



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.87

14 korrik

2010

P Ë R M B A J T J A

	Faqe
Udhëzim i MPPT nr.9, datë 3.6.2010	Për kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror 4505
Udhëzim i MPPT nr.10, datë 3.6.2010	Për rregulloren e përbashkët të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore 4529

UDHËZIM
Nr.9, datë 3.6.2010

PËR KËRKESAT E PËRBASHKËTA TË DISPOZITËS SË SHËRBIMEVE TË NAVIGIMIT
AJROR

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish Republikës së Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët Evropiane të Aviacionit”,

UDHËZOJ:

Hyrje

Ky udhëzim është bazuar në:

- ligjin nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- vendimin e Komisionit të Komunitetit Europian, nr 2096/2005, datë 20 dhjetor 2005;
- udhëzimet nr.18, 20, 21 dhe 22, datë 16.10.2008 të Ministrit të MPPT.

Me adoptimin e këtij udhëzimi dhe të rregulloreve përkatëse, AAC-ja e Shqipërisë, si autoriteti i autorizuar dhe nën nenin 6 të Kodit Arjor, ngarkohet për të siguruar në mënyrë të vazhdueshme normat përkatëse dhe efektive të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror në aerodromet dhe në hapësirën ajrore të Shqipërisë.

1. Qëllimi

1.1 Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave të përbashkëta për dispozitat e shërbimit të navigimit ajror, për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror, për ndërtimin e një sistemi automatik (*software*) të garantimit të sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror nga ana e ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror dhe kërkesave të përbashkëta mbi metodat e punës dhe procedurat e operimit.

1.2 Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurës së mbikëqyrjes së sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror është Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

1.3 Ky udhëzim është në përputhje me vendimin e Komisionit të Komunitetit Evropian, nr 2096/2005, datë 20 dhjetor 2005, me qëllim harmonizimin e politikave për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror brenda vendeve të ECAC.

2. Arsytet themelore

2.1 Mbikëqyrja e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror është elementi themelor në arritjen e sigurisë, dhe për pasojë, në menaxhimin e sigurisë, në dispozitën e shërbimeve të ofrimit të shërbimit të navigimit ajror. Zbatimi i këtyre kërkesërregulloreve në këtë fushë synon të vendosë nivelet minimale të harmonizuara të sigurisë në shërbimet e navigimit ajror dhe në sigurinë e OSHNA.

2.2 Përdorimi i këtij udhëzimi dhe procedurave të tij garanton në vazhdimësi dhe në mënyrë efektive e të përshtatshme zbatimin korrekt të rregulloreve të sigurisë në shërbimeve të ofruara në aerodromet dhe hapësirën ajrore të Shqipërisë.

3. Zbatueshmeria

Kërkesat e përgjithshme do të zbatohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga gjithë personeli i shërbimit OSHNA, përgjegjës për detyrat, të cilat brenda dispozitës së shërbimit OSHNA, janë përcaktuar të lidhura ngushtë me sigurinë.

Nënrrregulloret dhe termat e përdorura

Pjesë integrale e këtij udhëzimi janë nënrrregulloret 4/2010, 6/2010 dhe 7/2010, si dhe anekset bashkëlidhur në të cilat janë shpjeguar termat dhe shkurtimet e përdorura në këtë Udhëzim.

Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE NR.4/2010

KËRKESAT E PËRBASHKËTA PËR DISPOZITËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGIMIT AJROR

Duke pasur parasysh udhëzimin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE” dhe në veçanti nenet 4 dhe 6 të saj,

Ndërsa:

1. Në vijim të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, AAC i kërkohet të përcaktojë kërkesat e për dispozitat e shërbimeve të navigimit ajror në Republikën e Shqipërisë. Kjo rregullore që siguron aplikimin direkt është mekanizmi më i përshtatshëm për këtë qëllim.

2. Shërbimet e navigimit ajror në Republikën e Shqipërisë duhet t’i nënshtrohen certifikimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Ofruesi i shërbimeve të navigimit Ajror, i cili përputhet me kërkesat e përbashkëta, duhet të marrë një certifikatë sipas udhëzimit nr.18, datë 16.10.2008 të Ministrit të MPPT. Ata ofrues të shërbimeve të navigimit ajror, të cilët mund të operojnë pa një certifikatë, duhet të përpiqen të sigurojnë maksimumin e përputhjes me kërkesat e përbashkëta për aq sa i lejon statusi i tyre ligjor.

3. Aplikimi i kërkesave të përbashkëta duhet të bëhet pa paragjykim për sovranitetin e Shtetit, mbi hapësirën ajrore dhe për kërkesat e shtetit lidhur me rendin publik, sigurinë publike dhe çështjet e mbrojtjes dhe të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e Shërbimeve të Navigimit Ajror në QVE”, mbi dispozitat e navigimit ajror për një Qiell të Vetëm Evropian. Kërkesat e përbashkëta nuk duhet të mbulojnë operacionet dhe stërvitjet ushtarake.

4. Përcaktimi i kërkesave të përbashkëta për dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror duhet të llogarisë siç duhet statusin ligjor të ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror në Republikën e Shqipërisë. Për më tepër, kur një ofrues zhvillon aktivitetet të ndryshme nga dispozita e shërbimeve të navigimit ajror, atëherë kërkesat e përbashkëta nuk duhen aplikuar për ato aktivitetet.

5. Aplikimi i kërkesave të përbashkëta tek ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror duhet të jetë në përpjesëtim me rrezikun që lidhet me vetitë specifike të çdo shërbimi, siç është numri dhe/ose natyra e karakteristikave të lëvizjeve të përpunuara. Nëse ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror preferon të mos i japë vetes mundësinë për të ofruar shërbime ndërkuftare dhe të heqë dorë nga e drejta e njohjes reciproke brenda një Qielli të Vetëm Evropian, atëherë, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i SHNA duhet të caktohet për të lejuar që ata ofrues të përputhen krahasimisht dhe respektivisht me kërkesat e përgjithshme të caktuara për dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror. Për pasojë, kushtet e vendosura në certifikatë duhet të reflektojnë natyrën dhe fushëveprimin e devijimit përkatës.

6. Për të garantuar funksionimin siç duhet të skemës së certifikimit, AKM duhet t’i japë AAC gjithë informacionin mbi devijimet në kontekstin e raporteve të tyre vjetore.

7. Përgjegjësia e sigurimit të përputhjes duhet t’i lihet ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror, për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës së tij për të gjitha shërbimet që ai mbulon.

8. Për të garantuar aplikimin efektiv të kërkesave të përbashkëta, duhet të ndërtohet një sistem i rregullt mbikëqyrjeje dhe inspektimi për verifikimin e përputhjes me ato kërkesa dhe me kushtet e përcaktuara në certifikatë.

9. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të ekzaminojë përshtatshmërinë e një ofruesi përpara lëshimit të certifikatës dhe duhet të vlerësojë përputhjen e vazhdueshme të ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror që ai ka certifikuar mbi një bazë vjetore. Si rrjedhojë, ai duhet të ndërtojë dhe azhurnojë çdo vit një program tregues inspektimi që të mbulojë të gjithë ofruesit që ka certifikuar mbi bazën e një vlerësimi të rreziqeve. Programi duhet të lejojë inspektimin e të gjitha pjesëve përbërëse të shërbimeve të navigimit ajror brenda një afati kohor të arsyeshëm.

10. Kur vlerëson përputhjen e ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror dhe meteorologjik, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të caktojë të kontrollojë kërkesat përkatëse që burojnë nga detyrimet ndërkombëtare të shtetit.

11. Dispozitat duhet të përfshijnë kërkesën që Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës të kontrollojë nëse personeli i ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror, në veçanti kontrollorët e trafikut ajror, janë kompetentë dhe të licencuar siç kërkohet.

12. Dispozita të reja duhen futur edhe mbi raportimin e ngjarjeve të sigurisë, që i kërkojnë Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës të kontrollojë nëse një ofrues i shërbimeve të navigimit ajror dhe gjithashtu një ofrues i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit përmbushin kërkesën që mbulon raportimin dhe vlerësimin e ngjarjeve të tilla.

13. Duhet pranuar, së pari që menaxhimi i sigurisë është ai funksion i shërbimeve të navigimit ajror, i cili garanton që të gjitha rreziqet e sigurisë janë identifikuar, vlerësuar dhe janë zbutur kënaqshëm, dhe së dyti, përaftrim zyrtar dhe sistematik i menaxhimit të sigurisë do të maksimizojë përfitimet e sigurisë në një mënyrë të dukshme dhe të besueshme.

14. Ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror duhet të operojë në përputhje me standardet përkatëse të ICAO. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të bashkëpunojë ngushtësisht me Eurokontrollin dhe duhet të punojë drejt minimizimit të ndryshimeve të njoftuara nga Shteti në aplikimin e standarteve të ICAO.

15. Kjo rregullore është në përputhje me opinionin e Komitetit për një Qiell të Vetëm të vendosur në nenin 5 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”.

Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Shqipërisë lëshon këtë rregullore:

Neni 1

Subjekti dhe fushëveprimi

Kjo rregullore parashton kërkesat e përbashkëta për dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror. Sidoqoftë, po të mos ndërtohet dispozita tek aneksi I ose II, përkundrazi, këto kërkesa nuk do të aplikohen tek:

- a) aktivitetet ndryshe nga dispozita e shërbimeve të navigimit ajror nga një ofrues;
- b) burimet e shpërndara aktiviteteve jashtë dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror.

Kjo rregullore identifikon dhe përvetëson kërkesat e detyrueshme të miratuara me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.401, datë 11.07.2007 dhe udhëzimet Nr. 18, 19, 20, 21 dhe 22 datë 16.10.2008 të Ministrit të MPPT, të cilat janë të përshtatshme për certifikimin e ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror:

- a) Udhëzimi nr.20, datë 16.8.2008 i Ministrit të Transporteve, mbi përdorimin e sistemeve të menaxhimit të sigurisë nga ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror;
- b) Udhëzimi nr.22, datë 16.8.2008 i Ministrit të MPPT, mbi vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut në OSHNA;
- c) Udhëzimi nr.21, datë 16.8.2008, i Ministrit të MPPT, rregullorja “Mbi licencimin e personelit të shërbimit të OSHNA” dhe kërkesat për personelin inxhiniero-teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë (Udhëzimi nr.11, datë 12.7.2007 i Ministrit të MPPT).

Neni 2

Përkufizime

Më poshtë do të aplikohen këto përkufizime:

a) “punë ajrore” do të thotë operacioni i një avioni në të cilin një avion përdoret për shërbime të specializuara, të tilla si: agrikulturë, ndërtim, fotografime, survejime, observime dhe patrullime, kërkim shpëtimi ose informacione ajrore;

b) “transport ajror komercial” do të thotë operacioni i çdo avioni që përfshin transportin e pasagjerëve, mallrave ose postës me shpërblim ose me qira;

c) “sistem funksional” do të thotë një kombinim sistemesh, procedurash dhe burimesh njerëzore të organizuara për të kryer një funksion brenda kontekstit të OSHNA;

d) “aviacioni i përgjithshëm” do të thotë çdo operacion i një avioni ndryshe nga transporti ajror komercial dhe punët ajrore;

e) “situatë rreziku” do të thotë çdo kusht, situatë ose rrethanë e cila mund të shkaktojë një aksident;

f) “rrezik” do të thotë kombinimi i gjithë probabilitetit ose shpeshhtësia e ndodhjes së një efekti të dëmshëm të shkaktuar nga një situatë rreziku dhe shkalla e atij efekti;

g) “garantimi i sigurisë” do të thotë të gjitha veprimet e planifikuara dhe sistematike të domosdoshme për të krijuar besimin e mjaftueshëm që një produkt, një shërbim, një organizatë ose një sistem funksional arrin sigurinë e pranueshme ose të tolerueshme;

h) “objektiv sigurie” do të thotë një deklaratë cilësore ose sasiore që përcakton shpeshhtësinë ose probabilitetin e pritjes së ndodhjes së një situatë rreziku;

i) “shërbime” do të thotë një shërbim navigimi ajror ose një paketë shërbimesh navigimi ajror.

Neni 3
Dhënia e certifikatave

1. Për të marrë certifikatën e nevojshme për të ofruar shërbime navigimi ajror, dhe pa paragjykuar nenin 7 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, ofruesit e shërbimit të navigimit ajror duhet të përputhen me kërkesat e përbashkëta të përgjithshme të vendosura në aneksin I të kësaj rregulloreje, si edhe me kërkesat specifike shtesë të vendosura në anekset II deri në V të kësaj rregulloreje, sipas tipit të shërbimit që ata ofrojnë, duke iu nënshtruar devijimeve nën nenin 4.

2. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të verifikojë përputhjen e ofruesit të shërbimit të navigimit ajror me kërkesat e përbashkëta përpara se të lëshojë një certifikatë për atë ofrues.

3. Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të përputhet me kërkesat e përbashkëta të jo më vonë se koha në të cilën certifikata është lëshuar sipas nenit 7 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”.

Neni 4
Devijime

1. Me anë të devijimit nga dispozitat e nenit 3, paragrafi 1), ofrues të caktuar shërbimi navigimi ajror mund të preferojnë të mos i japin vetes mundësinë që të ofrojnë shërbime ndërkufitare dhe mund të heqin dorë nga njohja reciproke brenda një Qielli të Vetëm Europian.

2. Ata mund, në ato rrethana, të aplikojnë një certifikatë e cila është e kufizuar në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e shtetit duke iu referuar nenit 7, pika 2) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, Rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”.

3. Për të bërë një aplikim të tillë, ofruesi i shërbimit të navigimit ajror duhet të ofrojë shërbime ose të planifikojë për t’i ofruar ato vetëm për sa i përket një ose disave nga kategoritë e mëposhtme:

- a) aviacion i përgjithshëm;
- b) punë ajrore;
- c) transporti ajror komercial i kufizuar për avionët me peshë ngritjeje më pak se 10 tonë ose më pak se 20 sedilje;

d) transporti ajror komercial me më pak se 10 000 lëvizje në vit, pavarësisht nga pesha maksimale e ngritjes dhe numri i sediljeve të pasagjerëve, “lëvizjet” numërohen si shuma e ngritjeve dhe uljeve dhe llogariten si një mesatare e një periudhe të mëparshme 3-vjeçare.

4. Për të bërë një aplikim të tillë, ofruesi i shërbimit të trafikut ajror duhet të ketë një xhiro të përgjithshme vjetore prej 1 000 000 euro ose më pak në lidhje me shërbimet që ai ofron ose planifikon të ofrojë.

5. Kur, për arsye praktike objektive, ofruesi i shërbimit të trafikut ajror nuk është në gjendje që të sigurojë evidenca që ai i plotëson ato kritere, atëherë Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës mund të pranojë shifra analoge ose parashikime në lidhje me kufijtë e përcaktuara në nënparagrafët 3 dhe 4.

6. Kur paraqitet një aplikim i tillë, ofruesi i shërbimit të trafikut ajror duhet të dorëzojë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës, njëkohësisht, evidencat përkatëse lidhur me kriteret e kualifikimit.

7. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës mund të pranojë devijime specifike për aplikantin që përmbush kriteret e paragrafit 1, në përpjesëtim me kontributin e tij në menaxhimin e trafikut ajror në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

8. Këto devijime mund të lidhen vetëm me kërkesat e aneksit I, me përjashtimet e mëposhtme:

- a) pjesa 1 - kompetenca dhe kapaciteti teknik dhe operacional;
- b) pjesa 3.1 – menaxhimi i sigurisë;
- c) pjesa 5 – burimet njerëzore;
- d) pjesa 8.1 – parashikimi i hapur dhe transparent i shërbimeve.

