej atyre të shpërndara ndërkombëtarisht.

2.7 Listat selektive të shpërndarjes duhet të përdoren kur është e mundur.

Shënim. Materiali udhëzues në lidhje me listat selektive të shpërndarjes përmbahet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik (dok. 8126).

Neni 28

Shërbimi i informacionit para fluturimit

1. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, informacioni aeronautik, në lidhje me etapat e rrugës që fillojnë nga aerodromi/heliporti do të vihen në dispozicion të personelit të operimeve të fluturimit, përfshirë ekuipazhet e fluturimit dhe shërbimet përgjegjëse për informacionin para fluturimit.

2. Informacioni aeronautik i siguruar për qëllime të planëzimit para fluturimit do të përfshijë informacionin me rëndësi operacionale nga elementet e produkteve të informacionit aeronautik.

Shënim 1. Elementet e produkteve të informacionit aeronautik mund të jenë të kufizuara në botimet kombëtare dhe kur është e praktikueshme, ato të shteteve ngjitur, me kusht që të jetë në dispozicion një bibliotekë e plotë e informacionit aeronautik në një qendër dhe të jenë në dispozicion mjetet e komunikimit të drejtpërdrejtë me atë bibliotekë.

Shënim 2. Një rikapitullim i NOTAM-it të vlefshëm me rëndësi operacionale dhe informacionit tjetër me karakter urgjent, mundet të vihen në dispozicion të ekuipazheve të fluturimit në formën e buletineve të informacionit para fluturimit me gjubë të thjeshtë (PIB). Materiali udhëzues në përgatitja e PIB-it përmbahet në dok. 8126.

Neni 29

Shërbimi i informacionit pas fluturimit

1. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, do të bëhen marrëveshje për të marrë informacion në lidhje me gjendjen dhe operimin e mjeteve ose të shërbimeve të lundrimit ajror të raportuara nga ekuipazhet e fluturimit.

2. Marrëveshjet e specifikuar në pikën 1 të këtij neni sigurojnë që informacioni i tillë të vihet në dispozicion të shërbimit të informacionit aeronautik (AIS) për shpërndarje siç kërkojnë rrethanat.

3. Për çdo aerodrom/heliport të përdorur për operimet ajrore ndërkombëtare, do të bëhen marrëveshje për të marrë informacion, në lidhje me praninë e rrezeve të kafshëve të egra të vëzhguar nga ekuipazhet e fluturimit.

4. Informacioni në lidhje me praninë e rrezeve të kafshëve të egra do të vihet në dispozicion të shërbimit të informacionit aeronautik për shpërndarje siç kërkojnë rrethanat.

Shënim. Shih aneksin 14, vëllimi i, kapitulli 9, seksioni 9.4.

