



REPUBLIKA E SHQIPËRISË  
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL  
DREJTORI EKZEKUTIV

Nr. 118/prot.  
2

Tiranë, më 15. 1 .2025

VENDIM

Nr. 1 , datë 15. 1 .2025

**PËR KRITERET QË DO TË ZBATOHEN PËR PËRCAKTIMIN E NEVOJAVE PËR  
OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR**

Mbështetur në Nenin 70, pika 6, të Vendimit Nr. 1095, datë 24.12.2020 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, i ndryshuar dhe për zbatimin e Nenit 3a, të Urdhrit të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 193, datë 6.10.2022, për miratimin e rregullores “Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikqyrjen e tyre”,

**VENDOSA:**

Miratimin e kriterëve që do të zbatohen për përcaktimin e nevojave për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, si më poshtë vijon:

I. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Sipas nenit 3a, të Urdhrit të Ministrit Nr. 193, datë 06.10.2022, shteti shqiptar do të përcaktojë nevojat për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore shqiptare dhe në aerodromet e saj.
2. Gjatë përcaktimit të nevojës për shërbimet e trafikut ajror, merren parasysh faktorët e mëposhtëm:
  - a. llojet e trafikut ajror të përfshirë;
  - b. dendësia e trafikut ajror;
  - c. kushtet meteorologjike;
  - d. faktorë të tjerë, që lidhen me objektivat e shërbimeve të trafikut ajror, të përcaktuara në pikën ATS.TR.100 të aneksit IV, të Urdhrit të Ministrit Nr. 193, datë 06.10.2022.

II. LLOJET E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

1. Shërbimet e Trafikut Ajror (ATS) kategorizohen në disa lloje, ku secili ofron funksione specifike për të garantuar sigurinë, efikasitetin dhe rregullsinë e trafikut ajror.
2. Llojet e shërbimeve të trafikut ajror janë:

## 2.1 Shërbimet e Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC)

### 2.1.1. Shërbimi i kontrollit të zonës.

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për fluturimet e kontrolluara në zonat e kontrolluara.

### 2.1.2. Shërbimi i kontrollit të afrimit (*approach*)

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për mbërritjen ose nisjen e fluturimeve të kontrolluara.

### 2.1.3. Shërbimi i kontrollit të aerodromit.

Shërbimi i kontrollit të trafikut ajror për trafikun e aerodromit.

## 2.2. Shërbimi i Informacionit të Fluturimit (FIS)

Një shërbim i ofruar për qëllimin e dhënies së këshillave dhe informacioneve të dobishme për kryerjen e sigurt dhe efikase të fluturimeve.

## 2.3. Shërbimi i alarmit

Një shërbim i ofruar për të njoftuar organizatat e duhura në lidhje me avionët që kanë nevojë për ndihmë për kërkim-shpëtim dhe për të asistuar organizatat e tilla sipas nevojës.

## 2.4. Shërbimi Këshillues

Një shërbim i ofruar brenda hapësirës ajrore këshilluese për të siguruar ndarjen, aq sa është praktike, ndërmjet avionëve që operojnë në planet e fluturimit IFR.

*Shënim: Shërbimi këshillues nuk është i zbatueshëm në Shqipëri.*

## III. FAKTORËT KYÇ QË PËRCAKTOJNË NEVOJËN PËR OFRIMIN E SHËRBIMIT TË TRAFIKUT AJROR

Nevoja për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror (ATS) është thelbësore për të garantuar sigurinë, efikasitetin dhe rregullsinë e navigimit ajror. Faktorët kryesorë që përcaktojnë këtë nevojë përfshijnë:

- a) Siguria në operim: Objektivi kryesor i ATS është të parandalojë përplasjet midis avionëve dhe të menaxhojë kalimin e tyre të sigurt përmes hapësirës ajrore të kontrolluar. ATS ofron informacion dhe udhëzime thelbësore për pilotët për të ruajtur ndarjen e sigurt nga avionët e tjerë dhe pengesat.
- b) Vëllimi i trafikut ajror: Zonat me densitet të lartë të trafikut, të tilla si aeroportet e ngarkuara dhe rrugët kryesore të fluturimit, kërkojnë ATS gjithëpërfshirëse për të menaxhuar kompleksitetin e shtuar dhe për të siguruar rrjedhën e qetë të trafikut.
- c) Menaxhimi i hapësirës ajrore: Llojet e ndryshme të hapësirës ajrore (të kontrolluara, të pakontrolluara, të kufizuara, etj.) kërkojnë nivele të ndryshme të ATS. Hapësira ajrore e kontrolluar, veçanërisht pranë aeroporteve, kërkon ATS më të rrepta për të menaxhuar ngritjet, uljet dhe kalimet ndërmjet sektorëve të hapësirës ajrore.
- d) Kushtet e motit: Kushtet e pafavorshme të motit, si stuhitë, turbulencat dhe dukshmëria e ulët, kërkojnë ATS të fuqishme për t'u ofruar pilotëve informacione të përditësuara dhe rrugë alternative për të shmangur motin e rrezikshëm.



- e) Përparimet teknologjike: Evolucionin e teknologjive të navigimit dhe mbikëqyrjes (p.sh. radar, navigacion satelitor) ka zgjeruar aftësitë dhe shtrirjen e ATS, duke mundësuar një menaxhim më të saktë dhe efikas të trafikut ajror.
- f) Kërkesat rregullatore: Autoritetet ndërkombëtare dhe kombëtare të aviacionit vendosin rregullore dhe standarde që mandatojnë ofrimin e ATS në hapësira të caktuara ajrore dhe për lloje të veçanta fluturimesh.
- g) Efikasiteti Operacional: ATS kontribuon në reduktimin e vonesave, optimizimin e shtigjeve të fluturimit dhe përmirësimin e efikasitetit të përgjithshëm operacional, i cili është thelbësor, si për aviacionin tregëtar, ashtu edhe për atë të përgjithshëm.
- h) Kërkimi dhe Shpëtimi (SAR): ATS luan një rol jetik në koordinimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit në rast të një emergjence ose aksidenti avioni, duke ofruar ndihmë dhe mbështetje në kohë.
- i) Mjedisi: Një ATS efikase ndihmon në minimizimin e ndikimit mjedisor të aviacionit duke reduktuar konsumin e panevojshëm të karburantit dhe emetimet përmes drejtimit të optimizuar të fluturimit dhe zvogëlimit së kohës së pritjes.
- j) Siguria Kombëtare e Aviacionit: ATS është pjesë përbërëse e ruajtjes së sigurisë kombëtare duke monitoruar dhe kontrolluar lëvizjen e avionëve brenda hapësirës ajrore të një vendi, duke ndihmuar në parandalimin e aktiviteteve të paautorizuara ose potencialisht kërcënuese.

#### IV. PROCESI I VLERËSIMIT PËR PËRCAKTIMIN E NEVOJAVE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

Përcaktimi i nevojave për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror (ATS) përfshin një proces sistematik vlerësimi dhe analize që drejton këtë përcaktim siç përshkruhet më poshtë:

##### 1. Identifikimi i kërkesave të hapësirës ajrore

- Klasifikimi i hapësirës ajrore: Nevojitet të kryhet përcaktimi i llojit të hapësirës ajrore (të kontrolluar, të pakontrolluar, përdorim të veçantë) dhe klasifikimi i saj sipas ICAO-s ose standardeve kombëtare.
- Dendësia e trafikut: Nevojitet të kryhet vlerësimi i vëllimit aktual dhe të parashikuar të trafikut ajror në zonë. Zonat me densitet të lartë trafiku zakonisht kërkojnë ATS më gjithëpërfshirëse.

##### 2. Vlerësimi i kërkesave të sigurisë

- Rreziku i përplasjes: Duhet vlerësuar rreziku i përplasjeve në ajër dhe rreziqe të tjera. Zonat me një potencial të lartë për konflikte ndërmjet avionëve kanë nevojë për ATS të rrepta.
- Terreni dhe pengesat: Duhet identifikuar dhe vlerësuar terreni dhe pengesat brenda hapësirës ajrore që mund të paraqesin rrezik për aviacionin.

##### 3. Vlerësimi i Faktorëve Operacionalë

- Operacionet e Aeroportit: Duhet analizuar operacionet në aeroportet brenda hapësirës ajrore, duke përfshirë ngritjet, uljet dhe procedurat e taksimit.
- Fluksi i trafikut ajror: Duhet ekzaminuar rrugët ekzistuese dhe të parashikuara, modelet e pritjes dhe nevojat e menaxhimit të rrjedhës së trafikut ajror.