9. Përveç devijimeve të referuara në paragrafin 2, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës mund të pranojë devijime për aplikantët që ofrojnë shërbime informacioni fluturimi për aerodromin duke operuar rregullisht jo më tepër se një pozicion pune për çdo aerodrom. Ai do të veprojë kështu në përpjesëtim me kontributin e aplikantit në menaxhimin e trafikut ajror në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

10. Këto devijime mund të lidhen vetëm me kërkesat e mëposhtme të aneksit II, pjesa 3:

a) përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë, si edhe shërbimet e jashtme dhe furnizuesit e jashtëm (nën pjesën 3.1.2);

b) survejimi i sigurisë (nën pjesën 3.1.3);

c) kërkesat e sigurisë për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut në lidhje me ndryshimet (pjesa 3.2).

11. Nuk do të pranohet asnjë devijim prej kërkesave që parashtrihen në anekset II, IV ose V.

12. Në përputhje me aneksin II të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet:

a) të specifikojë natyrën dhe fushëveprimin e devijimeve në kushtet bashkëngjitur certifikatës duke treguar bazën ligjore të tij;

b) të kufizojë në kohë vlefshmërinë e certifikatës; dhe

c) të monitorojë nëse ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror vazhdon të kualifikohet për devijimin.

Neni 5

Demonstrimi i përputhshmërisë

1. Ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror, me kërkesë të Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës, duhet të sigurojë të gjitha evidencat përkatëse për të demonstruar përputhjen me kërkesat e përbashkëta të aplikueshme. Ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror mund të shfrytëzojë të dhënat ekzistuese.

2. Një ofrues i certifikuar i shërbimeve të navigimit ajror duhet të njoftojë Autoritetin Kombëtar Mbikëqyrës për ndryshimet e planifikuara në dispozitat e shërbimeve të cilat mund të prekin përputhjen e tij me kërkesat e përbashkëta të aplikueshme ose me kushtet bashkëngjitur certifikatës.

4. Kur një ofrues i certifikuar i shërbimeve të navigimit ajror nuk përputhet më me kërkesat e përbashkëta të aplikueshme ose me kushtet bashkëngjitur certifikatës, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të marrë një vendim brenda periudhës kohore që nuk e kalon 1(një) muaj. Me anë të këtij vendimi, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet t’i kërkojë ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror që të ndër marrë veprime korrigjuese.

Vendimi i duhet komunikuar menjëherë ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror.

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të kontrollojë që veprimet korrigjuese të jenë implementuar përpara njoftimit të aprovimit të tyre tek ofruesi i shërbimeve të navigimit ajror. Kur Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës e konsideron që veprimet korrigjuese nuk janë implementuar siç duhet brenda periudhës kohore të pranuar, ai duhet të marrë masat përkatëse detyruese sipas nenit 7, pika (7) të udhëzimit të Ministrit të Transporteve, rregullorja mbi “Dispozitën e Shërbimeve të navigimit ajror në QVE” dhe nenit 9 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”, ndërkohë që merr parasysh nevojën për të siguruar vazhdimësinë e shërbimeve.

Neni 6

Lehtësimi i monitorimit të përputhshmërisë

Sipas nenit 2, pika (2) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, duhet të lehtësojë inspektime dhe survejime nga Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës ose nga organizata të njohura që veprojnë në interes të tij, duke përfshirë vizitat me dhe pa njoftim të mëparshëm.

Personat e autorizuar duhet kenë fuqi për të ekzekutuar veprimet e mëposhtme:

a) të ekzaminonjë regjistrat, të dhënat, procedurat përkatëse dhe çdo material tjetër që lidhet me dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror;

b) të marrin kopje fragmentesh nga regjistrat, të dhënat, procedurat dhe materialet e tjera;

c) të kërkojnë një shpjegim me gojë në vendin e punës;

d) të futen në ambientet, rrethinat ose mjetet e transportit.

Inspektime dhe survejime të tilla duhet të kryhen në përputhje me dispozitat ligjore të Republikës së Shqipërisë.

Neni 7
Përputhshmëria e vazhdueshme

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës, mbi bazën e evidencave në dispozicion, monitoron çdo vit përputhjen e vazhdueshme të ofruesit të shërbimeve të navigimit ajror që ai ka certifikuar. Në këtë kuptim, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të ndërtojë dhe azhurnojë çdi vit një program inspektimi që të mbulojë të gjithë ofruesat që ka certifikuar dhe mbi bazën e një vlerësimi të rrezikut që shoqëron operacionet e ndryshme të konstitujë shërbimet e ofruara. Ai duhet të konsultohet me ofruesin e shërbimeve të navigimit ajror, si edhe me çdo autoritet tjetër kombëtar mbikëqyrës, nëse është e përshtatshme, përpara hartimit të një programi të tillë. Programi duhet të tregojë intervalet e përballeshme të inspektimeve të vendndodhjeve të ndryshme.

Neni 8
Rregullorja e sigurisë së personelit inxhinier dhe teknik

Përsa i përket dispozitës së shërbimeve të trafikut ajror, komunikimit, navigimit dhe survejimit, bazuar në udhëzimet nr.20 dhe 21, datë 16.8.2008 të Ministrisë të MPPT dhe në udhëzimin nr.11, datë 12.7.2007 të Ministrisë të MPPT “Mbi licencimin e personelit inxhiniero-teknik”, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës ose çdo autoritet tjetër i emëruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të përbushur këtë detyrë duhet:

a) të lëshojë rregulla përkatëse sigurie për personelin inxhinier dhe teknik që ndërmarrin detyra operacionale lidhur me sigurinë;

b) të garantojë mbikëqyrjen e mjaftueshme dhe përkatëse të sigurisë për personelin inxhinier dhe teknik të caktuar nga organizata operuese për të ndërmarrë detyra operacionale lidhur me sigurinë;

c) mbi baza të arsyeshme dhe pas hetimit përkatës, të ndërmarrë veprimet përkatëse në lidhje me organizatën operuese dhe/ose personelin inxhinier dhe teknik që nuk plotësojnë dispozitat e aneksit II, pjesa 3.3;

d) të verifikojë që janë përcaktuar metodat përkatëse për të garantuar që palët e treta të caktuar për detyra operacionale lidhur me sigurinë plotësojnë dispozitat e aneksit II, pjesa 3.3.

Neni 9
Procedura *Peer review*¹

1. Komisioni, duke vepruar në bashkëpunim me AAC, duhet të organizojë *peer reviews* të Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës sipas paragrafëve nga 2 deri në 6.

2. Një *peer review* duhet të kryhet nga një ekip ekspertësh ndërkombëtar. Ekipi duhet të përbëhet nga ekspertë që vijnë nga të paktën 3 shtete të ndryshme të BE. Ekspertët nuk duhet të marrin pjesë në *peer reviews* në shtetet ku ata janë punësuar. Komisioni duhet të ngrejë dhe ruajë një grup ekspertësh kombëtarë të emëruar nga secili shtet Anëtar, i cili duhet të mbulojë të gjithë aspektet e kërkesave të përbashkëta të listuara në nenin 6 të udhëzimit të Ministrisë të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”.

3. Jo më pak se 3 muaj përpara një *peer review*, Komisioni duhet të informojë AAC dhe AKM përkatëse mbi kryerjen e *peer review*, datën në të cilën është programuar të kryet dhe të identifikojë ekspertët që do të marrin pjesë në të. AAC, ku AKM e të cilit do t’i nënshtrohet këtij procesi duhet të aprovojë ekipin e ekspertëve përpara se ai të kryejë këtë proces.

4. Brenda një periudhe 3-mujore pas procesit, ekipi duhet të hartojë, me konsensus, një raport i cili të përmbajë rekomandime. Komisioni duhet të thërrasë një mbledhje me ekspertët dhe AKM për të diskutuar mbi raportin.

5. Komisioni duhet t’ia dërgojë raportin AAC përkatëse. Më vonë, brenda 3 muajve nga marrja e raportit, paraqet observimet e tij; ato observime duhet të përfshijnë, atje ku duhet, masat të cilat ai ka

¹ *Peer review* – një proces i përdorur nga njerëz të të njëjtit specialitet për të vlerësuar profesionalisht nëse puna e një kolegu përputhet me kërkesat e vendosura.

marrë ose synon të marrë për t'iu përgjigjur procesit brenda një afati kohor të caktuar. Po të mos bjerë dakord me AAC, raporti dhe ndjekja nuk duhet të publikohen.

6. Komisioni duhet të informojë AAC nëpërmjet Komitetit Qielli i Vetëm mbi gjetjet kryesore nga ky proces mbi një bazë vjetore.

ANEKSI I KËRKESA TË PËRGJITHSHME PËR DISPOZITËN E SHËRBIMEVE TË NAVIGIMIT AJROR

1. KOMPETENCA DHE KAPACITETI TEKNIK DHE OPERACIONAL

Një OSHNA duhet të jetë në gjendje të ofrojë shërbime në një mënyrë të sigurtë, efçente, të vazhdueshme dhe të pandërprerë në përputhje me çdo nivel të arsyeshëm të të gjitha kërkesave për një hapësirë ajrore të dhënë. Në këtë kuptim, ai duhet të ruajë kapacitetin dhe eksperiencën teknike dhe operacionale.

2. STRUKTURA DHE MENAXHIMI ORGANIZATIV

2.1. Struktura

Një OSHNA duhet të ngrejë dhe menaxhojë organizatën e vet sipas një strukture që mbështet shërbime të sigurta, efçente dhe të vazhdueshme.

Sruktura organizative duhet të përcaktojë:

a) Autoritetin, detyrat dhe përgjegjësitë e të emëruarve, në veçanti të personelit të ngarkuar për menaxhimin e funksioneve lidhur me sigurinë, cilësinë, sigurimin, financën dhe burimet njerëzore;

b) Marrëdhënien dhe linjat e raportimit midis pjesëve të ndryshme dhe proceseve të organizimit.

2.2. Menaxhimi organizativ

Një OSHNA duhet të hartojë një plan biznesi që të mbulojë një periudhë minimale 5-vjeçare. Plani i biznesit duhet:

a) të përcaktojë synimet dhe qëllimet e OSHNA dhe strategjinë e tij drejt arritjes së tyre në përputhje të plotë me çdo plan aftgjatë të ofruesit dhe me kërkesat përkatëse të Komunitetit në lidhje me zhvillimin e infrastrukturës dhe teknologjisë;

b) të përmbajë objektivat përkatës të performancës në termat e cilësisë dhe nivelin e shërbimit, sigurisë dhe me kosto efektive.

Një OSHNA duhet të hartojë një plan vjetor që mbulon vitin e ardhshëm i cili duhet të specifikojë më tej tiparet e planit të biznesit dhe të përshkruajë çdo ndryshim të tij. Plani i biznesit duhet të mbulojë dispozitat pasuese mbi nivelin dhe cilësinë e shërbimit, siç është niveli i pritshëm i kapacitetit, sigurisë dhe vonesave të fluturimeve, si edhe mbi problemet financiare:

a) informacion mbi implementimin e infrastrukturës së re ose zhvillimet e tjera dhe një formulim se si ata do të kontribuojnë për përmirësimin e nivelit dhe cilësisë së shërbimeve;

b) treguesit e performancës ndaj të cilave niveli dhe cilësia e shërbimit mund të vlerësohet në mënyrë të arsyeshme;

c) pozicioni afatshkurtër i pritshëm financiar i OSHNA, si edhe çdo ndryshim ose ndikim tek plani i biznesit.

Plani i biznesit 5-vjeçar dhe ai vjetor duhet të paraqiten për shqyrtim në AAC përpara periudhës së zbatimit të tyre.

3. MENAXHIMI I SIGURISË DHE CILËSISË

3.1. Menaxhimi i sigurisë

Një OSHNA duhet të menaxhojë sigurinë e të gjitha shërbimeve të tij. Duke bërë kështu, ai duhet të krijojë lidhje zyrtare me të gjithë të interesuarit të cilët mund të influencojnë direkt sigurinë e shërbimeve të tij.

3.2. Sistemi i menaxhimit të cilësisë

Një OSHNA duhet të ketë ndërtuar pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje një sistem për menaxhimin e cilësisë, i cili të mbulojë të gjitha shërbimet e navigimit ajror që ai ofron sipas parimeve në vijim.

Ai duhet të:

a) përcaktojë politikën e cilësisë në një mënyrë të tillë që të plotësojë nevojat e përdoruesve të ndryshëm sa më shumë që të jetë e mundur;

b) ndërtojë një program garantimi cilësie që përmban e ndërtuara për të verifikuar që të gjitha operacionet janë kryer sipas kërkesave, standardeve dhe procedurave të aplikueshme;

c) japë evidenca të funksionimit të sistemit të cilësisë me anë të manualeve dhe dokumenteve të monitorimit;

d) caktojë përfaqësuesit e menaxhimit për të monitoruar përputhshmërinë me dhe mjaftueshmërinë e procedurave për të garantuar praktika të sigurta dhe efçente operationale;

e) kryejë rishikime të sitemit të ndërtuar të cilësisë dhe të ndërmarrë veprime korrigjuese, si të jetë e përshtatshme.

OSHNA duhet të pranojë hapjen e dokumentacionit për AKM lidhur me certifikimin me kërkesë të tij.

3.3. Manualët e operimeve

Një OSHNA duhet të sigurojë dhe të mbajë të azhurnuara manualët e operimeve lidhur me dispozitën e shërbimeve të tij për përdorim dhe udhëzim nga personeli operacional. Ai duhet të sigurojë që:

a) manualët e operimeve përmbajnë instruksionet dhe informacionin e kërkuar nga personeli operacional për të kryer detyrat e tyre;

b) pjesë përkatëse të manualeve të operimeve janë të kapshme nga personeli i interesuar;

c) personeli operacional është i informuar menjëherë për amendamentet e manualit të operimeve i aplikuar tek detyrat e tyre, si edhe datën e hyrjes së tyre në fuqi.

4. SIGURIMI/RUAJTJA

Një OSHNA duhet të ndërtojë një sistem menaxhimi të sigurimit për të garantuar që:

a) sigurimi/ruajtja e pajisjeve dhe e personelit për të parandaluar ndërhyrjet e paligjshme në dispozitën e shërbimeve;

b) sigurimi/ruajtja e të dhënave operationale që ai merr ose produkteve ose punëve, në mënyrë që hyrja tek ato të jetë e kufizuar vetëm për ata që janë të autorizuar.

Sistemi i menaxhimit të sigurimit/ruajtjes duhet të përcaktojë:

a) procedurat lidhur me vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut të monitorimit dhe përmirësimin e sigurimit, rishikimin e sigurimit dhe shpërndarjen e mësimave të nxjerra;

b) mjetet e caktuara për të zbuluar difektet e sigurimit dhe për të sinjalizuar personelin me paralajmërimet përkatëse të sigurimit;

c) mjetet e ruajtjes së efekteve të difekteve të sigurimit dhe të identifikimit të veprimeve rigjeneruese dhe procedurat zbutëse për të shmangur ripërsëritjen e tyre.

Një OSHNA duhet të garantojë hapësirën e lirë të sigurimit për personelin e tij, nëse duhet, dhe të koordinojë me autoritetet përkatëse civile dhe ushtarake për të garantuar sigurimin e pajisjeve të tij, personelit dhe të dhënave.

5. BURIMET NJERËZORE

Një OSHNA duhet të punësojë një personel të kualifikuar siç duhet për të garantuar dispozitën e shërbimeve të tij në një mënyrë të sigurt, efçente, të vazhdueshme dhe të pandërprerë.