KREU 6

PËRDITËSIMET E INFORMACIONIT AERONAUTIK

Neni 30

Specifikime të përgjithshme

1. Të dhënat aeronautike dhe informacioni aeronautik do të mbahen të përditësuara.
2. Informacioni në lidhje me rrethanat e mëposhtme do të shpërndahet sipas sistemit të rregulluar (AIRAC), d.m.th. vendosja, heqja ose ndryshimet e rëndësishme në bazë të një serie të datave të përbashkëta efektive në interval prej 28 ditësh, përfshirë 8 nëntorin 2018:
 - a) kufijtë (horizontalë dhe vertikalë), rregulloret dhe procedurat e zbatueshme, për:
 - 1) rajonet e informacionit të fluturimit;
 - 2) hapësirat ajrore të kontrolluara;
 - 3) zonat e kontrolluara;
 - 4) hapësirat ajrore këshilluese;
 - 5) rrugët e shërbimeve të trafikut ajror (ATS);
 - 6) zonat e rrezikshme, të ndaluara dhe të kufizuara (përfshirë llojin dhe periudhat e veprimtarisë kur dihen) dhe zonat e identifikimit të mbrojtjes ajrore (ADIZ);
 - 7) hapësirat ajrore ose rrugët ose pjesë të tyre të përhershme kur ekziston mundësia e interceptimit;
 - b) pozicionet, frekuencat, shenjat e thirrjeve, identifikuesit, parregullsitë e njohura dhe periudhat e mirëmbajtjes së mjeteve ndihmëse të radionavigimit, pajisjet e komunikimit dhe mbikëqyrjes;
 - c) procedurat e mbajtjes në ajër dhe afrimit, procedurat e mbërritjes dhe të nisjes, procedurat e zvogëlimit të zhurmës dhe ndonjë tjetër procedurë ATS me rëndësi;
 - d) nivelet e tranzitimit, lartësitë mbidetare të tranzitimit dhe lartësitë mbidetare minimale të sektorit;
 - e) pajisjet meteorologjike (përfshirë transmetimet) dhe procedurat;
 - f) pistat dhe zonat e ndalimit;
 - g) rrugët e lëvizjes dhe vendqëndrimet;
 - h) procedurat e operimit në tokë të aerodromit (përfshirë procedurat e shikueshmërisë së ulët);
 - i) ndriçimi i afrimit dhe i pistës; dhe
 - j) minimumet e operimit të aerodromit nëse publikohen nga shteti.
3. Informacioni i njoftuar me sistemin AIRAC nuk do të ndryshojë më tej së paku 28 ditë të tjera pas datës efektive, përveç nëse rrethana e njoftuar është e një natyre të përkohshme dhe nuk do të vazhdojë për periudhën e plotë.
4. Informacioni i dhënë sipas sistemit AIRAC do të vihet në dispozicion nga shërbimi i informacionit aeronautik (AIS), në mënyrë që të arrijë marrësit, të paktën 28 ditë përpara datës së hyrjes në fuqi.
5. Informacioni për AIRAC-un do të shpërndahet nga njësia e AIS-it së paku 42 ditë përpara datave efektive të AIRAC-ut me objektivin për të arritur marrësit të paktën 28 ditë përpara datës efektive.
6. Kur informacioni nuk është dorëzuar deri në datën e AIRAC-ut, një njoftim NIL do të shpërndahet jo më vonë se një cikël para datës efektive të AIRAC-ut në fjalë.
7. Për ndryshime të rëndësishme operationale të paraplanifikuara, që kërkojnë punë hartografike dhe/ose për përditësimin e bazave të të dhënave lundruese, nuk do të përdoren data të tjera të zbatimit përveç datave efektive të AIRAC-ut.
8. Sistemi i rregulluar (AIRAC) duhet të përdoret për sigurimin e informacionit në lidhje me krijimin, heqjen dhe ndryshimet paramenduese të rëndësishme në rrethanat e listuara më poshtë:
 - a) pozicioni, lartësia dhe ndriçimi i pengesave navigacionale;
 - b) orët e shërbimit të aerodromeve, pajisjeve dhe shërbimeve;
 - c) doganat, kalimi i kufirit dhe shërbimet shëndetësore;

d) zonat e përkohshme të rrezikshme, të ndaluara e të kufizuara dhe rreziqet e lundrimit, stërvitjet ushtarake dhe lëvizjet masive të avionëve; dhe

e) zona ose rrugë, ose pjesë të tyre të përkohshme kur ekziston mundësia e interceptimit.

9. Kurdo që janë planifikuar ndryshime të mëdha dhe kur njoftimi paraprak është i nevojshëm dhe i mundshëm, informacioni duhet të vihet në dispozicion nga AIS-i, në mënyrë që të arrijë marrësit, të paktën 56 ditë përpara datës efektive. Kjo do të zbatohet për krijimin dhe ndryshimet paramenduese të mëdha në rrethanat e listuara më poshtë, dhe ndryshime të tjera të mëdha nëse vlerësohen të nevojshme:

a) aerodromet e reja për operimet sipas rregullave ndërkombëtare të fluturimit instrumental (IFR);

b) pistat e reja për operimet IFR në aerodromet ndërkombëtare;

c) dizajnin dhe strukturën e rrjetit të rrugëve ATS;

d) dizajnin dhe strukturën e një seti procedurash terminale (përfshirë ndryshimin e drejtimeve të procedurës për shkak të ndryshimit të variacionit magnetik);

e) rrethanat e listuara në pikën 2 të këtij neni, nëse i gjithë shteti ose ndonjë pjesë e rëndësishme e tij është prekur ose nëse kërkohet koordinim ndërkufitar.

