



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.18

7 mars

2011

P Ë R M B A J T J A

	Faqe
Vendim i KM nr.102, datë 9.2.2011	Për shpronësimin, për interes publik, të pronarit të pasurisë së paluajtshme, pronë private, që preket nga ndërtimi i segmentit rrugor Rrëshen-Kalimash 647
Vendim i KM nr.105, datë 9.2.2011	Për shpalljen “Zonë ekonomike me statusin e parkut industrial” të një territori në Rrashbull, Durrës 648
Vendim i KM nr.107, datë 9.2.2011	Për përbërjen, rregullat e organizimit dhe të funksionimit të këshillit të sigurisë dhe shëndetit në punë dhe përfaqësuesit të punëmarrësve 650
Vendim i KM nr.108, datë 9.2.2011	Për aftësitë që duhet të plotësojnë punëmarrësit, personat dhe shërbimet e specializuara, që merren me çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë 654
Vendim i KM nr.109, datë 9.2.2011	Për lirim dhe emërim në detyrë 660
Vendim i KM nr.136, datë 23.2.2011	Për një shtesë në vendimin nr.138, datë 23.3.2000 të Këshillit të Ministrave “Për kriteret teknike të vlerësimit dhe përlllogaritjes së masës së shpërblimit të pasurive, që shpronësohen, të pasurive që zhvlerësohen, dhe të të drejtave të personave të tretë, për interes publik”, të ndryshuar 660
Udhëzim i MPPT nr.2, datë 2.2.2011	Për procedurën e lëshimit, rinovimit, ndryshimit në objekt, pezullimit dhe revokimit të licencës së personelit të mirëmbajtjes së avionit 661
Udhëzim i MPPT nr.3, datë 7.2.2011	Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil ... 665
Udhëzim i MPPT nr.4, datë 7.2.2011	Për miratimin e programit kombëtar të monitorimit të vazhdimit të vlefshmërisë ajrore të avionit (ACAM) (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) 678

VENDIM
Nr.102, datë 9.2.2011

**PËR SHPRONËSIMIN, PËR INTERES PUBLIK, TË PRONARIT TË PASURISË SË
PALUAJTSHME, PRONË PRIVATE, QË PREKET NGA NDËRTIMI I SEGMENTIT RRUGOR
RRËSHEN-KALIMASH**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, të neneve 5 pika 1, 20 e 21 të ligjit nr.8561, datë 22.12.1999 “Për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë, pronë private, për interes publik”, dhe të ligjit nr.10 190, datë 26.11.2009 “Për buxhetin e vitit 2010”, të ndryshuar, me propozimin e Ministrisë të Punëve Publike dhe Transportit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Shpronësimin, për interes publik, të pronarit të pasurisë së paluajtshme, pronë private, që preket nga ndërtimi i segmentit rrugor Rrëshen-Kalimash.
 2. Shpronësimi bëhet në favor të Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.
 3. Pronari i pasurisë së paluajtshme, pronë private, që shpronësohet, të kompensohet në vlerë të plotë, sipas listës bashkëlidhur këtij vendimi, për objektin me vlerë 2 517 319 (dy milionë e pesëqind e shtatëmbëdhjetë mijë e treqind e nëntëmbëdhjetë) lekë.
 4. Vlera e përgjithshme e shpronësimit, prej 2 517 319 (dy milionë e pesëqind e shtatëmbëdhjetë mijë e treqind e nëntëmbëdhjetë) lekësh, të përballohet nga “Llogaria e veçantë” e Ministrisë së Financave, pranë Bankës së Shqipërisë “Fondi i shpronësimeve”.
 5. Shpronësimi të fillojë më 20.2.2010 dhe të përfundojë më 20.5.2011.
 6. Pronari i përmendur në listën që i bashkëlidhet këtij vendimi, për të cilin është bërë shënimi “Konfirmuar nga ZRRP-ja”, të kompensohet, për efekt shpronësimi, pasi të ketë paraqitur dokumentacionin e plotë të pronësisë pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve.
 7. Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve të kryejë likuidimin e pronarit, për të cilin është bërë shënimi “Konfirmuar nga ZRPP-ja”, në bazë të dokumentacionit të pronësisë dhe brenda afateve të përcaktuara në pikën 5 të këtij vendimi.
 8. Brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e miratimit të këtij vendimi, Zyra Qendrore e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe zyra vendore e regjistrimit të pasurive të Paluajtshme, Mirditë, në bashkëpunim me Drejtorinë e Përgjithshme të Rrugëve, të fillojnë procedurat për hedhjen e trupit të rrugës në hartat kadastrale, sipas planimetrisë së shpronësimit që do t’u vihet në dispozicion nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, dhe të bëjnë kalimin e pronësisë për pasurinë e shpronësuar në favor të shtetit.
 9. Zyra Qendrore e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe zyra vendore e regjistrimit të pasurive të paluajtshme, Mirditë, të pezullojnë transaksionet me pasurinë e shpronësuar deri në çastin kur do të realizohen procesi i hedhjes së trupit të rrugës në hartat kadastrale, si dhe kalimi i pronësisë për pasurinë e shpronësuar.
 10. Ngarkohen Ministria e Punëve Publike dhe Transportit, Ministria e Financave, Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve, Zyra Qendrore e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe zyra vendore e regjistrimit të pasurive të paluajtshme, Mirditë, për zbatimin e këtij vendimi.
- Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
DREJTORIA E PËRGJITHSHME E RRUGËVE
DREJTORIA E SHPRONËSIMEVE

LISTA EMËRORE E PRONARËVE QË SHPRONËSOHEN NGA SEGMENTI RRUGOR “RRËSHEN-REPS-THIRRE”

Nr.	Pronari			ZK	Nr. i pas.	Vlera në lekë	Fshati	Shënime
	Emri	Atësa	Mbiemri					
1	Pjetër	Mark	Gega	1221	253/2	2517319	Blinisht	Konfirmuar nga ZRPP-ja
		TOTALI				2517319		

VENDIM
Nr.105, datë 9.2.2011

PËR SHPALLJEN “ZONË EKONOMIKE ME STATUSIN E PARKUT INDUSTRIAL” TË NJË TERRITORI NË RRASHBULL, DURRËS

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 4 të ligjit nr.9789, datë 19.7.2007 “Për krijimin dhe funksionimin e zonave ekonomike”, me propozimin e Ministrit të Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Shpalljen “Zonë ekonomike, me statusin park industrial”, të një territori me sipërfaqe prej 16.52 ha, në përbërje të parcelave të pasurive nr.1 dhe nr.2, në zonën kadastrale nr.2591, në fshatin Manskuri, komuna Rrashbull, Durrës.
2. Shtrirja dhe kufizimet e kësaj zone specifikohen në hartën treguese, që i bashkëlidhet këtij vendimi.
3. Në këtë zonë do të zhvillohen veprimtari:
 - prodhuese industriale;
 - tregtare;
 - eksport-importi;
 - veprimtari ndihmëse.
4. Periudha e funksionimit të zonës është 35 (tridhjetë e pesë) vjet.
5. Zona jepet me koncesion të formës “BOT”.
6. Procedura për përzgjedhjen e zhvilluesit të zonës bëhet në bazë të ligjit nr.9663, datë 18.12.2006 “Për koncesionet”, të ndryshuar.
7. Ngarkohet Ministria e Ekonomisë, Tregtisë dhe Energjetikës për zbatimin e këtij vendimi. Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

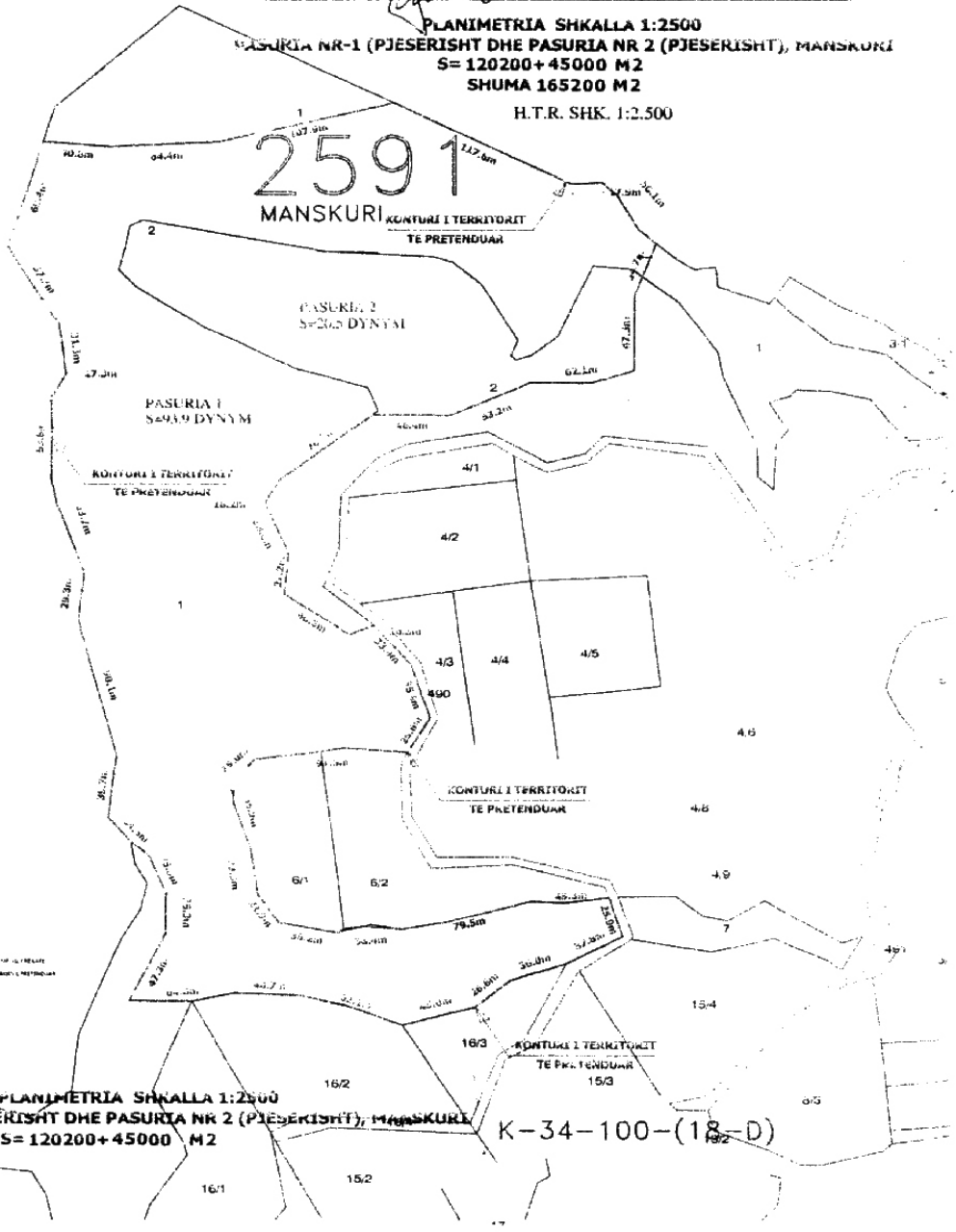
KRYEMINISTRI
Sali Berisha

PLAN - RILEVIM

PERGATITI	IDENTIFIKIMI I PASURISE
Emri : Ferdinand Toia	Zona Kadastrale : 2591
Tel: 069 21 52 261	Nr i pasurise : 1.2 VOL : FO
Licensa Nr:GJ0245/1 Dt:18.01.2001	Indeksi i hartes : K-34-100/18-B-D
Data e pergatitjes : 18 / 10 / 2010	Shkalla : 1:2.500
	Adresa e pasurise: Rrethi : DURRES
	Q/E : MANSKURI RR/1
	P/G : Sh K Ap
	PRONARI : SHTET

Handwritten signature

PLANIMETRIA SHKALLA 1:2500
PASURIA NR-1 (PJESERISHT DHE PASURIA NR 2 (PJESERISHT), MANSKURI
S= 120200+45000 M2
SHUMA 165200 M2
H.T.R. SHK. 1:2.500



PLANIMETRIA SHKALLA 1:2500
PASURIA NR 1 (PJESERISHT DHE PASURIA NR 2 (PJESERISHT), MANSKURI
S= 120200+45000 M2
K-34-100-(18-D)

VENDIM
Nr.107, datë 9.2.2011

**PËR PËRBËRJEN, RREGULLAT E ORGANIZIMIT DHE TË FUNKSIONIMIT TË KËSHILLIT
TË SIGURISË DHE SHËNDETIT NË PUNË DHE PËRFAQËSUESIT TË PUNËMARRËSVE**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 14 pika 4 e 18, pika 4 të ligjit nr.10 237, datë 18.2.2010 “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”, me propozimin e Ministrit të Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

**I. PËRBËRJA DHE ZGJIDHJA E PËRFAQËSUESVE TË PUNËMARRËSVE DHE
PUNËDHËNËSVE NË KËSHILLIN E SIGURISË DHE SHËNDETIT NË PUNË**

1. Për efekt të organizimit dhe përcaktimit të numrit të përfaqësuesve të punëmarrësve dhe punëdhënësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë, klasifikimi bëhet me katër grupe, si më poshtë vijon:

1.1 Grupi A përfshin subjektet me 51 deri 250 punëmarrës dhe duhet të ketë jo më pak se 3 përfaqësues punëmarrësish e 3 përfaqësues punëdhënësish;

1.2 Grupi B përfshin subjektet me 251 deri 500 punëmarrës dhe duhet të ketë jo më pak se 4 përfaqësues punëmarrësish e 4 përfaqësues punëdhënësish;

1.3 Grupi C përfshin subjektet me 501 deri 1500 punëmarrës dhe duhet të ketë jo më pak se 6 përfaqësues punëmarrësish e 6 përfaqësues punëdhënësish;

1.4 Grupi D përfshin subjektet me mbi 1500 punëmarrës dhe duhet të ketë jo më pak se 9 përfaqësues punëmarrësish e 9 përfaqësues punëdhënësish.

2. Kur këshilli ngrihet në nivel profesional apo ndërprofesional, çdo subjekt, i cili ka më pak se 50 punëmarrës, zgjedh nga punëmarrësit e tij, përfaqësuesin në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë. Punëdhënësi në këto ndërmarrje cakton përfaqësuesin e tij në këtë këshill.

3. Në subjektet ku veprimtaria dhe proceset e punës kanë rrezikshmëri të lartë për sigurinë dhe shëndetin në punë, përfaqësuesi zgjidhet pavarësisht nga numri i punëmarrësve, sipas përcaktimit të pikës 1 të këtij vendimi.

4. Zgjedhja e përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë bëhet me votim të fshehtë, i cili organizohet nga punëdhënësi.

5. Punëdhënësi bën publik, duke e afishuar në mënyrë të dukshme në mjediset e ndërmarrjes/institucionit, njoftimin për paraqitjen e kandidaturave të punëmarrësve, të cilët pretendojnë të zgjidhen si përfaqësues të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë, duke specifikuar edhe numrin e personave që do të marrin pjesë në këtë këshill. Punëmarrësit duhet të paraqesin, pranë punëdhënësit, kërkesën e tyre për të kandiduar, brenda shtatë ditëve nga bërja publike e njoftimit nga punëdhënësi.

6. Pas paraqitjes së kandidaturave, sipas pikës 5 të këtij kreu, punëdhënësi bën publik, duke e afishuar në mënyrë të dukshme në mjediset e ndërmarrjes/institucionit, njoftimin për zhvillimin e votimit të fshehtë për zgjedhjen e përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë.

7. Në njoftimin e punëdhënësit për organizimin e votimit duhet të përcaktohen:

a) përbërja e komisionit të votimit;

b) kandidaturat e punëmarrësve, pretendues për përfaqësueshmëri në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë;

c) vendi ku do të kryhet votimi;

ç) data dhe ora e fillimit dhe e mbarimit të procesit të votimit;

d) rregullat e votimit, sipas përcaktimeve në këtë vendim.

8. Komisioni i votimit kryesohet nga kryetari dhe ka në përbërje:

a) një përfaqësues të punëdhënësit ose të organizatës së punëdhënësve;

b) nga një përfaqësues për secilën organizatë të punëmarrësve, që funksionon pranë punëdhënësit;

c) një përfaqësues të punëmarrësve që nuk janë organizuar në asnjë nga organizatat e punëmarrësve, të cilat funksionojnë pranë punëdhënësit.

