



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

www.qbz.gov.al

Ekstra 90

10 janar

2014

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Urdhër i MPPT nr. 115, datë 23.10.2012	Për miratimin e rregullores “Mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror”	3
Urdhër i MPPT nr. 116, datë 23.10.2012	Për miratimin e rregullores “Mbi ngritjen e një sistemi për garantimin e sigurisë së <i>software</i> -ve që përdoren nga OSHLA-ja”	19
Urdhër i MPPT nr. 117, datë 23.10.2012	Për miratimin e rregullores “Mbi rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”	25
Urdhër i MPPT nr. 118, datë 23.10.2012	Për miratimin e rregullores “Për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror dhe në shërbimet e lundrimit ajror”	43

URDHËR
Nr. 115, datë 23.10.2012

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “MBI KËRKESAT E PËRBASHKËTA PËR
OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË LUNDRIMIT AJROR”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 78, pika 4 të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Udhëzimi i ministrit nr. 9, datë 3.6.2010 “Për kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

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

**MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi**

RREGULLORE
MBI KËRKESAT E PËRBASHKËTA PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË LUNDRIMIT AJROR

Neni 1

Qëllimi

Kjo rregullore parashton kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror.

Megjithatë, nëse aneksi I ose II parashton të kundërtën, këto kërkesa të përbashkëta nuk do të zbatohen për:

a) aktivitete të tjera nga ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror nga një ofrues i këtyre shërbimeve;

b) burime të shpërndara për aktivitetet jashtë dispozitës së shërbimeve të lundrimit ajror.

Neni 2

Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje do të përdoren përkufizimet e përcaktuara në nenin 2 të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ” dhe në nenin 3 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

2. Përkufizimi “certifikatë”, i përcaktuar në nenin 2 (15) të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ”, nuk duhet të aplikohet në këtë rregullore.

3. Përveç përkufizimeve të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni për qëllim të kësaj rregulloreje:

1) “Punë ajrore” nënkupton një operim të mjetit ajror, në të cilën ai është përdorur për shërbime të specializuara, të tilla si: agrikulturë, ndërtim, fotografi, topografi, vëzhgim, patrullim, kërkim-shpëtim ose reklamim ajror.

2) “Transport ajror tregtar” nënkupton çdo operim të mjetit ajror që përfshin transportin e udhëtareve, ngarkesave ose postës me pagesë ose qira.



3) “Sistem funksional” nënkupton një kombinim të sistemeve, procedurave dhe burimeve njerëzore, për të kryer një funksion brenda kontekstit të MTA-së.

4) “Aviacion i përgjithshëm” nënkupton çdo operim civil të mjetit ajror, të ndryshëm nga puna ajrore apo transporti ajror komercial.

5) “Autoriteti i Aviacionit Civil” nënkupton organin e caktuar si autoriteti kombëtar mbikëqyrës i tyre, në pajtim me nenin 8(3) të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

6) “DKSHLA” është drejtoria përkatëse, pjesë e strukturës së AAC-së, përgjegjëse për të kryer funksionet e kontrollit për SHLA-në në Republikën e Shqipërisë, si pjesë e funksioneve mbikëqyrëse të AAC-së.

7) “Rrezik” nënkupton çdo kusht, veprimtari ose rrethanë e cila mund të shkaktojë një aksident.

8) “Organizatë operuese” nënkupton një organizatë përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve inxhinierike dhe teknike që mbështesin trafikun ajror, komunikimin, lundrimin ose shërbimet e mbikëqyrjes.

9) “Risk” nënkupton kombinimin e propabilitetit të përgjithshëm apo frekuencën e shfaqjes së një ndikimi të dëmshëm, shkaktuar nga një rrezik dhe shkalla e atij ndikimi.

10) “Garancia e sigurisë” do të thotë të gjitha veprimet e planifikuara dhe sistematike, të nevojshme për të siguruar besimin e mjaftueshëm që një produkt, një shërbim, një organizatë ose një sistem funksional arrin sigurinë e pranueshme apo të lejueshme.

11) “Objektiv sigurie” nënkupton një deklaratë cilësore apo sasiore që përcakton frekuencën maksimale ose mundësinë në të cilin një rrezik mund të pritët të ndodhë.

12) “Kërkesa e sigurisë” nënkupton mënyrat e zvogëlimit të rrezikut, përcaktuar nga strategjia e zvogëlimit të rrezikut që arrin një objektiv të veçantë të sigurisë, duke përfshirë kërkesat organizative, operacionale, procedurale, funksionale, të performancës dhe të ndërveprimit ose karakteristikat e ambientit rrethues.

13) “Shërbimet” nënkuptojnë një shërbim të lundrimit ajror ose një grup të këtyre shërbimeve.

14) “Shërbimi i Lundrimit Ajror Pan-european” nënkupton një shërbim të lundrimit ajror, i cili është projektuar dhe krijuar për përdoruesit brenda shumicës së të gjitha shteteve anëtare dhe ku të cilat, gjithashtu, mund të shtrihen përtej hapësirës ajrore të territorit në të cilën zbatohet marrëveshja.

15) “Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror” (OSHLA) nënkupton çdo ent publik ose privat që ofron SHLA-ja (shërbime të lundrimit ajror) për trafikun ajror në përgjithësi, duke përfshirë një organizatë që ka një certifikatë që ofron të tilla shërbime.

Neni 3

Autoriteti kompetent për certifikim

1. Për qëllim të kësaj rregulloreje, autoriteti kompetent për certifikimin e ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror do të jetë:

a) Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë, për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të operimit dhe nëse kanë, zyrën e tyre të regjistrimit të vendosur në Republikën e Shqipërisë;

b) EASA-ja, mbi bazën e një marrëveshjeje të formalizuar mes kësaj organizate dhe shtetit shqiptar, për OSHLA-të shqiptare, për sa kohë që kanë vendin e tyre kryesor të operimit dhe nëse ka, zyrën e tyre të regjistrimit jashtë territorit, për të cilën Traktati i Lisbonës është i aplikueshëm dhe që ofrojnë shërbimet e lundrimit ajror në hapësirën ajrore të territorit, për të cilën zbatohet Traktati i Lisbonës;

c) EASA-ja, për organizatat që ofrojnë shërbimet e lundrimit ajror pan-europian në hapësirën ajrore të territorit për të cilën zbatohet Traktati i Lisbonës, duke konsideruar legjislacionin e zbatueshëm për këtë organizatë.

2. Autoriteti kompetent për mbikëqyrjen e sigurisë do të jetë autoriteti i përcaktuar në përputhje me nenin 3 të udhëzimit të ministrit të Transporteve “Mbi mbikëqyrjen e sigurisë në MTA dhe SHNA”.

Neni 4

Dhënia e certifikatës

1. Në mënyrë që të marrë certifikatën e nevojshme për të siguruar shërbime të lundrimit ajror dhe pa rënë ndesh me nenin 7 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010 “Dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian”, organizatat duhet të përputhen me:

a) Kërkesat e përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror, të përcaktuara në aneksin 1 të kësaj rregulloreje;

b) Kërkesat specifike, të përcaktuara në anekset II deri tek aneksi V të kësaj rregulloreje, sipas llojit të shërbimit që ata ofrojnë.

2. AAC-ja si Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë, do të verifikojë përputhshmërinë e një organizate me kërkesat e përbashkëta përpara se të lëshojë një certifikate për të.

3. Një organizatë duhet të përputhet me kërkesat e përbashkëta, jo më vonë se në kohën në të cilën certifikata është lëshuar në pajtim me:

a) Nenin 7 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010;

b) Parashikimet përkatëse të urdhrin të ministrit nr. 3, datë 7.2.2012 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, apo ndryshimeve përkatëse të tij.

Neni 5

Shmangiet

1. Duke anashkaluar nenin 4(1), disa ofrues të shërbimit të lundrimit ajror mund të zgjedhin që të mos përfitojnë, për të ofruar shërbime ndërkuftare dhe mund të heqin të drejtën e njohjes së ndërsjellë në Qiellin e Vetëm Evropian.

Në këto rrethana, ata mund të aplikojnë për një certifikatë, e cila është e kufizuar për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë, të përmendur në nenin 7(2) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010 “Dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian”.

2. Në mënyrë që të bëjë një kërkesë, siç përmendet në paragrafin 1, një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror, do të ofrojë shërbime ose planifikojë për të ofruar ato, vetëm në lidhje me një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme:

a) punë ajrore;

b) aviacion i përgjithshëm;

c) transport ajror tregtar, i cili kufizohet me një mjet ajror me më pak se 10 tonë të peshës maksimale ngritëse ose më pak se 20 vende pasagjerësh;

d) transport ajror tregtar me më pak se 10 000 lëvizje në vit, pavarësisht peshës së ngritjes maksimale dhe numrit të ndenjësve të pasagjerëve, “lëvizjeve”, të numëruara si shumë e përgjithshme e uljeve dhe ngritjeve dhe të llogaritura si një mesatare e tri viteve të fundit.

Në mënyrë që të bëjë një aplikim të tillë, një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror, ndryshe nga një ofrues i shërbimeve të trafikut ajror, do të ketë një qarkullim monetar vjetor bruto prej 1 000 000 eurosh ose më pak në lidhje me shërbimet që ofron ose planifikon të ofrojë.

Kur, për shkak të arsyeve praktike objektive, një ofrues i shërbimeve të lundrimit ajror është i pamundur të ofrojë dëshmi që plotëson këto kritere kualifikuese, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i



Shqipërisë mund të pranojë shifrat analoge ose parashikimet në lidhje me tavanet e përcaktuara në nënparagrafët e parë dhe të dytë.

Kur dorëzon një aplikim të tillë, OSHLA-ja në të njëjtën kohë duhet të dorëzojë tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë një evidencë në lidhje me kriteret që e kualifikojnë.

3. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Republikës së Shqipërisë mund të lejojë përjashtime të veçanta për aplikantët që plotësojnë kriteret kualifikuese të paragrafit 1, në përputhje me kontributin e tyre në MTA, në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

Këto përjashtime mund të lidhen vetëm me kërkesat e përcaktuara në aneksin I.

Megjithatë, asnjë kufizim nuk do të jepet për kërkesat në vijim, të përcaktuara në aneksin I:

- a) kompetencën teknike dhe operacionale dhe aftësitë;
- b) menaxhimin e sigurisë (pika 3.1);
- c) burimet njerëzore (pika 5);
- d) ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve të lundrimit ajror (pika 8.1).