6. FUQIA FINANCIARE

6.1. Kapaciteti ekonomik dhe financiar

Një OSHNA duhet të jetë në gjendje të përmbushë detyrimet e tij financiare, të tilla si kostot fikse dhe të ndryshueshme të operimit ose kostot e investimit të kapitalit. Ai duhet të përdorë një sistem të përshtatshëm kontabël mbi kostot. Ai duhet të demonstrojë aftësinë e tij nëpërmjet planeve vjetore siç referohet tek pjesa 2.2 e këtij aneksi, si edhe përmes tabelave të bilancit dhe llogarive siç praktikohet nën statutin e tij ligjor.

6.2. Auditim financiar

Sipas nenit 12, pika (2) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, një OSHNA duhet të demonstrojë që ai po ndërmerr një auditim të pavarur mbi një bazë rregullsie.

7. DETYRIMI DHE MBULIMI I SIGURIMIT

Një OSHNA duhet të ketë marrë masat për të mbuluar detyrimet e tij që lindin nga zbatimi i ligjit.

Metoda e përdorur për të siguruar këtë mbulim duhet të jetë përkatësisht sipas humbjeve potenciale dhe dëmtimeve në fjalë, duke marrë në konsideratë statusin ligjor të OSHNA dhe nivelin e vlefshëm të mbulimit të sigurimit komercial.

Një OSHNA, i cili shfrytëzon shërbimet e një OSHNA-je tjetër, duhet të garantojë që marrëveshjet mbulojnë shpërndarjen e detyrimit midis tyre.

8. CILËSIA E SHËRBIMEVE

8.1. Dispozita e hapur dhe transparente e shërbimeve

Një OSHNA duhet të ofrojë shërbimet e tij në mënyrë të hapur dhe transparente. Ai duhet të publikojë kushtet e hyrjes tek shërbimet e tij dhe ndërtojë një proces zyrtar konsultimi me përdoruesit i shërbimeve të tij mbi një bazë të rregullt ose individualisht, ose kolektivisht, dhe të paktën një herë në vit.

Një OSHNA nuk duhet të diskriminojë mbi baza nacionaliteti apo identiteti përdoruesit ose klasat e përdoruesve në përputhje me ligjin e aplikueshëm të Komunitetit.

8.2. Planet e kontingjencës

Të paktën një vit pas certifikimit, një OSHNA duhet të ketë ndërtuar plane kontigjence për të gjitha shërbimet që ai ofron në rastet e ngjarjeve të cilat rezultojnë në degradime të rënda ose ndërprerje të shërbimeve të tij.

9. KËRKESAT E RAPORTIMIT

Një OSHNA duhet të jetë në gjendje të dorëzojë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës një raport vjetor të aktiviteteve të tij. Ky raport duhet të përfshijë rezultatet e tij financiare pa paragjykim të nenit 12 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, si edhe performancën e tij operacionale dhe çdo aktivitet dhe zhvillim të rëndësishëm veçanërisht në fushën e sigurisë.

Raporti vjetor duhet të përfshijë minimalisht:

- një vlerësim të nivelit dhe cilësisë së shërbimit të kryer dhe nivelit të sigurisë së ofruar;
- performancën e OSHNA krahasuar me objektivat e performancës të vendosura në planin e biznesit, duke ballafaquar performancën aktuale kundrejt planit vjetor duke përdorur treguesit e performancës në planin vjetor;
- zhvillimet në operacionet dhe infrastrukturën;
- rezultatet financiare, për aq kohë sa ato nuk janë publikuar veç sipas nenit 12, pika(1) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, Rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”,
- informacionin rreth procesit zyrtar të konsultimit me përdoruesit e shërbimeve të tij;
- informacionin rreth politikës së burimeve njerëzore.

OSHNA duhet ta vërë raportin vjetor në dispozicion të publikut nën kushtet e përcaktuara nga AKM sipas ligjit kombëtar në fuqi.

ANEKSI II

KËRKESA SPECIFIKE PËR DISPOZITËN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

1. PRONËSIA

Një OSHNA duhet t'i bëjë të qartë AKM, referuar nenit 7, pika(2) të udhëzimit të Ministrit, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”:

- statusin e tij ligjor, strukturën e tij të pronësisë dhe çdo rregullim që ka një ndikim të rëndësishëm mbi kontrollin e pasurive të tij;
- çdo lidhje me organizata të papërfshira në dispozitën e SHNA, duke përfshirë aktivitetet tregtare në të cilat është i angazhuar ose direkt, ose përmes sipërmarrjeve përkatëse, e cila llogaritet për më tepër se 1% e të ardhurave vjetore të pritshme. Për më tepër, ai duhet të njoftojë çdo ndryshim të çdo aksioneri të vetëm i cili përfaqëson 10% ose më tepër të aksioneve totale.

Një OSHNA duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar çdo situatë konflikti interesash që mund të kompromentojë paanshmërinë dhe objektivitetin e shërbimeve të tij.

2. DISPOZITA E HAPUR DHE TRANSPARENTE E SHËRBIMEVE

Përveç dispozitës së aneksit I, pjesa 8.1 dhe kur AAC vendos të organizojë dispozitën e shërbimeve specifike të KTA në një ambient konkurrues, AAC mund të marrë të gjitha masat përkatëse për të garantuar që ofruesit e këtyre shërbimeve specifike të trafikut ajror nuk duhet as të angazhohet në kryerje, që do të kishte si objekt të tij ose të prekte shmangien, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës, as duhet të angazhohet në kryerjen e asaj që përbën një abuzim të një pozicioni mbizotërues sipas ligjeve të aplikueshme kombëtare dhe të Komunitetit.

3. SIGURIA E SHËRBIMEVE

3.1. Sistemi i menaxhimit të sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror

3.1.1. Kërkesa të përgjithshme për sigurinë

Një OSHNA duhet, si një pjesë integrale e menaxhimit të shërbimeve të tij, të ketë ndërtuar një sistem menaxhimi të sigurisë (SMS), i cili:

- garanton një përafrim të formalizuar, të qartë dhe paraveprues drejt menaxhimit sistematik të sigurisë në përmbushjen e përgjegjësive të tij për sigurinë brenda dispozitës së shërbimeve të tij; vepron në lidhje me të gjitha shërbimet e tij dhe duke mbështetur rregullimet nën kontrollin e tij menaxherial; dhe përfshin, si themelin e tij, një deklaram të politikës së sigurisë duke përcaktuar përafrimin thelbësor të organizatës drejt menaxhimit të sigurisë;

- garanton që kushdo i përfshirë në aspektet e sigurisë së dispozitës së SHTA ka një përgjegjësi sigurie individuale për veprimet e tij, që menaxherët janë përgjegjës për performancën e sigurisë në departamentet ose divizionet e tyre respektive dhe që kreu i organizatës mban një përgjegjësi totale mbi sigurinë e shërbimeve të ofruara nga OSHNA;

- garanton që arritjes së sigurisë së kënaqshme në SHTA duhet t'i jepet prioriteti më i lartë,

- garanton që ndërsa ofron SHTA, objektivi kryesor i sigurisë është të minimizojë kontributin e tij në rrezikun e ndodhjes së një aksidenti ajror për aq sa është logjikisht e praktikueshme.

3.1.2. Kërkesat për arritjen e sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror

Brenda operimit të SMS, një ofruer i shërbimeve të trafikut ajror duhet të:

- garantojë që personeli të jetë i trajnuar siç duhet dhe kompetent për punën që i kërkohet të bëjë, përveç të qenurit përkatësisht i licencuar nëse kështu kërkohet dhe të plotësojnë kërkesat e aplikueshme të shëndetit mjeksor;

- garantojë që funksioni i menaxhimit të sigurisë është përcaktuar me përgjegjësinë organizative për zhvillimin dhe ruajtjen e sistemit të menaxhimit të sigurisë; garantojë që kjo pikë përgjegjësie është e pavarur nga linja e menaxhimit, dhe përgjigjet direkt tek niveli më i lartë organizativ. Sidoqoftë, në rastin e organizatave të vogla, ku kombinimi i përgjegjësive mund të shmangë pavarësinë e mjaftueshme të tij, masat për garantimin e sigurisë duhet të kompensohen nga mjete shtesë të pavarura; dhe garantojë që kreu i menaxhimit të organizatës të përfshihet aktivisht në garantimin e menaxhimit të sigurisë;

- garantojë që, ku është e praktikueshme, nivelet sasiore të sigurisë nxirren dhe ruhen për të gjitha sistemet funksionale;

- garantojë që SMS dokumentohet sistematikisht në një mënyrë, e cila siguron një lidhje të qartë me politikën e sigurisë të organizatës;

- garantojë përligjje të mjaftueshme të sigurisë së shërbimeve dhe furnitorëve të jashtëm, duke patur parasysh rëndësinë e sigurisë brenda dispozitës së shërbimeve të tyre;

- garantojë që vlerësimi dhe zbutja e rrezikut është kryer në nivelin e duhur për të garantuar që i është dhënë rëndësia e duhur gjithë aspekteve të dispozitës së OSHNA. Për aq sa janë prekur ndryshimet tek sistemet funksionale të OSHNA, duhet të aplikohen dispozitat e pjesës 3.2 të këtij aneksi;

- garantojë që ngjarjet teknike dhe operationale të OSHNA, të cilat konsiderohen të kenë ndikime të rëndësishme tek siguria, të investigohen menjëherë dhe të ndërmerren masat e domosdoshme korrigjuese. Ai gjithashtu duhet të demonstrojë që ka implementuar kërkesat mbi raportimin dhe vlerësimin e ngjarjeve të sigurisë sipas ligjeve dhe urdhëresave kombëtare dhe të Komunitetit.

3.1.3. Kërkesat për garantimin e sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror

Brenda operimit të SMS, një ofruer i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që:

- survejimet e sigurisë janë kryer si një punë rutinë, për të rekomanduar përmirësime atje ku duhet, për t'iu dhënë garanci menaxherëve mbi sigurinë e aktiviteteve brenda hapësirës së tyre dhe për të konfirmuar përputhjen me pjesët përkatëse të SMS;

- metodat janë caktuar për të zbuluar ndryshimet në sistemet funksionale ose operationet të cilat mund të sygjerorjnë që ndonjë element po i afrohet një pike tek e cila standardet e pranuar të sigurisë nuk po arrihen më dhe që duhen ndërmarrë veprime korrigjuese;

- të dhënat e sigurisë ruhen gjatë gjithë operimit të SMS si një bazë për dhënien e garancisë së sigurisë për të gjitha çështjet e lidhura me, përgjegjëse për ose të varura nga shërbimet e ofruara, dhe tek autoriteti kombëtar mbikëqyrës.

3.1.4. Kërkesat për promovimin e sigurisë së shërbimeve të navigimit ajror

Brenda operimit të SMS, një ofruer i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që:

- i gjithë personeli është i vetëdijshëm mbi rreziqet potenciale të sigurisë lidhur me detyrat e tyre;

- mësimet e nxjerra nga investigimet e ngjarjeve të sigurisë dhe aktivitetet e tjera të sigurisë janë shpërndarë nëpër organizatë në nivele menaxhmenti dhe operacional,

- i gjithë personeli është i inkurajuar aktivisht për të propozuar zgjidhje për situatat e rrezikshme të identifikuar, dhe janë bërë ndryshime për të përmirësuar sigurinë, atje ku ato shfaqen të nevojshme.

3.2. Kërkesat e sigurisë për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut në lidhje me ndryshimet

3.2.1. Seksioni 1

Brenda operimit të SMS, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror duhet të garantojë që situatat e rrezikshme janë identifikuar si edhe është kryer sistematikisht vlerësimi dhe zbutja e rrezikut për çdo ndryshim të atyre pjesëve të sistemit funksional të OSHNA dhe masat mbështetëse brenda kontrollit menaxherial, në një mënyrë e cila i adresohet:

- ciklit të plotë të jetës së pjesës përbërëse të sistemit funksional të OSHNA në konsideratë, që nga planifikimi fillestar dhe përcaktimi deri tek operacionet postimplementuese, mirëmbajtëse dhe të çmontimit;

- komponentëve ajrorë, tokësorë dhe, nëse është e përshtatshme, hapësinorë të sistemit funksional të OSHNA, përmes kooperimit me palët përgjegjëse; dhe

- pajisjeve, procedurave dhe burimeve njerëzore të sistemit funksional të OSHNA, ndërthurjen midis këtyre elementëve dhe midis pjesëve të tyre përbërëse dhe pjesës së mbetur të tij.

3.2.2. Seksioni 2

Identifikimi i situatës së rrezikshme, procesi i vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut duhet të përfshijë:

a) një përcaktim të fushëveprimit, kufijve dhe ndërthurjeve të pjesës përbërëse të marrë në konsideratë, si edhe identifikimin e funksioneve që pjesa përbërëse kryen dhe mjedisin operacional në të cilën është synuar të operojë;

b) një përcaktim të objektivave të sigurisë të vendosura mbi pjesën përbërëse, duke përfshirë:

- një identifikim të situatave të rrezikshme dhe kushteve të dështimit lidhur me OSHNA, së bashku me efektet e tyre të kombinuara,

- një vlerësim të efekteve që ata mund të kenë mbi sigurinë e avionit, si edhe një vlerësim të shkallës së rrezikshmërisë së atyre efekteve, duke përdorur skemën e klasifikimit të rrezikshmërisë të dhënë në seksionin 4,

- një përcaktim të tolerancës së tyre, në termat e probabilitetit maksimal të ndodhjes së situatave të rrezikshme, të nxjerra nga rrezikshmëria dhe probabiliteti maksimal i efekteve të situatës së rrezikshme, në një mënyrë sipas seksionit 4;

c) devijimin, siç duhet, të një strategjie zbutjeje të rrezikut, e cila:

- specifikon mbrojtëset e implementuara për t'u mbrojtur ndaj situatave që gjenerojnë rrezik,

- përfshin, si të jetë e nevojshme, zhvillimin e kërkesave të sigurisë potencialisht të lidhura me pjesën përbërëse në konsideratë, ose pjesë të tjera të sistemit funksional të OSHNA ose mjedisit operacional, dhe

- paraqet një garanci të realizueshmërisë dhe efektivitetit të tij;

d) verifikimin që gjithë objektivat e identifikuar të sigurisë dhe arrijtjet e sigurisë kanë qenë arritur:

- para implementimit të ndryshimeve,

- gjatë çdo faze tranzitive në shërbimin operacional,

- gjatë jetës së tij operationale, dhe

- gjatë çdo faze tranzitive deri në çmontim.

3.2.3. Seksioni 3

Rezultatet, arsyet shoqëruese dhe evidenca e procesit të vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, duhen grumbulluar dhe dokumentuar në një mënyrë, e cila garanton që:

- të gjitha argumentat janë dhënë për të demonstruar që pjesa përbërëse në konsideratë, si edhe gjithë sistemi funksional i OSHNA janë, dhe do të mbeten të sigurta duke arritur dhe plotësuar objektivat e vëna dhe kërkesat e caktuara. Kjo do të përfshijë, ashtu siç duhet, specifikimet e çdo teknike parashikuese, monitoruese ose survejuese të përdorur,

- të gjitha kërkesat lidhur me implementimin e një ndryshimi janë të lidhura me operacionet funksionet e synuara.

3.2.4. Seksioni 4

Identifikimi i situatës së rrezikshme dhe vlerësimi i rrezikshmërisë

Një identifikim sistematik i situatave të rrezikshme duhet kryer. Rrezikshmëria e efekteve të situatave të rrezikshme në një ambient të dhënë operacional duhet të përcaktohet duke përdorur skemën e klasifikimit të treguar në tabelën e mëposhtëme, ndërsa klasifikimi i rrezikshmërisë duhet të bazohet mbi një argument specifik që demonstroi efektin më të mundshëm të situatës së rrezikshme, nën skenarin e rastit më të keq.