Shënim. Materiali udhëzues për atë që përbën një ndryshim të madh përfshihet në Manualin e Shërbimeve të Informacionit Aeronautik Manual (dok. 8126).

Neni 31

Përditësimet e produktit të informacionit aeronautik

1. Përditësimet e AIP-it

1.1 Publikimi i informacionit aeronautik (AIP) do të ndryshohet ose do të ribotohet në intervalet e tilla të rregullta, siç mund të jetë e domosdoshme për ta mbajtur atë të përditësuar.

1.2 Ndryshimet e përhershme në AIP do të publikohen si amendamente të AIP-it.

1.3 Ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë (tre muaj ose më gjatë) dhe informacione me kohëzgjatje të shkurtër, që përmban tekst të zgjeruar dhe/ose grafika do të publikohen si suplemente të AIP-it.

2. NOTAM

2.1 Kur një amendament i AIP-it ose një suplement i AIP-it është publikuar në përputhje me procedurat e AIRAC-ut, do të origjinohet një *Trigger* NOTAM.

Shënim. Specifikimet e hollësishme në lidhje me Trigger NOTAM përfshihen në Procedurat për Shërbimet e Lundrimit Ajror – Menaxhimi i Informacionit Aeronautik (PANS-AIM, dok. 10066).

2.2 Një NOTAM do të origjinohet dhe do të lëshohet menjëherë kur informacioni që do të shpërndahet është i një natyre të përkohshme dhe me kohëzgjatje të shkurtër, ose kur ndryshimet e përhershme me rëndësi operationale ose ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë bëhen me njoftim të shkurtër, përveç teksteve të zgjeruara dhe/ose grafikave.

2.3 Një NOTAM do të origjinohet dhe do të lëshohet në lidhje me informacionin e mëposhtëm:

a) vendosjen, mbylljen ose ndryshimet e rëndësishme në operimin e aerodromit/ve ose heliportit/eve ose pistave;

b) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme në operimin e shërbimeve aeronautike (aerodromet, AIS, ATS, komunikimet, navigimi dhe mbikëqyrja (CNS), meteorologjia (MET), kërkimi dhe shpëtimi (SAR)) etj.;

c) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme në aftësinë operationale të radionavigimit dhe shërbimeve të komunikimit tokë-ajër. Kjo përfshin: ndërprerjen ose kthimin në punë, ndryshimin e frekuencave, ndryshimin e orëve të njoftuara të shërbimit, ndryshimin e identifikimit, ndryshimin e

orientimit (mjetet e drejtimit), ndryshimin e vendndodhjes, rritjen ose uljen e fuqisë që arrin në 50 për qind ose më shumë, ndryshimin në programet ose përmbajtjen e transmetimit ose parregullsi ose mosbesueshmëri të operimit të çdo radionavigimi dhe shërbimeve të komunikimit tokë-ajër ose kufizimet e stacioneve përforcuese përfshirë ndikimin operacional, shërbimin e prekur, frekuencën dhe zonën;

d) disponueshmërinë e sistemeve rezervë dhe sekondarë, që kanë një ndikim të drejtpërdrejtë operacional;

e) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme të mjeteve ndihmëse vizuale;

f) ndërprerjen e përbërësve kryesorë të sistemeve të ndriçimit të aerodromit ose rikthimin në operim të tyre;

g) vendosjen, heqjen ose ndryshimet e rëndësishme të procedurave për shërbimet e lundrimit ajror;

h) ndodhjen ose ndreqjen e defekteve të mëdha ose pengesave në zonën e manovrimit;

i) ndryshimet dhe kufizimet e disponueshmërisë së karburantit, vajit dhe oksigjenit;

j) ndryshimet e mëdha në pajisjet dhe shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit në dispozicion;

k) vendosjen, heqjen ose rikthimin në operim të sinjalizuesve të rrezikut që markojnë pengesat për lundrimin ajror;

l) ndryshimet në rregullore që kërkojnë veprime të menjëhershme, p.sh., zona të ndaluara për veprime të SAR-it;

m) praninë e rreziqeve që ndikojnë në lundrimin ajror (përfshirë pengesat, stërvitjet ushtarake, shfaqjet, fishekzjarrët, fenerët qiellorë, mbeturinat e raketave, garat dhe ngjarjet e mëdha të parashutizmit jashtë vendeve të caktuara);

n) zonat e konfliktit që ndikojnë në lundrimin ajror (të përfshijë informacione sa më specifike në lidhje me natyrën dhe shkallën e kërcënimeve të atij konflikti dhe pasojave të tij për aviacionin civil).