4. Veç përjashtimeve të ofruara në paragrafin 3, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Republikës së Shqipërisë mund të lejojë përjashtime për aplikantët që ofrojnë shërbimet e informacionit të fluturimit në aerodrome, nga operimi normalisht i jo më shumë se një pozicioni pune në çdo aerodrom. Ai duhet ta bëjë këtë në përpjesëtim të drejtë me kontributin e aplikuesve për MTA-në e hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës të Shqipërisë.

Këto përjashtime mund të lidhen vetëm me kërkesat në vijim të pikës 3 të aneksit II:

- a) përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë dhe shërbimet e jashtme dhe pajisjet (pika 3.1.2(b) dhe (e));
- b) inspektimet e sigurisë (pika 3.1.3(a));
- c) kërkesat e sigurisë për zvogëlimin dhe vlerësimin e rrezikut në lidhje me ndryshimet (pika 3.2).

5. Përjashtimet nuk do të jepen për kërkesat në anekset III, IV ose V.

6. Në vijim të kërkesave të parashikuara në shtojcën II të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010, Autoriteti Kompetent i Republikës së Shqipërisë:

- a) duhet të specifikojë natyrën dhe qëllimin e përjashtimit në kushtet bashkëngjitur certifikatës, duke treguar bazën e vet ligjore;
- b) duhet të kufizojë vlefshmërinë e certifikatës në kohë, kur konsiderohet e nevojshme për qëllime të mbikëqyrjes;
- c) duhet të monitorojë nëse ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, vazhdojnë të kategorizohen për përjashtim.

Neni 6

Paraqitja e përputhshmërisë

1. Organizatat duhet të sigurojnë të gjitha provat përkatëse për të paraqitur përputhjen me kërkesat e përbashkëta të zbatueshme, me kërkesë të Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës të Shqipërisë. Organizatat mund të bëjnë përdorimin e plotë të të dhënave ekzistuese.

2. Një organizatë e certifikuar do të njoftojë Autoritetin Kombëtar Mbikëqyrës të Shqipërisë për ndryshimet e planifikuara në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror, të cilat mund të ndikojnë në përputhshmërinë me kërkesat e përbashkëta të zbatueshme ose me kushtet bashkëngjitur certifikatës, kur është e mundur.

3. Kur një organizatë e certifikuar nuk përputhet me kërkesat e përbashkëta të zbatueshme ose me kushtet bashkëngjitur certifikatës, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë brenda një muaji nga data e zbuluar e mospërputhjes, i kërkon organizatës të ndërmarrë veprime korigjuese.

4. Ky vendim do t'i njoftohet menjëherë organizatës përkatëse.

5. Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë duhet të kontrollojë nëse veprimi korigjues është zbatuar përpara se të njoftojë për miratim në organizatën përkatëse.

6. Kur Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë gjykon se veprimi korigjues nuk është zbatuar siç duhet brenda afatit që është rënë dakord me organizatën, ajo do të marrë masat për zbatim siç parashikohet në nenin 7(7) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010 dhe parashikimet përkatëse të urdhrin të ministrit nr. 3, datë 7.2.2012 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, apo ndryshimeve përkatëse të tij, duke marrë parasysh nevojën për të siguruar vazhdimësinë e shërbimeve të lundrimit ajror.

Neni 7

Lehtësimi në monitorimin e përputhshmërisë

Organizatave do të lehtësojnë inspektimet dhe mbikëqyrjen nga Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë ose nga një entitet i kualifikuar që vepron në emër të kësaj të fundit, duke përfshirë vizitat në vend, me dhe pa njoftim paraprak.

Personat e autorizuar do të caktohen për të kryer veprimet e mëposhtme:

- a) të shqyrtojnë procesverbalet përkatëse, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër përkatës në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror;
- b) për të marrë kopje ose ekstrakte nga regjistra të tillë, të dhëna, procedurat dhe materialet e tjera;
- c) për të kërkuar një shpjegim verbal në vend;
- d) për të hyrë në ambientet përkatëse, vendet ose mjetet e transportit.

Inspektimet dhe vëzhgimet e tilla, kur kryhen nga Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë ose nga një entitet i kualifikuar që vepron në emër të tyre, do të kryhen në përputhje me dispozitat ligjore të Republikës së Shqipërisë.

Neni 8

Përputhshmëria në vazhdim

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë, në bazë të provave në dispozicion, do të monitorojë çdo vit përputhshmërinë në vazhdim të organizatave, të cilat i ka certifikuar.

Për këtë qëllim, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë do të krijojë dhe përditësojë çdo vit një program inspektimi që përfshin të gjithë ofruesit që ka certifikuar dhe i cili është bazuar në vlerësimin e rrezikut, të lidhur me operacione të ndryshme që përbëjnë ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror. Ai do të konsultohet me organizatën në fjalë, si dhe çdo autoritet tjetër kompetent të përfshirë, nëse është e mundur, përpara krijimit të një programi të tillë.

Programi do të tregojë një interval të parashikuar të inspektimeve, të vendeve të ndryshme.

Neni 9

Rregullorja e sigurisë së personelit inxhinierik dhe teknik

Në lidhje me ofrimin e trafikut ajror, komunikimi, lundrimi, shërbimet e mbikëqyrjes, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë ose çdo autoritet tjetër i caktuar nga Republika e Shqipërisë për të përmbushur këtë detyrë:

- a) do të nxjerrë rregullat e sigurisë të përshtatshme për personelin inxhinierik dhe teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë;
- b) do të sigurojnë mbikëqyrjen e duhur dhe të përshtatshme të mbikëqyrjes së sigurisë të personelit inxhinierik dhe teknik, të përcaktuara nga një organizatë operative, për të ndërmarrë detyra operacionale lidhur me sigurinë;
- c) mbi baza të arsyeshme dhe pas një informacioni të duhur, do të marrë veprimet e duhura në lidhje me operimin e organizatës dhe/ose personelin e saj teknik dhe inxhinierik, që nuk përputhen me kërkesat e pikës 3.3 të aneksit II;



d) do të verifikojë nëse metodat e përshtatshme janë përcaktuar qartë, për të siguruar që palët e treta, caktuar në detyrat operacionale që lidhen me sigurinë, përputhen me kërkesat e pikës 3.3 të aneksit II.

Neni 10

Procedura për inspektim

1. Komisioni Evropian, duke vepruar në bashkëpunim me shtetet anëtare të BE-së dhe me EASA-në, mund të organizojë inspektime tek Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë në përputhje me paragrafët 2 deri në 6.

2. Një inspektim, mund të kryhet nga një ekip ekspertësh ndërkombëtarë dhe kur është e përshtatshme, me vëzhgues nga EASA-ja.

Një ekip mund të përbëhet nga ekspertë që vijnë nga të paktën tri shtete anëtare të ndryshme të BE-së, si dhe nga EASA-ja.

3. Tre muaj përpara një inspektimi, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës njoftohet nga Komisioni Evropian për inspektimin, datën në të cilën është planifikuar të ndërmerret dhe identitetin e ekspertëve që marrin pjesë në të.

4. Autoriteti Mbikëqyrës si subjekt i inspektimit, do të miratojë ekipin e ekspertëve përpara se mund të kryhet inspektimi.

Brenda një periudhe prej tre muajsh nga data e inspektimit, ekipi i inspektimit harton, me konsensus, një raport i cili mund të përmbajë rekomandime.

Komisioni Evropian do të thërrasë një takim me EASA-në, ekspertët dhe Autoritetin Mbikëqyrës të inspektuar për të diskutuar këtë raport.

5. Komisioni Evropian do të paraqesë raportin e inspektimit të mbajtur.

AKM-ja, brenda tre muajve nga data e marrjes së raportit, mund të paraqesë vërejtjet e saj.

Vërejtjet do të përfshijnë, kur është e mundur, masat të cilat AKM-ja ka marrë ose ka për qëllim të marrë, për t'iu përgjigjur inspektimit brenda një periudhe të caktuar.

Nëse nuk bihet dakord me AKM-në përkatëse, raporti dhe riinspektimi nuk do të publikohet.

6. Komisioni Evropian informon AKM-në nëpërmjet Komitetit të Qiellit të Vetëm, për gjetjet kryesore të këtyre inspektimeve me baza vjetore.

Neni 11

Dispozitat kalimtare

1. Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror që mbajnë një certifikatë të lëshuar në përputhje me udhëzimin e ministrit të Transporteve nr. 9, datë 3.6.2010 “Kërkesat e përbashkëta të dispozitës së Shërbimeve të Navigimit Ajror”, në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje do të konsiderohet që mbajnë një certifikatë, të lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

2. Kandidatët për një certifikatë të ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror, të cilët paraqesin aplikimin e tyre përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe që nuk janë pajisur me një certifikatë në atë datë, do të tregojnë përputhshmëri me dispozitat e kësaj rregulloreje përpara se certifikata të lëshohet.

3. Duhet të konsiderohet fakti që organizatat, për të cilat autoriteti kompetent do të jetë EASA-ja në përputhje me nenin 3, të cilat kanë aplikuar te një Autoritet Kombëtar Mbikëqyrës i një shteti anëtar të BE-së për lëshimin e një certifikate, përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës do të përfundojë procesin e certifikimit në bashkëpunim me EASA-në dhe do të transferojë dosjen te EASA-së, mbi lëshimin e certifikatës.

SHTOJCA I KËRKESAT E PËRGJITHSHME PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË LUNDRIMIT AJROR

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të jenë në gjendje të ofrojnë shërbimet e tyre në një mënyrë të sigurt, efikase dhe të vazhdueshme, të qëndrueshëm me çdo nivel të arsyeshëm të kërkesës së përgjithshme për një hapësirë ajrore të caktuar. Për këtë qëllim, ata duhet të mbajnë kapacitetin e duhur teknik dhe operacional, si dhe të ekspertizës.

2. STRUKTURA ORGANIZATIVE DHE MENAXHIMI

2.1 Struktura organizative

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të ngrenë dhe menaxhojnë organizatën e tyre, në bazë të një strukture që mbështet ofrimin e sigurt, efikas dhe të vazhdueshëm të shërbimeve të lundrimit ajror.

Struktura organizative duhet të përcaktojë:

a) Autoritetin, detyrat dhe përgjegjësitë e mbajtësit të postit, në veçanti të personelit të menaxhimit, përgjegjës për sigurinë, cilësinë, sigurinë, financën, si dhe burimet njerëzore të lidhura me funksionet;

b) Marrëdhënia dhe linjat e raportimit ndërmjet pjesëve të ndryshme dhe proceseve të organizatës.