9. Punëdhënësi/organizata e punëdhënësve cakton përfaqësuesin e tij apo të organizatës së punëdhënësve, që do të jetë anëtar i komisionit të votimit, ndërsa organizata/t e punëmarrësit dhe punëmarrësve, të cilët nuk janë të organizuar/a në organizata të punëmarrësve, caktojnë përfaqësuesin e tyre në komision. Kryetari i komisionit të votimit zgjidhet nga anëtarët e tij.

10. Komisioni i votimit ngrihet, të paktën, 10 ditë para datës së votimit.

11. Listat emërore të punëmarrësve, që marrin pjesë në votim, përgatiten nga punëdhënësi, i cili i vë ato në dispozicion të komisionit të votimit, të paktën 7 ditë para datës së votimit, si dhe afishohen në një vend të dukshëm në ndërmarrje.

12. Për çdo kandidaturë, pjesëmarrëse në votim, caktohet një numër.

13. Fletët e votimit përgatiten nga punëdhënësi, sipas formularit tip bashkëlidhur këtij vendimi.

14. Komisioni i votimit ndjek e vëzhgon procesin e shtypjes së fletëve të votimit, i administron ato dhe para fillimit të votimit, verifikon nëse kutia e votimit është bosh dhe e vulos atë.

15. Komisioni i votimit duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar paanësinë e punëmarrësit që voton, lehtësinë e votimit dhe fshehtësinë e votës.

16. Për sigurinë e rendit dhe të qetësisë në mjedisin e votimit ose rreth tij, komisioni i votimit mund të kërkojë ndihmën e organeve të rendit publik.

17. Punëmarrësi që merr pjesë në votim, paraqitet pranë komisionit të votimit, në mjedisin e votimit, duke treguar dokumentin e identitetit.

18. Komisioni i votimit, pasi vërteton identitetin dhe përfshirjen e punëmarrësit në listën e votimit, e pajis atë me fletën e votimit. Punëmarrësi, i pajisur me fletën e votimit, futet në dhomën e fshehtë dhe vendos shenjën "X" mbi numrin e kandidatit, të cilit i jep votën. Fleta e votimit vlerësohet e pavlefshme, nëse shenja është vënë në më shumë se një numër ose jashtë tij.

19. Pas përfundimit të votimit, komisioni hap kutinë e votimit dhe bën numërimin e fletëve të votimit. Në bazë të vlerësimit dhe numërimit të votave, komisioni harton procesverbalin e votimit, i cili duhet të nënshkruhet nga kryetari dhe anëtarët e komisionit. Në procesverbal duhet të shënohen, detyrimisht, numri i punëmarrësve votues, numri i votave për çdo kandidat dhe numri i votave të pavlefshme. Një kopje e procesverbalit të votimit i jepet punëdhënësit/organizatës së punëdhënësit dhe nga një kopje u jepet përfaqësuesve të organizatës/ave të punëmarrësve, dhe përfaqësuesit të punëmarrësve, pjesëmarrës në votim.

20. Rezultatet e votimit shpallen deri 24 orë pas përfundimit të votimit, nga kryetari i komisionit të votimit. Kandidati/kandidatët, që fiton/jnë shumicën e votave, në krahasim me kandidatët e tjerë, pjesëmarrës në votim, konsiderohen përfaqësues të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë.

21. Nëse kandidati punëmarrës, pjesëmarrës në votim, kundërshton rezultatet e votimit, ai ka të drejtë të ankohet në gjykatën e rrethit gjyqësor përkatës, brenda 30 ditëve nga shpallja e rezultateve të votimit.

22. Shpenzimet e votimit, përfshirë edhe shpërblimin e anëtarëve të komisionit të votimit, përballohen nga punëdhënësi. Shpërblimi i anëtarëve të komisionit është të paktën, sa paga ditore e tyre, shumëzuar me ditët e pjesëmarrjes në komisionin e votimit, të vërtetuara nga kryetari i komisionit.

23. Kryetari i komisionit të votimit kërkon parapagimin e shpenzimeve të votimit, për infrastrukturën e votimit. Nëse parapagimi nuk bëhet në afatin e caktuar, votimi nuk kryhet. Në këtë rast komisioni i votimit, nëpërmjet kryetarit, i drejtohet punëdhënësit për shtyrjen e datës së votimit.

24. Përfaqësuesit e punëmarrësve, në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë, kanë një mandat 2-vjeçar, me të drejtë rinovimi. Nëse njërit prej përfaqësuesve i ndërpritet mandati, ai zëvendësohet brenda muajit, për periudhën e mandatit të mbetur, nëse kjo periudhë është më shumë se tre muaj. Procedura e zëvendësimit apo rikandidimit të përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë është ajo e parashikuar në pikat 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 dhe 20 të këtij kreu.

25. Lista e përfaqësuesve të punëmarrësve të zgjedhur, për në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë, afishohet në një vend të dukshëm në mjediset e ndërmarrjes/institucionit.

26. Punëdhënësit, pas afishimit të listës së përfaqësuesve të punëmarrësve të zgjedhur, cakton përfaqësuesin e tij, sipas numrit të përcaktuar në pikën 1 të këtij kreu.

II. RREGULLAT E ORGANIZIMIT E FUNKSIONIMIT TË KËSHILLIT TË SIGURISË DHE SHËNDETIT NË PUNË DHE TË PËRFAQËSUESVE TË PUNËMARRËSVE

1. Këshilli i sigurisë dhe shëndetit në punë, si dhe përfaqësuesit e punëmarrësve e ushtrojnë veprimtarinë e tyre, në përputhje me nenet 14, 15, 17 e 18 të ligjit nr.10 237, datë 18.2.2010 “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”.

2. Këshilli i sigurisë dhe shëndetit në punë mbledhet jo më pak se 3 herë në vit, në varësi të problematikës që kërkon të shqyrtohet në këtë këshill.

3. Thirrja, data, koha dhe vendi i organizimit të mbledhjes së këshillit të sigurisë dhe shëndetit në punë bëhet nga kryetari, me përjashtim të mbledhjes së parë të këshillit, që bëhet nga përfaqësuesi më i vjetër në moshë i punëmarrësve në këshill.

4. Në mbledhjen e parë të këshillit, me shumicë votash të anëtarëve të tij, zgjidhet kryetari dhe sekretariati i këshillit.

5. Mbledhja mbahet në një mjedis të përshtatshëm të ndërmarrjes/institucionit pranë së cilës/it funksionon këshilli i sigurisë dhe shëndetit në punë. Nëse këshilli i sigurisë dhe shëndetit në punë është në nivel profesional ose ndërprofesional, mjediset, në të cilat do të zhvillojë mbledhjet këshilli, caktohen në bazë të një radhe të përcaktuar paraprakisht në marrëveshje ndërmjet punëdhënësve që përfshin këshilli.

6. Kryetari është i detyruar të thërrasë një mbledhje edhe kur kjo kërkohet me shkrim nga një anëtar i këshillit, duke përcaktuar çështjet për të cilat thirret kjo mbledhje.

7. Njoftimi për mbledhjen e radhës bëhet jo më vonë se 10 ditë para datës kur do të zhvillohet mbledhja.

8. Njoftimi për thirrjen e një mbledhjeje duhet të tregojë në mënyrë të qartë e të hollësishme çështjet për të cilat do të diskutohet.

9. Çdo ndryshim në datën dhe kohën e vendosur për mbledhjet i njoftohet çdo anëtar i këshillit, përfaqësues i punëmarrësve dhe i punëdhënësve, 5 ditë para mbledhjes, në mënyrë që ata të njihen me këto ndryshime.

10. Në mbledhjet e këshillit mund të ftohen të marrin pjesë edhe:

a) mjeku i ndërmarrjes/institucionit;

b) personat e ngarkuar përgjegjës për sigurinë dhe shëndetin në punë;

c) personat/përfaqësues të shërbimeve të specializuara jashtë ndërmarrjes, për parandalimin dhe mbrojtjen në punë;

ç) përfaqësues nga organet e Inspektoratit Shtetëror të Punës dhe Inspektoratit Sanitar Shtetëror, në juridikisonin territorial të të cilëve është subjekti, nëse nevojitet.

11. Kryetari i këshillit vendos për rendin e ditës së çdo mbledhjeje.

12. Rendi i ditës duhet të përfshijë çështje që i janë propozuar nga punëdhënësi, kryetari apo nga anëtarët e tij, dhe që janë në kompetencë këshillit apo të përfaqësuesve të punëmarrësve, sipas ligjit nr.10 237, datë 18.2.2010 “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”.

13. Kërkesa për ta futur një çështje në rendin e ditës duhet të bëhet me shkrim, të paktën 12 ditë përpara datës së vendosur për mbledhjen.

14. Rendi i ditës duhet t’u shpërndahet të gjithë anëtarëve, jo më vonë se 10 ditë para datës kur do të zhvillohet mbledhja dhe, të paktën 8 ditë para datës së thirrjes të mbledhjes. Bashkëngjitur rendit të ditës anëtarëve u shpërndahen edhe materialet e dokumentacionet që do të diskutohen në mbledhje.

15. Anëtarët e këshillit të sigurisë dhe shëndetit në punë kanë të drejtën e konsultimit përpara zhvillimit të mbledhjeve me të gjithë dokumentacionin e paraqitur dhe të depozituar pranë punëdhënësit nga:

a) përfaqësuesit e punëmarrësve në ndërmarrje/institucion;

b) personat e ngarkuar përgjegjës për sigurinë dhe shëndetin në punë;

c) personat/shërbimi e/i specializuar për parandalimin dhe mbrojtjen në punë jashtë ndërmarrjes/institucionit;

ç) mjeku i punës;

d) inspektorët e punës dhe inspektorët sanitarë.

16. Mbledhja e këshillit është e vlefshme kur janë të pranishëm 2/3 e anëtarëve të tij. Kur në hapjen e mbledhjes nuk janë të pranishëm shumica e anëtarëve, kryetari vendos thirrjen e mbledhjes në një ditë tjetër, të paktën 7 ditë pas të parës. Në këtë rast mbledhja është e vlefshme në qoftë se janë të pranishëm, së paku gjysma e anëtarëve me të drejtë vote.

17. Këshilli konsultohet dhe merr vendime vetëm për çështje të cilat janë përfshirë në rendin e ditës së mbledhjes, përveç rasteve kur, të paktën ½ e anëtarëve vendosin për shqyrtimin dhe marrjen e vendimeve për çështje që nuk janë në rendin e ditës.

18. Vendimet për çështjet që diskutohen në këshill merren me shumicën e votave të anëtarëve përfaqësues të punëmarrësve, që marrin pjesë në mbledhje dhe që kanë të drejtën e votës.

19. Vendimet për çështjet që konsultohen në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë merren me votim të hapur.

20. Në çdo mbledhje mbahet një procesverbal, ku bëhet një përmbledhje e gjithçkaje u tha aty, data dhe vendi i mbledhjes, anëtarët përfaqësues të punëmarrësve që morën pjesë, çështjet që u diskutuan, vendimet që u morën.

21. Procesverbali mbahet nga sekretariati i këshillit dhe duhet t'u paraqitet, për miratim, të gjithë anëtarëve, në fund të mbledhjes ose në fillim të mbledhjes pasardhëse. Pas miratimit, procesverbali nënshkruhet nga kryetari i këshillit.

22. Në rastet kur vetë këshilli e shikon të arsyeshme dhe mbledhja është e ndarë në seanca, procesverbali miratohet menjëherë pas përfundimit të seancës përkatëse.

23. Për realizimin e funksioneve të këshillit për sigurinë dhe shëndetin në punë, sekretari i këshillit:

a) përgatit ose bashkërendon hartimin e materialeve, për çështjet që do të diskutohen në mbledhjen e këshillit;

b) siguron dorëzimin e materialeve tek anëtarët e këshillit, në afatet e përcaktuara në këtë rregullore.

24. Sekretariati i këshillit përbëhet nga përfaqësues të punëmarrësve dhe të punëdhënësit/ve pranë të cilëve është ngritur këshilli i sigurisë dhe shëndetit në punë.

25. Në subjektet me më pak se 50 punëmarrës, kur ngrihen këshilla në nivel profesional apo ndërprofesional, punëmarrësi, si përfaqësues në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë, respekton të njëjtat procedura zgjedhjeje dhe funksionimi, të parashikuara në kreun 1 të këtij vendimi.

26. Punëmarrësi, përfaqësues në këshillat e sigurisë dhe shëndetit në punë, në nivel profesional apo ndërprofesional, duhet të lajmërojë punëdhënësin për mbledhjen e radhës jo më vonë se 10 ditë para datës kur do të zhvillohet mbledhja, si dhe të tregojë në mënyrë të qartë e të detajuar çështjet të cilat do të diskutohen.

27. Mënyra e organizimit dhe funksionimit të përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillat e sigurisë dhe shëndetit në punë, në nivel profesional dhe ndërprofesional, është e njëjtë me këshillat në nivel ndërmarrjeje, të parashikuara në pikat e mësipërme të këtij kreu.

III. DISPOZITA TË FUNDIT

1. Ngarkohen të gjithë punëdhënësit që, brenda 6 (gjashtë) muajve nga hyrja në fuqi e këtij vendimi, të kryejnë procedurat e zgjedhjes së përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe shëndetit në punë.

2. Ngarkohet Ministria e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta për mbikëqyrjen e zbatimit të këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.108, datë 9.2.2011

PËR AFTËSITË QË DUHET TË PLOTËSOJNË PUNËMARRËSIT, PERSONAT DHE SHËRBIMET E SPECIALIZUARA, QË MERREN ME ÇËSHTJET E SIGURISË DHE TË SHËNDETIT NË PUNË

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 7, të nenit 7 të ligjit nr.10 237, datë 18.2.2010 “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”, me propozimin e Ministrit të Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

I. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Në zbatim të nenit 7 të ligjit nr.10 237, datë 18.2.2010 “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”, çdo punëdhënës, për të siguruar parandalimin dhe mbrojtjen e punëmarrësve për të gjitha çështjet, që lidhen me sigurinë dhe shëndetin në punë:

a) ngarkon një ose disa punëmarrës, si persona përgjegjës që të merren me çështjet e mbrojtjes, të sigurisë e shëndetit në punë dhe të parandalimit të rreziqeve profesionale në ndërmarrje/institucion;

b) u drejtohet personave ose shërbimeve të specializuara jashtë ndërmarrjes/institucionit, duke vendosur marrëdhënie kontraktuale me ta.

II. KLASIFIKIMI I PUNËDHËNËSVE NË GRUPE, PËR EFEKT TË ORGANIZIMIT TË PUNËMARRËSVE NË SHËRBIMET PËR MBROJTJEN DHE PARANDALIMIN

1. Për efekt të organizimit të shërbimit të brendshëm për mbrojtjen dhe parandalimin, punëdhënësit janë klasifikuar në katër grupe, si më poshtë vijon:

1.1 Grupi A përfshin punëdhënësit me më shumë se 1000 (një mijë) punëmarrës. Ky numër punëmarrësish reduktohet në:

1.1.1 500 (pesëqind) punëmarrës për ndërmarrjet e:

a) industrisë së pastrimit dhe shpërndarjes së ujit;

b) industrisë së transformimit të metaleve, mekanikës e precizionit dhe industrisë optike, me përjashtim të ndërmarrjeve/institucioneve që ushtrojnë veprimtari në industritë e referuara në nënndarjen 1.1.2, shkronjat “dh”, “e”, “ë” e “f”;

c) industritë e tjera prodhuese, me përjashtim të ndërmarrjeve/institucioneve që ushtrojnë veprimtari në industritë referuara në pikën 1.1.2, shkronja “g”.

1.1.2 250 (dyqind e pesëdhjetë) punëmarrës për ndërmarrjet e:

a) industrisë së prodhimit e të shpërndarjes së energjisë elektrike, gazit, avullit dhe ujit të ngrohtë;

b) industrisë së prodhimit dhe të përpunimit fillestar të metaleve;

c) prodhimit industrial prej guri, çimentos, betonit, qeramikës, qelqit dhe të tjerët;

ç) industrisë kimike, me përjashtim të ndërmarrjeve/institucioneve që ushtrojnë veprimtari në industritë e referuara në 1.1.3, shkronjat “ç”, “d” dhe “dh”;

d) prodhimit industrial të fibrave artificiale dhe sintetike;

dh) industrisë së fabrikimit të veprave në metale;

e) industrisë së ndërtimit të makinerive dhe të pajisjeve mekanike;

ë) industrisë së ndërtimit dhe të autopjesëve;

f) industrisë së ndërtimit të pajisjeve të tjera të transportit;

g) industrisë së drurit dhe mobilieve të drurit;

gj) industrisë së ndërtimit dhe të punëve publike.