Shënim. Udhëzimet në lidhje me zonat e konfliktit përmbahen në Manualin e Vlerësimit të Rrezikut për Avionët Civilë Operacione mbi ose afër Zonave të Konfliktit (dok. 10084).

o) emetimet e planifikuara të laserit, shfaqjet me laser dhe projektorë nëse shikimi natën i pilotëve ka të ngjarë të dëmtohet;

p) ngritjen ose heqjen e pengesave për lundrimin ajror ose ndryshimet në këto pengesa në ngritje/ngjitje, afrim të humbur, zonat e afrimit dhe brezin jeshil të pistës;

q) vendosjen ose ndërprerjen (përfshirë aktivizimin ose çaktivizimin), siç është e aplikueshme ose ndryshimet në statusin e zona të ndaluara, të kufizuara ose të rrezikshme;

r) vendosjen ose ndërprerjen e zonave ose rrugëve ose pjesëve të tyre, ku ekziston mundësia e interceptimit dhe ku kërkohet mirëmbajtja e përgjimit në frekuencën e urgjencës VHF 121.5 MHz;

s) alokimin, anulimin ose ndryshimin e treguesve të vendndodhjes;

sh) ndryshimet në kategorinë e ofruar të shpëtimit dhe mbrojtjes nga zjarri të aerodromit/heliportit (*shih aneksin 14, vëllimi I, kapitulli 9 dhe shtojcën A, seksioni 17*);

t) praninë ose heqjen e kushteve të rrezikshme ose ndryshimet e rëndësishme të tyre për shkak të borës, borës së shkrirë, akullit, materialit radioaktiv, kimikateve toksike, depozitimit të hirit vullkanik ose ujit në zonën e lëvizjes;

u) shpërthime të epidemive që kërkojnë ndryshime në kërkesat e njoftuara për vaksinimet dhe masat karantinë;

v) vëzhgimet ose parashikimet e fenomeneve të motit në hapësirë, datën dhe kohën e shfaqjes së tyre, nivelet e fluturimit ku sigurohet dhe pjesë të hapësirës ajrore të cilat mund të preken nga fenomenet;

x) një ndryshim i rëndësishëm operacional në aktivitetin vullkanik, vendndodhjen, datën dhe kohën e shpërthimeve vullkanike dhe/ose shtrirja horizontale dhe vertikale të reve vullkanike e hirit,

duke përfshirë drejtimin e lëvizjes, nivelet e fluturimeve dhe rrugët ose pjesë të rrugëve që mund të preken;

y) lëshimin në atmosferë të materialeve radioaktive ose kimikateve toksike pas një incidenti bërthamor ose kimik, vendndodhjen, datën dhe kohën e incidentit, nivelet e fluturimit dhe rrugët ose pjesët e tyre, të cilat mund të preken dhe drejtimi i lëvizjes;

z) vendosjen e operacioneve të misioneve të ndihmës humanitare, siç janë ato të ndërmarra nën kujdesin e Kombeve të Bashkuara, së bashku me procedurat dhe/ose kufizimet që ndikojnë në lundrimin ajror; dhe

zh) zbatimin e masave të paparashikuara afatshkurtra në rastet e ndërprerjes ose ndërprerjes së pjesshme të ATS-së dhe shërbime mbështetëse të lidhura me to.

Shënim. Shih aneksin 11, 2.31 dhe shtojcën C në atë aneks.