2.2 Menaxhimi organizativ

2.2.1 Plani i biznesit

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të përgatisin një plan biznesi që mbulon një periudhë minimale prej pesë vitesh. Plani i biznesit:

a) duhet të përcaktojë synimet dhe qëllimet e përgjithshme të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror dhe strategjinë e saj drejt arritjes së tyre, në përputhje me një plan të përgjithshëm afatgjatë të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror dhe me kërkesat përkatëse të Unionit, për zhvillimin e infrastrukturës ose teknologjitë e tjera.

b) duhet të përmbajë objektiva të duhur të performancës në aspekte të sigurisë, kapacitetit, ambientit, si dhe kosto-efektivitetit, që mund të jenë të zbatueshme.

Informacioni i listuar në pikat “a” dhe “b” do të jetë në përputhje me planin e performancës kombëtare ose bllokun e hapësirës ajrore funksionale, referuar në nenin 11 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010 “Krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian”, si dhe për sa u përket të dhënave të sigurisë të përfshira, në përputhje me Programin e Sigurisë Shtetërore, referuar në standardet e rregullores mbi shërbimet e trafikut ajror.

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të përgatisin arsyetime sigurie dhe biznesi për projektet e investimeve të mëdha, duke përfshirë, kur është e përshtatshme, ndikimin e vlerësuar mbi objektivat e përshtatshëm të performancës, referuar në pikën “b” dhe identifikimin e investimeve që rrjedhin nga kërkesat ligjore, të lidhura me zbatimin me programin e studimit të MTA-së të Qiellit të Vetëm Evropian.

2.2.2 Plani vjetor

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të përgatisin një plan vjetor që mbulon vitin pasues, i cili do të specifikojë më tej tiparet e planit të biznesit dhe përshkrimin e çdo ndryshimi në të.

Plani vjetor do të mbulojë dispozitat e mëposhtme për nivelin dhe cilësinë e shërbimit, të tilla si: niveli i pritshëm i kapacitetit, sigurisë, ambientit dhe kosto-efektivitetit, që mund të jenë të zbatueshme:

a) Informacioni mbi zbatimin e infrastrukturës së re ose zhvillimeve të tjera dhe një deklaratë se si ata mund të kontribuojnë në përmirësimin e performancës së ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror, duke përfshirë nivelin dhe cilësinë e shërbimeve.



b) Treguesit e performancës në përputhje me performancën kombëtare ose bllokun e hapësirës ajrore funksionale, referuar në nenin 11 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010, ndaj të cilëve cilësia dhe niveli i performancës së shërbimit mund të jenë vlerësuar të arsyeshme.

c) Informacioni për masat paraprake për të zvogëluar rrezikun e sigurisë, të identifikuar në planin e rrezikut të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror, duke përfshirë indikatorët e sigurisë për të monitoruar rrezikun e sigurisë dhe kur është e përshtatshme, koston e vlerësuar të zbutjes së masave.

d) Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror presin pikëpamje financiare në terma afatshkurtër, si dhe çdo ndryshim në ose ndikimet e planit të biznesit.

2.2.3 Pjesa e performancës së planeve

Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror do të përgatisë përmbajtjen e pjesës së performancës së planit të biznesit dhe planit vjetor në dispozicion të Komisionit Evropian me kërkesën sipas kushteve të përcaktuara nga Autoriteti Mbikëqyrës i Republikës së Shqipërisë në përputhje me Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

3. MENAXHIMI I SIGURISË DHE I CILËSISË

3.1 Menaxhimi i sigurisë

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të menaxhojnë sigurinë e të gjitha shërbimeve. Duke vepruar kështu, ata do të ndërtojnë një ndërveprim formal me të gjithë aktorët, që mund të ndikojnë drejtpërdrejt në sigurinë e shërbimeve të tyre.

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, do të zhvillojnë procedurat për menaxhimin e sigurisë kur prezantojnë sistemet e reja funksionale ose ndryshimin në sistemet funksionale ekzistuese.

3.2 Sistemi i menaxhimit të cilësisë

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të kenë një sistem të menaxhimit të cilësisë, i cili mbulon të gjitha shërbimet e lundrimit ajror që ata ofrojnë, sipas parimeve të mëposhtme:

Sistemi i menaxhimit të cilësisë:

a) do të përcaktojë politikën e cilësisë në mënyrë të tillë që të plotësojnë nevojat e përdoruesve të ndryshëm, sa më afër të jetë e mundur;

b) do të ngrejë një program të sigurimit të cilësisë që përmban procedurat e projektuara për të verifikuar që të gjitha operacionet janë duke u kryer në përputhje me kërkesat, standardet dhe procedurat e zbatueshme;

c) do të sigurojë prova të funksionimit të sistemit të menaxhimit të cilësisë me anë të manualeve dhe dokumenteve të monitorimit;

d) do të emërojë përfaqësues të menaxhimit për të monitoruar përputhshmërinë dhe përshtatshmërinë të procedurave për të siguruar praktika operationale të sigurta dhe efiente;

e) do të kryejë inspektime të sistemit të menaxhimit të sigurisë në vend dhe të ndërmarrë veprime përmirësuese, kur janë të përshtatshme.

Një certifikatë EN ISO 9001, lëshuar nga një organizatë e akredituar në mënyrë të përshtatshme, që mbulon shërbimet e lundrimit ajror të ofruesit, do të konsiderohet si anë e mjaftueshme e përputhshmërisë. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror do të pranojë tregimin e dokumentacionit që lidhet me Autoritetin Kombëtar Mbikëqyrës të Republikës së Shqipërisë me kërkesë të këtij të fundit.

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror mund të integrojnë sigurinë, cilësinë dhe sistemin e menaxhimit të cilësisë në sistemin e tyre të menaxhimit.

3.3 Manuallet e operacioneve

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të ofrojnë dhe mbajnë të përditësuara manuallet e operimeve në lidhje me ofrimin e shërbimeve të tyre për përdorimin dhe drejtimin e personelit të operacioneve.

Ata duhet të sigurojnë se:

- a) manualët e operimeve përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e kërkuar nga ana e personelit të operacioneve për të kryer detyrat e tyre;
- b) pjesët përkatëse të manualeve të operimeve janë të aksesueshme për personelin përkatës;
- c) personeli i operimeve është i informuar shpejt për ndryshimet në manualin e operimeve, që u adresohet detyrave të tyre, si dhe hyrjes së tyre në fuqi.

4. SIGURIA

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, duhet të ngrenë një sistem të menaxhimit të sigurisë për të siguruar:

- a) sigurinë e pajisjeve dhe të personelit të tyre, në mënyrë për të parandaluar ndërhyrjen e paligjshme në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror;
- b) sigurinë e të dhënave operacionale që ata marrin, prodhojnë ose përdorin, në mënyrë që aksesit të jetë i kufizuar vetëm për ato me autorizim.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë duhet të përcaktojë:

- a) procedurat që lidhen me vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, monitorimin dhe përmirësimin e sigurisë, inspektimet e sigurisë dhe shpërndarjen e udhëzimeve;
- b) mënyrat e përcaktuara për të zbuluar shkeljet e sigurisë dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet e përshtatshme të sigurisë;
- c) mënyrat e përmbajtjes së shkeljeve të sigurisë dhe të identifikojnë veprimet rregulluese dhe procedurat lehtësuese për të parandaluar përsëritjen.

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, duhet të sigurojnë qartësinë e sigurisë së personelit të tyre, nëse është e përshtatshme, të koordinojnë me Autoritetin Civil dhe atë Ushtarak të Republikës të Shqipërisë për të siguruar pajisjet e tyre, të personelit dhe të dhënave.

Siguria, cilësia dhe sistemi i menaxhimit të sigurisë, mund të jenë të dizenuara dhe që funksionojnë si një sistem menaxhimi i integruar.

5. BURIMET NJERËZORE

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror duhet të punësojnë personelin e duhur e të aftë për të siguruar ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror në një mënyrë të sigurt, efikase, të vazhdueshme dhe të qëndrueshme. Në këtë kontekst, ata do të krijojnë politika për rekrutimin dhe trajnimin e personelit.

6. FUQIA EKONOMIKE

6.1 Kapaciteti ekonomik dhe financiar

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror duhet të jenë në gjendje të përmbushin detyrimet e tyre financiare, të tilla si: shpenzimet fikse dhe ato të ndryshme të funksionimit ose shpenzimet për investime kapitale. Ata do të përdorin aftësitë e tyre përmes planit vjetor të përmendur në pikën 2.2.2 më sipër, si dhe me bilancet e llogaritë, siç praktikohet, sipas statutit të tyre ligjor.

6.2 Auditimi financiar

Në përputhje me nenin 12(2) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, do të demonstrojnë se ata janë nënshtruar një auditimi të pavarur mbi një bazë të rregullt.

7. PËRGJEGJËSIA DHE MBULIMI I SIGURIMIT

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror duhet të kenë një marrëveshje në fuqi, për të mbuluar detyrimet e tyre që dalin nga ligji në fuqi.

Metoda e përdorur për të siguruar mbulimin, duhet të jetë e përshtatshme për humbjen e mundshme dhe dëmin në fjalë, duke marrë parasysh statusin ligjor të organizatës dhe nivelin e mbulimit të sigurimit komercial në fjalë.

Një ofrues i shërbimit të lundrimit ajror, i cili përfiton nga shërbimet e ndonjë ofruesi tjetër të shërbimit të lundrimit ajror, duhet të sigurojë që marrëveshjet mbulojnë ndarjen e përgjegjësisë midis tyre.



8. CILËSIA E SHËRBIMEVE

8.1 Ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve të lundrimit ajror

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të ofrojnë shërbime të lundrimit ajror, në një mënyrë të hapur dhe transparente. Ata do të publikojnë kushtet e aksesit në shërbimet e tyre dhe do të krijojnë një proces konsultimi formal me përdoruesit e shërbimeve të lundrimit ajror në një bazë të rregullt, qoftë individualisht ose në mënyrë kolektive, të paktën një herë në vit.

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror nuk duhet të diskriminojnë në bazë të kombësisë ose identitetit të përdoruesit, ose klasës së përdoruesve në përputhje me ligjin e zbatueshëm të Unionit.

8.2 Planet e parashikuara

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të kenë plane të parashikuara për të gjitha shërbimet e lundrimit ajror që ata ofrojnë në rastin e ngjarjeve, të cilat rezultojnë në mosfunksionim të rëndë ose ndërprerje të operacioneve të tyre.

9. KËRKESAT E RAPORTIMIT

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror do të jenë në gjendje të ofrojnë një raport vjetor të aktiviteteve të tyre, pranë autoritetit kompetent përkatës.

Raporti vjetor do të mbulojë rezultatet e tyre financiare pa cenuar nenin 12 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010, si dhe performancën e tyre operacionale dhe të gjitha aktivitetet e rëndësishme dhe zhvillimet në veçanti në fushën e sigurisë.