1.1.3. 50 (pesëdhjetë) punëmarrës për ndërmarrjet:

a) e industrisë bërthamore;

b) me furrat koks;

c) e përpunimit të naftës;

ç) e industrisë së prodhimit të kimikateve bazë;

d) e industrisë petro-kimike dhe karbokimike;

dh) e industrisë së prodhimit të produkteve të tjera kimike, kryesisht për industri dhe bujqësi.

1.2 Grupi B përfshin punëdhënësit me punëmarrës:

a) nga 251 deri në 1000 persona, të cilët nuk janë përfshirë në grupin A;

b) nga 100 deri në 250 persona, të cilët nuk janë të përfshirë në sektorët e industrisë së përcaktuar në pikën 1.1.1 të këtij kreu;

c) nga 50 deri në 200 persona, që nuk janë të përfshirë në sektorët e industrisë së përcaktuar në pikën 1.1.2 të këtij kreu;

ç) nga 20 deri në 50 persona, që nuk janë të përfshirë në sektorët e industrisë së përcaktuar në pikën 1.1.3 të këtij kreu.

1.3 Grupi C përfshin punëdhënësit me më pak se 200 (dyqind) punëmarrës, të cilët nuk përfshihen në grupet A dhe B.

1.4 Grupi D përfshin punëdhënësit që punësojnë më pak se 20 (njëzet) punëmarrës.

2. Për punëdhënësit, që përfshihen në grupet A, B dhe C, përgjegjësitë dhe detyrat e parashikuara në pikat 10 e 11 të kreut III të këtij vendimi kryhen gjithmonë nga personat e ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë e të shëndetit në punë.

3. Vetëm në rastet kur kapacitetet dhe burimet e ndërmarrjes/institucionit janë të pamjaftueshme për ta përmbushur këtë shërbim, ato bashkëpunojnë me persona apo shërbime të jashtme të specializuara për zbatimin e masave mbrojtëse dhe parandaluese.

4. Për punëdhënësit e grupit D, përgjegjësitë dhe detyrat e parashikuara në pikat 10 e 11 të kreut III të këtij vendimi, kryhen gjithmonë nga persona apo shërbime të specializuara jashtë ndërmarrjes, të kontraktuara nga punëdhënësi.

5. Numri i punëmarrësve përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë në ndërmarrje llogaritet duke pjesëtuar numrin e të punësuarve në ndërmarrje me numrin e ditëve të punës në vit.

III. SHËRBIMI I BRENDSHËM PËR PARANDALIMIN DHE MBROJTJEN NË PUNË

1. Punëdhënësi, i cili vlerëson se kapacitetet e brendshme njerëzore, teknike dhe shkencore të ndërmarrjes/institucionit, janë të mjaftueshme për të organizuar veprimtari për parandalimin dhe mbrojtjen në punë, këshillohet për këtë vlerësim e për mënyrën e strukturimit të personave të ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të cilët do të realizojnë këtë veprimtari, me punëmarrësit dhe përfaqësuesit e tyre në këshillin e sigurisë e të shëndetit në punë apo me këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional.

2. Pas këshillimit të përcaktuar në pikën 1 të këtij kreu, punëdhënësi strukturon personat e ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë në një shërbim të brendshëm për parandalimin dhe mbrojtjen në punë, në mënyrë të tillë që ai të përmbushë misionin e tij në bazën e parimit multidisiplinar.

3. Personat e ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të cilët janë pjesë përbërëse e shërbimit të brendshëm për parandalimin dhe mbrojtjen në punë, me qëllim realizimin e mirëqenies së punëmarrësve gjatë kryerjes së punës së tyre, duhet të kenë aftësi lidhur me:

a) sigurinë;

b) mjekësinë e punës;

c) ergonominë;

ç) higjienën industriale;

d) aspektet psikosociale të punës, përfshirë këtu edhe dhunën dhe ngacmimin seksual në punë.

4. Aftësitë në lidhje me sigurinë, mjekësinë e punës dhe aspektet psikosociale të punës, në asnjë rast, nuk mund të ushtrohen nga një person i vetëm.

5. Mbështetur në dokumentin e vlerësimit të riskut në ndërmarrje/institucion, punëdhënësi, pas këshillimit me përfaqësuesit e punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë apo me këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional, strukturon shërbimin e brendshëm për parandalimin dhe mbrojtjen në punë në disa seksione, në të cilat përfshihen edhe ato të kontrollit mjekësor dhe psikosocial.

6. Punëdhënësi, pas këshillimit me përfaqësuesit e punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë apo me këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional, duke pasur parasysh dokumentin e vlerësimit të riskut në ndërmarrje/institucion, përcakton:

a) detyrat konkrete, që duhet të përmbushin personat e ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë, pjesë e shërbimit të brendshëm për parandalimin dhe mbrojtjen në punë;

b) burimet teknike, shkencore, financiare dhe personelin administrativ në dispozicion të shërbimit të brendshëm;

c) nëse është e nevojshme për rastet e përcaktuara në pikën 1 të kreut IV të këtij vendimi të kontraktosë persona ose shërbime të specializuara, të jashtme.

7. Personat e ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë në ndërmarrje/institucion kanë të drejtën dhe detyrimin për të mbajtur të gjitha kontaktet e nevojshme për realizimin e detyrave të tyre me personat apo shërbimet e specializuara të jashtme, nëse ka të tilla të kontraktuara nga punëdhënësi, me inspektorët e punës apo me inspektorët e inspektorateve teknike të fushave të veçanta, me shërbime të tjera apo institucione veçanërisht të specializuara në fushën e sigurisë, shëndetit, higjienës, ergonomisë, atë mjedisore, të çështjeve psikosociale, të lidhura me punën.

8. Personi i ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë duhet të ketë:

a) njohuri të mjaftueshme për legjislacionin që lidhet me mirëqenien e punëmarrësve punën që ata kryejnë në ndërmarrjen/institucionin në të cilin ata janë të përzgjedhur;

b) njohuri për masat teknike dhe shkencore të nevojshme për kryerjen e veprimtarive lidhur me:

i) teknikën për analizën e rrezikut;

ii) koordinimin e veprimtarive parandaluese;

iii) masat për higjienën në vendin e punës;

iv) organizimin e ndihmës së parë dhe të kujdesit të jashtëzakonshëm për viktimat e aksidenteve në punë apo të sëmundjeve profesionale, si dhe masat që duhen ndërmarrë në rast rreziku të menjëhershëm;

v) aspekte të marrëdhënive të punës në ndërmarrje/institucion;

vi) mënyrën e përgatitjes së raporteve.

9. Personi i ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë ndihmon punëdhënësin dhe punëmarrësit në:

a) zbatimin e legjislacionit dhe të rregulloreve teknike në lidhje me mirëqenien në punë gjatë kryerjes së punës dhe të veprimtarive të parandalimit;

b) hartimin dhe zbatimin e dokumentit të vlerësimit e të parandalimit të rrezikut.

10. Personi i ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë është përgjegjës:

10.1. Për analizën e rrezikut dhe në këtë rast, duhet:

a) të marrë pjesë në identifikimin e rreziqeve;

b) të japë mendimin e tij për rezultatet e analizës së rreziqeve që në burim dhe të propozojë masat që duhen marrë për një analizë të përhershme;

c) të japë këshilla dhe të bëjë propozime për hartimin, zbatimin dhe përshtatjen e planit gjithëpërfshirës për parandalimin e të planit vjetor të veprimit.

10.2. Për të marrë pjesë në studimin e faktorëve që ndikojnë në ndodhjen e aksidenteve, si dhe për të studiuar faktorët përcaktues të çdo aksidenti që ka shkaktuar paaftësinë.

10.3. Për të marrë pjesë në analizën e shkaqeve të sëmundjeve profesionale.

10.4. Për të ndihmuar dhe për të bashkëpunuar në studimin e ngarkesës së punës, në përshtatjen e teknikave dhe të kushteve të punës me fiziologjinë e njeriut dhe parandalimin e lodhjes fizike dhe mendore në punë, si dhe për të marrë pjesë në analizën e shkaqeve të sëmundjeve në lidhje me ngarkesën e punës dhe faktorë të tjerë psikosociale në vendin e punës.

10.5 Për të dhënë mendime për organizimin e ambientit të punës, vendit të punës dhe përdorimit të agjentëve fizikë, kimikë dhe biologjikë, kancerogjenë, të pajisjeve të punës dhe mjeteve mbrojtëse individuale e kolektive.

10.6. Për të dhënë mendim për higjienën e punës, duke përfshirë edhe kuzhinën, restorantet, ndryshimin e dhomave, objektet sanitare, vendet e punës dhe të pushimit dhe ambientet e tjera sociale për punëmarrësit.

10.7. Për të asistuar në hartimin e udhëzimeve për:

a) përdorimin e pajisjeve të punës;

b) përdorimin e substancave kimike, kancerogjene dhe agjentëve biologjikë;

- c) përdorimin e pajisjeve mbrojtëse personale dhe kolektive;
- ç) parandalimin e zjarrit;
- d) procedurat që do të ndiqen në rast rreziku të menjëhershëm.

10.8. Për të bashkëpunuar për formimin e punëmarrësve:

- a) para punësimit të tyre;
- b) gjatë një transferimi ose një ndryshimi të vendit të punës apo detyrës;
- c) kur prezantohen pajisje të reja pune ose ndryshohen pajisjet e punës;
- ç) kur përfshihet një teknologji e re në ndërmarrje.

10.9. Për t'i dhënë mendim punëdhënësit dhe përfaqësuesit të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë apo këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë, të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional, për çdo projekt, masë ose mjet që punëdhënësi parashikon të vëre në zbatim, dhe që në mënyrë direkte ose indirekte, në mënyrë të menjëhershme ose në një afat të mëvonshëm, mund të ketë pasoja për mirëqenien në punë të punëmarrësve.

10.10. Për të marrë pjesë në koordinimin, bashkëpunimin dhe informimin për mirëqenien në punë dhe çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë të punëmarrësve, gjatë kryerjes së proceseve të punës së tyre në lidhje me ndërmarrje/institucione të tjera jashtë ndërmarrjes së tyre, të cilat janë të pranishme në të njëjtin vend pune ose në lidhje me ta në kantieret e përkohshme dhe të lëvizshme të ndërtimit.

10.11. Për të qenë në dispozicion të punëdhënësit dhe të punëmarrësve për të gjitha çështjet lidhur me zbatimin e legjislacionit në fushën e sigurisë dhe të shëndetit në punë dhe, kur është e nevojshme, për t'ua bërë të ditura ato edhe personave apo shërbimeve të specializuara, të jashtme, të kontraktuara nga punëdhënësi.

10.12. Për të marrë pjesë në përgatitjen e procedurave të emergjencës së brendshme dhe të zbatimit të masave që duhet të merren në rast të gjendjes dhe rrezikut të menjëhershëm.

10.13. Për të marrë pjesë në organizimin e ndihmës së parë dhe të kujdesit të menjëhershëm për viktimat e aksidenteve në punë apo të sëmundjeve.

10.14. Për të asistuar sekretariatit e këshillit të sigurisë dhe të shëndetit në punë, sipas rregullores së funksionimit të këtij të fundit.

11. Për të përmbushur përgjegjësitë e përcaktuar në pikën 10 të këtij kreu, personi i ngarkuar përgjegjës për çështjet e sigurisë dhe të shëndetit në punë duhet të kryejë detyrat e mëposhtme:

- a) të jetë pjesë e analizave të vazhdueshme të rreziqeve në ndërmarrje/institucion, për hartimin dhe përshtatjen e dokumentit të vlerësimit për parandalimin dhe të planit vjetor të veprimit;
- b) të kryejë vizita sistematike dhe të shpeshta të vendeve të punës, me nismën e vet apo me kërkesë të punëdhënësit;
- c) të shqyrtojë herë pas here vendet e punës, me nismën ose me kërkesën e punëdhënësit apo të punëmarrësve, të cilët janë ekspozuar ndaj rreziqeve në rritje apo rreziqeve të reja;
- ç) të zhvillojë të paktën një herë në vit një hetim të plotë të proceseve të punës dhe të vendit të punës;
- d) të kryejë hetim në rastin e aksidenteve që ndodhin në vendin e punës;
- dh) të kryejë vëzhgime, studime dhe kërkime të rëndësishme, të nevojshme dhe përkatëse për të përmirësuar mirëqenien e punëmarrësve;
- e) të ndërmarrë ose të bëjë teste dhe kontrole në përputhje me ligjet dhe aktet nënligjore në fuqi;
- ë) të hartojë, për punëdhënësit që i përkasin grupeve A, B dhe C, raportet mujore dhe, për punëdhënësit me më pak se 50 punëmarrës dhe jashtë grupit B, raporte tremujore për detyrat që ka realizuar në zbatim të këtij vendimi;
- f) të përgatitë raportin vjetor për detyrat që ka realizuar në zbatim të këtij vendimi;
- g) të jetë pjesë e procesit të përmbushjes së formularit të aksidenteve në punë dhe sëmundjeve profesionale, përmbajtja e të cilave përcaktohet me udhëzim të përbashkët nga Ministri i Punës dhe ai i Shëndetësisë;
- gj) të plotësojë dokumentacionin në rastet e blerjes, përdorimit e mirëmbajtjes së pajisjeve të punës personale dhe kolektive.

12. Punëdhënësi duhet të mbajë në ndërmarrje dhe të vërë në dispozicion të inspektorëve të punës apo të një zyrtari tjetër përgjegjës për kontrollin e dokumentacionit një dokument të veçantë, që i është bashkëngjitur raportit vjetor të paraqitur nga shërbimi i brendshëm, i cili duhet të përmbajë:

- a) identifikimin e punëdhënësit;
- b) përgjegjësitë dhe detyrat e kryera nga ana e shërbimit të brendshëm, duke iu referuar dispozitave përkatëse të këtij vendimi;
- c) përbërjen e shërbimit të brendshëm, numrin e personave të angazhuar për parandalimin, të dhëna për kualifikimet dhe kohëzgjatjen e kontratës së tyre të punës;
- ç) aftësitë që janë të përfaqësuara në shërbim të brendshëm, në mënyrë që të provohet se misioni i tij është përmbushur plotësisht dhe në mënyrë efektive;
- d) burimet administrative, teknike dhe financiare, në dispozicion të shërbimit të brendshëm.

IV. PERSONAT DHE SHËRBIMET E JASHTME TË SPECIALIZUARA PËR PARANDALIMIN DHE MBROJTJEN NË PUNË

1. Punëdhënësi u drejtohet personave ose shërbimeve të specializuara jashtë ndërmarrjes/institucionit, duke hyrë në marrëdhënie kontraktore me ta, nëse:

- a) kapacitetet e ndërmarrjes/institucionit janë të pamjaftueshme për të organizuar veprimtari për parandalimin dhe mbrojtjen;
- b) për të organizuar veprimtari për parandalimin dhe mbrojtjen në punë kryesisht kërkohet përdorimi i aftësive dhe njohurive të veçanta, si dhe i burimeve teknike e shkencore që janë të nevojshme për përmbushjen e përgjegjësive dhe detyrave të përcaktuara në pikat 10 e 11, të kreut III të këtij vendimi, të cilat nuk mund të përmbushen nga personat e shërbimit të brendshëm për parandalimin dhe mbrojtjen në punë.

2. Punëdhënësi, përpara se të vendosë t'u drejtohet personave ose shërbimeve të specializuara të jashtme, duhet të marrë paraprakisht mendimin e përfaqësuesve të punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë apo me këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional, të cilët duhet të shprehen brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga parashtrimi i kërkesës për mendim.

3. Punëdhënësi, pas plotësimit të afatit të përcaktuar në pikën 2 të këtij kreu, edhe nëse përfaqësuesit e punëmarrësve në këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë apo këshillin e sigurisë dhe të shëndetit në punë të ngritur në ndërmarrje/institucion ose në nivel profesional/ndërprofesional, nuk janë shprehur me një mendim, lidh kontratë me personat apo shërbimet e specializuara të jashtme, të licencuara, sipas dispozitave ligjore dhe nënligjore në fuqi.