Efekti i klasës së rrezikshmërisë mbi operacionet:

1. (Shumë e rrezikshme) aksident (1);

2. Incident serioz (1);

3. Incident madhor që shoqëron operimin e një avioni, në të cilin siguria e tij mund të jetë dëmtuar, duke çuar në një gati përplasje midis avionit dhe pengesave në tokë

4. Incident i rrezikshëm që përfshin rrethana që tregojnë se një aksident, incident serioz apo incident madhor mund të ketë ndodhur, nëse rreziku nuk është trajtuar brenda kufijve të sigurisë, ose nëse një avion tjetër ka qenë në afërsi;

5 (Shumë pak e rrezikshme).

Pa efekte të menjehershëm tek siguria

Për të nxjerrë përfundimin e efektit të një rreziku mbi operacionet dhe për të përcaktuar rrezikshmerinë e tij, procesi sistematik duhet të përfshijë efektet e rreziqeve mbi elemente të ndryshëm të sistemit funksional të OSHNA, të tilla si ekuipazhi i fluturimit, kontrollorët e trafikut ajror, kapacitetet funksionale të avionit, kapacitetet funksionale të pjesës tokësore të sistemit funksional të OSHNA dhe aftësia për të ofruar shërbime të sigurta të trafikut ajror.

Skema e klasifikimit të rrezikut

Objektivat e sigurisë të bazuara mbi rrezikun duhen vendosur në termat e probabilitetit maksimal të ndodhjes së situatës së rrezikshme, e nxjerrë nga rrezikshmëria e efektit dhe probabiliteti maksimal i efektit të situatës së rrezikshme.

Si një plotësues i demonstrimit që objektivat e vendosur sasiorë janë arritur, duhet të aplikohen konsiderata shtesë të menaxhimit të sigurisë, kështu që t'i jepet sa më shumë siguri sistemit të OSHNA sa herë që shihet e arsyeshme.

3.2.5 Seksioni 5

Sistemi i garantimit të sigurisë së software

Brenda operimit të SMS, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror duhet të vërë në zbatim një sistem për garantimin e sigurisë së software në përputhje me udhëzimin e MPPT mbi rregulloren “Për ndërtimin e sistemit të garantimit të sigurisë së software” i implementuar nga OSHNA.

3.3 Kërkesat e sigurisë për personelin inxhiniero-teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë

Një OSHTA duhet të garantojë që personeli teknik dhe inxhinier, duke përfshirë edhe personelin e organizatave operacionale nënkontraktuese që operojnë dhe mirëmbajnë pajisjet e OSHNA të aprovuara për përdorim operacional, kanë dhe ruajnë njohuri të mjaftueshme dhe kuptojnë shërbimet që ata mbështesin, dhe efektet aktuale dhe potenciale të punës së tyre mbi sigurinë e atyre shërbimeve, dhe të kufijve përkatës të punës që kryejnë.

Përsa i përket personelit të përfshirë në detyrat lidhur me sigurinë, duke përfshirë edhe personelin e organizatave operacionale nënkontraktuese, OSHTA duhet të dokumentojë mjaftueshmërinë e kompetencës së personelit; rregullimet e turneve për të siguruar një kapacitet të mjaftueshëm shërbimi; skemat dhe politikën e kualifikimit të personelit, planet e trajnimit, si edhe masat e marra për supervizionin e personelit të pakualifikuar. Ai duhet të ketë ndërtuar procedura për rastet kur kushtet mendore dhe fizike të personelit janë në dyshim.

Një OSHTA duhet të mbajë një regjistër informacioni mbi numrat, statusin dhe shpërndarjen e personelit të përfshirë në detyrat lidhur me sigurinë. Regjistri duhet të:

a) identifikojë menaxherat përgjegjës për funksionet lidhur me sigurinë;

b) regjistrojë kualifikimet përkatëse të personelit teknik dhe operacional, kundrejt aftësive dhe kompetencës së kërkuar;

c) Specifikojë pozicionet dhe detyrat tek të cilat janë caktuar personeli teknik dhe operacional, duke përfshirë metodologjinë e turneve.

4. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT E OPERIMIT

Një OSHTA duhet të jetë në gjendje të demonstrojë që metodat e tij të punës dhe procedurat e operimit janë në përputhje me standardet e anekseve të mëposhtme të Konventës mbi aviacionin civil ndërkombëtar përderisa janë lidhura me dispozitën e shërbimit të trafikut ajror në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Aneksi 2 mbi rregullat e ajrit në botimin e 10-të të korrikut 2005, që përfshin të gjitha amendamentet deri tek nr. 40,

b) Aneksi 10 mbi telekomunikimet aeronautike, vëllimi II mbi procedurat e komunikimit që përfshin ato me statusin PANS në botimin e 6-të të tetorit 2001, duke përfshirë të gjitha amendamentet deri tek nr. 82,

c) Aneksi 11 mbi shërbimet e trafikut ajror në botimin e 13-të të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha amendamentet deri tek nr. 45.

ANEKSI III

KËRKESAT SPECIFIKE PËR DISPOZITËN E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE

1. KOMPETENCA DHE KAPACITETI TEKNIK DHE OPERACIONAL

Një ofrues i shërbimeve meteorologjike duhet të garantojë që informacioni meteorologjik, i nevojshëm për performancën e funksioneve të tyre respektive dhe në një formë të përshtatshme për përdoruesit, është vënë në dispozicion të:

- operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit për planifikimin para dhe gjatë fluturimit,
- ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror dhe të shërbimeve të informacionit të fluturimit,
- njësisve të shërbimeve të kërkim-shpëtimit, dhe
- aeroporteve.

Një ofrues i shërbimeve meteorologjike duhet të konfirmojë nivelin e saktësisë së arritshme të informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë burimin e një informacioni të tillë, ndërkohë që gjithashtu garanton që një informacion i tillë është shpërndarë në kohën e duhur dhe është azhurnuar siç kërkohet.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT E OPERIMIT

Një ofrues i shërbimeve meteorologjike duhet të jetë në gjendje të demonstrojë që metodat e tij të punës dhe procedurat e operimit janë në përputhje me standardet e anekseve të mëposhtme të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar përderisa janë lidhur me dispozitën e shërbimit meteorologjik në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Aneksi 3 mbi shërbimin meteorologjik për navigimin ajror ndërkombëtar, botimi i 16-të i korrikut 2007, duke përfshirë amendamentet deri tek nr. 74,

b) Aneksi 11 mbi shërbimet e trafikut ajror në botimin e 13-të të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha amendamentet deri tek nr. 45;

c) Aneksi 14 mbi aerodromet në versionet e mëposhtme:

- Vëllimi I mbi planimetrinë dhe operacionet e aerodromit në botimin e katërt të korrikut 2004, duke përfshirë të gjitha amendamentet deri tek nr. 9,

- Vëllimi II mbi heliportet në botimin e dytë të korrikut 1995, duke përfshirë të gjitha amendamentet deri tek nr. 3;

ANEKSI IV

KËRKESA SPECIFIKE PËR DISPOZITËN E SHËRBIMIT TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

1. KOMPETENCA DHE KAPACITETI TEKNIK DHE OPERACIONAL

Një ofrues i shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të garantojë që informacioni dhe të dhënat janë në dispozicion të operacioneve në një formë të përshtatshme për:

- Personelin e operimit të fluturimit, që përfshin ekuipazhin e fluturimit, si edhe planifikuesin e fluturimit, sistemet e menaxhimit të fluturimit dhe simulatorët e fluturimit, dhe

- Ofruesit e shërbimit të trafikut ajror të cilët janë përgjegjës për shërbimet e informacionit të fluturimit, shërbimeve të informacionit të fluturimit të aerodromit dhe dispozitën e informacionit të parafluturimit.

Një ofrues i shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të garantojë integritetin e të dhënave dhe të konfirmojë nivelin e saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, që përfshin burimin e një informacioni të tillë, përpara shpërndarjes së tij.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT E OPERIMIT

Një ofrues i shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të jetë në gjendje të demonstrojë që metodat e tij të punës dhe procedurat e operimit janë në përputhje me standardet e anekseve të mëposhtme të Konventës mbi aviacionin civil ndërkombëtar përderisa janë lidhura me dispozitën e shërbimit të informacionit aeronautik në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Aneksi 3 mbi shërbimin meteorologjik për navigimin ajror ndërkombëtar, botimi i 16-të i korrikut 2007, duke përfshirë amendamentet deri tek nr.74.

b) Aneksi 4 mbi hartat aeronautike në botimin e 10-të të korrikut 2001, që përfshin amendamentet deri tek nr 54.

c) Aneksi 15 mbi shërbimet e informacionit aeronautik në botimin e 12-të të korrikut 2004, që përfshin amendamentet deri tek nr 34.

ANEKSI V

KËRKESAT SPECIFIKE PËR DISPOZITËN E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, NAVIGIMIT DHE SURVEJIMIT

1. KOMPETENCA DHE KAPACITETI TEKNIK DHE OPERACIONAL

Një ofrues i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të garantojë disponibilitetin, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e shërbimeve të tij.

Një ofrues i shërbimeve të komunikimit, navigimit dhe survejimit duhet të konfirmojë nivelin e cilësisë së shërbimeve që ofrom dhe duhet të demonstrojë që pajisjet e tij mirëmbahen rregullisht dhe kalibrohen kur kërkohet.

2. SIGURIA E SHËRBIMEVE

Një ofrues i shërbimeve të komunikimit, navigimit ose survejimit duhet të përputhet me kërkesat e aneksit II, pjesa 3 mbi sigurinë e shërbimeve.

3. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT E OPERIMIT

Një ofrues i shërbimeve të komunikimit, navigimit ose survejimit duhet të jetë në gjendje të demonstrojë që metodat e tij të punës dhe procedurat e operimit përputhen me standardet e aneksit 10 mbi telekomunikimin aeronautik të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar në versionet e mëposhtme përderisa janë të lidhur me dispozitën e shërbimeve të komunikimit, navigimit ose survejimit në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Vëllimi I mbi ndihmën radio-navigacionale në botimin e 6-të të korrikut 2006, që përfshin amendamentet deri tek nr.82.

b) Vëllimi II mbi procedurat e komunikimit që përfshin ato me statusin PANS në botimin e 6-të të tetorit 2001, që përfshin të gjithë amendamentet deri tek nr.82.

c) Vëllimi III mbi sistemet e komunikimit në botimin e 2-të të korrikut 2007, që përfshin të gjitha amendamentet deri tek nr. 82.

d) Vëllimi IV mbi sistemet e radarit të survejimit dhe të shmangies së përplasjeve në botimin e 4-t të korrikut 2007, që përfshin të gjithë amendamentet deri tek nr. 82.

e) Vëllimi V mbi përdorimin e spektrit aeronautik të frekuencës së radios, në botimin e 2-të të korrikut 2001, që përfshin të gjithë amendamentet deri tek nr. 82.

RREGULLORE NR. 6/2010

PËR MBIKËQYRJEN E SIGURISË NË MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR

Neni 1

Subjekti dhe fushëveprimi

1. Kjo rregullore përcakton funksionin e mbikëqyrjes së sigurisë në lidhje me shërbimet e navigimit ajror (SHNA), menaxhimin e lëvizjes së trafikut ajror (MLTA) dhe menaxhimin e hapësirës ajrore (MHA) për trafikun e përgjithshëm ajror duke identifikuar dhe përvetësuar dispozitat e detyrueshme përkatëse të udhëzimit nr.18, datë 16.8.2008 të Ministrit të Transporteve dhe sipas

kapitujve II dhe III të udhëzimit nr.4, datë 27.3.2009 të Ministrit të MPPT, mbi “Procedurat për mbikëqyrjen e sigurisë së OSHNA”.

2. Kjo rregullore duhet të aplikohet për aktivitetet e autoritetit kombëtar mbikëqyrës dhe organizatat e njohura që veprojnë për llogari të tyre lidhur me mbikëqyrjen e sigurisë së SHNA, MLTA dhe MHA.

Neni 2 Përkufizime

Në funksion të kësaj rregulloreje janë aplikuar gjithashtu përkufizimet e mëposhtme:

1. “veprime korrigjuese” do të thotë veprime për të eliminuar shkaqet e një mospërputhshmërie të zbuluar;

2. “sistem funksional” do të thotë një kombinim sistemesh, procedurash dhe burimesh njerëzore të organizuar për të kryer një funksion brenda kontekstit të OSHNA;

3. “organizatë” do të thotë ose një OSHNA, ose një ent që ofron MLTA ose MHA;

4. “proces” do të thotë një bllok i ndërlidhur ose bashkëveprues aktivitetesh, të cilat transformojnë lëndët e para në produkte;

5. “argument sigurie” do të thotë demonstrimi dhe evidentimi që një ndryshim i propozuar për një sistem funksional mund të zbatohet brenda objektivave ose standardeve të vendosura përmes kuadrit rregullator ekzistues në përputhje me kërkesat rregullore të sigurisë;

6. “direktivë sigurie” do të thotë një dokument i lëshuar ose përvetësuar nga një AKM i cili urdhëron që të kryhen veprime mbi një sistem funksional për të rivendosur sigurinë, kur evidencat tregojnë që siguria e aviacionit përndryshe mund të dëmtohet;

7. “objektiv sigurie” do të thotë një paraqitje cilësore dhe sasiore që përcakton shpeshhtësinë dhe probabilitetin maksimal në të cilin mund të pritet të ndodhë një situatë e rrezikshme;

8. “auditim rregullator sigurie” do të thotë një ekzaminim sistematik dhe i pavarur i kryer nga një autoritet kombëtar mbikëqyrës për të përcaktuar nëse masat e plota apo elementet e tyre lidhur me sigurinë përsa i përket proceseve dhe rezultateve, produkteve ose shërbimeve të tyre, përputhen me masat e kërkuara lidhur me sigurinë dhe nëse ato janë implementuar efektivisht dhe janë përshtatshme për të arritur rezultatet e pritshme;

9. “kërkesa rregullore sigurie” do të thotë kërkesa të vendosura nga Komuniteti ose rregullatori kombëtar për dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror ose funksionet e MLTA dhe MHA në lidhje me kompetencën teknike dhe operacionale dhe përshtatshmërinë për të ofruar këto shërbime dhe funksione, menaxhimin e tyre të sigurisë, si edhe sistemet, përbërësit e tyre dhe procedurat shoqëruese;

10. “kërkesë sigurie” do të thotë një mjet për zbutjen e rrezikut, i përcaktuar nga strategjia e zbutjes së rrezikut që arrin një objektiv të veçantë sigurie, duke përfshirë kërkesat organizacionale, operacionale, procedurale, funksionale, ekzekutive dhe ndërvepruese ose karakteristikat ambjentaliste;

11. “verifikim” do të thotë konfirmim nëpërmjet dispozitës së evidencave objektive që kërkesat e specifikuar janë plotësuar.

Neni 3 Funksioni mbikëqyrjes së sigurisë

1. AKM e Shqipërisë duhet të ushtrojë mbikëqyrje sigurie si pjesë e kërkesave të mbikëqyrjes të aplikueshme tek shërbimet e navigimit ajror, si edhe tek MLTA dhe MHA, për të monitoruar sigurinë e këtyre aktiviteteve dhe për të verifikuar që kërkesat rregullore të aplikueshme të sigurisë dhe masat për implementimin e tyre janë plotësuar, sipas kapitujve II dhe III të udhëzimit nr.4, datë 27.3.2009 të Ministrit të MPPT mbi “Procedurat për mbikëqyrjen e sigurisë së OSHNA”.