Raporti vjetor duhet të përfshijë si minimum:

- a) vlerësimin e nivelit të kryerjes të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror;
- b) performancën e ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror në krahasim me objektivat e performancës, të përcaktuar në planin e biznesit referuar në pikën 2.2.1 me sipër, duke bashkërenduar performancën aktuale ndaj planit vjetor, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në planin vjetor;
- c) të sigurojë një shpjegim për dallimet me objektivat dhe të identifikojnë masat për mbylljen e çdo mangësie gjatë periudhës referuese, të përmendur në nenin 11 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010;
- d) zhvillimet në operacionet dhe infrastrukturën;
- e) rezultatet financiare, për aq kohë sa ato nuk janë publikuar në mënyrë të ndarë në përputhje me nenin 12(1) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010;
- f) informacionin në lidhje me procesin e konsultimit formal me shfrytëzuesit e shërbimeve e atyre shërbimeve;
- g) informacionin rreth politikës së burimeve njerëzore.

Ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror do të bëjnë përmbajtjen e raportit vjetor në dispozicion të Komisionit Evropian dhe të EASA-s, me kërkesë dhe për publikun sipas kushteve të vendosura nga Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Republikës së Shqipërisë në përputhje me Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

SHTOJCA II

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

1. PRONËSIA

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të njoftojnë autoritetet kompetente, të referuara në nenin 7(2) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010, për:

a) statusin e tyre ligjor, strukturën e tyre, pronësinë dhe mbi të gjitha marrëveshjet që kanë një ndikim të rëndësishëm në kontrollin e tyre mbi asetet;

b) çdo lidhje me organizatat jo të përfshira në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror, duke përfshirë aktivitete komerciale, në të cilat ata janë të angazhuar direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura, të cilat përbëjnë më shumë se 1% të të ardhurave të pritshme të tyre; për më tepër, ata

duhet të njoftojnë për çdo ndryshim të çdo aksioneri të vogël, i cili përfaqëson 10% ose më shumë se totali i aksionerëve të tyre.

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të marrin të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar çdo situatë konflikti të interesave, që mund të komprometojnë dispozitat e paanshme dhe objektive të shërbimeve të tyre.

2. DISPOZITA TË HAPURA DHE TRANSPARENTE TË SHËRBIMEVE

Përveç pikës 8.1 të aneksit I, kur Republika e Shqipërisë vendos të organizojë ofrimin e shërbimeve specifike të trafikut ajror në një mjedis konkurrues, ajo mund të marrë të gjitha masat e duhura për të siguruar që ofruesit e këtyre shërbimeve specifike të trafikut ajror mos të angazhohen në sjellje që do të kenë si objekt apo efekt parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës dhe as të angazhohen në sjellje që shkojnë deri në abuzim të një pozite dominuese në përputhje me legjislacionin në fuqi për këto çështje në Republikën e Shqipërisë.

3. SIGURIA E SHËRBIMEVE

3.1 Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)

1. Kërkesat e përgjithshme të sigurisë

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, duhet që si pjesë përbërëse e menaxhimit të shërbimeve të tyre, të krijojnë një sistem të menaxhimit të sigurisë (SMS), i cili:

a) siguron një formalizim, të qartë dhe proaktiv, për menaxhimin sistematik të sigurisë në përmbushjen e përgjegjësive të tyre të sigurisë, në kuadër të ofrimit të shërbimeve të tyre; funksionon në lidhje me të gjitha shërbimet e tyre dhe në marrëveshjet mbështetëse nën kontrollin e tij menaxherial, dhe përfshin në bazat e saj një deklaratë të politikave të sigurisë, që përcakton një qasje themelore të organizatës për sigurinë e menaxhimit (menaxhimin i sigurt);

b) siguron që të gjithë të përfshirët në aspektet e sigurisë të ofrimit të shërbimeve të trafikut ajror, kanë një përgjegjësi individuale të sigurisë për veprimet e tyre; këta menaxherë janë përgjegjës për performancën e sigurt të departamenteve të tyre përkatëse ose njësisive dhe se menaxhimi më i lartë i ofruesve, mbart një përgjegjësi të përgjithshme të sigurisë (përgjegjësi e sigurisë);

c) siguron se arritjeve e kënaqshme të sigurisë në shërbimet e trafikut ajror, do t'u jepet prioriteti më i lartë (prioriteti i sigurisë);

d) siguron që ndërkohë që sigurohen shërbimet e trafikut ajror, objektivi kryesor i sigurisë është të minimizojë kontributin e tij në rreziqet e një aksidenti të mjetit ajror për sa kohë që është praktikisht e mundur (objektivi i sigurisë).

2. Kërkesat për arritjen e sigurisë

Në kuadër të funksionimit të SMS-së, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror:

a) duhet të sigurojnë që personeli të jetë trajnuar në mënyrë të përshtatshme dhe kompetent për punën që u kërkohet të bëjnë, krahas kësaj, duhet të kenë licencën e duhur nëse kërkohet, si dhe kërkesat mjekësore të përshtatshme dhe të kënaqshme (kompetenca);

b) duhet të sigurojnë që një funksion i menaxhimit të sigurisë është identifikuar me përgjegjësi organizative për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e SMS-së; të sigurojnë që kjo pikë e përgjegjësive është e pavarur nga linja e menaxhimit dhe direkt përgjegjëse në nivelin më të lartë organizativ. Megjithatë, në rastin e organizatave të vogla, ku një kombinim i përgjegjësive mund të parandalojë pavarësinë e mjaftueshme në këtë drejtim, marrëveshjet për garancinë e sigurisë do të plotësohen me mënyra të tjera të pavarura; dhe të sigurojnë që menaxhimi i lartë i organizatës që ofron shërbimin është përfshirë në mënyrë aktive në sigurimin e menaxhimit të sigurisë (përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë);

c) duhet të sigurojnë që, sa herë të jetë e praktikueshme, nivelet sasiore të sigurisë të jenë nxjerrë dhe të jenë mbajtur për të gjitha sistemet funksionale (nivelet sasiore të sigurisë);

d) duhet të sigurojnë që SMS-ja është e dokumentuar në mënyrë sistematike, në një mënyrë e cila siguron një lidhje të qartë për politikën e sigurisë së organizatës (dokumentacioni i SMS-së);



e) duhet të sigurojë arsyetimin e duhur të sigurisë së shërbimeve të ofruara nga jashtë dhe pajisjet, duke pasur parasysh rëndësinë e tyre të sigurisë në kuadër të ofrimit të shërbimeve të saj (shërbimet e jashtme dhe pajisjet);

f) duhet të sigurojë që vlerësimi dhe zvogëlimi i rrezikut është kryer në një nivel të përshtatshëm për të siguruar që, për shkak të konsideratës, u është dhënë të gjitha aspektet e sigurimit të MTA-së (vlerësimi i rrezikut dhe zvogëlimi). Për sa kohë që ndryshimet në sistemin funksional të MTA-së janë përfshirë, do të zbatohet pika 3.2.

g) duhet të sigurojë që raportimet operacionale ose teknike të MTA-ve, të cilat janë konsideruar të kenë pasoja të rëndësishme të sigurisë, janë hetuar menjëherë dhe çdo veprim i nevojshëm korrigjues është marrë (raportimet e sigurisë). Ata, gjithashtu, do të tregojnë nëse kanë zbatuar kërkesat mbi raportimin dhe vlerësimin e raportimeve të sigurisë, në përputhje me ligjin kombëtar të Shqipërisë dhe atë të BE-së për këto çështje.

3. Kërkesat për garancinë e sigurisë

Në kuadër të funksionimit të SMS-së, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, duhet të sigurojnë që:

a) inspektimet e sigurisë janë kryer si një çështje rutinore, për të rekomanduar përmirësimet ku është e nevojshme, për t'u ofruar siguri menaxherëve të sigurisë së aktiviteteve, brenda fushave të tyre dhe për të konfirmuar përputhshmërinë me pjesët përkatëse të SMS-së (inspektimet e sigurisë);

b) metodat janë krijuar për të zbuluar ndryshimet në sistemet funksionale ose veprimet, të cilat mund të sugjerojnë, çdo element po i afrohet një pike, në të cilën standardet e pranueshme të sigurisë nuk mund të plotësohen më dhe se veprimi korrigjues është marrë (monitorimi i sigurisë);

c) të dhënat e sigurisë janë ruajtur gjatë gjithë funksionimit të SMS-ve, si një bazë për sigurimin e garancisë së sigurisë për të gjitha pjesët e lidhura, përgjegjës ose i varur nga ofrimet e shërbimeve, si dhe të autoritetit kompetent (të dhënat e sigurisë).

4. Kërkesat për promovimin e sigurisë

Në kuadër të funksionimit të SMS-së, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që:

a) gjithë personeli të jetë i vetëdijshëm për rreziqet e mundshme të sigurisë lidhur me detyrat e tyre (ndërgjegjësimi për sigurinë);

b) mësimet që dalin nga investigimet e ngjarjeve të sigurisë dhe aktiviteteve të tjera të sigurisë, që janë shpërndarë në kuadër të organizatës në nivelet menaxhuese dhe operacionale shpërndarja e mësimave);

c) gjithë personeli janë aktivisht të inkurajuar për të propozuar zgjidhje për rreziqet e identifikuar, dhe ndryshimet janë bërë për të përmirësuar sigurinë aty ku duket e nevojshme (përmirësimi i sigurisë).

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

3.2.1 Seksioni 1

Në kuadër të funksionimit të SMS-së, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që identifikimi i rrezikut, si dhe vlerësimi dhe zvogëlimi i rrezikut janë kryer në mënyrë sistematike për çdo ndryshim në pjesët e sistemit të funksionimit të MTA-ve, si dhe marrëveshjet mbështetëse në kuadër të kontrollit të tyre menaxherial në një mënyrë që adresojnë:

a) ciklin e plotë të funksionimit të pjesës përbërëse të sistemit të funksionimit të MTA-së, marrë në konsideratë, nga planifikimi fillestar dhe përkufizimi i operacioneve postzbatuese, të mirëmbajtës dhe të çmontimit;

b) ajrore, tokësore dhe, nëse është e përshtatshme, komponentët hapësinorë të sistemit funksional të MTA-së, nëpërmjet bashkëpunimit me palët përgjegjëse;

c) pajisjet, procedurat dhe burimet njerëzore të sistemit funksional të MTA-së, ndërveprimin midis këtyre elementeve dhe ndërveprimi midis pjesëve përbërëse që janë nën shqyrtim dhe pjesa tjetër e mbetur e sistemit funksional të MTA-së.