4. Personat apo shërbimi i specializuar i jashtëm merr përsipër në kontratën që disponon të gjitha burimet e nevojshme materiale, teknike, shkencore dhe financiare, për të kryer detyrat e tij plotësisht, në mënyrë efektive dhe në çdo kohë.

5. Përgjegjësitë dhe detyrat e personave apo të shërbimeve të specializuara jashtë ndërmarrjes, si dhe mënyra e raportimit prej tyre për shërbimin e kryer, janë të njëjta me ato të përcaktuar në pikat 10 e 11 të kreut III të këtij vendimi.

6. Personat e ngarkuar me përgjegjësi për menaxhimin e rrezikut duhet të kenë aftësi për të mbuluar çështje në fushat e mëposhtme:

- a) siguria;
- b) mjekësia e punës;
- c) ergonomia;
- d) higjiena industriale;
- e) aspektet psikosociale të punës, përfshirë edhe dhunën dhe ngacmimin seksual në punë.

7. Personi i ngarkuar nga shërbimi i specializuar jashtë ndërmarrjes, për menaxhimin e riskut, duhet të plotësojë këto kushte në lidhje me:

- a) çështjet e sigurisë në punë të ketë formim inxhinierik;
- b) mjekësinë e punës të ketë formim si mjek, i cili:
 - b.1. të ketë mbaruar specialitetin e mjek/mjek i sëmundjeve profesionale/mjek pune;
 - b.2. të ketë të drejtën e ushtrimit të profesionit nga Urdhri i Mjekut;
 - b.3. të ketë përvojë pune jo më pak se pesë vjet.
- c) ergonominë:
 - c.1. të ketë diploma inxhinierike apo mjeku;

- c.2. një përvojë në fushën e ergonomisë jo më pak se 5 (pesë) vjet.
- ç) higjienën industriale:
- ç.1. të ketë diplomë mjeku higjienist;
- ç.2. të ketë përvojë pesë vjet në fushën e higjienës industriale;
- d) aspektet psikosociale të punës:
- d.1. të ketë diplomë psikologu ose sociologu apo mjek i përgjithshëm;
- d.2. një përvojë pesë vjet në fushën e aspekteve psikosociale.
8. Për përmbushjen e përgjegjësisë lidhur me menaxhimin e rrezikut, një person mund të përfaqësojë jo më shumë se dy disiplina në të njëjtën kohë.
9. Shërbimi i specializuar jashtë ndërmarrjes, në fund të çdo kontrate, për kontrata deri në 6 (gjashtë) muaj, dhe një herë në gjashtë muaj kur kontrata e sipërmarrjes është me afat mbi një vit, harton një raport të përgjithshëm, i cili përmban të dhënat e mëposhtme:
- a) emrin e punëdhënësit për të cilin është kryer shërbimi/ndërhyrja;
- b) emrin/emrat e personit/personave që realizuan shërbimin/ndërhyrjen, procedurat në bazë të të cilave i kryen, si dhe kualifikimet e tyre;
- c) datën e fillimit të realizimit të shërbimit/ndërhyrjes;
- ç) një përshkrim të shërbimit/ndërhyrjes dhe, sipas rastit, përcaktimin e dispozitës që e kërkon atë;
- d) mendime dhe konkluzione.
10. Raporti plotësohet edhe me informacione të tjera:
- a) sipas kushteve të vendosura në kontratën e lidhur ndërmjet punëdhënësit dhe personit/shërbimit të specializuar jashtë ndërmarrjes;
- b) për metodat e veçanta të përdorura gjatë kryerjes së shërbimit/ndërhyrjes.
11. Raporti i plotësuar nga shërbimi i specializuar jashtë ndërmarrjes, me elementet e përcaktuara në pikat 9 e 10, të këtij kreu, i paraqitet, nëpërmjet punëdhënësit, këshillit të sigurisë dhe të shëndetit në punë në ndërmarrje apo këshillit të sigurisë dhe të shëndetit në punë në nivel profesional dhe ndërprofesional.
12. Një kopje të raportit të hartuar sipas pikave 9 e 10 të këtij kreu, punëdhënësi e mban në ndërmarrje dhe e vë në dispozicion të inspektorëve të punës apo të një zyrtari tjetër përgjegjës për kontrollin e dokumentacionit.
- V. Dispozita të fundit
1. Ngarkohen të gjithë punëdhënësit që brenda 6 (gjashtë) muajve nga hyrja në fuqi e këtij vendimi, të sigurojnë shërbimet për parandalimin dhe mbrojtjen në punë, sipas dispozitave të këtij vendimi.
2. Ngarkohet Ministria e Punës, Çështjeve Sociale dhe Shanseve të Barabarta, që nëpërmjet strukturave të Inspektoratit Shtetëror të Punës, të monitorojë zbatimin e këtij vendimi.
- Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.109, datë 9.2.2011

PËR LIRIM DHE EMËRIM NË DETYRË

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 2 të nenit 6 të ligjit nr.9000, datë 30.1.2003 “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”, me propozimin e Kryeministrit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Z. Ilirjan Muho, zëvendësministër i Punëve Publike dhe Transportit, lirohet nga kjo detyrë.
 2. Z. Ylli Manjani emërohet zëvendësministër i Punëve Publike dhe Transportit.
- Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

VENDIM
Nr.136, datë 23.2.2011

PËR NJË SHITESË NË VENDIMIN NR.138, DATË 23.3.2000 TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE
“PËR KRITERET TEKNIKE TË VLERËSIMIT DHE PËRLLOGARITJES SË MASËS SË
SHPËRBLIMIT TË PASURIVE, QË SHPRONËSOHEN, TË PASURIVE QË ZHVLERËSOHEN,
DHE TË TË DREJTAVE TË PERSONAVE TË TRETË, PËR INTERES PUBLIK”, TË
NDRYSHUAR

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 17 të ligjit nr.8561, datë 22.12.1999 “Për shpronësimet dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë, pronë private, për interes publik”, të ndryshuar, me propozimin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Pas pikës 6 të vendimit nr.138, datë 23.3.2000 të Këshillit të Ministrave, të ndryshuar, shtohet pika 7, me këtë përmbajtje:

“7. Ministri përgjegjës për investimet publike në akset rrugore kombëtare ka të drejtë të aplikojë procedurë përjashtimore me çmimin që caktohet sipas kësaj pike, për vlerësimin e sipërfaqeve që shpronësohen, pavarësisht nga kategoria e tyre në të gjitha rastet kur konstaton se çmimi i vlerës sipas pikës 1 të këtij vendimi, është më i vogël se 100% e mesatares së shitblerjes që ka zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme ose më i lartë se 100% e saj.

Në të gjitha rastet e kryerjes së shpronësimit për akset rrugore kombëtare, struktura përgjegjëse, që merret me procedurën e shpronësimit, është e detyruar të verifikojë me Zyrën Qendrore të Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme, sipas procedurës dhe kritereve të pikës 1 të këtij vendimi, çmimin e hartës së vlerës me mesataren e shitblerjeve. Procedura përjashtimore iniciohet nga ministri përgjegjës për investimet publike në akset rrugore kombëtare vetëm kur, për këtë procedurë, Ministri i Financave i ka dhënë miratimin paraprak me shkrim. Përgjigjja e Kryeregjistruesit të Zyrës Qendrore të Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme dhe Ministrit të Financave është pjesë përbërëse e dosjes së shpronësimit. Kur Ministri i Financave, në bazë të interesit publik, refuzon dhënien e miratimit, procedura e vlerësimit vijon në bazë të hartës së vlerës.”.

2. Ky vendim nuk do të zbatohet në rastin e kërkesave për shpronësim, të cilat janë publikuar para hyrjes në fuqi të këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

UDHËZIM
Nr.2, datë 2.2.2011

**PËR PROCEDURËN E LËSHIMIT, RINOVIMIT, NDRYSHIMIT NË OBJEKT, PEZULLIMIT
DHE REVOKIMIT TË LICENCËS SË PERSONELIT TË MIRËMBAJTJES SË AVIONIT**

Në përputhje të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të nenit 20 të ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

UDHËZOJ:

Neni 1

Lëshimi i licencës së personelit të mirëmbajtjes së avionit

LMA-ja sipas pjesës 66 të udhëzimit të Ministrisë nr.16, datë 14.10.2008 “Për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve të pajisjeve aeronautike dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra” është dokumenti i lëshuar nga AAC që vërteton përmbushjen e kërkesave të pjesës 66, lidhur me specifikimet e kategorisë/nënkategorisë/aftësisë, të përmendura në objektin e kësaj licence.

Neni 2

Kërkesa për lëshimin e licencës

1. Kërkesa për t’u pajisur me LMA duhet përpiluar sipas modelit të kërkesës bashkëlidhur këtij udhëzimi (forma 19 EASA) dhe paraqitet në AAC.

2. Kërkesës duhet t’i bashkëlidhet dokumentacioni i mëposhtëm:

- kopje e diplomës;
- kopje e “Certifikatave të njohjes” (*Certificates of Recognition*) ose të vërtetimeve të tjera në lidhje me kurse të mëparshme;
- evidencë e eksperiencës së mirëmbajtjes bazuar në pikën 66. A. 30;
- kopje e çdo licence të mëparshme të lëshuar për këtë fushë;
- kopje e vërtetimit të pagesës së detyrimeve.

3. Kërkuesi për vërtetuar eksperiencën minimale në mirëmbajtje plotëson formularin MERL (*Maintenance Experience Record Log*) bashkëlidhur këtij udhëzimi, vënë në dispozicion nga AAC-ja.

4. Kur kërkuesi ka kaluar provimet bazike pranë organizatave të aprovuara nga autoritetet kompetente të një vendi anëtar të EASA-s, sipas pjesës 147, ato konsiderohen të vlefshme nga AAC-ja, me paraqitjen e certifikatës së njohjes (*Certificate of Recognition*) që kërkuesi ka në posedim.

Mund të pranohen dhe provimet bazike të kryera pranë EASA-së. Në këtë rast, kërkesës duhet t’i bashkëlidhen një certifikim i drejtë i autoriteteve që ka kryer provimet, nga të cilat rezultojnë modulet, datat e provimeve, pikët dhe kategoria/nënkategoria, të cilat i referohen këtij moduli.

Në rast se paraqitet një kërkesë për lëshimin e LMA-së për kategorinë C, në bazë të parashikimeve të 66.A.25 (b) ose posedimit të titullit të studimit në inxhinieri aeronautike, mekanike dhe elektronike, vlerësimi do të përcaktohet mbi bazën e provimeve universitare efektivisht të marra.

Neni 3

Verifikimi nga AAC-ja

1. AAC-ja verifikon përmbushjen e kërkesave nga kërkuesi:
 - a) mosha minimale 18 vjeç;
 - b) diploma e zotëruar;
 - c) kurset e formimit dhe trajnimet (veçanërisht ato të kryera në një organizatë të aprovuar nga pjesa 147);
 - d) eksperiencia e mirëmbajtjes së avionit, e dokumentuar;
 - e) certifikata të tjera eventuale të poseduara.

2. AAC-ja ka të drejtë, kur e çmon të nevojshme, të kërkojë dokumentacion të mëtejshëm dhe/ose të kryejë konstatime të mëtejshme për verifikimin e vërtetësisë së deklaratave që janë në dokumentet e paraqitura.

3. Me qëllim lehtësimin dhe përsheptimin e procedurave të verifikimit nga ana e AAC-së për përmbushjen e kërkesave të eksperiencës minimale të mirëmbajtjes, rekomandohet që kërkuesi të ketë dokumentacionin sipas MERL (p.sh. kopje të ATL-së, libër teknik për avion, raporte pune). Për kontrolle eventuale, ky dokument duhet t'i korrespondojë periudhës së përkohshme të dokumentuar në MERL.

4. Licenca bazike e mirëmbajtjes së avionit duhet të lëshohet kur kandidati vërteton:

- që ka kaluar të gjitha provimet bazike të parashikuara për kategoritë/nënkategoritë e kërkuara;
- që zotëron eksperiencën minimale të mirëmbajtjes së duhur për kategoritë dhe nënkategoritë e kërkuara;

- që ka eksperiencë të kohëve të fundit (ref. 66.A.30(d) dhe AMC përkatëse;

- që ka kryer pagesën e tarifës përkatëse pranë AAC-së.

5. Licenca e mirëmbajtjes së avionit ka një vlefshmëri prej 5 vjetësh duke filluar nga data e lëshimit dhe duhet të kundërfirmoset nga kërkuesi në momentin e lëshimit.

6. Në rastin kur për lëshimin kërkohen një ose më shumë trajnime, ato do të paraqiten në licencë nëse kërkuesi ka vërtetuar që:

- ka kaluar kurset e vlerësimit të tipit "*Rating Course*";

- ka paraqitur dokumentet e eksperiencës së kërkuar, në mënyrë që të marrë licencën;

- ka kaluar një vlerësim praktik në avionë (që eventualisht bëjnë pjesë në një kurs teoriko-praktik të aprovuar).

Neni 4

Rinovimi i LMA-së

1. Licenca e mirëmbajtjes së avionit ka vlefshmëri për 5 vjet dhe në mbarim rinovohet si vijim i kërkesës së mbajtësit. Para rinovimit, AAC-ja kryen verifikimet e nevojshme dhe në veçanti siguron që dokumenti origjinal nuk është modifikuar. Në rastin kur janë në proces hetime eventuale me qëllim pezullimin e mundshëm ose revokimin, AAC-ja nuk rinovon licencën deri në konkluzionin e kontestimeve.

2. Për të marrë rinovimin e licencës, kërkuesi duhet të paraqesë tek AAC-ja, duke përdorur mod. 19 EASA, kërkesën e rinovimit të LMA-së, së cilës do t'i bashkëlidhet licenca e mëparshme edhe vërtetimi i pagesës së detyrimeve ndaj AAC-së.

Kërkesa e rinovimit duhet të paraqitet të paktën 30 ditë para datës së përfundimit të vlefshmërisë.

Neni 5

Ndryshimi i adresës

Në rast ndryshimi të adresës, mbajtësi i LMA-së duhet të komunikojë me shkrim tek AAC-ja për këtë ndryshim brenda 90 ditëve, duke bashkëlidhur licencën.

Mosnjoftimi mund të sjellë masat për kufizim, pezullim ose revokim të licencës.

Në këtë rast, AAC-ja duhet të rilëshojë LMA me adresën e re, duke mbajtur licencën e kthyer.

Neni 6

Zgjerimi i objektit

Konsiderohet zgjerim i objektit të LMA-së shtimi i kategorive/nënkategorive të reja dhe hyrja e një ose më shumë kualifikimeve (lloje avioni).

Neni 7

Shtimi i kategorive të reja/nënkategorive

1. Në rastin e shtimit të një kategorie të re ose nënkategorie, aplikuesi duhet të ndjekë procedurat e përcaktuara në paragrafin 5 si për pranimin e provimeve, dhe për zgjerimin e objektit të licencës.

2. Provimet e kaluara tashmë në selinë e lëshimit dhe/ose të zgjerimit të objektit të LMA-së jo të kufizuar, ose të aplikuara për kategorinë/nënkategorinë e re, të kërkuar, konsiderohen të vlefshme dhe nuk është nevoja të përsëriten.

Provimet e nevojshme për secilën kategori/nënkategori janë listuar në pjesën 66.

3. Aplikuesi duhet, gjithashtu, të tregojë që i përmbushë kërkesat e eksperiencës së mirëmbajtjes bazuar në 66. A. 30 dhe shtojcës IV në pjesën 66.

4. AAC-ja, pas konstatimeve me rezultate pozitive, rilëshon LMA, duke shtuar kategorinë/nënkategorinë e kërkuar dhe duke tërhequr versionin e mëparshëm të licencës.

Neni 8

Përfshirja e kualifikimeve të reja

1. LMA-të e lëshuara në kategorinë A nuk përfshijnë kualifikime, prandaj përfshirja e kualifikimeve të reja mund të kërkohej vetëm nga mbajtësi i LMA-së në kategoritë B1, B2 ose C.

Tipat e avionëve (që janë listuar në fushën “e kualifikimeve” të licencës) transkriptohen në LMA kur mbajtësi i licencës tregon që ka kryer trajnimin teorik dhe praktik të parashikuar nga 66.A.45 dhe nga shtojca III e pjesës 66, duke kaluar provimet përkatëse teorike/praktike. Për futjen e një kualifikimi në kategorinë C, nuk është e nevojshme kryerja e praktikës së re.