2. Kur arrihet një marrëveshje mbi mbikëqyrjen e organizatave aktive në blloqet funksionale të hapësirës ajrore të cilat zgjerohen nëpër hapësirën ajrore nën juridiksionin e Republikës së Shqipërisë, shteti ynë duhet të identifikojë dhe caktojë përgjegjësitë për mbikëqyrjen e sigurisë në një mënyrë e cila garanton që:

a) ekzistojnë pika specifike përgjegjësie për të implementuar çdo dispozitë të kësaj rregulloreje;

b) Republika e Shqipërisë ka vizionin e mekanizmave të mbikëqyrjes së sigurisë dhe rezultateve të tyre.

Republika e Shqipërisë duhet të rishikojë rregullisht marrëveshjen dhe implementimin praktik të saj, veçanërisht nën dritën e performancës së arritur të sigurisë.

Neni 4

Monitorimi i performancës së sigurisë

1. AKM duhet të kryejë monitorim dhe vlerësim të rregullt të niveleve të sigurisë së arritur për të përcaktuar nëse ata përputhen me kërkesat rregullatore të sigurisë të aplikueshme në blloqet e hapësirës ajrore nën përgjegjësi e tij.

2. AKM duhet të shfrytëzojë rezultatet e monitorimit të sigurisë, veçanërisht për të përcaktuar fushat në të cilat është e nevojshme verifikimi i përputhjes me kërkesat rregullatore të sigurisë si një çështje prioritare.

Neni 5

Verifikimi i përputhjes me kërkesat rregullatore të sigurisë

1. AKM duhet të ndërtojë një proces për të verifikuar:

a) përputhjen me kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë përpara lëshimit ose rinovimit të certifikatës së domosdoshme për të ofruar shërbime të navigimit ajror duke përfshirë kushtet lidhur me sigurinë bashkëngjitur asaj;

b) përputhjen me çdo detyrim lidhur me sigurinë në aktin e emërimit lëshuar sipas nenit 8 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”;

c) përputhjen e vazhdueshme të OSHNA me kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë;

d) implementimin e objektivave të sigurisë, kërkesave të sigurisë dhe kushteve të tjera të identifikuar lidhur me sigurinë në:

i) deklaratimet e KE mbi verifikimet e sistemeve, duke përfshirë çdo deklarament përkatës të KE për përputshmërinë ose përshtatshmërinë për përdorim të përbërësve të sistemeve;

ii) procedurat e vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut të kërkuara nga kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë për shërbimet e navigimit ajror MLTA dhe MHA;

e) implementimin e direktivave të sigurisë;

2. Procesi, referuar paragrafit 1, duhet të:

a) bazohet mbi procedura të dokumentuara;

b) mbështetet nga dokumentacioni i synuar, veçanërisht për të pajisur personelin e mbikëqyrjes së sigurisë me udhëzues për të kryer funksionet e tij;

c) pajisë ISHNA me një tregues të rezultateve të aktivitetit të mbikëqyrjes së sigurisë;

d) bazohet mbi auditimet rregullatore të sigurisë të kryera sipas neneve 6, 8 dhe 9;

e) pajisë AKM me evidencat e nevojshme për të mbështetur veprimin e mëtejshëm, duke përfshirë masat e parashikuara në nenin 9 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Europian” dhe nenit 7, pika (7) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, Rregullorja mbi “Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE”, në situatat kur nuk ka përputhje me kërkesat rregullatore të sigurisë.

Neni 6

Auditimet rregullatore të sigurisë

1. AKM i Shqipërisë duhet të kryejë auditime rregullatore të sigurisë.

2. Auditimet rregullatore të sigurisë, referuar në paragrafin e mësipërm, duhet të:

a) pajisin AKM me evidencat të përputshmërisë me kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë dhe implementimin e masave duke vlerësuar nevojat për përmirësim apo për ndërmarrjen e veprimeve korrigjuese;

b) jetë i pavarur nga auditimet e brendshme të ndërmarra nga organizata e audituar si pjesë e sistemeve të saj të menaxhimit të sigurisë apo cilësisë;

c) kryhet nga auditorë të kualifikuar sipas kërkesave të nenit 11;

d) aplikohet tek të gjitha masat implementuese ose elemente të tyre, dhe tek të gjitha proceset, produktet apo shërbime;

e) përcaktojë nëse:

i) masat implementuese përputhen me kërkesat rregullatore të sigurisë;

ii) veprimet e ndërmarra përputhen me masat implementuese;

iii) rezultatet e veprimeve të ndërmarra përputhen me rezultatet e pritshme nga masat implementuese;

f) çojë drejt korrigjimit të çdo mospërputhshmërie të gjetur sipas nenit 7.

Të gjitha sa më sipër bazohen në kapitujt II dhe II të udhëzimit nr.4, datë 27.3.2009 të Ministrit të MPPT mbi “Procedurat për mbikëqyrjen e sigurisë së OSHNA”

3. Brenda programit të inspektimit të këkuar nga neni 7 i udhëzimit të Ministrit të MPPT, të rregullores mbi “Kërkesat e përbashkëta për dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror”, AKM duhet të hartojë dhe azhurnojë të paktën çdo vit një program mbi auditimet rregullatore të sigurisë në mënyrë që të:

a) mbulojë të gjithë sektorët që kanë lidhje potenciale me sigurinë, duke u fokusuar mbi ata sektorë ku janë identifikuar probleme;

b) mbulojë të gjitha entet dhe shërbimet që operojnë nën mbikëqyrjen e AKM;

c) të garantojë që auditimet kryhen në një mënyrë proporcionale me rrezikun e pozuar nga aktivitetet e OSHNA;

d) të garantojë që auditime të mjaftueshme kryhen në një priudhë 2-vjeçare për të verifikuar përputhjen e OSHNA me kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë në të gjithë sektorët përkatës të sistemit funksional.

e) të garantojë ndjekjen e implementimit të veprimeve korrigjuese.

4. AKM mund të vendosë për të modifikuar fushëveprimin e auditeve të paraplanifikuara, dhe të përfshijë auditime shtesë, kurdoherë që shihet e nevojshme.

5. AKM duhet të vendosë se cilat masa, elemente, shërbime, produkte, vendndodhje fizike dhe aktivitete duhet të auditohen brenda një periudhe kohore të specifikuar.

6. Observimet e auditit dhe mospërputhshmëritë e konstatuara duhet të dokumentohen. Më vonë duhen mbështetur me fakte dhe të identifikohen në termat e kërkesave rregullatore të aplikueshme të sigurisë dhe masave për implementimin e tyre, kundrejt të cilave është kryer auditimi.

AKM duhet të përpilojë një raport auditimi, që të përfshijë detajet e mospërputhshmërive të gjetura gjatë auditimit.

Neni 7

Veprimet korrigjuese

1. AKM duhet të komunikojë gjetjet e auditimit tek OSHNA dhe njëkohësisht të kërkojë që veprimet korrigjuese t’u adresohen mospërputhshmërive të gjetura, pa paragjykuar asnjë veprim të mëtejshëm që kërkohet nga kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë.

2. OSHNA i audituar duhet të përcaktojë veprimet korrigjuese të domosdoshme për të ndrequr mospërputhshmëritë dhe afatin kohor për implementimin e tyre.

3. AKM duhet të vlerësojë veprimet korrigjuese dhe afatin kohor për implementimin e tyre të përcaktuara nga OSHNA dhe t’i pranojë ato nëse vlerësimi arrin në përfundimin që ato janë të mjaftueshme për t’u adresuar mospërputhshmërive.

4. OSHNA i audituar duhet të nisë implementimin e veprimeve korrigjuese të pranuar nga AKM. Këto veprime korrigjuese dhe procesi pasues i ndjekjes së tyre duhet të përfundohen brenda një afati kohor të pranuar nga AKM sipas pikës 5.5 të kapitullit III të Manualit Mikëqyrjes së Sigurisë (udhëzimi nr.4, datë 27.3.2009 i Ministrit të MPPT).

Neni 8

Mbikëqyrja e sigurisë së ndryshimeve tek sistemet funksionale

1. OSHNA duhet të përdorë vetëm procedurat e pranuar nga AKM kur vendoset nëse të futet një ndryshim te sistemet funksionale që ka lidhje me sigurinë. Në rastin OSHTA dhe OSHKNS, AKM duhet të pranojë këto procedura në kuadrin e kësaj rregulloreje.

2. OSHNA duhet të njoftojë AKM për të gjitha ndryshimet e planifikuara lidhur me sigurinë. AKM duhet të ndërtojë procedurat përkatëse administrative në përputhje me ligjin në fuqi.

3. Po të mos aplikohet neni 9, OSHNA mund të implementojë ndryshimet e njoftuara duke ndjekur procedurat që i referohen paragrafit 1 të këtij neni.

Neni 9

Procedura e shqyrtimit të ndryshimeve të propozuara

1. AKM duhet të shqyrtojë argumentet e sigurisë të lidhura me sistemet e reja funksionale ose ndryshimet e sisteme funksionale ekzistuese të propozuara nga OSHNA kur:
 - a) vlerësimi i rrezikshmërisë i kryer sipas aneksit II, pika 3.2.4 të kësaj rregulloreje, përcakton një klasë 1 ose 2 rrezikshmërie për efektet potenciale të situatave të rrezikshme të identifikuar; ose
 - b) implementimi i ndryshimeve kërkon futjen e standardeve të reja të aviacionit.
2. Kur AKM përcakton nevojën për një rishikim në situata të ndryshme nga ato të referuara në pikat a) dhe b), ai duhet të njoftojë OSHNA që do të bëjë një shqyrtim të ndryshimeve të njoftuara.
3. Shqyrtimi duhet kryer në një mënyrë proporcionale me nivelin e rrezikut të propozuar nga sistemi i ri funksional ose ndryshimi tek sistemi funksional ekzistues.
4. Ai duhet të:
 - i) përdorë procedura të dokumentuara;
 - ii) mbështetet dokumentacioni veçanërisht i synuar për të pajisur personelin e mbikëqyrjes së sigurisë me një udhëzues për të ekzekutuar funksionet e tij;
 - iii) marrë në konsideratë objektivat e sigurisë, kërkesat e sigurisë dhe kushte të tjera sigurie që lidhen me ndryshimet ndryshimin në konsideratë i cili ka qenë identifikuar në:
 - a) deklaratat e KE mbi verifikimin e sistemeve;
 - b) deklaratat e KE mbi përputhjen ose përshtatjen për përdorim të përbërësve të sistemit; ose
 - c) dokumentacionin e vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut të mbajtur sipas kërkesave rregullatore të aplikueshme të sigurisë;
 - d) identifikimin e kushteve shtesë lidhur me sigurinë që shoqërojnë implementimin e ndryshimit, kurdo që shihet e nevojshme;
 - e) vlerësimin e pranueshmërisë së argumenteve të sigurisë të paraqitura, duke marrë në konsideratë;
 - f) identifikimin e situatave të rrezikshme;
 - g) përputhjen e shpërndarjes së klasave të rrezikshmërisë;
 - h) vlefshmërinë e objektivave të sigurisë;
 - i) vlefshmërinë, efektivitetin dhe zbatueshmërinë e kërkesave të sigurisë dhe çdo kusht tjetër të identifikuar lidhur me sigurinë;
 - j) demonstrimin që objektivat e sigurisë, kërkesat e sigurisë dhe kushtet e tjera lidhur me sigurinë arrihen në mënyrë të vazhdueshme;
 - k) demonstrimin që proceset e përdorura për të prodhuar argumente sigurie plotësojnë kërkesat rregullatore të aplikueshme të sigurisë;
 - iv) verifikojë proceset e përdorura nga OSHNA për të prodhuar argumente sigurie në lidhje me sistemet e reja funksionale apo ndryshimet tek sistemet funksionale ekzistuese në konsideratë;
 - v) identifikojë nevojën për verifikimin e përputhjes së vazhdueshme;
 - vi) përfshijë çdo aktivitet të nevojshëm koordinimi me autoritetet përgjegjëse për mbikëqyrjen e sigurisë së gadishmërisë për fluturim dhe të operacioneve të fluturimit;
 - vii) japë njoftimin e pranimit, me kushtet kur aplikohen, ose të mospranimit, me arsyet mbështetëse, të ndryshimit në konsideratë.
 5. Futja në shërbim e ndryshimit në konsideratë duhet t'i nënshtrohet pranimit nga AKM.

Neni 10

Organizatat e njohura

1. Kur AKM-ja vendos t'ia delegojë funksionet e veta një organizate të njohur për kryerjen e auditimeve rregullatore të sigurisë ose rishikimeve sipas nenit 9, pika 2, ai duhet garantojë që kriteret e përdorura në përzgjedhjen e një organizate midis atyre të njohura sipas nenit 3 të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi “Dispozitën e Shërbimeve të navigimit ajror në QVE” përfshijnë:
 - a) eksperiencën e mëparshme të oranzitatës në vlerësimin e sigurisë në entet e aviacionit;
 - b) organizata nuk duhet të jetë e përfshirë në të njëjtën kohë në aktivitetet e brendshme brenda sistemeve të menaxhimit të sigurisë apo cilësisë të organizatës nën konsideratë (të audituar);

c) i gjithë personeli që do të kryejë auditimin rregullator të sigurisë duhet të jetë i trajnuar siç duhet dhe i kualifikuar dhe të plotësojë kriteret e nenit 11, pika (3) të kësaj rregullore.

2. Organizata e njohur duhet të pranojë mundësinë e të qenurit e audituar nga AKM ose ndonjë bord që vepron në interes të tij.

3. AKM duhet të mbajë një dosje të oranzatave të njohura të mandatuara për të kryer auditime rregullatore sigurie në interes të tij. Kjo dosje duhet të dokumentojë përputhjen me kërkesat e caktuara në paragrafin 1 dhe sipas pikës 3 të kapitullit 11 në Manualin e Mbikëqyrjes së Sigurisë (udhëzimi nr.4, datë 27.3.2009 i Ministrisë të MPPT).

Neni 11

Kapacitetet e mbikëqyrjes së sigurisë

1. AAC duhet të garantojë që AKM ka kapacitetet e nevojshme për të garantuar mbikëqyrjen e sigurisë së të gjithë OSHNA-ve nën mbikëqyrjen e tij, duke përfshirë burimet e mjaftueshme për të kryer veprimet e përcaktuara në këtë Rregullore.

2. AKM duhet të kryejë dhe azhurnojë çdo 2 vjet, një përlllogaritje të burimeve njerëzore të nevojshme për të kryer funksionet e tij mbikëqyrëse mbi sigurinë, bazuar mbi analizën e proceseve të kërkuara nga kjo rregullore dhe aplikimi i tyre.

3. AKM duhet të garantojë që të gjithë personat e përfshirë në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë janë kompetentë për të kryer funksionet që iu kërkojnë. Në këtë aspekt ai duhet:

a) të përcaktojë dhe dokumentojë arsimin, trajnimin, njohuritë teknike dhe operacionale, eksperiencën dhe kualifikimet në lidhje me detyrat për secilin pozicion të përfshirë në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë brenda strukturës së tij;

b) të garantojë trajnimet specifike për ata që përfshihen në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë brenda strukturës së tij;

c) të garantojë që personeli i emëruar për të kryer auditime rregullatore të sigurisë, duke përfshirë edhe personelin e oranzatave të njohura, plotëson kriteret specifike të kualifikimit të vendosura nga AKM. Kriteret duhet t'iu adresohen:

i) njohurive dhe kuptimshmërisë së kërkesave lidhur me SHNA, MLTA dhe MHA, kundrejt të cilave kryhen auditimet rregullatore të sigurisë;

ii) përdorimit të teknikave të vlerësimit;

iii) aftësive të kërkuara për menaxhimin e një auditimi;

iv) demonstrimit të kompetencës së auditorëve nëpërmjet vlerësimit ose mjeteve të tjera të pranueshme.