#### 4. Rishikimi i kushteve të motit

- Moti i pafavorshëm: Duhet të përcaktohet shpeshësia dhe ndikimi i kushteve të pafavorshme të motit që mund të ndikojnë në operacionet e aviacionit.
- Informacioni i motit: Duhet vlerësuar nevoja për ofrimin e informacionit të saktë dhe në kohë të motit për pilotët.

#### 5. Analizimi i aftësive teknologjike

- Navigimi dhe mbikëqyrja: Duhet vlerësuar infrastruktura ekzistuese e navigimit dhe mbikëqyrjes, si radarët, ADS-B dhe sistemet satelitore.
- Sistemet e komunikimit: Duhet të sigurohet që të jenë të vendosura sisteme të fuqishme komunikimi për ndërveprimet pilot-kontrollor.

#### 6. Marrja parasysh e standardeve rregullatore dhe ndërkombëtare

- Standardet e ICAO-s: Duhet të mundësohet përditësimi në kohë me standardet e ICAO-s dhe praktikatat e rekomanduara për ofrimin e ATS, në mënyrë që të arrihet një nivel i lartë për afrimi me këto standarde.
- Rregulloret kombëtare: Duhet të sigurohet përputhshmëri e lartë me rregulloret dhe politikatat kombëtare të aviacionit që rregullojnë ATS.

#### 7. Efikasiteti operacional dhe ndikimi në mjedis

- Efikasiteti i karburantit: Duhet të kryen vlerësime për të evidentuar se si ATS mund të kontribuojë në efikasitetin e karburantit dhe reduktimin e emetimeve.
- Reduktimi i vonesave: Duhet të konsiderohet se si ATS mund të ndihmojë në minimizimin e vonesave dhe përmirësimin e efikasitetit të përgjithshëm të fluturimit.

#### 8. Kryerja e Vlerësimit të Riskut

- Analiza e rrezikut: Duhet të kryhet një analizë e detajuar të rrezikut për të identifikuar rreziqet e mundshme dhe masat zbutëse.
- Sistemet e Menaxhimit të Sigurisë (SMS): Duhet të zbatohet dhe integrohet SMS për të monitoruar dhe përmirësuar vazhdimisht sigurinë në operim.

#### 9. Konsultimi me palët e interesuara

- Angazhoni palët e interesuara: Duhet të përfshihen shoqëritë ajrore, operatorët e aeroportit, pilotët dhe palët e tjera të interesuara në procesin e vendimmarrjes.
- Reagimet dhe bashkëpunimi: Duhet të merren komente dhe të bashkëpunohet me palët e interesuara për të siguruar mbulim gjithëpërfshirës të nevojave dhe shqetësimeve.

#### 10. Planifikimi i zbatimit

- Shpërndarja e burimeve: Duhet të përcaktohen burimet (personeli, pajisjet, teknologjia) e nevojshme për të zbatuar ATS.
- Trajnimi dhe zhvillimi: Duhet të planifikohet trajnimi i kontrollorëve të trafikut ajror dhe personelit tjetër të përfshirë në ofrimin e ATS.



- Zbatimi me faza: Duhet të zhvillohet një plan zbatimi me faza për të prezantuar dhe rritur gradualisht ATS sipas nevojës.

## 11. Monitorim dhe Rishikim i Vazhdueshëm

- Monitorimi i Performancës: Duhet të monitorohet vazhdimisht performanca dhe efektiviteti i ATS.
- Rishikimi periodik: Duhet të kryhen rishikime të rregullta për t'iu përshtatur ndryshimeve në trafikun ajror, teknologjisë, rregulloreve dhe faktorëve të tjerë.