2. Kursi teorik i makinerisë është i detyrueshëm vetëm në rastet e avionëve të përcaktuar si “*large aircraft*” në udhëzimin e Ministrit nr.16, datë 14.10.2008 dhe për ato të përcaktuar si “*other than large*”, për të cilat EASA ka përcaktuar që ai është i nevojshëm (shikohet neni 3). Kurset e makinerisë janë të vlefshme me qëllim zgjerimin e objektit vetëm nëse janë konform kërkesave të 66.A.45 dhe shtojcës II të pjesës 66.

3. Për të marrë një transkriptim të një kualifikimi në licencën e tij, mbajtësi duhet të paraqesë tek AAC-ja kërkesën për zgjerimin e objektit (formulari 19), duke specifikuar dhe procedurat e përdorura për kryerjen e së ashtuquajturës “*type examination*” në rastet kur nuk është i detyrueshëm kursi teorik i makinerisë.

4. AAC-ja, pas konstatimeve me rezultate pozitive, rilëshon LMA, duke përfshirë kualifikimin e ri dhe duke tërhequr licencën e dorëzuar nga mbajtësi.

Kualifikimet tregohen në LMA sipas kodifikimit të dhënë në shtojcën e AMC-së në pjesën 66. Ky kodifikim është i vetmi që duhet t’i referohet aplikuesi gjatë plotësimit të kërkesës.

a) Trajnimi teorik

Kurset teorike që plotësojnë kërkesat e treguara në paragrafët 66.A.45, janë kurset e kryera nga organizata të trajnimit, të aprovuara sipas pjesës 147 dhe të autorizuara për specifikimin e tipit të avionit.

“*Certificates of Recognition*”, certifikatat e njohjes së kurseve teorike (identifikuar me fjalët “*theoretical only*” - vetëm teorike) të kryera pranë organizatave të kualifikimeve aprovuar sipas pjesës 147 nga një autoritet kompetent EASA njihen nga AAC-ja dhe nuk kërkojnë provime të tjera teorike.

b) Trajnimi praktik

Pjesa 66 përcakton trajnimin praktik i “*practical element*” (elemente praktike) dhe në shtojcën III të pjesës 66, tregohet mënyra me të cilën trajnim duhet të kryhet.

“*Certificates of Recognition*” të kurseve teorike (identifikuara me fjalët “*theoretical only*”) të kryera pranë organizatave të kualifikimeve aprovuar sipas pjesës 147 nga një autoritet kompetent EASA, njihen nga AAC-ja të përshtatshëm me qëllim zgjerimin e objektit të LMA-së, lejojnë të marrin transkriptimin mbi kualifikimin përkatës për tipin e avionit pa konstatime të mëtejshme.

Nëse, në të kundërt, pjesë e këtij kursi nuk konsiderohet e përshtatshme nga AAC-ja ose paraqitet një “certifikatë njohjeje” (*Certification of Recognition*) për një kurs “*theoretical only*”, trajnimi i tipit të avionit “*practical element*” duhet të kryhet pranë një kompanie mirëmbajtjeje të aprovuar sipas pjesës 145, nën formën e “*On the Job Training*” (OJT) (formim për punën).

“*Practical element*” (elementet praktike) duhet detyrueshëm të mbyllet me një “*practical assessment*” (Vlerësimin praktik) të kryer në përputhje me modalitetet e pranuar nga AAC-ja.

AAC-ja udhëzon për përmbushjen e kërkesave të pranimit të “*practical element*” (elementet praktike) dhe të “*practical assessment*” (vlerësimin praktik), siç është kërkuar nga 66.A.45, sipas MEP (moduli i eksperiencës praktike).

Ata që, në 12 muajt përpara paraqitjes së kërkesës, provojnë që kanë përfitur eksperiencën e duhur në mirëmbajtje në avionë të konsideruar si të një teknologjie “të ngjashme”, kjo periudhë mund të zvogëlohet deri në një minimum prej 2 javësh. Në rastin kur aplikuesi dëshiron të përfitojë nga AAC-ja uljen e kohëzgjatjes së “*practical element*”, duhet të provojë ndërhyrjet e kryera në makineri të ngjashme. Kjo mund të realizohet, p.sh., duke bashkëlidhur një modul MERL që përmban regjistrimet e këtyre ndërhyrjeve.

Neni 9

Kurset e trajnimeve bazike

Ndjekja e kurseve bazike, në lidhje me kategorinë dhe nënkategorinë për të cilën kërkohet lëshimi i LMA-së, pranë një organizate të aprovuar sipas pjesës 147 dhe kalimi i provimeve përkatëse, lejojnë:

- njohjen e rezultateve të provimeve, me qëllim lëshimin/zgjerimin e objektit të licencës të mirëmbajtjes së avionëve.

- zvogëlimin e eksperiencës së parashikuar në 66.A.30, nëse kandidati tregon që ka kaluar të gjitha provimet e parashikuara në fund të ndjekjes së një kursi bazë, aprovuar konform kërkesave të kohëzgjatjes dhe raportit midis pjesës teorike dhe pjesës praktike të specifikuara në shtojcën I të pjesës 147.

Kryerja e kurseve bazike, të ndryshme nga ato të specifikuara në shtojcën I të pjesës 147, nuk jep të drejtën e zvogëlimit të eksperiencës së aplikuar, siç parashikuar nga 66 A 30.

Neni 10

Kriteret e vlerësimit të eksperiencës në mirëmbajtje

Kërkesat e eksperiencës, të parashikuara nga AMC 66.A.30 diferencohen në bazë të kategorisë dhe nënkategorisë për të cilën kërkohet lëshimi i LMA-së dhe kurseve të trajnimeve të kryera.

Në veçanti, për sa i përket zvogëlimit të viteve të eksperiencës së kërkuar, zbatohen kriteret e mëposhtme:

- Kryerja, pranë një kompanie të aprovuar sipas pjesës 147, të një kursi bazë të plotë, në lidhje me nënkategorinë për të cilën është kërkuar LMA-ja dhe kalimi i të gjitha provimeve përkatëse përbën kriter për të marrë zvogëlimin maksimal të kërkesës së eksperiencës, që është 1 vit për kategorinë A dhe nënkategoritë B1.2 ose B1.4, ose 2 vjet për kategorinë B2 dhe nënkategoritë B1.1 ose B1.3.

- Kryerja e një kursi bazë të njohur nga AAC-ja sipas sa parashikuar nga 66.A-25 (b), në lidhje me nënkategorinë për të cilën është kërkuar LMA, dhe kalimin e të gjitha provimeve përkatëse finale përbën kriter për të marrë zvogëlimin maksimal të kërkesës së eksperiencës për sa parashikuar nga 66.A-30 që është 2 vjet për 3, pra përfshin të gjitha modulet aplikuese, një kohëzgjatje në proporcion midis pjesës teorike dhe pjesës praktike që i përgjigjet shtojcës 1 të pjesës 66 kategoria A dhe për nënkategoritë B1.2 dhe B1.4 ose 3 vjet për kategorinë dhe nënkategorinë B1.1 ose B1.3. Masa efektive e zvogëlimit të eksperiencës caktohet nga AAC-ja, për çdo rast, në varësi të llojit të kursit.

Në veçanti janë parashikuar këto raste të veçanta:

- Për lëshimin e LMA-së direkt në kategorinë C, nëse aplikuesi ka diplomën 5-vjeçare në inxhinieri aeronautike, elektronike dhe mekanike, zbatohen parashikimet e 66.A.30(a).5, për të cilat eksperiencia e mirëmbajtjes totale të kërkuar është 3 vjet. Konsiderohen të vlefshme, me qëllim përmbushjen e kësaj kërkesë, të gjitha eksperiencat në sektorin e mirëmbajtjes dhe të fituara në fushën e zyrës teknike të programacionit dhe të cilësisë vetëm nëse aplikuesi ka të paktën 6 muaj eksperiencë direkte (supervizim, kontroll etj.) të mirëmbajtjes së bërë në hangar.

- Në rastin kur personeli ka eksperiencë të mirëmbajtjes së avionit të maturuar në fushën e aeronautikës ushtarake, të marinës ushtarake, të Ushtrisë Shqiptare dhe Policisë së Shtetit ose të një trupi tjetër të shtetit, vlen kërkesa e 66.A- 30 (e), sipas së cilës AAC-ja mund të pranojë këtë tip eksperiencë nëse e quan të drejtë që ajo është në përputhje me atë të maturuar në sektorin civil. Është e detyrueshme që kandidati të ketë të paktën eksperiencën minimale prej 12 muajsh në sektorin e mirëmbajtjes civile të avionit.

Neni 11
Provimet bazë për lëshimin e LMA-së

Pjesa 66 thekson që provimet bazë për lëshimin e LMA-së kryhen në përputhje me standardet e paracaktuara, të përshkruara hollësisht në shtojcën I dhe II të pjesës 66. Këto provime mund të kryhen pranë organizatave të kualifikimeve të aprovuara sipas pjesës 147 ose pranë autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të EASA-s.

Kur një provim i kryer nga pjesa 147 ose nga autoritetet kompetente të EASA-s nuk kalohet, ai nuk mund të përsëritet pa kaluar 90 ditë.

Neni 12
Shtojcat

1. Në lidhje me procedurat për lëshimin dhe rinovimin e LMA-së, do të përdoren shtojcat e mëposhtme, të cilat janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi:

- 1.1 Regjistri i të dhënave të eksperiencës së mirëmbajtjes;
 - 1.2 Moduli i eksperiencës praktike;
 - 1.3 RETT 50 (RETT 50 - regjistrim i eksperiencës tip të thjeshta 50%).
- Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

UDHËZIM
Nr.3, datë 7.2.2011

PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit europian, dhe ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

UDHËZOJ:

KAPITULLI I
PARIMET

Neni 1
Objkti

1. Ky udhëzim zbatohet për sa më poshtë vijon:
 - a) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për personelin e organizatave të përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të tilla;
 - b) personelin dhe organizatave të përfshira në shfrytëzimin e mjeteve ajrore.
2. Ky udhëzim nuk zbatohet kur produktet, pjesët dhe pajisjet, personeli dhe organizatave të përmendura në paragrafin 1, janë angazhuar në shërbime ushtarake e doganore apo shërbime të ngjashme. Shteti shqiptar angazhohet të sigurojë që këto shërbime t’u kushtojnë vëmendjen e duhur objektive të këtij udhëzimi për aq sa është e praktikueshme.

Neni 2 Objektivat

1. Objektivi parësor i këtij udhëzimi është krijimi dhe ruajtja e një niveli të lartë të sigurisë së aviacionit civil në Shqipëri.
2. Objektivat shtesë, në fushat e mbuluara nga ky udhëzim, janë si më poshtë vijon:
 - a) sigurimi i një niveli të lartë të mbrojtjes së mjedisit;
 - b) lehtësimi i lëvizjes së lirë të mallrave, personave dhe shërbimeve;
 - c) nxitja e rendimentit të kostos në proceset rregullatore dhe certifikuese, dhe shmangia e dublikimit në nivel kombëtar dhe europian;
 - d) asistimi i aviacionit civil shqiptar në përmbushjen e detyrimeve sipas Konventës së Çikagos, duke siguruar bazat për një interpretim të përbashkët dhe uniform të dispozitave të saj dhe duke siguruar që dispozitat e saj të merren siç duhet në konsideratë në këtë udhëzim;
 - e) promovimi i pikëpamjeve europiane për sa u takon standardeve dhe normave të sigurisë së aviacionit civil, duke krijuar bashkëpunimin e duhur me vendet e tjera dhe me organizatat ndërkombëtare;
 - f) sigurimi i mundësive të barabarta për të gjitha subjektet e përfshira në tregun e aviacionit.
3. Mjetet për arritjen e objektivave të përcaktuar në paragrafët 1 dhe 2 janë:
 - a) përgatitja, miratimi dhe zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme;
 - b) njohja, pa kërkesa shtesë, e certifikatave, licencave, autorizimeve apo e dokumenteve të tjera të lëshuara për produktet, personelin dhe organizatat në përputhje me këtë udhëzim;
 - c) marrja e masave për t'u asocuar në Agjencinë e Pavarur Europiane të Sigurisë së Aviacionit (në vijim "Agjencia");
 - d) zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil në bashkëpunim me Agjencinë, brenda fushave të tyre përkatëse të përgjegjësisë.

Neni 3 Përkufizime

Për qëllim të këtij udhëzimi:

- a) "Mbikëqyrje e vazhdueshme" nënkupton detyrat që ndërmerren për të verifikuar që kushtet, sipas të cilave një certifikatë është dhënë, vazhdojnë të përmbushen në çdo kohë gjatë periudhës së vlefshmërisë së saj, si dhe marrjen e çdo mase mbrojtjeje.
- b) "Konventa e Çikagos" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe shtojcën e saj, e firmosur në Çikago më 7 dhjetor 1944.
- c) "Produkt" nënkupton një avion me motor ose helikë.
- d) "Pjesë dhe pajisje" nënkupton çdo instrument, pajisje, pjesë, aparat, shtojcë ose aksesor, duke përfshirë pajisjet e komunikimit që përdoren apo që synohet të përdoren gjatë shfrytëzimit ose kontrollimit të një mjeti ajror në fluturim dhe që janë instaluar në një avion ose i janë bashkëlidhur një mjeti ajror. Kjo përfshin pjesët e korpusit, motorin dhe helikën.
- e) "Certifikim" nënkupton çdo formë të njohjes së një produkti, pjese apo pajisjeje, organizate ose personi që respekton kërkesat e zbatueshme duke përfshirë dispozitat e këtij udhëzimi, si dhe lëshimin e certifikatës përkatëse që vërteton një respektim të tillë.
- f) "Subjekt i kualifikuar" nënkupton një organ, të cilit mund t'i jepen detyra specifike certifikimi nga Agjencia, nën kontrollin dhe përgjegjësinë e Agjencisë ose të një autoriteti kombëtar të aviacionit.
- g) "Certifikatë" nënkupton çdo autorizim, licencë apo dokument tjetër të lëshuar si rezultat i certifikimit.
- h) "Operator" nënkupton çdo person fizik ose juridik që përdor ose propozon të shfrytëzojë një ose më shumë mjete ajrore.
- i) "Shfrytëzim tregtar" nënkupton çdo shfrytëzim mjeti ajror, kundrejt pagesës apo kundërvlerave të tjera, i cili vihet në dispozicion të publikut ose, kur nuk vihet në dispozicion të publikut, realizohet sipas një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti ku ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin.
- j) "Mjet ajror kompleks me motor" nënkupton:
 - i) aeroplan:

- me një kapacitet maksimum ngritjeje të certifikuar që kalon mbi 5700 kg; ose
 - i certifikuar për një konfiguracion maksimal vendesh mbi 19 pasagjerë; ose
 - i certifikuar për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh; ose
 - i pajisur me (a) motor/motorë turboreaktiv apo më shumë se një motor turbohelikë; ose
- ii) helikopter i certifikuar:
- për një kapacitet maksimal ngritjeje që kalon mbi 3175 kg; ose
 - për një konfiguracion maksimal vendesh për mbi 9 pasagjerë; ose
 - për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh; ose

iii) mjet me helikë të pjerrët.

k) "Mjet simulues fluturimi për trajnim" nënkupton çdo lloj mjeti, në të cilin simulohen kushtet e fluturimit në tokë; këtu përfshihen simuluesit e fluturimit, pajisjet e trajnimit të fluturimit, trajnuesit e procedurave të fluturimit dhe të pilotimit dhe mjetet e trajnimit për instrumentet bazë.

l) "Klasifikim" nënkupton një formulim që përmban një licencë, ku përcaktohen privilegjet, kushtet e veçanta ose kufizimet që i përkasin asaj.

KAPITULLI II KËRKESA THEMELORE

Neni 4

Parimet bazë dhe zbatueshmëria

1. Mjetet ajrore, duke përfshirë çdo produkt, pjesë dhe pajisje të instaluar, të cilat:

a) janë projektuar ose prodhuar nga një organizatë, për të cilën Agjencia apo një shtet i Bashkimit Europian siguron mbikëqyrje sigurie; ose

b) janë regjistruar në një shtet të Bashkimit Europian, me përjashtim të rastit kur mbikëqyrja e tyre rregullatore për sigurinë i është deleguar një vendi të tretë dhe ato nuk përdoren nga një operator i Bashkimit Europian; ose

c) janë regjistruar në një vend të tretë dhe përdoren nga një operator, për të cilin çdo shtet i Bashkimit Europian siguron mbikëqyrje të operacioneve ose që përdoren për të hyrë në Bashkimin Europian, brendapërbrenda Bashkimit Europian ose jashtë Bashkimit Europian nga një operator me vendbanim ose qëndrim në një shtet të Bashkimit Europian; ose

d) janë regjistruar në Shqipëri ose në një vend të tretë, ose janë regjistruar në një shtet të Bashkimit Europian, që e ka deleguar mbikëqyrjen rregullatore për sigurinë te një vend i tretë, dhe përdoren nga një operator i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin Europian, brendapërbrenda ose jashtë Bashkimin Europian, do të veprojnë në përputhje me këtë udhëzim.