3.2.2 Seksioni 2

Identifikimi i rrezikut, vlerësimi i rrezikut dhe procesi i zvogëlimit do të përfshijë:

a) Një përcaktim të qëllimit, kufijtë dhe ndërveprimet të pjesëve përbërëse e të marra në konsideratë, si dhe identifikimi i funksioneve që pjesët përbërëse e janë duke funksionuar dhe mjedisi i operacioneve në të cilin është destinuar të veprojë;

b) Një përcaktim të objektivave të sigurisë të vendosur në pjesët përbërëse, duke përfshirë:

i) një identifikim të MTA-së lidhur me rreziqe të mundshme dhe kushtet e dështimit, së bashku me efektet e tyre të kombinuara;

ii) një vlerësim të efekteve që ata mund të kenë me sigurinë e mjetit të fluturimit, si dhe një vlerësim të rrezikshmërisë së këtyre efekteve, duke përdorur skemën e klasifikimit të rrezikshmërisë të përcaktuar në seksionin 4;

iii) një përcaktim të tolerancës së tyre, në terma të probabilitetit maksimal të ndodhjes së rrezikut, si rrjedhojë nga probabiliteti maksimal i efekteve të rreziqeve, në përputhje me seksionin 4.

c) Prejardhja, sipas rastit, e një strategjie për zvogëlimin e rrezikut, e cila:

i) specifikon mbrojtjen që duhet zbatuar për t'u mbrojtur nga risqet që mbartin rreziqet.

ii) përfshin, si të nevojshme, zhvillimin e kërkesave të sigurisë potencialisht, duke pasur në konsideratë pjesët përbërëse ose pjesë të tjera të sistemit funksional të MTA-së apo mjedisin në të cilin ndërveprohet.

iii) paraqet një siguri të fizibilitetit dhe efektivitetit të saj.

d) Verifikimi që të gjithë objektivat e identifikuar të sigurisë dhe kërkesat e sigurisë janë plotësuar:

i) përpara zbatimit të tij të ndryshimit;

ii) gjatë çdo faze të tranzicionit drejt shërbimit operacional;

iii) gjatë ciklit të tij operacional;

iv) gjatë çdo faze të tranzicionit deri në mbyllje.

3.2.3 Seksioni 3

Rezultatet, arsyetimet dhe dëshmitë e vlerësimit të riskut dhe proceset lehtësuese, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, do të sistemohen dhe dokumentohen në një mënyrë, e cila siguron që:

a) Argumente të plota janë krijuar për të demonstruar se pjesët përbërëse të marra në konsideratë, si dhe sistemi funksional i përgjithshëm i MTA-së, do të mbetet njësoj i sigurt nga përmbushja e objektivave të caktuar të sigurisë dhe kërkesat. Kjo do të përfshijë, sipas nevojës, specifikime të ndonjë teknike të parashikuara, të monitoruar apo inspektuar që është përdorur.

b) Të gjitha kërkesat e sigurisë që lidhen me zbatimin e një ndryshimi janë të gjurmueshme për operacionet/funksionet e destinuara.

3.2.4 Seksioni 4

Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikshmërisë

Një identifikim sistematik i rreziqeve do të kryhet. Ashpërsia e efekteve të rreziqeve në një ambient të caktuar të operacioneve, do të përcaktohet duke përdorur skemën e klasifikimit, të përcaktuar në tabelën e mëposhtme, ndërsa klasifikimi i rrezikshmërisë do të mbështetet në një argument të veçantë, duke vërtetuar efektin më të mundshëm të rreziqeve, sipas skenarit më të keq.



Klasa e rrezikshmërisë	Efekti në operacionet
1 (më e rrezikshmja)	Aksidenti, siç përcaktohet në rregullat kombëtare për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil
2	Incident serioz, siç përcaktohet në rregullat kombëtare për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil
3	Incidentet e mëdha lidhur me operimin e një mjeti ajror, në të cilin siguria e avionit mund të ketë qenë komprometuar, duke çuar në një përplasje të afërt mes avionëve, me tokën ose pengesat
4	Incidenti i rëndësishëm, që përfshin rrethanat që tregojnë se një aksident, një incident i rëndë apo i madh mund të ketë ndodhur, në qoftë se rreziku nuk kishte arritur brenda kufijve të sigurisë, ose në qoftë se një avion kishte qenë në afërsi
5 (më pak e rrezikshmja)	Nuk ka efekte të menjëhershme për sigurinë

Në mënyrë që të nxjerrë efektin e një rreziku për operacionet dhe për të përcaktuar rrezikshmërinë e tij, procesi dhe përqasja sistematike do të përfshijë efektet e rreziqeve mbi elemente të ndryshme të sistemit funksional të MTA-së, të tilla si: ekuipazhi ajror, kontrollorët e trafikut ajror, aftësitë funksionale të mjetit të fluturimit, aftësitë funksionale të pjesës së parë të sistemit funksional të MTA-së dhe aftësinë për të ofruar shërbime të sigurta të trafikut ajror.

Skema e klasifikimit të rrezikut

Objektivat e sigurisë bazuar në rrezik do të vendosen në terma të probabilitetit maksimal të ndodhjes së rrezikut, që të dyja rrjedhin nga ashpërsia e efektit të saj, dhe nga probabiliteti maksimal i efektit të rrezikut.

Si një plotësim i domosdoshëm për të treguar se objektivat e përcaktuar sasiore janë përmbushur, konsideratat e menaxhimit shtesë të sigurisë do të zbatohen, në mënyrë që më shumë siguri të shtohet në sistemin e MTA-së, kur të jetë e arsyeshme.

3.2.5 Seksioni 5

Sistemi i ofrimit të programit të sigurisë

Brenda funksionimit të SMS-së, një ofruer i shërbimeve të trafikut ajror do të zbatojë një sistem të ofrimit të programit të sigurisë në përputhje me rregulloren mbi ngritjen e një sistemi për garantimin e sigurisë së *software* të implementuar nga OSHLA-ja.

3.3 Kërkesat e sigurisë për personelin inxhinierik dhe teknik, duke ndërmarrë detyra operacionale të lidhura me sigurinë

Ofruesit e shërbimeve ajrore të trafikut duhet të sigurojnë që personeli teknik dhe inxhinierik, që përfshin personelin e organizatave të nënkontraktuara operacionale, që veprojnë dhe mirëmbajnë pajisjet e MTA-së, të miratuara për përdorimin e tyre operacionale, kanë njohuri të mjaftueshme dhe kuptojnë shërbimet që ata mbështesin, të efekteve aktuale dhe të mundshme të punës së tyre në sigurinë e këtyre shërbimeve, dhe kufijve e përshtatshëm të punës që aplikohen.

Për sa i përket personelit të përfshirë në detyrat që lidhen me sigurinë, duke përfshirë dhe personelin e organizatave të nënkontraktuara operacionale, ofruerit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të dokumentojnë saktësinë e kompetencave të personelit; marrëveshjet në mënyrë që të sigurojnë kapacitetet e mjaftueshme dhe vazhdimësinë e shërbimit; skemat e kualifikimit të personelit dhe të politikës, politikën e trajnimit të personelit, planet e trajnimit, të dhënat, si dhe rregullimet për mbikëqyrjen e personelit të pakualifikuar. Ata do të kenë procedurat për rastet kur gjendja fizike ose mendore e personelit është në dyshim.

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror do të mbajnë një regjistër të informacionit mbi numrat, statusin dhe vendosjen e personelit të përfshirë në detyrat në lidhje me sigurinë.

Ky regjistër:

a) do të identifikojë menaxherët përgjegjës për funksionet e lidhura me sigurinë;

b) do të regjistrojë kualifikimet përkatëse të personelit teknik dhe operacional, në bazë të aftësive të kërkuara dhe kërkesave të kompetencës;

c) do të specifikojë vendet dhe detyrat, të cilat personelit teknik dhe operacional u janë caktuar, duke përfshirë çdo metodologji listuese.

4. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të jenë në gjendje të tregojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operacionale, janë në përputhje me standardet në anekset e mëposhtme të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, për atë kohë sa ato janë të rëndësishme për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore të përfshirë:

a) rregulloren mbi rregullat e ajrit, e cila transponon aneksin 2 të ICAO-së;

b) rregulloren mbi telekomunikacionet aeronautike, vëllimi II mbi procedurat e komunikimit duke përfshirë ato me statusin PANS;

c) rregulloren mbi shërbimet e trafikut ajror, e cila transponon aneksin 11 të ICAO-së.

SHTOJCA III

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERATIVE DHE MUNDËSITË

Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të sigurojnë që informacioni meteorologjik, i nevojshëm për kryerjen e funksioneve të tyre përkatëse dhe në një formë të përshtatshme për përdoruesit, është vënë në dispozicion të:

a) operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit para dhe gjatë fluturimit të planifikuar;

b) ofruesëve të shërbimeve të trafikut ajror dhe shërbimeve të informacionit të fluturimit;

c) njësisë të shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit;

d) aerodromeve.

Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të konfirmojnë nivelin e saktësisë së arritshme të informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë edhe burimin e një informacioni të tillë, gjithashtu, duke siguruar se ky informacion është shpërndarë në një mënyrë të mjaftueshme kohore dhe të përditësuar, siç kërkohet.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të jenë në gjendje të tregojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operacionale janë në përputhje me standardet në anekset e mëposhtme të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, për atë kohë sa ato janë të rëndësishme për ofrimin e shërbimeve meteorologjike në hapësirën ajrore në fjalë:

a) rregullorja mbi shërbimet meteorologjike të navigimit ajror, e cila transponon aneksin 3 të ICAO-s;

b) rregullorja mbi shërbimet e trafikut ajror, e cila transponon aneksin 11 të ICAO-s;

c) rregullorja mbi aerodromet në versionet e mëposhtme:

i) vëllimi I mbi projektimin dhe operacionet e aerodromit;

ii) vëllimi II mbi fushën e helikopterëve.

SHTOJCA IV

KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

Ofruesit e shërbimeve të informimit aeronautik duhet të sigurojnë se informacioni dhe të dhënat janë në dispozicion për operacionet në një formë të përshtatshme për:

a) personelin operativ të fluturimit, duke përfshirë ekuipazhin e fluturimit, si dhe planifikimin e fluturimit, sistemet e menaxhimit të fluturimit dhe simulatorët e fluturimit;



b) ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, të cilët janë përgjegjës për shërbimet e informacionit të fluturimit, shërbimet e informacioneve të fluturimit të aerodromit, si dhe ofrimin e informacionit para fluturimit.