Neni 12

Direktivat e sigurisë

1. AKM duhet të lëshojë një direktivë sigurie kur ai ka përcaktuar ekzistencën e një situatë të pasigurtë në një sistem funksional duke kërkuar të ndërmerren veprime të menjëhershme.

2. Një direktivë sigurie duhet t'i dërgohet OSHNA dhe të përmbajë, minimalisht, informacionin e mëposhtëm:

a) identifikimin e një situatë të pasigurt;

b) identifikimin e sistemit funksional të prekur;

c) ndërmarrja e veprimeve të kërkuara dhe arsyetimet e tyre;

d) afati limit kohor për pajtimin e veprimeve të kërkuara me direktivën e sigurisë;

e) datën e hyrjes në fuqi të saj.

3. AKM duhet që një kopje të direktivës së sigurisë t'ua dërgojë AKM-ve të tjera të interesuara, në veçanti atyre të përfshira në mbikëqyrjen e sigurisë së sistemeve funksionale, Komisionit Evropian, Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit (EASA) dhe Eurokontrollit, nëse gjykohet e përshtatshme.

4. AKM duhet të verifikojë përputhjen me direktivat e aplikueshme të sigurisë.

Neni 13

Dokumentacioni i mbikëqyrjes së sigurisë

AKM duhet të mbajë dhe ruajë dokumentacionin përkatës të të gjitha proceseve lidhur me mbikëqyrjen e sigurisë, duke përfshirë raportet e të gjitha auditimeve të kryera dhe dokumente të tjera lidhur me sigurinë përsa i përket certifikatave, emërimeve, mbikëqyrjet e sigurisë së ndryshimeve, direktivat e sigurisë dhe përdorimin e organizatave të njohura.

Neni 14

Raportimi i mbikëqyrjes së sigurisë

1. AKM duhet të hartojë një raport vjetor mbi mbikëqyrjet e sigurisë dhe veprimet e ndërmarra në vijim të kësaj rregulloreje. Raporti duhet të përmbajë gjithashtu informacionin e mëposhtëm:

- a) strukturën organizative dhe procedurat e AKM;
- b) hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë e cila ka ngritur dhe emëruar AKM dhe organizatat që bien nën mbikëqyrjen e AKM;
- c) organizatat e emëruara të mandatuara për të kryer auditime mbikëqyrëse sigurie;
- d) nivelet ekzistuese të burimeve të AKM;
- e) çdo çështje sigurie e identifikuar gjatë proceseve mbikëqyrëse të sigurisë të kryer nga AKM.

2. AAC duhet t'i përdorë raportet e prodhuara nga AKM e tij kur harton raportin e tij vjetor për Komisionin i kërkuar nga neni 12 i usdhëzimit të Ministrit të MPPT, mbi "Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian".

3. Raporti vjetor mbi mbikëqyrjen e sigurisë, sipas pikës 4.2 në kapitullin XII, të Manualit për Mbikëqyrjes së Sigurisë në SHNA (udhëzimi nr.4, datë 27.3.2009 i Ministrit të MPPT), duhet vënë në dispozicion të shteteve të interesuara në rastin e blloqeve funksionale të hapësirës ajrore dhe të programeve apo aktiviteteve të zhvilluara ndërkombëtare për monitorimin ose auditimin e implementimit të mbikëqyrjes së sigurisë së SHNA, MLTA dhe MHA.

Neni 15

Shkëmbimi i informacionit midis AKM-ve

AKM duhet të marrë masa për një bashkëpunim të ngushtë sipas nenit 2, pika (4) të udhëzimit të Ministrit të MPPT, rregullorja mbi "Dispozitën e shërbimeve të navigimit ajror në QVE" dhe shkëmbim të çdo informacioni përkatës për të garantuar mbikëqyrjen e sigurisë së të gjitha organizatave që ofrojnë shërbime apo funksione ndërkufitare.

RREGULLORE NR. 7/2010

MBI NGRITJEN E NJË SISTEMI PËR GARANTIMIN E SIGURISË SË SOFTWARE TË IMPLEMENTUAR NGA OSHNA

Neni 1

Subjekti dhe fushëveprimi

1. Kjo rregullore parashtron kërkesat për përcaktimin dhe implementimin e një sistemi për garantimin e sigurisë së software nga OSHTA, entet që ofrojnë MLTA dhe MHA për trafikun e përgjithshëm dhe ofruesit e SHKNS.

Ajo identifikon dhe përvetëson dispozitat e detyrueshme të udhëzimit të Ministrit të MPPT për rregulloren mbi "Sigurinë e software në Sistemet e OSHNA".

2. Kjo Rregullore duhet të aplikohet tek software i ri dhe tek çdo ndryshim tek software i sistemeve për SHTA, MHA, MLTA dhe KNS.

Kjo rregullore nuk duhet aplikuar tek software i përbërësve të avionëve dhe tek pajisjet e vendosura në hapësirë.

Neni 2 Përkufizime

1. “software” do të thotë programe kompjuterike dhe konfigurimi i të dhënave korresponduese, duke përfshirë software jo-evolutive, por duke përjashtuar elementet elektronike, kryesisht aplikimin e qarqeve specifike të integruara, grupet e portave të programueshme ose kontrollorët logjikë në gjendje solide;
2. “konfigurim të dhënash” do të thotë të dhëna që konfigurojnë një sistem të përgjithshëm software tek një rast i veçantë i përdorimit të tij;
3. “software jo-evolutive” do të thotë një software i pazhvilluar për marrëveshjen korrente;
4. “garanci sigurie” do të thotë të gjitha veprimet e planifikuara dhe sistematike të domosdoshme për të krijuar besimin e mjaftueshëm që një produkt, një shërbim, një organizatë ose një sistem funksional arrin sigurinë e pranueshme ose të tolerueshme;
5. “software i ri” do të thotë një software i porositur ose për të cilin janë nënshkruar kontrata detyruese pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje;
6. “cutover ose hot swapping” do të thotë procesi i zëvendësimit ose përdorimit të menjëhershëm të kompjuterave, komponentëve ose softwareve rezervë, të sistemit të Rrjetit European të Menaxhimit të Trafikut Ajror (RREMTA) ndërsa sistemi është në operim;
7. “kërkesa e sigurisë së software” do të thotë një përshkrim i asaj çfarë është prodhuar nga software për të dhënat e futura dhe nëse plotësohen, garantojnë që software i RREMTA ekzekuton me siguri dhe sipas nevojave operacionale;
8. “software RREMTA” do të thotë software i përdorur në sistemet RREMTA referuar nenit 1;
9. “vlefshmëri e kërkesave” do të thotë konfirmimi me anë të ekzaminimit dhe evidencave objektive që kërkesat e veçanta për një përdorim specifik janë ashtu siç synohen;
10. “arritur me pavarësi” do të thotë aktivitetet e procesit të verifikimit të software, që aktivitetet e procesit të verifikimit janë kryer nga një person ndryshe nga zhvilluesi i çështjes së verifikuar.
11. “keqfunksionim i software” do të thotë paaftësia e një programi për të ekzekutuar me korrektësi një funksion të kërkuar;
12. “difekt i software” do të thotë paaftësia e një programi për të ekzekutuar një funksion të kërkuar;
13. “COTS” do të thotë aplikim i vlefshëm tregtar i shitur nga shitësit nëpërmjet katalogëve publikë dhe që nuk synon të modifikohet apo të zmadhohet;
14. “komponentë software” do të thotë një bllok që mund të jetë ipajisur ose i lidhur së bashku me blloqe të tjera të ribashkuara për të kombinuar dhe krijuar një aplikim software të porositur.
15. “komponentë të pavarur software” do të thotë ato komponentë software që nuk janë kthyer në jooperative nga i njëjti difekt që shkakton situatën e rrezikshme;
16. “performanca kohore e software” do të thotë koha e lejuar që software t’i përgjigjet të dhënave ose ngjarjeve periodike, dhe/ose performanca e software në termat e transaksioneve ose mesazheve të mbartura në njësinë e kohës;
17. “kapaciteti i software” do të thotë aftësia e software për të kryer transferimin e të dhënave;
18. “saktësi” do të thotë precizioni i kërkuar i rezultateve të llogaritura;
19. “burimet në përdorim të software” do të thotë sasia burimeve brenda sistemit kompjuterik që mund të përdoren nga software i aplikuar;
20. “qëndrueshmëria e software” do të thotë sjellja e software në një situatë të papritur teknike dhe ndërprerjeje rryme elektrike, ose në vetë sistemin kompjuterik ose në pajisjet e lidhura me të;
21. “tolerancë mbingarkese” do të thotë sjellja e sistemit, dhe në veçanti toleranca e tij, në rastin e normës më të lartë se sa normalja të operimit të sistemit;
22. “verifikimi korrekt dhe i plotë i software RREOSHNA” do të thotë që kërkesat e sigurisë së software që përcaktojnë saktësisht çfarë i kërkohet software me anë të procesit të vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut dhe implementimi i tyre është në nivelin e kërkuar nga garancia e software;
23. “cikli jetësor i të dhënave të software” do të thotë të dhënat që prodhohen gjatë ciklit jetësor të software për të planifikuar, orientuar, shpjeguar, mbrojtur, regjistruar ose siguruar evidenca të aktiviteteve, të cilat i vlejnjë aprovimit të sistemit ose pajisjeve dhe modifikimit pas aprovimit të produkteve software;
24. “cikli jetësor i software” do të thotë:

a) një koleksion i rregullt e proceseve të përcaktuara nga OSHNA i mjaftueshëm dhe i përshtatshëm për të marrë një produkt software;

b) periudha e kohës që nis me vendimin për të prodhuar ose modifikuar një produkt software dhe mbaron kur produkti është hequr nga shërbimi;

25. “kërkesë sigurie e sistemit” do të thotë një kërkesë sigurie që rrjedh për një sistem funksional.

Neni 3

Kërkesa të përgjithshme sigurie

1. Kurdoherë që OSHNA-s t'i kërkohet të implementojë një proces vlerësimi dhe zbutjeje rreziku sipas ligjeve dhe rregulloreve në fuqi, ai duhet të përcaktojë dhe implementojë një sistem për garantimin e sigurisë së software për t'u marrë specifikisht me aspektet lidhur me software e RREMTA, duke përfshirë të gjitha ndryshimet operationale *on line* të software dhe në veçanti *cutover* ose *hot swapping*.

2. OSHNA duhet të garantojë, minimalisht, që sistemi i tij për garantimin e sigurisë së software prodhon evidenca dhe argumente që demonstroi se:

a) kërkesat për sigurimin software tregojnë saktësisht se çfarë kërkohet nga software për të arritur objektivat e sigurisë dhe për të plotësuar kërkesat siç identifikohen nga procesi i vlerësimit dhe i zbutjes së rrezikut.

b) kërkesat për sigurinë e software tregojnë saktësisht se çfarë kërkohet nga software, për të arritur objektivat e sigurisë dhe plotësuar kërkesat, siç identifikohen nga procesi i vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut;

c) gjurmimi është adresuar në lidhje me të gjitha kërkesat e sigurisë së software

d) implementimi i software nuk përmban funksione që prekin sigurinë;

e) software i RREMTA kënaq kërkesat e tij me një nivel besueshmërie, i cili është në përputhje me rrezikshmërinë e software;

f) garancitë janë dhënë duke konfirmuar që kërkesat e përgjithshme të sigurisë të vendosura në pikat (a) deri në (d) janë plotësuar dhe argumentet që demonstrojnë garancitë e kërkuara janë gjatë gjithë kohës të rrjedhura nga:

g) një version i njohur ekzekutueshëm software;

h) një rang i njohur i konfigurimit të të dhënave;

i) një grup i njohur produktesh dhe llojesh software, duke përfshirë specifikimet, që janë shfrytëzuar në prodhimin e atij versioni.

3. OSHNA duhet të vërë në dispozicion të AKM garancitë e kërkuara, duke demonstruar që kërkesat e vëna në paragrafin 2 janë plotësuar.

Neni 4

Kërkesat që aplikohen tek sistemi i garantimit të sigurisë së software

OSHNA duhet të garantojë minimalisht, që sistemi për garantimin e sigurisë së software:

a) është i dokumentuar, specifikisht si pjesë e tërë dokumentacionit për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut;

b) vendos nivelet e garancisë së software për të gjithë software e RREMTA operacional, në përputhje me kërkesat e vendosura në aneksin I;

c) përfshin garancitë e:

1. vlefshmërisë së kërkesave të sigurisë së software në përputhje me kërkesat e vendosura në aneksin II, pjesa A;

2. verifikimit të software në përputhje me kërkesat e vendosura në aneksin II, pjesa B;

3. menaxhimit të konfigurimit të software në përputhje me kërkesat e vendosura në aneksin II, pjesa C;

4. gjurmimit e kërkesave të sigurisë së software në përputhje me kërkesat e vendosura në Aneks II, Pjesa D;

e) përcakton rreptësinë me të cilën janë vendosur garancitë; rreptësia duhet përcaktuar për çdo nivel garancie, dhe rritet me rritjen e rrezikshmërisë së software; për këtë qëllim:

1. llojshmëria në rreptësinë e garancive për çdo nivel garancie software duhet të përfshijë kriteret e mëposhtme:

- i) kërkohet të arrihen me pavarësi;
 - ii) të arrihen;
 - iii) nuk kërkohet;
2. garancive që i korrenspojnë çdo niveli garancie software duhet t'iu jepet besimi i mjaftueshëm që software i RREMTA mund të operojë me një siguri të tolerueshme;
- f) shfrytëzon idetë e eksperiencës së software të RREMTA për të konfirmuar që sistemi për garantimin e sigurisë së software dhe caktimet e niveleve të garancisë janë siç duhet. Për këtë qëllim, efektet nga një keqfunksionim ose difekt i software i raportuar sipas kërkesave përkatëse mbi raportimin dhe vlerësimin e ngjarjeve të sigurisë duhen vlerësuar në krahasim me efektet e identifikuar për sistemin në fjalë nëpërmjet skemës së klasifikimit të rrezikshmërisë të ndërtuar në seksionin 3.2.4 të aneksit II të kësaj rregulloreje.

Neni 5

Kërkesat e aplikueshme për ndryshimet e software dhe tek software specifik

1. Për çdo ndryshim të software ose tipeve specifike të software, të tilla si: COTS, software joevoluteve ose software të përdorur më parë, për të cilat disa nga kërkesat e nenit 3, pika (2), paragrafi (d) ose neni 4, pikat (2), (3), (4) ose (5) nuk mund të aplikohen, organizata duhet të garantojë që sistemi i garantimit të sigurisë së software sigurohet nëpërmjet mjeteve të tjera të zgjedhura dhe të pranuar nga AKM, i të njëjtit nivel besueshmërie si niveli përkatës i garancisë së software të përcaktuar.

Këto mjete duhet të japin besueshmërinë e mjaftueshme që software arrin objektivat dhe plotëson kërkesat e sigurisë, ashtu siç përcaktohen nga procesi i vlerësimit së zbutjes së rrezikut.

2. Në vlerësimin e mjeteve referuar paragrafit 1, AKM mund të përdorë një organizatë të njohur ose një bord të emëruar.

Neni 6

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore duhet të hyjë në fuqi në ditën e 20-të pas publikimit në Gazetën Zyrtare.