2. Personeli i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në gerrat "b", "c" ose "d" të paragrafit 1 duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim.

3. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në gerrat "b", "c" ose "d" të paragrafit 1 realizohet në përputhje me këtë udhëzim.

4. Paragrafi 1 nuk zbatohet për mjetet ajrore të përmendura në shtojcën II.

5. Pikat 2 dhe 3 nuk zbatohen për mjetet ajrore të përmendura në shtojcën II, me përjashtim të mjeteve ajrore të përmendura në gerrat "a" pika "ii", "d" dhe "h" për këtë shkak, kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Ky udhëzim është në përputhje me parashikimet e konventave ndërkombëtare, në mënyrë të veçantë me Konventën e Çikagos.

Neni 5

Siguria e fluturimit

1. Mjetet ajrore të përmendura në gerrat "a", "b" dhe "c" të paragrafit 1 të nenit 4 respektojnë kërkesat esenciale të sigurisë së fluturimit të përshkruara në shtojcën I.

2. Zbatimi i kërkesave ligjore nga mjetet ajrore të përmendura në gerrën "b" të paragrafit 1 të nenit 4 dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të montuara në mjetet ajrore përcaktohet sipas gërmeve të mëposhtme:

a) Produktet kanë certifikatën tip. Certifikata tip dhe certifikata e ndryshimeve të kësaj certifikate, duke përfshirë certifikatat shtesë tip, lëshohen kur kërkuesi ka treguar se produkti respekton bazën e certifikatës tip të përcaktuar në nenin 20, që krijohet për të siguruar përputhjen me kërkesat esenciale të përmendura në paragrafin 1 dhe kur nuk ka ndonjë tipar apo karakteristikë që e bën atë të pasigurt për përdorim. Certifikata tip mbulon produktin, duke përfshirë të gjitha pjesët dhe pajisjet e montuara në të.

b) Pjesët dhe pajisjet mund të pajisen me certifikata specifike kur vërtetohet se ato përputhen me specifikimet e detajuara të sigurisë së fluturimit që janë vendosur për të siguruar respektimin e kërkesave esenciale të përmendura në paragrafin 1.

c) Çdo mjet ajror pajiset me një certifikatë individuale të sigurisë së fluturimit, kur vërtetohet se është në përputhje me tipin e modelit të miratuar në certifikatën e tij tip dhe kur dokumentacioni i lidhur, inspektimet dhe provat demonstron se avioni është në gjendje të mirë për përdorim të sigurt. Kjo certifikatë e sigurisë së fluturimit është e vlefshme për aq kohë që ajo nuk pezullohet, hiqet apo skadon dhe për aq kohë sa mjeti ajror mirëmbahet në përputhje me kërkesat kryesore që lidhen me sigurinë e vazhduar të fluturimit siç përcaktohet në paragrafin 1.d të shtojcës I dhe me masat e përmendura në paragrafin 5.

d) Organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstron aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen të kushtet e autorizimit.

e) Organizatat përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstron aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen të kushtet e autorizimit.

Për më tepër:

f) Personelit përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese ose pajisjeje pas mirëmbajtjes mund t'i kërkohet të mbajë një certifikatë të përshtatshme (certifikatë personeli).

g) Aftësia e organizatave të trajnimit për mirëmbajtje, për të ushtruar përgjegjësitë e shoqëruara me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e certifikatave të përmendura në pikën "f" mund të njihet me anë të lëshimit të një autorizimi.

3. Mjetet ajrore e përmendura në gjuhën "a" të paragrafit 1 të nenit 4 dhe produktet, pjesët dhe pajisjet e montuara në to, zbatojnë gjuhën "a", "b" dhe "e" të paragrafit 2 të këtij neni.

4. Si përjashtim nga parashikimet e bëra në paragrafët 1 dhe 2:

a) Leja për fluturim mund të lëshohet kur është treguar se mjeti ajror është i aftë të kryejë një fluturim bazë në mënyrë të sigurt. Leja jepet me kufizimet e duhura, në mënyrë të veçantë për të mbrojtur sigurinë e palëve të treta.

b) Certifikata e kufizuar e sigurisë së fluturimit mund t'i lëshohet një mjeti ajror, për të cilin nuk është lëshuar certifikata tip sipas gjuhës "a" të paragrafit 2. Në këtë rast, tregohet se mjeti ajror përputhet me specifikimet e veçanta të sigurisë së fluturimit dhe devijimet nga kërkesat bazë të përmendura në pikën 1 sigurojnë, sidoqoftë, siguri të mjaftueshme në lidhje me qëllimin. Mjetet ajrore që kualifikohen për këto certifikata të kufizuara, dhe kufizimet për përdorimin e këtyre mjeteve ajrore përcaktohen sipas masave të përshkruara në paragrafin 5.

c) Kur numri i mjeteve ajrore të të njëjtit tip të kualifikuar për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit, e justifikon, atëherë mund të lëshohet një certifikatë tip e kufizuar dhe krijohet baza e përshtatshme e certifikatave tip.

5. Masat e hartuara për të amenduar elementet jokryesore të këtij neni, me qëllim plotësimin e tij, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa përcaktojnë në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për krijimin e bazës së certifikatës tip që zbatohet ndaj një produkti dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

b) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj pjesëve dhe pajisjeve dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

c) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj mjeteve ajrore që kualifikohen për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

d) kushtet për nxjerrjen dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm, me qëllim që të sigurohet siguria e vazhduar e fluturimit të produkteve;

e) kushtet për lëshimin, ruajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatave tip, certifikatat e kufizuara tip, miratimin e ndryshimeve të certifikatave tip, certifikatat individuale të sigurisë së fluturimit, certifikatat e kufizuara të sigurisë së fluturimit, lejet për të fluturuar dhe certifikatat për produktet, pjesët dhe pajisjet duke përfshirë:

i) kushtet për kohëzgjatjen e këtyre certifikatave dhe kushtet për rinovimin e certifikatave kur është fiksuar një kohëzgjatje e kufizuar;

ii) kufizimet që zbatohen ndaj çështjes së lejeve për të fluturuar. Këto kufizime duhet të ketë të bëjnë, në mënyrë të veçantë, me sa më poshtë vijon:

- qëllimin e fluturimit;

- hapësirën ajrore të përdorur për fluturim;

- kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit;

- transportimin e personave, përveç ekuipazhit të fluturimit;

iii) mjete ajrore të kualifikuara për certifikata të kufizuara të sigurisë së fluturimit, dhe kufizimet shoqëruese;

iv) programin minimal të trajnimit për certifikimin dhe vlerësimin tip të personelit për mirëmbajtjen për të siguruar përmbushjen e germës “f” të paragrafit 2;

v) programin mësimor minimal të vlerësimit tip të pilotëve dhe kualifikimin e simuluesve shoqërues për të siguruar përmbushjen e nenit 7;

vi) listën kryesore të pajisjeve minimale siç kërkohet dhe specifikimet e tjera për sigurinë e fluturimit për një lloj të caktuar operacioni për të siguruar përmbushjen e nenit 8;

f) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e autorizimeve të organizatës që kërkohen sipas germave “d”, “e” dhe “g” të paragrafit 2 dhe kushtet sipas të cilave nuk duhen kërkuar autorizime të tilla;

g) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të personelit të kërkuara sipas germës “f” të paragrafit 2;

h) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

i) si duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore mjetet ajrore të përmendura në pikën 1, të cilat nuk mbulohen nga paragrafët 2 ose 4;

j) mënyrën si mjetet ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4, duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore;

6. Me miratimin e masave të përmendura në paragrafin 5, Autoriteti i Aviacionit Civil tregon kujdes të veçantë, me qëllim që ato:

a) të pasqyrojnë nivelin më të avancuar të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e sigurisë së fluturimit;

b) të marrin parasysh përvojën mbarëbotërore të mjeteve ajrore për sa i përket shërbimit dhe progresit shkencor dhe teknik;

c) të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze;

d) të mos u imponojnë mjeteve ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4, kërkesa, të cilat do të ishin të papajtueshme me detyrimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

Neni 6

Kërkesat kryesore për mbrojtjen e mjedisit

1. Produktet, pjesët dhe pajisjet duhet të përputhen me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit të shprehura në amendamentin 8 të volumit I dhe në amendamentin 5 të volumit II të shtojcës 16 të Konventës së Çikagos në zbatim që më 24 nëntor 2005, me përjashtim të shtojcave të shtojcës 16.

2. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave të përmendura në paragrafin 1 për t'i sjellë ato në përputhje me amendamentet e mëpasshme të Konventës së Çikagos dhe

të anekseve të saj, të cilat hyjnë në fuqi pas miratimit të këtij udhëzimi për aq sa përshtatje të tilla, nuk e zgjerojnë objektin e këtij udhëzimi, në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

3. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave të përmendura në pikën 1, duke i plotësuar ato me anë të përdorimit të shtojcave të përmendura në pikën 1 si përmbajtje të domosdoshme, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

Neni 7 Pilotët

1. Pilotët e përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendur në germat “b” dhe “c” të paragrafit 1 të nenit 4, si dhe pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, testim, kontrollim apo vlerësim mjekësor të këtyre pilotëve plotësojnë “kërkesat kryesore” përkatëse të parashikuara në shtojcën III.

2. Me përjashtim të rastit kur është në trajnim, personi mund të veprojë si pilot vetëm nëse ai apo ajo mban një licencë dhe një certifikatë mjekësore në përputhje me përdorimin që i bëhet mjetit ajror.

Personi pajiset me licencë kur ai ose ajo përmbush rregullat e miratuara për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për njohuritë teknike, aftësitë praktike, zotërimin e gjuhës dhe përvojën siç përcaktohet në shtojcën III.

Personi pajiset me certifikatë mjekësore kur ai ose ajo përmbush rregullat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për përshtatshmërinë mjekësore siç përcaktohet në shtojcën III. Kjo certifikatë mund të lëshohet nga ekzaminuesit aeromjekësorë ose nga qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit.

Pavarësisht nga paragrafi i tretë, në rastin e licencës së pilotit për kohën e lirë, mjeku i përgjithshëm, i cili ka njohuri të mjaftueshme të detajuara për historikun mjekësor të kërkuesit, mund të veprojë, nëse e lejon drejta kombëtare, si ekzaminues aeromjekësor në përputhje me aktet e miratuara që sigurojnë ruajtjen e nivelit të sigurisë.

Privilegjet që i jepen pilotit dhe objekti i licencës dhe i certifikatës mjekësore specifikohen në një licencë dhe certifikatë të tillë.

Kërkesat e paragrafit të dytë dhe të tretë mund të plotësohen me anë të pranimit të licencave dhe certifikatave mjekësore të lëshuara nga ose në emër të një vendi të tretë për aq sa u takon pilotëve të përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendur në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4.

3. Aftësia e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe e qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit për të përmbushur përgjegjësitë, së bashku me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e licencave dhe të certifikatave mjekësore njihet nëpërmjet lëshimit të një autorizimi.

Organizatave të trajnimit të pilotëve dhe qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit pajisen me autorizim kur ato i përmbushin normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga autorizimet, specifikohen në lidhje me sa më sipër.

4. Pajisja e simulimit të fluturimit e përdorur për trajnimin e pilotëve është objekt i një certifikate. Kjo certifikatë lëshohet kur tregohet se pajisja i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

5. Personat përgjegjës për sigurimin e trajnimit të fluturimit apo për trajnimin e simulimit të fluturimit, apo për vlerësimin e aftësive të pilotëve dhe ekzaminuesit aeromjekësorë pajisen me certifikatën e përshtatshme. Një certifikatë e tillë lëshohet kur tregohet se personi në fjalë i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga certifikata, specifikohen në lidhje me sa më sipër.

6. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) klasifikimet e ndryshme për licencat dhe certifikatat mjekësore të pilotëve, të mjaftueshme për llojet e ndryshme të aktiviteteve të kryera;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e licencave, klasifikimin e licencave, certifikatave mjekësore, autorizimeve dhe certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5, dhe kushtet në të cilat nuk duhen kërkuar certifikata dhe autorizime të tilla;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësit të licencës, të klasifikimeve të licencës, të certifikatave mjekësore, të autorizimeve dhe të certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5;

d) kushtet për konvertimin e licencave kombëtare ekzistuese të pilotëve dhe të licencave kombëtare të inxhinierëve të fluturimit në licenca pilotësh, si dhe kushtet për konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore të njohura përgjithësisht;

e) kushtet për njohjen e licencave nga vendet e treta, pa cenuar dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe të nënshkruara në përputhje me nenin 12;

f) si i plotësojnë kërkesat përkatëse bazë të shtojcës III pilotët e avionëve të përmendura në paragrafin “ii” të germës “a”, germën “d” dhe “f” të shtojcës II, kur përdoren për transport ajror tregtar.

7. Gjatë miratimit të masave të përmendura në paragrafin 6, tregohet kujdes i veçantë, në mënyrë që ato të pasqyrojnë nivelin më të lartë të teknologjisë, duke përfshirë praktikën më të mira, si dhe progresin shkencor dhe teknik në fushën e trajnimit të pilotëve.

Masa të tilla përfshijnë edhe dispozita të lëshimit të të gjitha llojeve të licencave të pilotëve dhe të klasifikimeve që kërkojnë sipas Konventës së Çikagos dhe të licencave të pilotëve për kohën e lirë që mbulojnë aktivitete jotregtare, ku përfshihen mjete ajrore me kapacitet ngritës të certifikuar prej 2000 kg ose më pak, të cilët nuk plotësojnë ndonjë nga kriteret e përmendura në germën “j” të nenit 3.

Neni 8

Operacionet ajrore

1. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në gerat “b” dhe “c” të paragrafit 1 të nenit 4, duhet të bëhet në përputhje me kërkesat kryesore të parashikuara në shtojcën IV.

2. Për atë që nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet tregtare demonstron aftësitë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësisë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të certifikatës. Privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve specifkohet në certifikatë.

3. Për atë që nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet jotregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor duhet të deklarojnë aftësinë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësisë që shoqërojnë shfrytëzimin e këtyre mjeteve ajrore.

4. Ekuipazhi i kabinës, i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në gerat “b” dhe “c” të pikës 1 të nenit 4, duhet të përmbushë kërkesat kryesore të parashikuara në shtojcën IV. Ata që përfshihen në operacionet tregtare duhet të kenë dëshminë, siç përcaktohet fillimisht në shtojcën III, paragrafi O, nënparagrafi “d” i OPS 1 1005; sipas diskrecionit të Autoritetit të Aviacionit Civil, një dëshmi e tillë mund të lëshohet nga operatorët apo nga organizatat trajnuese të miratuara.

5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa specifikojnë, në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për përdorimin e një mjeti ajror në përputhje me kërkesat kryesore të përcaktuara në shtojcën IV;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të përmendura në paragrafin 2 dhe kushtet sipas të cilave një certifikatë zëvendësohet me një deklaratë të aftësisë dhe mjeteve të operatorit për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë përdorimin e mjetit ajror;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

d) kushtet dhe procedurat e deklarimit nga operatorët dhe të mbikëqyrjes së operatorëve të përmendur në paragrafin 3 dhe kushtet sipas të cilave një deklaratë zëvendësohet nga demonstrimi nga ana e operatorit i aftësisë dhe mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet që njihen me lëshimin e një certifikate;

e) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e dëshmisë së përmendur në paragrafin 4;

f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë;

g) si i zbatojnë kërkesat kryesore përkatëse të shtojcës IV shfrytëzimet e mjeteve ajrore të përmendura në germat “a” paragrafi “ii”, “d” dhe “h” të shtojcës II, kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Masat e përmendura në paragrafin 5:

- duhet të pasqyrojnë nivelin më të mirë të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e operacioneve ajrore;

- duhet të përcaktojnë llojet e ndryshme të operacioneve dhe të lejojnë kërkesat përkatëse dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe të riskut të përfshirë;

- duhet të marrin parasysh përvojën mbarëbotërore të mjeteve ajrore në fushën e shërbimit dhe progresin shkencor dhe teknik;

- në lidhje me transportin tregtar me avion dhe pa cenuar sa më sipër, duhet të zhvillohen fillimisht në bazë të kërkesave teknike dhe të procedurave administrative;

- duhet të bazohen në një vlerësim të riskut dhe të jenë në raport me shkallën dhe objektin e operacionit;

- duhet të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze;

- duhet të mos vendosin mbi mjetet ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4 kërkesa që nuk do të ishin në përputhje me detyrimet e ICAO-s.