Shërbimet ATS	Kërkesat H/A		Kërkesat at Safety		OPS		Kushtet e Motit		Teknologjia			Stand. Rreg.		Eficienca mjedisore		Risqet		Palet e interesit		Zbatimi		Monitorimi	
	Klasifikimi i Hapësirës Ajrore	Dendësia e Trafikut (Sektor/h)	Ndarja	Terreni dhe pengesat	Operacionet e Aeroportit	Fluksi i Trafikut Ajror	Moti i Pafavorshëm	Informacioni i Motit	Navigimi	Mbikëqytja	Komunikimi	Standardet	Standardet Kombëtare	Efikasiteti i Karburantit	Reduktimi i Yonesave	Analiza e riskut	SMS	Angazhimi Palëve të Interesuara	Komenet dhe Bashkëpunimi	Shpërndarja e Burimeve	Trajnimi dhe Zhvillimi	Zbatimi me Faza	Monitorimi i Performancës
FIS	•	•		•		•	•	•				•	•			•		•	•	•	•	•	•
AFIS	•	•		•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
ATC	Shërbimi i kontrollit të zonës	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Shërbimi i kontrollit të afrimit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Shërbimi i kontrollit të aerodromit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Shërbimi i Alarmit																							

Tabela 1: Paraqitja tabelare e faktorëve kyç.

## V. PËRCAKTIMI I NEVOJAVE PËR HAPËSIRËN AJRORE DHE AERODROMET

Sa më sipër, elementët janë analizuar dhe kriteret janë përcaktuar veçmas për hapësirën ajrore dhe aerodromet, si më poshtë:

### 1. Shërbimet e trafikut ajror në hapësirën ajrore shqiptare:

#### 1.1 Hapësira ajrore nga FL 195 në FL 660.

Lloji i Shërbimit: Shërbim **ATC**.

#### 1.2 Hapësira ajrore nga FL më e ulët e përdorshme në FL 195.

Lloji i Shërbimit:

a. Shërbim **ATC** për rrugët ATS.

b. **FIS** për hapësirën ajrore jashtë rrugëve ATS.

#### 1.3 Hapësira ajrore nga GND në FL më të ulët i përdorshëm.

Lloji i Shërbimit:

**FIS**, përveç CTR-ve dhe TMA-ve që shërbejnë për aeroportet ku kërkohet shërbimi **ATC**.

2. Shërbimet e trafikut ajror në aerodrome:

2.1 **Nuk do të ofrohet ATS** në aerodromet ku:

- a. Nuk është një aerodrom ndërkombëtar, dhe
- b. Nuk janë vendosur IFR IFP, dhe
- c. Nuk ka operacione CAT, dhe
- d. Numri i lëvizjeve në vit nuk i kalon 10000 avionë

2.2 **AFIS** duhet të sigurohet në aerodromet ku:

- a. Është dhe aerodrom ndërkombëtar, ose
- b. Ka procedura IFR të vendosura, ose
- c. Ka operacione CAT, ose
- d. Numri i lëvizjeve në vit nuk i kalon 30000 avionë, ose
- e. Vlerësimi i Sigurisë i ofruar nga SP (ofruesi i shërbimit) kërkon ngritjen e Shërbimit AFIS.

2.3 **Shërbimi ATC** duhet të sigurohet në aerodromet ku:

- a. Numri i lëvizjeve në vit i kalon 30000 avionë, ose
- b. Më shumë se 12000 janë operacione CAT, ose
- c. Vlerësimi i Sigurisë i ofruar nga SP kërkon ngritjen e Shërbimit ATC.

*Shënim: Vlerësimi i sigurisë duhet të marrë parasysh gjithashtu:*

- I) Llojin dhe dendësinë e trafikut;
- II) Kushtet meteorologjike;
- III) Konsideratat gjeografike;
- IV) Kompleksitetin e hapësirës ajrore;
- V) Pajisjet e disponueshme.

VI. SUBJEKTET PËR ZBATIMIN E KËTIJ VENDIMI

1. Dispozitat e këtij vendimi duhet të zbatohen nga Ofruesi i certifikuar dhe i caktuar i Shërbimeve të Lundrimit Ajror.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti përgjegjës për të siguruar zbatimin e këtij vendimi.
3. Çdo njësi ATS duhet të ofrojë Shërbimin e Alarmit.

Ky Vendim hyn në fuqi menjëherë, i njoftohet Ofruesit të Shërbimeve të Lundrimit Ajror dhe publikohet në faqen e internetit të Autoritetit të Aviacionit Civil.

**DREJTOR EKZEKUTIV**

**Maksim Et'hemaj**