Ofruesit e shërbimeve të informimit aeronautik duhet të sigurojnë integritetin e të dhënave dhe të konfirmojnë shkallën e saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë edhe burimin e informacionit, përpara se ky informacion është shpërndarë.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të informimit aeronautik duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet, në:

a) rregulloren përkatëse në fuqi mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe informacionit aeronautik - për Qiellin e Përbashkët Evropian;

b) anekset e mëposhtme të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, për aq kohë sa ato janë të rëndësishme për ofrimin e shërbimeve të informacionit aeronautik në hapësirën ajrore të përfshirë:

i) Rregullorja mbi shërbimin meteorologjik për lundrimin ajror ndërkombëtar, e cila transponzon aneksin 3 të ICAO-së;

ii) Rregullorja mbi hartat aeronautike, e cila transponzon aneksin 4 të ICAO-së;

iii) Pa paragjykuar rregulloren përkatëse në fuqi mbi cilësinë e të dhënave aeronautike dhe informacionin aeronautik - për Qiellin e Përbashkët Evropian, rregulloren mbi shërbimet e informacionit aeronautik, e cila transponzon aneksin 15 të ICAO-së.

SHTOJCA V

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË KOMUNIKIMIT, LUNDRIMIT OSE MBIKËQYRJES

1. KOMPETENCA TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes, duhet të sigurojnë disponibilitet, vazhdimësi, saktësi dhe integritetin e shërbimeve të tyre.

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes, duhet të konfirmojnë nivelin e cilësisë së shërbimeve që ata janë duke ofruar dhe duhet të tregojnë se pajisjet e tyre janë mirëmbajtur rregullisht dhe të kalibruara kur kërkohet.

2. SIGURIA E SHËRBIMEVE

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose mbikëqyrjes, duhet të përputhen me kërkesat e pikës 3 të shtojcës II të kësaj rregulloreje, mbi sigurinë e shërbimeve.

3. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, lundrimit ose mbikëqyrjes, duhet të jenë në gjendje të tregojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet e aneksit 10 mbi telekomunikacionet aeronautike të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil, në versionet e mëposhtme, për aq kohë sa ato janë të rëndësishme për ofrimin e komunikimit, lundrimit ose shërbimeve të mbikëqyrjes në hapësirën ajrore në lidhje me të:

a) vëllimi I mbi ndihmat e lundrimit të radios në edicionin e tij të gjashtë të muajit korrik 2006;

b) vëllimi II mbi procedurat e komunikimit duke përfshirë ato me statusin PANS në edicionin e tij të gjashtë të muajit tetor 2001;

c) vëllimi III mbi sistemet e komunikimit në edicionin e tij të dytë të korrikut 2007;

d) vëllimi IV mbi radarët e mbikëqyrjes dhe sistemet për shmangien e përplasjeve në edicionin e tij të katërt të muajit korrik 2007;

e) vëllimi V në spektrin e shfrytëzimit të frekuencës së radios aeronautike në edicionin e tij të dytë të korrikut 2001.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
AKM	Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes
BE	Bashkimi Evropian
KE	Komisioni Evropian
KTA	Kontrolli i trafikut ajror
MHA	Menaxhimi i hapësirës ajrore
KNS	Komunikim, navigim, survejim
MFTA	Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror
MTA	Menaxhimi i trafikut ajror
OSHLA	Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror
OSHTA	Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror
QVE	Një Qiell i Vetëm Evropian
RREMTA	Rrjeti Evropian i Menaxhimit të Trafikut Ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigimit Ajror
EASA	Agjencia Evropiane për Sigurinë e Aviacionit
ZEPA	Zonë Evropiane e Përbashkët për Aviacionin

URDHËR

Nr. 116, datë 23.10.2012

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “MBI NGRITJEN E NJË SISTEMI PËR GARANTIMIN E SIGURISË SË *SOFTWARE*-VE QË PËRDOREN NGA OSHLA-JA”

Në zbatim të pikës 4 të nenit 102 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të pikës 4 të nenit 78 të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Mbi ngritjen e një sistemi për garantimin e sigurisë së *software*-ve që përdoren nga OSHLA-ja, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Në udhëzimin e ministrit nr. 9, datë 3.6.2010 “Për kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, nënregullorja nr. 7/2010 “Mbi ngritjen e një sistemi për garantimin e sigurisë së *software* të implementuar nga OSHLA-të”, shfuqizohet.

3. Udhëzimi i ministrit nr. 11, datë 3.6.2010 “Për *software*-t në sistemet e menaxhimit të trafikut ajror”, shfuqizohet.

4. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi



RREGULLORE

MBI NGRITJEN E NJË SISTEMI PËR GARANTIMIN E SIGURISË SË *SOFTWARE*-ve QË PËRDOREN NGA OSHLA-ja

Neni 1

Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat për ngritjen dhe implementimin e një sistemi për garantimin e sigurisë së *software*-ve që përdoren nga OSHLA-ja, entet që ofrojnë menaxhimin e fluksit të trafikut ajror (MFTA), menaxhimin e hapësirës ajrore (MHA) për trafikun e përgjithshëm dhe ofruesit e komunikimit, navigimit dhe survejimit (KNS).

Kjo rregullore identifikon dhe adapton dispozitat e detyrueshme të kërkesave rregullative të ESARR 6 të EUROCONTROL-it mbi "*Software* në sistemet MTA".

Kjo rregullore duhet të aplikohet për çdo *software* të ri dhe për çdo ndryshim që i bëhet *software*-ve në sistemet: SHTA, MHA, MFTA dhe KNS.

2. Kjo rregullore nuk aplikohet për *software*-t që u përkasin përbërësve të avionëve dhe *software*-ve të pajisjeve të vendosura në hapësirë.

Neni 2

Përkufizime

"*Software*" nënkupton programet kompjuterike dhe konfigurimin e të dhënave korresponduese, duke përfshirë *software* joevolutivë, por duke përjashtuar elementet elektronike, kryesisht aplikimin e qarqeve specifike të integruara, grupet e portave të programueshme ose kontrollorët logjikë në gjendje solide.

"Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC)", enti publik, me vetëfinancim, në varësi të ministrit të Transporteve, siç është përcaktuar në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

"Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes (AKM)" Autoriteti i Aviacionit Civil, siç është përcaktuar në nenin 8, pika 4 të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar me ligjin nr. 10 484, datë 24.11.2011.

"Qielli i Vetëm Evropian", një koncept dhe një set rregulloresh ndihmëse për një operim të qetë të sistemit të transportit ajror, e kombinuar me qëndrueshmëri dhe nivel të lartë sigurie për shërbimet e navigimit ajror, në mënyrë që të lejojë përdorim optimal dhe të qëndrueshëm të hapësirës ajrore evropiane.

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

"Ofruesi i SHLA (OSHLA)", shërbimet e lundrimit ajror (SHLA) ofrohen nga ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyrjen nga AAC-ja. SHLA-të përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror, komunikimin, lundrimin dhe mbikëqyrjen elektronike (në vazhdim KLME), shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMNA) dhe shërbimet e informimit aeronautik (në vazhdim SHIA).

"Zonë Evropiane e Përbashkët për Aviacionin (ZEPA)" nënkupton një zonë evropiane të përbashkët për aviacionin, bazuar në hyrjen reciproke në tregun e transportit ajror të vendeve anëtare të marrëveshjes dhe lirinë e krijimit në kushte të barabarta konkurrence dhe respektimin e rregullave të njëjta, duke përfshirë fushat e sigurisë, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe ambiental.

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

“Konfigurim të dhënash” do të thotë të dhëna që konfigurojnë një sistem të përgjithshëm *software* te një rast i veçantë i përdorimit të tij.

“*Software* i pazhvilluar” do të thotë një *software* i pazhvilluar për marrëveshjen korrente.

“Garanci sigurie” do të thotë të gjitha veprimet e planifikuara dhe sistematike të domosdoshme për të krijuar besimin e mjaftueshëm që një produkt, një shërbim, një organizatë ose një sistem funksional arrin sigurinë e pranueshme ose të tolerueshme.

“*Software* i ri” do të thotë një *software* i porositur ose, për të cilin janë nënshkruar kontrata detyruese pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

“*Cutover* ose *hot swapping*” do të thotë procesi i zëvendësimit ose i përdorimit të menjëhershëm të kompjuterëve, komponentëve ose *software*-ve rezervë, të sistemit të rrjetit evropian të menaxhimit të trafikut ajror (RREMTA), ndërsa sistemi është në operim.

“Kërkesa e sigurisë së *software*” do të thotë një përshkrim i asaj çfarë është prodhuar nga *software* për të dhënat e futura dhe nëse plotësohen, garantojnë që *software* i RREMTA-s ekzekuton me siguri dhe sipas nevojave operacionale.

“*Software* RREMTA” do të thotë *software* i përdorur në sistemet RREMTA, referuar nenit 1.

“Vlefshmëri e kërkesave” do të thotë konfirmimi me anë të ekzaminimit dhe evidencave objektive që kërkesat e veçanta për një përdorim specifik të jenë ashtu siç synohen.

“Arritur me pavarësi” do të thotë, që aktivitetet e procesit të verifikimit të *software*-ve janë kryer nga një person ndryshe nga zhvilluesi i çështjes së verifikuar.

“Keqfunksionim i *software*-ve” do të thotë paaftësia e një programi për të ekzekutuar me korrektësi një funksion të kërkuar.

“Defekt i *software*” do të thotë paaftësia e një programi për të ekzekutuar një funksion të kërkuar.

“COTS” do të thotë aplikim i vlefshëm tregtar i shitur nga shitësit nëpërmjet katalogëve publikë dhe që nuk synon të modifikohet apo të zmadhohet.

“Komponentë *software*” do të thotë një bllok *software* që mund të përshtatet ose të lidhet së bashku me blloqe të tjera të përdorshme *software* për të kombinuar dhe krijuar një aplikim *software* të përshtatshëm.

“Komponentë të pavarur *software*” do të thotë ata komponentë *software* që nuk janë kthyer në jooperativë nga i njëjti defekt që shkakton situatën e rrezikshme.

“Performanca kohore e *software*” do të thotë koha e lejuar që *software* t’u përgjigjet të dhënave ose ngjarjeve periodike, dhe/ose performanca e *software* në termat e transaksioneve ose mesazheve të mbartura në njësinë e kohës.

“Kapaciteti i *software*” do të thotë aftësia e *software* për të kryer transferimin e të dhënave;

“Saktësi” do të thotë precizioni i kërkuar i rezultateve të llogaritura.

“Burimet në përdorim të *software*” do të thotë sasia e burimeve brenda sistemit kompjuterik që mund të përdoren nga *software* i aplikuar.

“Qëndrueshmëria e *software*” do të thotë sjellja e *software* në një situatë të papritur teknike dhe ndërprerjeje rryme elektrike ose në vetë sistemin kompjuterik ose në pajisjet e lidhura me të.