Neni 9

Mjetet ajrore të përdorura nga një operator shqiptar, i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin European, për të lëvizur brendapërbrenda ose për të dalë jashtë Bashkimit European

1. Mjetet ajrore të përmendura në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, si dhe ekuipazhi dhe operacionet e tyre duhet të përputhen me standardet e zbatueshme të ICAO-it. Për aq sa nuk ekzistojnë standarde të tilla, këto mjete ajrore dhe operacionet e tyre duhet të zbatojnë kërkesat e parashikuara në shtojcat I, III dhe IV, me kusht që këto kërkesa të mos bien në kundërshtim me të drejtat e vendeve të treta sipas konventave ndërkombëtare.

2. Operatorët e angazhuar në operacionet tregtare, duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1 duhet të demonstrojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për të zbatuar kërkesat e specifikuar në paragrafin 1.

Kërkesat e përmendura në paragrafin e parë mund të plotësohen me anë të pranimit të certifikatave të lëshuara nga ose në emër të vendit të tretë.

Aftësitë dhe mjetet e përmendura në nënparagrafin e parë duhet të njihen nëpërmjet lëshimit të një autorizimi. Në atë autorizim specifikohen privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve.

3. Operatorëve të angazhuar në operacionet jo tregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor, duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1, mund t’u kërkohej të deklarojnë aftësitë dhe mjetet e tyre të përmbushjes së përgjegjësive që shoqërojnë përdorimin e këtyre mjeteve ajrore.

4. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) mënyrën sesi mund të autorizohen të hyjnë në Bashkimin European, të lëvizin brendapërbrenda dhe të dalin jashtë Bashkimin European mjetet ajrore të përmendura në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4 ose ekuipazhi që nuk ka certifikatë standarde të ICAO-s për sigurinë e fluturimit apo licencë;

b) kushtet për shfrytëzimin e një mjeti ajror në përputhje me përcaktimet e paragrafit 1;

c) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e autorizimit të operatorit të përmendur në paragrafin 2, duke marrë parasysh certifikatat e lëshuara nga shteti i regjistrimit ose nga shteti i operatorit;

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të autorizimeve;

e) kushtet dhe procedurat për deklarimin nga operatorët dhe për mbikëqyrjen e operatorëve të përmendur në paragrafin 3;

f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

5. Gjatë miratimit të masave të përmendura në pikën 4, duhet të tregohet kujdes i veçantë:

a) që të përdoren, sipas rastit, praktikat e rekomanduara dhe dokumentet udhëzuese të ICAO-s;

b) që asnjë kërkesë të mos e kalojë atë çfarë kërkohet nga mjetet ajrore të përmendura në germen “b” të paragrafit 1 të nenit 4 dhe nga operatorët e këtyre mjeteve ajrore;

c) që të përdoren, sipas rastit, masat e marra në përputhje me paragrafin 5 të nenit 5 dhe paragrafin 5 të nenit 8;

d) që procesi me anë të të cilit merren autorizimet të jetë i thjeshtë, proporcional, t’i justifikojë kostot dhe të jetë eficient në të gjitha rastet, duke lejuar kërkesat dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe riskun e përfshirë. Procesi duhet të marrë parasysh, në mënyrë të veçantë, sa më poshtë vijon:

i) rezultatet e Programit të Auditimit Universal të Mbikëqyrjes së Sigurisë së ICAO-s;

ii) informacionin nga inspektimet e avionëve në vendqëndrim dhe procesverbalet e vlerësimit të sigurisë të programit të avionëve të huaj; dhe

iii) informacione të tjera të njohura mbi aspektet e sigurisë në lidhje me operatorin në fjalë.

Neni 10

Mbikëqyrja dhe zbatimi

1. Shteti shqiptar, Komisioni Europian dhe Agjencia bashkëpunojnë, me qëllim që të sigurojnë se çdo produkt, person apo organizatë që i nënshtrohet këtij udhëzimi i respekton parashikimet e tij.

2. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil, përveç mbikëqyrjes së certifikatave që ka lëshuar, kryen inspektime, duke përfshirë edhe inspektimet e mjeteve ajrore në vendqëndrim dhe merr të gjitha masat, duke përfshirë edhe moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore, për të parandaluar vazhdimin e një shkeljeje.

3. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Agjencia kryen hetime në përputhje me kompetencat e saj.

4. Për të lehtësuar ndërmarrjen e veprimeve të duhura zbatuese nga Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti, Komisioni Europian dhe Agjencia shkëmbejnë informacion për shkeljet e identifikuar.

5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë të shqyrtimit të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për mbledhjen, shkëmbimin dhe shpërndarjen e informacionit;

b) kushtet për kryerjen e inspektimeve të mjeteve ajrore në vendqëndrim, duke përfshirë edhe ato sistematike;

c) kushtet për moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore që nuk i përmbushin kërkesat e këtij udhëzimi.

Neni 11

Njohja e certifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil njeh certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë udhëzim pa bërë kërkesa të tjera teknike apo vlerësime. Kur njohja fillestare është për një qëllim apo qëllime të veçanta, çdo njohje pasuese mbulon vetëm të njëjtin qëllim apo qëllime.

2. Komisioni Europian, kryesisht ose me kërkesë të vendit anëtar të Bashkimit Europian apo të Agjencisë, mund të fillojë procedurën për të vendosur nëse një certifikatë e lëshuar në përputhje me këtë udhëzim, respekton në mënyrë efektive këtë udhëzim. Në rast mosrespektimi apo respektimi joefektiv, Komisioni Europian i kërkon lëshuesit të certifikatës të ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese dhe masat mbrojtëse, të tilla si kufizimi apo pezullimi i certifikatës. Gjithashtu, dispozitat e pikës 1 pushojnë së zbatuari për certifikatën nga data e njoftimit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian për vendimin e Komisionit.

3. Kur Komisioni ka të dhëna të mjaftueshme se janë ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese nga ana e lëshuesit të përmendur në paragrafin 2 për të trajtuar rastin e moszbatimit apo të zbatimit joefektiv dhe se nuk janë më të nevojshme masat mbrojtëse, ai vendos që dispozitat e paragrafit

1 të zbatohen përsëri ndaj kësaj certifikate. Këto dispozita zbatohen që nga data kur shtetet anëtare të Bashkimit European njoftohen për këtë vendim.

4. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 5, paragrafin 6 të nenit 7 dhe paragrafin 4 të nenit 9 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë udhëzim, mund të lëshohen në bazë të akteve në fuqi që rregullojnë çështjet përkatëse.

5. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 8 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë udhëzim, mund të lëshohen në bazë të akteve në fuqi që rregullojnë çështjet përkatëse.

Neni 12

Pranimi i certifikimit të vendit të tretë

1. Në devijim të dispozitave të këtij udhëzimi, Agjencia apo autoritetet e aviacionit të shteteve anëtare të Bashkimit European mund të lëshojnë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoritetet e aeronautikës së një vendi të tretë, siç përcaktohet në marrëveshjen e njohjes ndërmjet reciprokisht Komunitetit European dhe shtetit shqiptar ose vendi të tretë.

2. Në mungesë të një marrëveshjeje të lidhur nga Komuniteti European, një shtet anëtar apo Agjencia mund të lëshojë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoritetet kompetente të vendit të tretë në zbatim të një marrëveshjeje të arritur ndërmjet atij Shteti Anëtar të Bashkimit European dhe Autoritetit të Aviacionit Civil apo vendit të tretë përpara hyrjes në fuqi të dispozitave përkatëse të këtij udhëzimi dhe njoftimit të Komisionit European dhe të shteteve të tjera anëtare. Agjencia mund të lëshojë gjithashtu edhe certifikata në emër të çdo shteti anëtar në zbatim të marrëveshjes së arritur nga njëri shtet anëtar me shtetin shqiptar apo me një vendi të tretë.

Neni 13

Subjektet e kualifikuara

Kur i jep një subjekti të kualifikuar një detyrë të specifikuar certifikimi, Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia duhet të sigurojë që një subjekt i tillë i përmbush kriteret e përcaktuara në shtojcën V.

Neni 14

Dispozita e fleksibilitetit

1. Dispozitat e këtij udhëzimi nuk e pengojnë Autoritetin e Aviacionit Civil për të reaguar në mënyrë të menjëhershme ndaj një problemi të sigurisë, i cili përfshin një produkt, person apo organizatë që u nënshtrohet dispozitave të këtij udhëzimi.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë menjëherë Agjencinë dhe Komisionin për masat e marra dhe për arsyet se përse janë marrë ato.

Parashikimet e nenit 15 zbatohen ndaj masave në fjalë.

Neni 15

Rrjeti i informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të shkëmbejë me Komisionin dhe Agjencinë çdo informacion që ka të disponueshëm në kontekstin e zbatimit të këtij udhëzimi. Këtë informacion kanë të drejtë ta shikojnë edhe subjektet të cilave u është besuar hetimi i aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil, apo analiza e ngjarjeve.

2. Pa cenuar të drejtën e publikut për t'u informuar, Autoriteti i Aviacionit Civil harton masa për shpërndarjen e informacionit të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni te palët e interesuara. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme apo të veçanta, bazohen:

a) në nevojën për t'u dhënë personave dhe organizatave informacionin që u duhet për të përmirësuar sigurinë e aviacionit;

b) në nevojën për ta kufizuar shpërndarjen e informacionit, në mënyrë që kjo të përfshijë vetëm atë që kërkohet pikërisht për qëllimin e përdoruesve të tij, me qëllim që të garantohet ruajtja e fshehtësisë së informacionit në fjalë.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masat e nevojshme, në përputhje me legjislacionin në fuqi, për të siguruar ruajtjen e fshehtësisë së informacionit në kontekstin e zbatimit të këtij udhëzimi.

Neni 16

Mbrojtja e burimit të informacionit

1. Kur informacioni i përmendur në paragrafin 1 të nenit 15 i jepet Komisionit ose Agjencisë nga një person fizik vullnetarisht, burimi i këtij informacioni nuk do të zbulohet. Kur informacioni i është dhënë një Autoriteti të Aviacionit Civil, burimi i këtij informacioni duhet mbrojtur sipas legjislacionit kombëtar.

2. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale, Autoriteti i Aviacionit Civil nuk kërkon nisjen e një procesi penal në lidhje me shkeljet e legjislacionit të kryera pa paramendim ose të paqëllimshme, të cilat vijnë në vëmendjen e tij vetëm sepse ato janë raportuar në zbatim të këtij udhëzimi. Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

3. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale dhe në përputhje me procedurën e përcaktuar në të drejtën dhe praktikën kombëtare, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që punonjësit, të cilët japin informacion në zbatim të këtij udhëzimi, të mos i nënshtrohen asnjë cenimi nga ana e punëdhënësit.

Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

4. Ky nen zbatohet pa cenuar legjislacionin në fuqi lidhur me të drejtën e informimit nga autoritetet gjyqësore.

Neni 17

Certifikimi i vlefshmërisë ajrore dhe i mbrojtjes së mjedisit

1. Për sa u përket produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të përmendura në germa “a” dhe “b” të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia realizon, kur është e zbatueshme dhe siç specifikohet në Konventën e Çikagos apo në shtojcat e saj, në emër të shteteve anëtare të Bashkimit Europian, funksionet dhe detyrat e shtetit të projektimit, prodhimit apo regjistrimit kur lidhet me miratimin e projektit teknik. Për këtë qëllim, Agjencia, në mënyrë të veçantë:

a) vendos dhe njofton bazën e certifikatës tip për çdo lloj produkti, për të cilin kërkohet një certifikatë tip ose një ndryshim i certifikatës tip. Kjo bazë certifikimi përbëhet nga kodi i zbatueshëm i sigurisë së fluturimit, dispozitat për të cilat është pranuar një nivel i barabartë sigurie dhe specifikimet e nevojshme të veçanta, të detajuara teknike kur karakteristikat e projektimit të një produkti të veçantë ose përvoja në përdorim e bëjnë çdo dispozitë të kodit të sigurisë ajrore të pamjaftueshme ose të papërshtatshme për të siguruar përmbushjen e kërkesave kryesore;

b) vendos dhe njofton specifikimet e veçanta të sigurisë ajrore për çdo produkt, për të cilin kërkohet një certifikatë e kufizuar e sigurisë së fluturimit;

c) vendos dhe njofton specifikimet e detajuara të sigurisë ajrore për çdo pjesë apo pajisje për të cilën kërkohet një certifikatë;

d) vendos dhe njofton kërkesat e duhura mjedisore për çdo produkt, për të cilin kërkohet certifikim mjedisor në përputhje me nenin 6;

e) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit apo subjekteve të kualifikuara, hetime të lidhura me certifikimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

f) lëshon certifikatat tip të përshtatshme apo ndryshimet shoqëruese;

g) lëshon certifikata për pjesë dhe pajisje;

h) lëshon certifikatat e përshtatshme mjedisore;

i) ndryshon, pezullon ose revokon certifikatën përkatëse, kur kushtet sipas të cilave është lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse;

j) siguron funksionet në vazhdimësi të sigurisë së fluturimit që shoqërojnë produktet, pjesët dhe pajisjet, të cilat janë nën mbikëqyrjen e saj, duke përfshirë reagimin pa asnjë vonesë të arsyeshme ndaj një problemi të sigurisë, si dhe nxjerrjen e shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm për zbatim;

k) për mjetet ajrore për të cilat duhet të lëshohet leje për fluturim, vendos standardet e sigurisë së fluturimit dhe procedurat për të zbatuar parashikimet e germës “a” të paragrafit 4 të nenit 5;

l) lëshon lejet e fluturimit për avionët për qëllimin e certifikimit nën kontrollin e Agjencisë në marrëveshje me shtetin anëtar të Bashkimit Europian, në të cilin është regjistruar ose do të regjistrohet avioni.

2. Në lidhje me organizatat, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

i) organizatave projektuese; ose

ii) organizatave prodhuese, të vendosura brenda territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian, nëse kërkohet nga shteti anëtar në fjalë; ose

iii) organizatave të prodhimit dhe të mirëmbajtjes, të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën e organizatës përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar ose nëse organizata që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse.

Neni 18

Certifikimi i pilotëve

1. Për sa i përket personelit dhe organizatave të përmendura në pikën 1 të nenit 7, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon dhe kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe të qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian dhe, kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse, kur kushtet sipas të cilave ajo ishte lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën, nuk plotëson detyrimet përkatëse;

2. Për sa u përket pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnimet, të përmendura në paragrafin 1 të nenit 7, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit, ose subjekteve të kualifikuara, inspektime teknike të pajisjeve që ajo certifikon;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

i) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim dhe që përdoren nga organizatat e trajnimit të certifikuara nga Agjencia; ose

ii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura në territorin e shteteve anëtare, nëse kërkohet nga shteti anëtar në fjalë;

iii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar ose nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse.

Neni 19

Operatorët shqiptarë apo të vendit të tretë

1. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, të angazhuar në operacionet tregtare, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, hetime dhe auditime;

b) nxjerr dhe rinovon autorizimet e përshkruara në paragrafin 2 të nenit 9, nëse një shtet anëtar i Bashkimit Europian nuk kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të operatorit në funksion të këtyre operatorëve;

c) ndryshon, pezullon ose heq autorizimin përkatës të organizatës kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar autorizimi ose nëse organizata në fjalë nuk plotëson detyrimet përkatëse.

2. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4 që nuk angazhohen në operacione tregtare, Agjencia:

a) merr deklaratat e përmendura në paragrafin 3 të nenit 9; dhe

b) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, mbikëqyrjen e operatorëve nga të cilët ka marrë një deklaratë.

3. Në lidhje me mjetet ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia lëshon autorizime në përputhje me germën “a” të paragrafit 4 të nenit 9.

Neni 20

Monitorimi i zbatimit të rregullave

1. Agjencia kryen inspektime të standardizimit në fushat që mbulon paragrafi 1 i nenit 1, me qëllim monitorimin e harmonizimit të kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe raporton në Komision.