Kjo duhet të zbatohet që nga 1 shkurti 2010 tek sistemet e reja software të RREMTA i referuar tek neni 1, pika(2), nënparagrafi i parë.

Kjo duhet të zbatohet që nga 1 korriku 2010 për çdo ndryshim tek sistemet software të RREMTA i referuar tek neni 1, pika(2), nënparagrafi i parë, në operim sipas asaj date.

Kjo Rregullore duhet të jetë e detyrueshme në gjithë tërësinë e saj dhe e aplikueshme direkt në Republikën e Shqipërisë.

ANEKSI I

Kërkesat që aplikohen për nivelin e garancisë së software, referuar nenit 4, pika (2)

1. Niveli i garancisë së software duhet të ketë të bëjë me rreptësinë e garancive të software tek rrezikshmëria e software të RREMTA duke përdorur skemën e klasifikimit të rrezikshmërisë të përcaktuar në seksionin 4 të pikës 3.2.4 të aneksit II të kësaj rregulloreje, e kombinuar me mundësinë e ngjarjes së një efekti të caktuar të pavaforshëm. Një minimum prej 4 nivelesh garancie software duhet identifikuar, me nivelin 1 të garancisë së software, që tregon nivelin më kritik.

2. Një nivel i dhënë garancie software duhet të jetë në raport me efektin më të rëndë që mund të shkaktojnë keqfunksionimet ose dështimet e software, siç referohet në seksionin 4 të pikës 3.2.4 të aneksit II të kësaj rregulloreje. Kjo, në veçanti, duhet të marrë në konsideratë rrezikun që shoqëron keqfunksionimet ose dështimet e software dhe mbrojtjet arkitekturale dhe/ose procedurale të identifikuar.

3. Komponentët e software të RREOSHNA që s'mund të shfaqen si të pavaruar nga njëri-tjetri duhet të vendosen në nivelin e garancisë së software të komponentëve të varur më kritikë.

ANEKSI II

Pjesa A: Kërkesat që aplikohen tek garancitë e vlefshmërisë së sigurisë së software, referuar nenit 4, paragrafi (3), pika (a)

1. Kërkesat e sigurisë së software duhet të specifikojnë siç duhet sjelljen funksionale në forma Nominale dhe të degraduara, të software të RREMTA, performancat ritmike, kapacitetet, saktësinë, përdorimin e burimeve software mbi pajisjen objektiv, forcimin e kushteve të operimit anormal dhe tolerancën e mbingarkesës.

2. Kërkesat e sigurisë së software duhet të jenë të plota dhe korrekte, dhe në përputhje me kërkesat e sigurisë së sistemit.

Pjesa B : Kërkesat që aplikohen tek garancitë e verifikimit të sigurisë së software, referuar nenit 4, paragrafi (3), pika (b)

1. Sjellja funksionale e software të RREMTA, performancat ritmike, kapaciteti, saktësia, përdorimi i burimeve software mbi pajisjen objektiv, forcimi i kushteve të operimit anormal dhe toleranca e mbingarkesës, duhet të përputhen me kërkesat e software.

2. Software i RREMTA duhet të verifikohet mjaftueshëm me anë të analizave dhe/ose testimit dhe/ose mjeteve ekuivalente, siç është rënë dakord me AKM.

3. Verifikimi i software të RREMTA duhet të jetë korrekt dhe i plotë.

Pjesa C: Kërkesat që aplikohen tek garancitë e menaxhimit të konfigurimit të software referuar Nenit 4, paragrafi (3), pika (c)

1. Identifikimi, gjurmimi dhe llogaritja e statusit të konfigurimit duhet të ekzistojnë të tilla që të dhënat e ciklit të jetës së software duhet të shfaqen të jenë nën kontrollin e konfigurimit gjatë ciklit të jetës të software.

2. Raportimi i problemit, gjurmimit dhe veprimet korrigjuese duhet të ekzistojnë të tilla që problemet lidhur me sigurinë që shoqërojnë software mund të shfaqen të zbutura.

3. Procedurat e rikthimit dhe të lirimit duhet të ekzistojnë të tilla që të dhënat e ciklit të jetës së software mund të rigjenerohen dhe shpërndahen gjatë ciklin e jetës të software të RREMTA.

Pjesa D: Kërkesat që aplikohen tek garancitë e ndjekjes së kërkesave të sigurisë së software, referuar nenit 4, paragrafi (3), pika (d)

1. Çdo kërkesë për sigurinë e software duhet të ndiqet për të njëjtin nivel skeme tek i cili është demonstruar kënaqja e tij.

2. Çdo kërkesë për sigurinë e software, për çdo nivel në skemë tek i cili është demonstruar kënaqja e tij, duhet të ndiqet si një kërkesë për sigurinë e sistemit.

PËRKUFIZIME

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC). Enti rregullator kompetent i emëruar nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes (AKM). Është ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrisë të PPT, autoriteti kompetent për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në nivel kombëtar të shërbimeve të navigimit ajror.

Një Qiell i Vetëm Evropian. Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore Europiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore, duke iu përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjegjesisë dhe kompetencës.

Menaxhimi i trafikut ajror (MTA). Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe asaj në ajër, të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.

Ofruesi i SHNA (OSHNA). Person, organizatë ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të AAC në SHNA.

Zonë europiane e përbashkët për aviacionin (ZEPA). Një zonë europiane e përbashkët për aviacionin bazuar në hyrjen reciproke në tregun e transportit ajror të vendeve firmëtare të marrëveshjes dhe liria e krijimit, në kushte të barabarta konkurrence dhe respektimi i rregullave të njëjta, duke përfshirë fushat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe ambjental.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS). Një sistem i dokumentuar për menaxhimin e rreziqeve që integron sistemet operationale dhe teknike me menaxhimin e burimeve financiare dhe njerëzore për të garantuar sigurinë e aviacionit dhe sigurinë e publikut.

Shkurtime

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi Europian
KE	Komisioni Europian
KTA	Kontrolli i trafikut ajror
MHA	Menaxhimi i hapësirës ajrore
KNS	Komunikim, navigim, survejim
MLTA	Menaxhimi i lëvizjes së trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm Europian
RREMTA	Rrjeti europian i menaxhimit të trafikut ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Organizata Europiane për Sigurinë e Navigimit Ajror
EASA	Agjencia Europiane për Sigurinë e Aviacionit
ZEPA	Zonë Europiane e përbashkët për aviacionin

UDHËZIM

Nr.10, datë 3.6.2010

PËR RREGULLOREN E PËRBASHKËT TË PËRDORIMIT FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët europiane të aviacionit”,

UDHËZOJ:

Hyrje

Ky udhëzim është bazuar në:

- ligjin nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- vendimin e Komisionit të Komunitetit Evropian, No 2150/2005, datë 23 dhjetor 2005.

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

1. Qëllimi

1.1 Qëllimi i këtij udhëzimi është përcaktimi i kërkesave të përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.

1.2 Autoriteti përgjegjës për zbatimin e procedurave për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore është Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

1.3 Ky udhëzim është në përputhje me vendimin e Komisionit Europian, No 2150/2005, datë 23 dhjetor 2005, që parashton rregullat e përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës brenda vendeve të ECAC.

2. Arsyet themelore

2.1 Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga ICAO dhe i përpunuar nga Eurokontrolli, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet ose si krejtësisht civile, ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.

2.2 Republika e Shqipërisë ndërmori hapin, në një deklaratë mbi çështjet ushtarake lidhur me Qiellin e Vetëm Evropian (3), për të bashkëpunuar me vendet e tjera, duke marrë në konsideratë kërkesat ushtarake kombëtare, për të garantuar që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore të aplikohet plotësisht dhe uniformisht në të gjitha shtetet anëtare nga të gjithë përdoruesit e hapësirës ajrore.

2.3 Përdorimi i kësaj rregulloreje garanton në vazhdimësi dhe në mënyrë efektive e të përshtatshme zbatimin korrekt të rregulloreve të sigurisë nga të gjitha palët në përdorimin e hapësirës ajrore në shërbimet e ofruara në aerodromet dhe hapësirën ajrore të Shqipërisë.

3. Zbatueshmëria

Kërkesat e përgjithshme do të zbatohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit MTA, përgjegjës për detyrat, të cilat, brenda dispozitës së shërbimit MTA, janë përcaktuar të lidhura ngushtë me sigurinë.

RREGULLAT E PËRBASHKËTA PËR PËRDORIMIN FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

1. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga ICAO dhe i përpunuar nga Eurokontrolli, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si ose krejtësisht civile ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.

2. Sipas nenit 8, pika (1) të udhëzimit të Ministrisë të Transporteve për rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”, Eurokontrolli është mandatuar për të ndihmuar Komisionin Europian në përpunimin e rregullave mbi përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore. Kjo rregullore merr në konsideratë të plotë raportin përfundimtar të 30 dhjetorit 2004 të lëshuar nga Eurokontrolli.

3. Kjo rregullore nuk mbulon operacionet dhe stërvitjet ushtarake siç referohet në nenin 1, pika (2) të udhëzimit të Ministrisë të Transporteve për rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Evropian”.

4. Republika e Shqipërisë ndërmori hapin, në një deklaratë mbi çështjet ushtarake lidhur me Qiellin e Vetëm Evropian, për të bashkëpunuar me vendet e tjera, duke marrë në konsideratë kërkesat ushtarake kombëtare, për të garantuar që koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore të aplikohet plotësisht dhe uniformisht në të gjitha shtetet anëtare nga të gjithë përdoruesit e hapësirës ajrore.

5. Raporti i lëshuar bashkarisht nga Njësia e Rishikimit të Performancës së Eurokontrollit dhe Eurokontrolli në tetor 2001 deklaroi që ka një fushë të rëndësishme veprimtarie për përmirësimin e aplikimit korrent të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore brenda Europës. Tani duhet të përvetësohen rregulla të përbashkëta për t'i dhënë efekt këtij përmirësimi.

6. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore mbulon gjithashtu edhe hapësirën ajrore mbi sipërfaqet e mëdha detare. Si pasojë aplikimi i tij duhet bërë pa paragjykimin e të drejtave dhe angazhimeve të shteteve anëtare nën Konventën e Çikagos dhe anekseve të saj, ose të Konventës së OKB mbi Ligjin e Detit, të vitit 1982.

7. Ka aktivitete që kërkojnë rezervimin e një volume hapësire ajrore për përdorim ekskluziv apo specifik për periudha të përcaktuara, si pasojë e karakteristikave të profilit të fluturimit osetributeve të tyre të rrezikshme dhe nevojës për të garantuar ndarjen efektive dhe të sigurt prej trafikut ajror mospjesëmarrës.

8. Aplikimi efektiv dhe i harmonizuar i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore nëpër Komunitetin Europian ka nevojë për rregulla të qarta dhe të qëndrueshme për koordinimin civilo-ushtarak, i cili duhet të marrë parasysh të gjitha kërkesat e përdoruesve dhe natyrën e aktiviteteve të ndryshme të tyre.

9. Procedurat e koordinimit eficient civilo-ushtarak duhet të bazohen mbi rregulla dhe standarde për të garantuar përdorimin eficient të hapësirës ajrore nga të gjithë përdoruesit.

10. Është thelbësore për të bashkëpunuar më tej me shtetet fqinje dhe të merren në konsideratë operacionet ndërkufitare kur aplikohet koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

11. Ndryshimet në organizimin e kooperimit civilo-ushtarak kufizon menaxhimin uniform dhe në kohë të hapësirës ajrore. Është thelbësore të identifikohen personat dhe/ose organet të cilat janë përgjegjës për aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore në Republikën e Shqipërisë. Ky informacion duhet të vihet në dispozicion të shteteve anëtare.

12. Procedura të qëndrueshme për koordinimin civilo-ushtarak dhe përdorimin e hapësirës së përbashkët ajrore janë një kusht thelbësor për krijimin e blloqeve funksionale të hapësirës ajrore siç përcaktohet në udhëzimin e Ministrit të Transporteve për Rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Europian”.

13. Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore i adresohet menaxhimit të hapësirës ajrore në nivele strategjike, parataktike dhe taktike, të cilat janë të ndara, por funksionet e menaxhimit mjaft të ndërvaruara dhe si rrjedhim duhet të ekzekutohen në mënyrë koherente për të garantuar përdorimin eficient të hapësirës ajrore.

14. Programet e menaxhimit të trafikut ajror të zhvilluara në nivel kooperimi Europian duhet të lejojnë për arritjen progresive të qëndrueshmërisë midis menaxhimit të hapësirës ajrore, menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror dhe shërbimeve të trafikut ajror.

15. Atje ku aktivitete të ndryshme të aviacionit zhvillohen në të njëjtën hapësirë ajrore, por plotësojnë kërkesa të ndryshme, koordinimi i tyre duhet kërkuar te kryerja e sigurt e fluturimeve dhe përdorimi optimal i hapësirës ajrore në dispozicion.

16. Saktësia e informacionit mbi statusin e hapësirës ajrore dhe mbi situatat specifike të trafikut ajror dhe shpërndarja në kohë e këtij informacioni te kontrollorët civilë dhe ushtarakë ka një ndikim të drejtpërdrejtë mbi sigurinë dhe eficientë të operacioneve.

17. Marrja në kohë e informacionit të azhurnuar mbi statusin e hapësirës ajrore është thelbësore për të gjitha palët që duan të shfrytëzojnë strukturat e hapësirës ajrore të vëna në dispozicion kur plotësohen ose riplotësohen planet e tyre të fluturimit.

18. Vlerësimi i rregullt i përdorimit të hapësirës ajrore është një mënyrë e rëndësishme për rritjen e besimit midis ofruesve të shërbimit civil dhe ushtarak dhe përdoruesve dhe është një mjet thelbësor për përmirësimin e strukturës së hapësirës ajrore dhe menaxhimit të hapësirës ajrore.

19. Raporti vjetor mbi aplikimin e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç referohet tek neni 7, pika (2) të udhëzimit të Ministrit të Transporteve për rregulloren mbi “Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në QVE”, duhet të përmbajë informacionin përkatës, të grumbulluar nën dritën e objektivave orgjinalë dhe me pikëpamjen e vetme duke përshtatur sa më mirë kërkesat e përdoruesve.

20. Duhet siguruar një periudhë tranzitore për të përmbushur kërkesat për koordinimin midis njësive të SHTA civilë dhe njësive të SHTA ushtarakë dhe/ose njësive ushtarake të kontrollit.

21. Masat e përcaktuara në këtë rregullore janë në përputhje me nenin 5, pika (1) të udhëzimit të Ministrit të Transporteve për rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Europian”.

Neni 1 Subjekti

Kjo rregullore përforcon dhe harmonizon aplikimin, brenda Qiellit të Vetëm Evropian, të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore siç përcaktohet në nenin 2, pika (22) të udhëzimit të Ministrit të Transporteve për rregulloren mbi “Krijimin e një Qielli të Vetëm Europian”, për të lehtësuar menaxhimin e hapësirës ajrore dhe menaxhimin e trafikut ajror brenda limiteve të politikës së transportit të përbashkët.