2.4 Informacioni i mëposhtëm nuk do të njoftohet me NOTAM:

a) punimet rutinë të mirëmbajtjes në vendqëndrim dhe rrugët lidhëse që nuk ndikojnë në lëvizjen e sigurt të avionëve;

b) punimet për markimin e pistës, kur operimet e avionëve mund të kryhen me siguri në pistat e tjera në dispozicion ose pajisjet e përdorura mund të hiqen kur është e nevojshme;

c) pengesat e përkohshme në afërsi të aerodromeve/heliporteve që nuk ndikojnë në operimin e sigurt të avionëve;

d) dështimi i pjesshëm i pajisjeve të ndriçimit të aerodromit/heliportit kur një dështim i tillë nuk ndikon drejtpërdrejt në operimet e avionit;

e) dështimi i përkohshëm i pjesshëm i komunikimeve tokë-ajër kur dihet se janë në dispozicion dhe në gjendje pune frekuencat alternative të përshtatshme;

f) mungesa e shërbimeve të marshallimit të vendqëndrimit dhe të kontrollit të trafikut rrugor;

g) mosfunksionimi i vendndodhjes, destinacionit ose shenjave të tjera udhëzuese në zonën e lëvizjes së aerodromit;

h) parashutizmi kur ndodhet në hapësirën ajrore të pakontrolluar nën VFR (shih 2.3 m), kur kontrollohet, në vendet e shpallura ose brenda zonave të rrezikshme ose të ndaluara;

i) aktivitete trajnimi nga njësitë tokësore;

j) pavlefshmëria e sistemeve rezervë dhe sekondarë nëse këto nuk kanë ndikim operacional;

k) kufizimet në objektet e aeroportit ose shërbimet e përgjithshme pa ndikim operacional;

l) rregulloret kombëtare që nuk ndikojnë në aviacionin e përgjithshëm;

m) njoftimi ose paralajmërimet për kufizimet e mundshme/potenciale, pa ndonjë ndikim operacional;

n) kujtesa të përgjithshme për informacionet tashmë të publikuara;

o) disponueshmëria e pajisjeve për njësitë tokësore pa përmbajtje të informacionit mbi ndikimin operacional për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe infrastrukturës;

p) informacione rreth emetimeve të laserit pa ndonjë ndikim operacional dhe fishekzjarrëve nën lartësitë minimale të fluturimit;

q) mbyllja e pjesëve të zonës së lëvizjes në lidhje me punën e planifikuar të koordinuar lokalisht me kohëzgjatje më të vogël se një orë;

r) mbyllja ose pamundësia e operimit të aerodromit/eve/heliportit/eve jashtë orëve operationale të aerodromit/eve/heliportit/eve ose ndryshimeve në operimin e tij/tyre; dhe

s) informacione të tjera jooperationale të një natyre të ngjashme të përkohshme.

Shënim. Informacioni i cili lidhet me një aerodrom dhe zonën përreth tij dhe nuk ndikon në statusin e tij operational mund të shpërndahet lokalisht gjatë brijfingut para fluturimit ose gjatë fluturimit ose kontaktit tjetër lokal me ekipazhet e fluturimit.

3. Përditësimet e setit të të dhënave

3.1 Setet e të dhënave do të ndryshohen ose do të rishikohen në interval të tillë të rregullt, siç mund të jetë e nevojshme për t'i mbajtur ato të përditësuara.

3.2 Ndryshimet e përhershme dhe ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të gjatë (tre muaj ose më gjatë) të vëna në dispozicion si të dhëna digjitale do të lëshohen në formën e një seti të plotë të të dhënave ose nënseti që përfshin vetëm ndryshimet nga seti i plotë i të dhënave i lëshuar më parë.

3.3 Kur vihet në dispozicion si një set i të dhënave të rishikuara plotësisht, duhet të tregohen ndryshimet nga seti i plotë i të dhënave i lëshuar më parë.

3.4 Kur ndryshimet e përkohshme me kohëzgjatje të shkurtër janë në dispozicion si të dhëna digjitale (digjital NOTAM), ato duhet të përdorin të njëjtin model informacioni aeronautik si në setin e plotë të të dhënave.

3.5 Përditësimet në AIP dhe në setet digjitale të të dhënave do të sinkronizohen.