2. Agjencia kryen hetime të sipërmarrjeve për të monitoruar harmonizimit e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil.

3. Agjencia vlerëson ndikimin e zbatimit të kërkesave teknike dhe të procedurave administrative në fushën e aviacionit civil, duke pasur parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 2.

Neni 21

Puna kërkimore

1. Agjencia mund të zhvillojë dhe të financojë punë kërkimore, në atë masë që kjo lidhet ngushtë me përmirësimin e aktiviteteve në fushat e saj të kompetencës, pa cenuar të drejtën e Komunitetit.

2. Agjencia koordinon aktivitetet e saj kërkimore dhe zhvilluese me ato të Komisionit dhe të shteteve anëtare, për të siguruar që politikat dhe veprimet janë në përputhje me njëra-tjetrën.

3. Agjencia publikon rezultatet e punës kërkimore të financuar, përveç rasteve kur Agjencia nuk i ka klasifikuar ato si konfidenciale.

Neni 22

Marrëdhëniet ndërkombëtare

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ndihmohet nga Agjencia në marrëdhëniet e tij shtetet anëtare të Bashkimit Europian, si dhe vendet e treta, në përputhje me të drejtën përkatëse të Komunitetit Europian. Në mënyrë të veçantë, Agjencia ndihmon në harmonizimin e rregullave dhe njohjen reciproke lidhur me miratimet që dëshmojnë zbatimin e kënaqshëm të rregullave.

2. Agjencia mund të bashkëpunojë me Autoritetin e Aviacionit Civil, autoritetet e aeronautikës së vendeve të treta dhe me organizatat ndërkombëtare që janë kompetente për çështjet që mbulon ky udhëzim.

Neni 23

Pjesëmarrja e vendeve të treta europiane

Agjencia është e hapur për pjesëmarrjen e vendeve të treta europiane, të cilat janë vende kontraktore të Konventës së Çikagos dhe të cilat kanë hyrë në marrëveshje me Komunitetin Europian ku kanë miratuar dhe zbatojnë të drejtën e Komunitetit në fushën e mbuluar nga ky udhëzim.

Në bazë të dispozitave të lidhura të këtyre marrëveshjeve, do të bëhen rregullime të tilla që, ndër të tjera, specifikojnë natyrën, shkallën dhe rregullat e detajuara për pjesëmarrjen e këtyre vendeve në punën e Agjencisë, duke përfshirë dispozitat për kontributet financiare dhe personelin.

Neni 24
Shtojcat

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.
Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

UDHËZIM
Nr.4, datë 7.2.2011

**PËR MIRATIMIN E PROGRAMIT KOMBËTAR TË MONITORIMIT TË VAZHDIMIT TË
VLEFSHMËRISË AJRORE TË AVIONIT (ACAM) (AIRCRAFT CONTINUING
AIRWORTHINESS MONITORING)**

Në përputhje me nenin 102 pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të nenit 20 të ligjit nr.10 040 datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

UDHËZOJ:

Neni 1
Parathënie

Programi ACAM, sipas pjesës M – paragrafi M.B. 303, të udhëzimit të Ministrit nr.16, datë 14.10.2008 “Për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve të pajisjeve aeronautike dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra” është programi i hartuar nga AAC-ja.

Me futjen e kërkesës normative të treguar në pjesën M – paragrafi M.B. 303, secilit autoritet i kërkohet të përpunojë një program të aktiviteteve inspektuese për monitorimin e gjendjes së vlefshmërisë së flotës ajrore prezente në regjistrin e tij. Parë në këtë optikë, AAC-ja me këtë dokument përpilon programin e saj të monitorimit të flotës ajrore të mjeteve fluturues të regjistruar në Shqipëri.

Programi kombëtar ACAM përcakton modalitetet e menaxhimit të mbikëqyrjes së vazhdueshme të mjeteve fluturuese, duke pasur parasysh kriteret e zbatueshme të M.B. 303, siç parashikohet në AMC M.B. 303 (b), (c) e (d).

Neni 2
Parimet dhe zbatimi i programit kombëtar ACAM

M.B. 303 parashikon që:

- Programi i monitorimit nënkupton inspektimin e kampioneve të mjeteve fluturuese.
- Programi të zhvillohet duke pasur parasysh numrin e mjeteve fluturuese të regjistruara, njohjet vendore dhe aktivitetet e mëparshme të mbikëqyrjes.
- Inspektimet përqendrohen mbi disa elemente kyçe të rrezikut për vlefshmërinë ajrore dhe identifikojnë gjetje-findings të mundshme lidhur me këta elemente; gjetje të tilla duhet të analizohen për të përcaktuar shkaqet fundore.
- Të gjitha gjetjet që zbulohen nga inspektimet duhet t'i konfirmohen me shkrim pronarit të organizatës përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërinë ajrore të mjetit fluturues.
- Autoriteti duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet për mbylljen e tyre dhe rekomandimet.
- Nëse gjatë inspektimit del në pah fakti i një mungese përgjigjeje të një kërkesë të pjesës M, autoriteti duhet të marrë masat siç parashikohet nga M.B. 903 (trajtimi i gjetjeve).
- Nëse shkak i një gjetjeje identifikon një mospërgjigjeje për çfarëdo kapitull të pjesës M ose të një pjese tjetër të normativës së EASA-s, autoriteti duhet të marrë masat e parashikuara në një situatë të tillë.

- Për të lehtësuar adoptimin e veprimeve të duhura korrigjuese, autoritetet e shteteve të ndryshme duhet të këmbëjnë informacionet mbi mungesat e përgjigjeve ndaj kërkesave të bëra gjatë inspektimeve.

Në përputhje me AMC M.B. 303(b), inspektimi i vetëm i programit ACAM synon verifikimin që:

1. Kushtet teknike dhe të përdorimit të mjetit fluturues të ekzaminuara t'i përgjigjen standardit të kërkuar për mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së vlefshmërisë ajrore;

2. Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, si në rastin e organizatave të certifikuara dhe në atë të pronarit/ushtrues jo të certifikuar, të zhvillohet me efikasitet dhe mjeti fluturues të mbajë një nivel të kënaqshëm të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

3. Privilegjet që zotërojnë organizatat ose personeli duhet të zbatohen vazhdimisht dhe standardi i tyre të ruhet në kohë.

Në terma të përmbledhur, programi duhet të garantojë që, përmes kontrolleve të bëra mbi një numër të parapërzgjedhur të mjeteve fluturuese nën mbikëqyrje, të sigurohet që kompleksi i mjeteve fluturuese të flotës kombëtare të ruajë kushtet e vlefshmërisë ajrore dhe të përshtatshmërisë për fluturim.

Programi i monitorimit ACAM ka kohëzgjatje vjetore e nënkupton fazat e mëposhtme:

1. Zgjedhja e kampionit të mjeteve fluturuese për të planifikuar ndërhyrjet për inspektim;

2. Kryerja e inspektimeve sipas tipologjisë së përshkruar në vazhdim;

3. Raportimi i inspektimeve të vetme dhe mbledhja fillestare e të dhënave;

4. Komunikim i gjetjeve-findings subjekteve të interesuara, individualizim i shkaqeve fundore të këtyre gjetjeve dhe ndjekja e veprimeve korrigjuese;

5. Raportim periodik i veprimtarisë inspektive të kryer;

6. Analizë komplekse e rezultateve të programit dhe përcaktim i veprimeve dhe elementeve të përmirësimit të sigurisë dhe për programimin e aktiviteteve ACAM për vitin tjetër;

7. Planifikim dhe vënie në veprim e revizioneve të mundshme, normative dhe procedurale, pasuese të analizave të rezultateve vjetore.

Inspektorët e kualifikuar të vlefshmërisë ajrore, konsulentët dhe inspektorët SAFA/SANA kontribuojnë në programin inspektiv.

Analiza komplekse e rezultateve do të zhvillohet nga Drejtori i Sigurisë Ajrore me ndihmën edhe të inspektorëve të vlefshmërisë ajrore. Për sa i përket analizës do të përpilohet një raport përfundimtar i programit për vitin në fjalë.

Veprimet që rrjedhin nga kjo analizë përcaktojnë një përshtatshmëri të programit për vitin e ardhshëm.

Neni 3

Planifikimi i programit ACAM

Në vitin e parë të aplikimit, programi ACAM nxjerr të dhëna nga të gjithë aktivitetet e mbikëqyrjes të zhvilluara te mjetet fluturuese, të përdorur nga operatorët e certifikuar dhe jo, në territorin kombëtar.

Në regjim, numri i verifikimeve të nevojshme për programin do të jetë në dispozicion në çdo fillimviti. Në planifikim do të individualizohen mjetet fluturuese sipas një kriteri përzgjedhjeje bazuar në rotacionin vjetor; duke specifikuar me preferencë markat e regjistruara, përveç kushteve eventuale -raste të mosdisponueshmërisë (incidentet, çregjistrimet, ndërprerjet etj.).

Verifikimet e programit ACAM të bëra nga inspektorët SAFA/SANA regjistrohen në programin informatik. Në aplikimin e programit në regjim do të ndiqen procedurat e treguara në paragrafët e mëposhtëm.

Neni 4

Klasifikimi dhe përdorimi i mjeteve fluturuese

Mjetet fluturuese, objekt të programit ACAM, ndahen në 5 kategori:

1. CMA-complex motor power aircraft (sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;

2. CMH-complex motor power helicopter-sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;

3. NCMA-complex motor power aircraft;

4. NCMH-complex motor power helikopter;

5. OTH-other aircraft, që përmban: tipat e mjeteve fluturuese të mbetura, tipat e helikopterëve të mbetur, balonat. VLA, mjetet fluturuese referuar aneksit II udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008 etj.

Një ndarje e mëtejshme e mjeteve fluturuese kryhet në përputhje me llojin e përdorimit:

- transport publik;

- detyrë ajrore;

- trajnim;

- privat, që nuk menaxhohet nga CAMO ose nga firma të tjera të certifikuara.

Tërësia e ndërhyrjeve të kërkuara për programin ACAM është pasqyruar në tabelën e mëposhtme për çdo grup (kopje kategoria-tip e përdorimit).

Tabela 1

Numri i inspektimeve ACAM për vitin e parë të vënies në jetë të programit

Kategoria e mjetit fluturues	Lloji i përdorimit (për grup)			
	Transport publik	Detyrë ajrore	Trajnim	Privat
	Tërësia e ndërhyrjeve			
<i>Complex motor powered aircraft</i>	100% e flotës kombëtare	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Complex motor powered helicopter</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Non complex motor powered aircraft</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Non complex motor powered helicopter</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare
<i>Others</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10% e flotës kombëtare

Neni 5

Tipat e inspektimeve të mundshme për vënien në jetë të programit ACAM dhe përmbajtjet përkatëse

Siç parashikohet nga MB 303 dhe AMC MB 303 (d), inspektimet ACAM duhet të fokusohen mbi një kampion të disa elementeve kyçe të riskut për vlefshmërinë ajrore.

Aneksi III i AMC MB 303 (d) i ka thjeshtëzuar këto elemente kyçe (*key risk airworthiness elements*) (në vazhdim të treguar me shkurtimin- KRE), si më poshtë:

1. kufizimet e vlefshmërisë ajrore;
2. markat dhe targat;
3. regjistrimet;
4. kontrolli i konfiguracionit;
5. pjesët me jetë të kufizuar;
6. dëmtimet dhe riparimet strukturore;
7. pajisjet për përdorim;

8. lista e pajisjeve minimale (MEL);
9. manuali i fluturimit;
10. masa dhe pesha;
11. programi i sigurisë;
12. projekti i tipit;
13. programi i mirëmbajtjes;
14. dispozita për vlefshmërinë ajrore;
15. inspektimi i mjetit fluturues.

Një përkufizim më i detajuar i secilit KRE dhe i gjetjeve që mund të rrjedhin duke iu referuar një KRE-je jepet në dokumentin e parapërgatitur të disa autoriteteve kombëtare të aviacionit civil, të shteteve të EASA-s, një ekstrakt i të cilit është risjellë në shtojcën 4.

Përmbajtja e kontrollit specifik të kryer gjatë inspektimit ACAM i referohet një KRE-je, sikurse edhe secila gjetje që kapet nga kontrolli duhet kategorizuar duke iu referuar një KRE-je.

Në AMC MB 303 (b) inspektimet në kampionet e mjeteve fluturues shquhen, si:

- inspektimi thelluar (*in depth surveys*);
- inspektim rampe (*ram surveys*);
- inspektim në fluturim (*in-flight surveys*).

Përkufizimet për secilin:

- Inspektimet e thelluara: inspektimet gjatë mirëmbajtjeve madhore, inspektimi fizik për rinovimin e ARC-së (*Airworthiness Review Certificate*), inspektimi pranë bazës kryesore të një operatori/organizate CAMO që i referohet secilit mjet fluturues.

- Inspektimet rampe: inspektimet e programit SANA dhe inspektimet rampe të programit të mbikëqyrjes të operatorëve ajrorë të certifikuar.

- Inspektimi në fluturim: inspektimet në fluturim operativ dhe inspektimet gjatë fluturimeve prove pas mirëmbajtjes.

Në fazën e parë të vënies në jetë të programit ACAM kërkohet të ndiqen kontrolle mbi çdo zonë, të paktën një herë në harkun e një viti, e veçanta e kontrolleve të këtyre zonave tregohet në check-listën në shtojcën 3, që nuk ka nevojë t'i bashkëngjitet raportit të auditit (check-lista është si një udhëzues për inspektorin që kryen kontrollin).

Neni 6

Regjistrimet dhe njoftimet

Rezultatet e inspektimeve të ndryshme të programit ACAM inspektori duhet t'i shkruajë në formularin përkatës (shih shtojcën 1), dhe nëse zbulohen gjetje, në shtojcën nr.2.

Gjetjet e vëna në pah gjatë një inspektimi ACAM klasifikohen si të MB 903 dhe trajtohen me të njëjtat procedura, sikurse në një audit normal të mbikëqyrjes të autoritetit. Në fund, për të pasur një interpretim të lehtë të rezultatit të inspektimit, gjetja futet në shtojcën 2, duke iu referuar zonës së kontrolluar.

Të gjitha mospërputhjet e shfaqura (gjetjet) i komunikohen formalisht personit përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues, me kërkesën për identifikim të (*root cause-shkakut*) dhe afatin e fundit të vënies në jetë të veprimeve korrigjuese.

Drejtorja e Sigurisë Ajrore arkivon planin kombëtar të monitorimit, raportet ACAM dhe evidencat e ndjekjes-çuarjes deri në fund të gjetjeve.

Neni 7

Analiza e të dhënave të programit ACAM

Analiza e kontrolleve ACAM të kryera mbi të njëjtin mjet fluturues, bëhet nga drejtori i sigurisë ajrore, me ritëm njëvjeçar (një herë në vit), sipas metodologjisë referuar në shtojcën 5.

Objektivat e këtyre analizave janë:

- Përpunimi i një raporti kompleks mbi aktivitetet e zhvilluara;
- Identifikimi i zonave më kritike;
- Përpunim i propozimeve për zgjidhjen e kritikave të lindura;
- Revizionim i kriterëve për planifikimin ACAM të vitit të ardhshëm.

Për hartimin e raportit vjetor mbi aktivitetin e zhvilluar, drejtori i sigurisë ajrore identifikon zonat e kritikave të lindura gjatë ekzekutimit të monitorimit, si dhe tendencat negative eventualisht të manifestuara lidhur me rezultatet e kontrolleve të viteve të mëparshme.

Mbi bazën e rezultateve të analizës së kryer përcaktohet nevoja eventuale për rimodulimin e kampionit të mjetit fluturues ose aktivitetit për vitin pasardhës.

Neni 8
Shtojcat

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.
Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

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 27 007.
Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2011, 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 CIVIL	360 lekë
KODI I FAMILJES	310 lekë
KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	90 lekë
KODI PENAL USHTARAK	55 lekë
KODI I PUNËS	140 lekë
KANONI I ZHURISË	40 lekë
PËRMBLEDHJE E VENDIMEVE TË GJYKATËS EUROPIANE	328 lekë
PËR TË DREJTAT E NJERIUT KUNDËR SHQIPËRISË	
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë
PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË	512 lekë

Hyri në shtyp më 7.3.2011
Doli nga shtypi më 7.3.2011

Tirazhi: 1700 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2011

Çmimi 40 lekë