Në veçanti, kjo rregullore përcakton rregullat për të garantuar sa më mirë kooperimin midis enteve civile dhe ushtarake përgjegjëse për menaxhimin e trafikut ajror që operon në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

Neni 2 Përkufizime

Përveç përkufizimeve të vendosura në rregulloret e mëparshme do të aplikohen edhe përkufizimet e mëposhtme:

1. “Celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore” do të thotë një qelizë përgjegjëse për menaxhimin e përditshëm të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë ose bashkë me ndonjë shtet fqinj;

2. “rezervim i hapësirës ajrore” do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i rezervuar përkohësisht për përdorim ekskluziv ose specifik nga kategori përdoruesish;

3. “kufizim i hapësirës ajrore” do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore, brenda së cilës mund të kryhen në orë të përcaktuara, aktivitete të ndryshme të rrezikshme për fluturimin e avionëve (zone e rrezikshme); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të shtetit, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i kufizuar sipas kushteve specifike të caktuara (zonë e kufizuar); ose hapësira të tilla ajrore të caktuara mbi sipërfaqe toke apo ujërash territoriale të shtetit, brenda të cilave fluturimi i avionëve është i ndaluar (zonë e ndaluar);

4. “strukturë e hapësirës ajrore” do të thotë një vëllim i caktuar i hapësirës ajrore i përcaktuar për të garantuar operacionin e sigurt dhe optimal të avionit;

5. “koordinim civilo-ushtarak” do të thotë koordinimi midis palëve civile dhe ushtarake të autorizuar për të marrë vendime dhe pranuar një drejtim veprimi;

6. “njësi ushtarake kontrolli” do të thotë çdo njësi fikse apo e lëvizshme ushtarake që drejton trafikun ajror ushtarak dhe/ose ndjek aktivitete të tjera, të cilat, për shkak të natyrës së tyre specifike, mund të kërkojnë një rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;

7. “hapësirë ajrore ndërkuftare” do të thotë një strukturë hapësire ajrore e zgjatur përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit;

8. “qëllim fluturimi” do të thotë korridori i fluturimit dhe të dhënat shoqëruese të fluturimit që përshkruajnë trajektoren e planifikuar të një fluturimi drejt destinacionit të tij, i azhurnueshëm në çdo moment;

9. “korridor fluturimi” do të thotë rruga e një avioni në ajër, e përcaktuar në tre dimensione;

10. “kohë reale” do të thotë koha aktuale gjatë të cilës ndodh një proces ose një ngjarje;

11. “ndarje” do të thotë hapësira midis avionëve, niveleve ose gjurmëve;

12. “përdorues” do të thotë avion civil ose ushtarak që operon në ajër, si edhe çdo palë tjetër që kërkon përdorimin e hapësirës ajrore.

Neni 3 Parimet

Koncepti “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” udhëhiqet nga parimet e mëposhtme:

a) koordinimi midis autoriteteve civile dhe ushtarake duhet të organizohet në nivele strategjike, parataktike dhe taktike të menaxhimit të hapësirës ajrore nëpërmjet vendosjes së marrëveshjeve dhe procedurave për rritjen e sigurisë dhe kapacitetit të hapësirës ajrore, dhe përmirësimit të efikasitetit dhe fleksibilitetit të operacioneve të avionëve;

b) qëndrueshmëria midis menaxhimit të hapësirës ajrore, menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror dhe shërbimeve të trafikut ajror duhet të vendoset dhe ruhet në të tre nivelet menaxhimit të hapësirës ajrore të renditura në pikën (a) për të garantuar, në përfitim të të gjithë përdoruesve, efikasitetin e planifikimit, shpërndarjen dhe përdorimin e hapësirës ajrore.

c) rezervimi i hapësirës ajrore për përdorim ekskluziv ose specifik për kategoritë e përdoruesve duhet të jetë e një natyre të përkohshme, e aplikuar vetëm gjatë periudhave të limituara kohore bazuar mbi përdorimin aktual dhe lëshuar sa më shpejt që aktiviteti të shkaktojë ndërprerjen e krijimit të saj;

d) AAC duhet të vendosë kooperimin për aplikimin efikas dhe të qëndrueshëm të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose kufijve të rajoneve të informacionit të fluturimit dhe në veçanti duhet t’u adresohet aktiviteteve ndërkuftare; ky kooperim duhet të mbulojë të gjitha çështjet përkatëse ligjore, operacionale dhe teknike;

e) njësitë dhe përdoruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet ta shfrytëzojnë më së miri hapësirën ajrore në dispozicion.

Neni 4

Menaxhimi i hapësirës strategjike ajrore (niveli 1)

1. AAC duhet të kryejë detyrat e mëposhtme:

a) të garantojë të gjithë aplikimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore në një nivel strategjik, parataktik dhe taktik;

b) të shqyrtojë rregullisht kërkesat e përdoruesve;

c) të aprovojë aktivitete që kërkojnë rezervim apo kufizim të hapësirës ajrore;

d) të përcaktojë përkohësisht struktura të hapësirës ajrore dhe procedura për të ofruar rezervim të shumëfishtë të hapësirës ajrore dhe opsione rrugësh ajrore;

e) të vendosë kritere dhe të ndërtojë procedura për krijimin dhe përdorimin e limiteve të përshtatshme horizontale dhe vertikale të hapësirës ajrore të kërkuar për të rregulluar variantet e ndryshme të korridoreve të fluturimit dhe ndryshimet afatshkurtra të fluturimeve;

f) të vlerësojë strukturat dhe rrjetin e rrugëve kombëtare të hapësirës ajrore me synim planifikimin për strukturat dhe procedurat e hapësirës fleksibël ajrore;

g) të caktojë kushtet specifike nën të cilat përgjegjësia për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake të bjerë mbi njësitë e shërbimit të trafikut ajror ose njërive ushtarake të kontrollit;

h) të zhvillojë përdorimin ndërkuftar të hapësirës ajrore me shtetet fqinje, atje ku nevojitet nga lëvizja e trafikut dhe aktivitetet e përdoruesve;

i) të koordinojë politikat e tij të menaxhimit të hapësirës ajrore me ato të shteteve fqinje për t'iu adresuar përdorimit të përbashkët të hapësirës ajrore përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit;

j) të ndërtojë dhe vërë në dispozicion të përdoruesve struktura të hapësirës ajrore në bashkëpunim të ngushtë dhe në koordinim me shtetet fqinje ku strukturat e hapësirës ajrore në fjalë kanë një ndikim të rëndësishëm mbi trafikun përgjatë kufijve kombëtarë dhe/ose rajoneve kufitare të informacionit të fluturimit, me synimin për të garantuar përdorimin optimal të hapësirës ajrore për të gjithë përdoruesit e saj;

k) të vendosë me shtetet fqinje një bllok standardesh të përbashkëta për ndarjen midis fluturimeve civile dhe ushtarake për aktivitete ndërkuftare;

l) të vendosë mekanizma konsultimi midis personave ose organeve siç referohet te paragrafi 3 dhe midis gjithë partnerëve dhe organeve përkatëse për të garantuar që kërkesat e përdoruesve janë adresuar siç duhet;

m) të vlerësojë dhe rishikojë procedurat dhe performancën e operacioneve të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore;

n) të ndërtojë mekanizma për të arkivuar të dhënat mbi kërkesat, shpërndarjen dhe përdorimin aktual të strukturave të saj për analiza të mëtejshme dhe aktivitete planifikimi.

2. Kushtet referuar pikës (g) duhen dokumentuar dhe marrë parasysh në vlerësimin e sigurisë referuar nenit 7 të kësaj rregulloreje.

3. Kur që të dyja autoritetet civile dhe ushtarake janë përgjegjëse për ose janë të përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, detyrat e vendosura në paragrafin 1 duhen kryer përmes një procesi të përbashkët civilo-ushtarak.

4. AAC duhet të identifikojë dhe njoftojë Komisionin për ata persona ose organe të cilët janë përgjegjës për ekzekutimin e detyrave të listuara në paragrafin 1.

Komisioni duhet të ruajë dhe publikojë listën e të gjithë personave dhe organeve të identifikuara për të shtyjë përpara kooperimin midis shteteve.

Neni 5

Menaxhimi parataktik i hapësirës ajrore (niveli 2)

1. AAC duhet të caktojë ose të ndërtojë një celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore që të ndajë hapësirën ajrore në përputhje me kushtet dhe procedurat e përcaktuara në nenin 4, pika (1) të kësaj rregulloreje.

Kur që të dyja autoritetet civile dhe ushtarake janë përgjegjëse për ose janë të përfshira në menaxhimin e hapësirës ajrore, kjo celulë duhet të marrë formën e një celule të përbashkët civilo-ushtarake.

2. Dy ose më shumë shtete mund të krijojnë celula të përbashkëta për menaxhimin e hapësirës ajrore.

3. AAC duhet të garantojë që janë ndërtuar sisteme mbështetëse të mjaftueshme për t'i krijuar mundësi celulës për menaxhimin e hapësirës ajrore të menaxhojë ndarjen e hapësirës ajrore dhe të komunikojë në kohën e duhur disponueshmërinë e hapësirës ajrore tek të gjithë përdoruesit e prekur, celulat e menaxhimit të hapësirës ajrore, OSHA dhe tek të gjithë partnerët dhe organet përkatëse.

Neni 6

Menaxhimi taktik i hapësirës ajrore (niveli 3)

1. AAC duhet të garantojë ndërtimin e procedurave të koordinimit civilo-ushtarak dhe mënyrave të komunikimit midis njësive përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësive ushtarake të kontrollit duke lejuar që të dhënat e ndërsjella për hapësirën ajrore të lejojnë në kohë reale aktivizimin, ç'aktivizimin ose rindarjen e hapësirës ajrore të caktuar në nivelin parataktik.

2. AAC duhet të garantojë që njësitë përkatëse të shërbimit të trafikut ajror dhe njësitë ushtarake të kontrollit të shkëmbejnë çdo modifikim të aktivizimit të planifikuar të hapësirës ajrore në kohë dhe në mënyrë efektive dhe të njoftojë të gjithë përdoruesit e prekur mbi gjendjen aktuale të hapësirës ajrore.

3. AAC duhet të garantojë ndërtimin e procedurave të koordinimit dhe ndërtimin e sistemeve mbështetëse midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësive ushtarake të kontrollit për të garantuar siguri kur menaxhohen ndërveprimet midis fluturimeve civile dhe ushtarake.

4. AAC duhet të garantojë që janë ndërtuar procedura koordinimi midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe ushtarak për të lejuar transmetimin direkt të informacionit përkatës për të zgjidhur situata specifike trafiku kur kontrollorët civilë dhe ushtarakë ofrojnë shërbime në të njëjtën hapësirë ajrore. Ky informacion përkatës duhet të vihet në dispozicion, në veçanti, kur ai kërkohet për arsye sigurie, të kontrollorëve civilë dhe ushtarakë dhe njësive ushtarake të kontrollit nëpërmjet shkëmbimit në kohë të të dhënave të fluturimit, duke përfshirë pozicionin dhe qëllimin e avionit.

5. Kur zhvillohen aktivitete ndërkuftare, AAC duhet të garantojë që midis njësive të shërbimit të trafikut ajror civil dhe njësive të shërbimit të trafikut ajror ushtarak dhe/ose njësive ushtarake të kontrollit pjesëmarrëse në këto aktivitete, është pranuar një bllok procedurash të përbashkëta për të menaxhuar situatat specifike të trafikut dhe për të zgjatur kohën reale të menaxhimit të hapësirës ajrore.

Neni 7

Vlerësimi i sigurisë

AAC, për të ruajtur ose rritur nivelet ekzistuese të sigurisë, duhet të garantojë që, brenda kontekstit të një procesi menaxhimi sigurie, kryhet një vlerësim sigurie, duke përfshirë identifikimin e situatave të rrezikshme, vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, përpara se ata të fusin ndonjë ndryshim tek operacionet e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.

Neni 8

Raportimi

AAC duhet të japë të gjithë elementet e detajuara në aneksin e kësaj rregulloreje, kur bën raportimin vjetor mbi aplikimin e përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, siç referohet tek neni 7, pika (2) të udhëzimit të Ministrit të Transporteve për rregulloren mbi "Organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në QVE".

Neni 9

Monitorimi i përputhshmërisë dhe zbatimi

Ngarkohet AAC për zbatimin e këtij udhëzimi.

Neni 6 duhet të aplikohet 12 muaj pas hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi.

AAC me anë të inspektimeve,urvejimeve dhe auditimeve të sigurisë të monitorojë përputhjen me këtë udhëzim.

Neni 10
Termet e përdorura

Termet dhe shkurtime të përdorura në këtë udhëzim jepen në anekset bashkëlidhur këtij udhëzimi dhe përbëjnë pjesë integrale të tij.

Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKS
LISTA E ELEMENTEVE TË KËRKUARA PËR RAPORTIMIN VJETOR
MBI APLIKIMIN E PËRDORIMIT FLEKSIBËL TË HAPËSIRËS AJRORE

- Përshkrim i përgjithshëm i organizimit kombëtar dhe përgjegjësitë në nivelin 1, 2 dhe 3 të konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore.
- Vlerësimi i funksionimit të marrëveshjeve, procedurave dhe sistemeve mbështetëse të ndërtuara në nivele strategjike, parataktike dhe taktike të menaxhimit të hapësirës ajrore. Ky vlerësim duhet të kryhet në lidhje me sigurinë, kapacitetin e hapësirës ajrore, efikasitetin dhe fleksibilitetin e operacioneve të avionit për të gjithë përdoruesit.
- Problemet e ndeshura gjatë implementimit të kësaj rregulloreje, veprimet e ndërmarra dhe nevoja për ndryshime.
- Rezultati i inspektimeve, survejimeve dhe auditimeve të sigurisë.
- Kooperimi midis AAC-ve mbi menaxhimin e hapësirës ajrore dhe veçanërisht mbi krijimin dhe menaxhimin hapësirave ajrore ndërkufitare dhe aktiviteteve ndërkufitare.

PËRKUFIZIME

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC)	Enti rregullator kompetent i emëruar nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes (AKM)	Është ajo pjesë e AAC-së e autorizuar nga ky udhëzim i Ministrit të PPT autoriteti kompetent për kryerjen e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në nivel kombëtar të shërbimeve të navigimit ajror.
Një Qiell i Vetëm Europian	Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore europiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore, duke iu përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standardet më të larta të përgjegjësisë dhe kompetencës.
Menaxhimi i trafikut ajror (MTA).	Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe asaj në ajër, të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit
Ofruesi i SHNA (OSHNA).	Person, organizatë ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë, i cili është zbatues i rregulloreve të AAC në SHNA.
Zonë Europiane e përbashkët për aviacionin (ZEPA)	Një zonë europiane e përbashkët për aviacionin bazuar në hyrjen reciproke në tregun e transportit ajror të vendeve firmëtare të marrëveshjes dhe liria e krijimit, në kushte të barabarta konkurrence dhe respektimi i rregullave të njëjta, duke përfshirë fushat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe ambjental.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)

Një sistem i dokumentuar për menaxhimin e rreziqeve që integron sistemet operacionale dhe teknike me menaxhimin e burimeve financiare dhe njerëzore për të garantuar sigurinë e aviacionit dhe sigurinë e publikut.

Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore

Është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si, ose krejtësisht civile, ose krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi European
KE	Komisioni European
KTA	Kontrolli i trafikut ajror
MHA	Menaxhimi i hapësirës ajrore
KNS	Kominikim, navigim, survejim
MLTA	Menaxhimi i lëvizjes së trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHNA	Ofruesi i shërbimit të navigimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm European
RREMTA	Rrjeti european i menaxhimit të trafikut ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA.	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA.	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
CMHA	Celulë për menaxhimin e hapësirës ajrore

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi "Gjergj Fishta", mbrapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", tel: 04 24 27 003.

Çmimi i abonimit në postë për Fletoret Zyrtare 2010 është 16 000 lekë.

Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI PENAL	226 lekë
KODI I PROCEDURËS PENALE.....	330 lekë
KUSHTETUTA	95 lekë
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë

Hyri në shtyp më 13.7.2010

Doli nga shtypi më 14.7.2010

Tirazhi: 2300 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2010

Çmimi 36 lekë