“Tolerancë mbingarkese” do të thotë sjellja e sistemit dhe, në veçanti, toleranca e tij në rastin e normës më të lartë se sa normalja e operimit të sistemit.

“Verifikimi korrekt dhe i plotë i *software* RREMTA” do të thotë që kërkesat e sigurisë së *software* që përcaktojnë saktësisht çfarë i kërkohet *software* me anë të procesit të vlerësimit dhe zbutjes së rrezikut dhe implementimi i tyre është në nivelin e kërkuar nga garancia e *software*.

“Cikli jetësor i të dhënave të *software*” nënkupton të dhënat që prodhohen gjatë ciklit jetësor të *software* për të planifikuar, orientuar, shpjeguar, mbrojtur, regjistruar ose siguruar evidenca të aktiviteteve; të cilat i vlejnjë aprovimit të sistemit ose pajisjeve dhe modifikimit pas aprovimit të produkteve *software*.



“Cikli jetësor i *software*” nënkupton:

a) një koleksion të rregullt të proceseve të përcaktuara nga OSHLA-ja, të mjaftueshëm dhe të përshtatshëm për të marrë një produkt *software*;

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

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

Neni 3

Kërkesat e përgjithshme të sigurisë

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

2. OSHLA-ja duhet të garantojë, minimalisht, që sistemi i tij për garantimin e sigurisë së *software* prodhon evidenca dhe argumente që demonstrojnë se:

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

b) gjurmimi është adresuar në lidhje me të gjitha kërkesat e sigurisë së *software*;

c) implementimi i *software* nuk përmban funksione që prekin sigurinë;

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

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

i) një version i njohur i ekzekutueshëm *software*;

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

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

3. OSHLA-ja duhet të vërë në dispozicion të AKM-së garancitë e kërkuara, duke demonstruar që kërkesat e theksuara në paragrafin 2 të këtij neni janë plotësuar.

Neni 4

Kërkesat që aplikohen te sistemi i garantimit të sigurisë së *software*

OSHLA-ja duhet të garantojë minimalisht, që sistemi për garantimin e sigurisë së *software*:

1. Është i dokumentuar, specifikisht si pjesë e tërë dokumentacionit për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut;

2. Vendos nivelet e garancisë së *software* për të gjithë *software*-t e RREMTA-s operacionale në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën I të kësaj rregulloreje.

3. Përfshin garancitë e:

a) vlefshmërisë së kërkesave të sigurisë së *software* në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën II të kësaj rregulloreje, pjesa A;

b) verifikimit të *software* në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën II të kësaj rregulloreje, pjesa B;

c) menaxhimit të konfigurimit të *software* në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën II të kësaj rregulloreje, pjesa C;

d) gjurmimin e kërkesave të sigurisë së *software* në përputhje me kërkesat e vendosura në shtojcën II të kësaj rregulloreje, pjesa D.

4. Përcakton rreptësinë me të cilën janë vendosur garancitë, rreptësia duhet përcaktuar për çdo nivel garancie dhe rritet me rritjen e rrezikshmërisë së *software*, për këtë qëllim:

a) Llojshmëria në rreptësinë e garancive për çdo nivel garancie *software*, duhet të përfshijë kriteret e mëposhtme:

- i) kërkohej të arrihen me pavarësi;
- ii) të arrihen;
- iii) nuk kërkohej.

5. Garancive që u korrespondojnë çdo niveli garancie *software* duhet t'u jepet besimi i mjaftueshëm që *software* i RREMTA-s mund të operojë me një siguri të tolerueshme;

shfrytëzon idetë e eksperiencës së *software*-ve të RREMTA për të konfirmuar që sistemi për garantimin e sigurisë së *software* dhe caktimet e niveleve të garancisë janë siç duhet. Për këtë qëllim, efektet nga një keqfunksionim ose defekt i *software*-ve i raportuar sipas kërkesave përkatëse mbi raportimin dhe vlerësimin e ngjarjeve të sigurisë, duhen vlerësuar në krahasim me efektet e identifikuar për sistemin në fjalë, nëpërmjet skemës së klasifikimit të rrezikshmërisë, të përcaktuar në urdhrin përkatës të ministrit të Transporteve që miraton rregulloren “Mbi kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, shtojca II e saj.

Neni 5

Kërkesat e aplikueshme për ndryshimet e *software* dhe të *software* specifik

1. Për çdo ndryshim të *software*-ve ose tipave specifikë të *software*-ve, të tillë si: COTS, *software* joevolutiv ose *software* të përdorur më parë, për të cilët disa nga kërkesat e nenit 3, pika 2, paragrafi “d” ose neni 4, pikat 2, 3, 4 ose 5 nuk mund të aplikohen, OSHLA-ja duhet të garantojë që sistemi i garantimit të sigurisë së *software*-ve të sigurohet nëpërmjet mjeteve të tjera të zgjedhura dhe të pranuar nga AKM-ja, të të njëjtit nivel besueshmërie, si niveli përkatës i garancisë së *software*-ve të përcaktuar.

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

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

SHTOJCA I

KËRKESAT QË APLIKOHEN PËR NIVELIN E GARANCISË SË *SOFTWARE* REFERUAR NENIT 4, PIKA 2

1. Niveli i garancisë së *software*-ve duhet të lidhë rreptësinë e garancive të *software*-ve me pjesën kritike të *software*-ve RREMTA, duke përdorur skemën e klasifikimit të rrezikshmërisë, të përcaktuara në urdhrin përkatës të ministrit të Transporteve, që miraton rregulloren “Mbi kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, shtojca II e kombinuar me mundësinë e ngjarjes së një efekti të caktuar të pavaforshëm. Një minimum prej 4 nivelesh garancie *software* duhet identifikuar me nivelin 1 të garancisë së *software*-ve që tregojnë nivelin më kritik.

2. Një nivel i dhënë garancie *software* duhet të jetë në raport me efektin më të rëndë që mund të shkaktojë keqfunksionimet ose dështimet e *software*-ve, siç referohet në urdhrin përkatës të ministrit të Transporteve, që miraton rregulloren “Mbi kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, shtojca II. Kjo, në veçanti, duhet të marrë në konsideratë rrezikun që shoqëron keqfunksionimet ose dështimet e *software* dhe mbrojtjet arkitekturale dhe/ose procedurale të identifikuar.



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

SHTOJCA II

Pjesa A: Kërkesat që aplikohen te garancitë e vlefshmërisë së sigurisë së *software* referuar nenit 4, paragrafi 3, pika "a".

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

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

Pjesa B: Kërkesat që aplikohen te garancitë e verifikimit të sigurisë së *software*, referuar nenit 4, paragrafi 3, pika "b".

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

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

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

Pjesa C: Kërkesat që aplikohen te garancitë e menaxhimit të konfigurimit të *software*-ve referuar nenit 4, paragrafi 3, pika "c".

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

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

3. Procedurat e rikthimit dhe lirimimit duhet të ekzistojnë të tilla që të dhënat e ciklit të jetës së *software*-ve mund të rigjenerohen dhe shpërndahen gjatë ciklit të jetës të *software*-ve RREMTA.

Pjesa D: Kërkesat që aplikohen te garancitë e ndjekjes së kërkesave të sigurisë së *software* referuar nenit 4, paragrafi 3, pika "d".

1. Çdo kërkesë për sigurinë e *software*-ve duhet të ndiqet për të njëjtin nivel skeme në të cilin është treguar përmbushja e tij

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

SHKURTIME

AAC

AKM

BE

KE

KTA

MHA

KNS

MFTA

MTA

OSHLA

OSHTA

Autoriteti i Aviacionit Civil

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes

Bashkimi Evropian

Komisioni Evropian

Kontroli i trafikut ajror

Menaxhimi i hapësirës ajrore

Komunikim, navigim, survejim

Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror

Menaxhimi i trafikut ajror

Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror

Ofruesi i shërbimit të trafikut ajror

QVE	Një Qiell i Vetëm Evropian
RREMTA	Rrjeti Evropian i Menaxhimit të Trafikut Ajror
SMS	Sistemi i menaxhimit të sigurisë
SHNA	Shërbimi i navigimit ajror
SHTA	Shërbimi i trafikut ajror
SHKNS	Shërbimi i komunikimit, navigimit dhe survejimit
ICAO	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
EUROCONTROL	Organizata Evropiane për Sigurinë e Navigimit Ajror
EASA	Agjencia Evropiane për Sigurinë e Aviacionit
ZEPA	Zonë Evropiane e Përbashkët për Aviacionin

URDHËR

Nr. 117, datë 23.10.2012

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “MBI RREGULLAT E DETAJUARA PËR LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR”

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të nenit 9, pika 1(d) të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për rregullat e detajuara për licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri, si dhe për hartimin e procedurave dhe manualeve teknike në zbatim të tij.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE

PËR RREGULLAT E DETAJUARA PËR LICENCAT DHE CERTIFIKATAT E KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Parathënie

Kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjekësor të atyre kontrollorëve të trafikut ajror, duhet të plotësojnë kërkesat thelbësore, të vendosura në aneksin V(b) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Sipas atij udhëzimi, kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin e tyre, duhet të jenë të certifikuar ose të licencuar dhe në përputhje me kërkesat thelbësore.

Licenca e kontrollorëve të trafikut ajror është një mjet i suksesshëm për njohjen e rolit specifik që luajnë kontrollorët e trafikut ajror në ofrimin e sigurt të kontrollorit të trafikut ajror. Vendosja e standardeve të Bashkimit Evropian mbi kompetencën, ka zvogëluar fragmentimin në këtë fushë, duke e bërë organizatën më eficiente për të funksionuar në kuadër të rritjes së bashkëpunimit rajonal midis ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror. Prandaj, mbajtja dhe zgjerimi i skemës së përbashkët të licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror në Bashkimin Evropian është një element thelbësor në sistemin evropian të kontrollit të trafikut ajror.



Kërkesat e kësaj rregulloreje reflektojnë zhvillimet e fundit dhe më të mirat, duke përfshirë praktikën më të mirë dhe progresin tekniko-shkencor në fushën e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror. Ato ofrojnë transpozimin e përbashkët të standardeve dhe praktikave të rekomanduara, të vendosura nga Konventa mbi Aviacionin Civil dhe kërkesat rregullore të sigurisë të adaptuara nga Eurokontroll.

Për të garantuar uniformitetin, në aplikimin e kërkesave të përbashkëta të licencimit të kontrollorit të trafikut ajror dhe certifikatës mjekësore, duhet të ndiqen procedurat të përbashkëta nga autoritetet kompetente të shtetit, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Agjencia Nacionale e Trafikut Ajror, për të vlerësuar përputhjen me këto kërkesa.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të përpilojë specifikimet e certifikimit, mjetet e pranueshme të përputhjes dhe materialet udhëzuese për të lehtësuar uniformitetin e nevojshëm rregullator.

Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës që kryen mbikëqyrjen dhe verifikimin e përputhshmërisë duhet të jetë i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe ofruesit e trajnimit. AKM, gjithashtu, duhet të mbetet e aftë në kryerjen me efikasitet të detyrave të tij mbi lëshimin dhe rinovimin e certifikatave të organizatave trajnuese të kontrollorëve të trafikut ajror. Autoriteti kompetent, i caktuar për zbatimin e kësaj rregulloreje, do të jetë Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës në përputhje me udhëzimin nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ” dhe nr. 1070/2009 të Komisionit Evropian.

Shërbimi i Lundrimit Ajror kërkon një personel mjaft të aftë, kompetenca e të cilit mund të demonstron me mjete të ndryshme. Për kontrollorët e trafikut ajror, mjeti i përshtatshëm është mbajtja e një skeme të përbashkët evropiane licencimi, si një lloj diplome e për çdo kontrollor të trafikut ajror. Prandaj Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës duhet të jetë në gjendje të vlerësojë kompetencën e kontrollorëve të trafikut ajror kur lëshon një licencë ose zgjat vlefshmërinë e miratimeve të saj. AKM-ja, gjithashtu, duhet të jetë në gjendje të pezullojë një licencë, kategoritë ose miratimet e saj kur kompetenca e mbajtësit është në dyshim. Anulimi i një licence do të konsiderohet si shpresa e fundit për rastet ekstreme.

Për të garantuar nivelin më të lartë të sigurisë, është e rëndësishme të vendosen kërkesa uniforme në lidhje me trajnimin, kualifikimin, kompetencën dhe profesionalizmin e kontrollorit të trafikut ajror. Kjo do të çojë në njohjen e licencave në Bashkimin Evropian, duke rritur lirinë e lëvizjes dhe përmirësimin e disponueshmërisë së kontrollorëve të trafikut ajror.

Profesioni i kontrollorit të trafikut ajror u nënshtrohet zhvillimeve teknike, të cilat kërkojnë që aftësitë e tij të përmirësohen rregullisht.

KAPITULLI I KËRKESA TË PËRGJITHSHME

Neni 1 Objektivi

Objektivi i kësaj rregulloreje është të rrisë standardet e sigurisë dhe të përmirësojë operimin e sistemit të kontrollit të trafikut ajror brenda hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë përmes lëshimit të licencës së kontrollorit të trafikut ajror, bazuar mbi kërkesat e përbashkëta të licencimit.

Neni 2 Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përmban rregullat e detajuara për lëshimin, pezullimin dhe revokimin e licencave të kontrollorëve dhe student-kontrollorëve të trafikut ajror, të kategorive, miratimeve që ato shoqërojnë, certifikatave mjekësore dhe të certifikatave të organizatave trajnuese, si edhe kushtet e vlefshmërisë, rinovimit, rivlefshmërisë dhe përdorimit.

2. Kjo rregullore do të zbatohet për:
- a) student-kontrollorët e trafikut ajror;
 - b) kontrollorët e trafikut ajror që ushtrojnë funksionet e tyre sipas përkufizimit të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së; dhe
 - c) personat dhe organizatat e përfshira në licencimin, trajnimin, testimin, kontrollin ose ekzaminimin mjekësor të aplikantëve në përputhje me këtë rregullore.
3. Sipas nenit 2(3) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit, Republika e Shqipërisë duhet, për aq sa është e mundur, të garantojë që shërbimet e ofruara nga personeli ushtarak ndaj publikut, sipas përcaktimeve të nenit 2(2)(c) të atij udhëzimi, të garantojnë një nivel sigurie që është së paku ekuivalent me nivelin e kërkuar nga kërkesat thelbësore të përcaktuara në aneksin V(b) të kësaj rregulloreje.
4. Me objektivin për të arritur një nivel të harmonizuar sigurie brenda hapësirës ajrore evropiane, Republika e Shqipërisë mund të vendosë të zbatojë këtë rregullore edhe te personeli ushtarak, që ofron shërbime ndaj publikut, referuar nenit 2(2)(c) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit.
5. Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror do të ofrohen vetëm nga kontrollorë të licencuar të trafikut ajror në përputhje me këtë rregullore.

Neni 3 Përkufizime

- Në funksion të kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:
1. “Shërbim kontrolli trafiku ajror”, një shërbim i ofruar me qëllim parandalimin e përplasjeve midis avionëve dhe, në zonën e manovrimit, midis avionit dhe pengesave, dhe shpërndarjen dhe ruajtjen e një lëvizjeje të rregullt të trafikut ajror.
 2. “Ofrues i shërbimit të lundrimit ajror”, çdo ent publik ose privat që ofron shërbime të lundrimit ajror për trafikun e përgjithshëm ajror.
 3. “Trafik i përgjithshëm ajror”, të gjitha lëvizjet e avionëve civilë, si edhe të gjitha lëvizjet e avionëve shtetërorë (ushtarakë, doganorë dhe policorë) kur këto lëvizje kryhen në përputhje me procedurat e ICAO-së.
 4. “Licencë”, një certifikatë e lëshuar dhe miratuar në përputhje me këtë rregullore dhe që i jep të drejtën mbajtësit të saj të ligjshëm të ofrojë shërbime të kontrollit të trafikut ajror sipas kategorive dhe miratimeve që përmbahen në të.
 5. “Kategori”, autorizim i futur ose i shoqëruar me një licencë dhe përbën pjesë të saj, duke caktuar kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një licence të tillë.
 6. “Miratim kategorie”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kushte specifike, privilegje ose kufizime që i përkasin një kategorie të caktuar.
 7. “Miratim njësie”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj që tregon pozicionin dhe sektorët dhe/ose postet e punës sipas ICAO-së, ku mbajtësi i saj është kompetent për të punuar.
 8. “Miratim i gjuhës” autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj që tregon zotësi në gjuhën angleze të mbajtësit të saj.
 9. “Miratimi instruktor”, autorizim i futur në licencë dhe përbën pjesë të saj, që tregon kompetencën e mbajtësit për të dhënë instruksione gjatë trajnimit në vendin e punës (TVP).
 10. “Tregues i pozicionin sipas ICAO-së”, grup kodesh prej 4 germash të formuar sipas rregullave të këshilluara nga ICAO-ja në manualin DOC 7910 dhe të caktuara për pozicionin e një stacioni të fiksuar aeronautik.
 11. “Sektor”, një pjesë e zonës së kontrollit dhe/ose pjesë e një rajoni informacioni fluturimi/rajoni të sipërm.



12. “Trajnim”, tërësia e kurseve teorike, ushtrimeve praktike, duke përfshirë simulatorin dhe trajnimin në vendin e punës i kërkuar për të fituar dhe për të ruajtur aftësitë për të ofruar shërbime të sigurta dhe me cilësi të lartë kontrolli trafiku ajror; ai konsiston në:

a) trajnimin fillestar, që siguron trajnimin bazë dhe të kategorisë, i cili çon në dhënien e licencës së studentit;

b) trajnimin e njësisë, që përfshin trajnimin kalimtar para trajnimit në vendin e punës dhe trajnimin në vendin e punës, i cili çon në dhënien e licencës së kontrollorit të trafikut ajror;

c) trajnimin në vazhdimësi, ruan të vlefshme miratimet e licencës;

d) trajnimin e instruktorëve të trajnimit në vendin e punës, çon në dhënien e miratimit instruktor;

e) trajnimi i mbajtësit të licencës, të titulluar për të vepruar si ekzaminues kompetence ose vlerësues kompetence në përputhje me nenin 24.

13. “Organizatë trajnimi”, një organizatë, e cila është certifikuar nga AAC-ja për të ofruar një ose më shumë tipa trajnimi.

14. “Skema e kompetencës së njësisë”, një skemë e aprovuar nga AAC-ja që tregon metodën sipas së cilës njësia ruan kompetencën e mbajtësve të saj të licencave;

15. “Plani i trajnimit të njësisë”, një plan i aprovuar, i cili detajon proceset dhe afatet kohore që kërkohen për të lejuar të zbatohen procedurat e njësisë në zonën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktori trajnimi në vendin e punës.

Neni 4

Autoriteti kompetent

Autoriteti kompetent do të jetë autoriteti i përcaktuar si autoritet kombëtar mbikëqyrës, siç është përcaktuar në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, i cili do të ushtrijë funksionet e përcaktuara në këtë rregullore, me përjashtim certifikimin e organizatave të trajnimit, të referuara në nenin 27, ku autoriteti kompetent do të jetë:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit në Republikën e Shqipërisë, për sa kohë nuk përcaktohet ndryshe në marrëveshjet dy-dhe/ose shumëpalëshe midis shteteve ose autoriteteve kompetente;

b) EASA-ja, nëse aplikanti ka vendin e tij kryesor të operimit ose zyrën e regjistrimit jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë.

KAPITULLI II

LICENCAT, KATEGORITË DHE MIRATIMET

Neni 5

Aplikimi për lëshim licencash, kategorish dhe miratimesh

1. Një aplikim për lëshim, rivlefshmëri ose rinovim licencash, kategorish dhe/ose miratimesh shoqëruese të tyre duhet të dorëzohet në AAC për t’u trajtuar në përputhje me procedurat e përcaktuara nga AAC-ja.

2. Aplikimi duhet të shoqërohet nga dokumente që provojnë se aplikanti është kompetent për të vepruar si një kontrollor ose student-kontrollor i trafikut ajror në përputhje me kërkesat e vendosura në këtë rregullore. Dokumentet që provojnë kompetencën e aplikantit duhet të lidhen me njohuritë, eksperiencën, shëndetin mjekësor, aftësitë dhe zotësinë e gjuhës angleze.

3. Licenca duhet të përmbajë të gjithë informacionin përkatës lidhur me privilegjet e dhëna nga një dokument i tillë dhe duhet të përputhet me specifikimet e vendosura në aneksin I.

4. Licenca do të jetë në zotërim të personit të cilit ajo i lëshohet dhe i cili firmos për të.

Neni 6

Pezullimi dhe revokimi i licencave, kategorive dhe miratimeve

Në përputhje me nenin 22(2):

- a) një licencë, kategori ose miratim mund të pezullohet kur kompetenca e kontrollorit të trafikut ajror është në dyshim ose në rastet e shkeljeve të procedurave;
- b) një licencë mund të revokohet (anulohet) në rastet e neglizhencës madhore ose abuzimesh.

Neni 7

Ushtrimi i privilegjeve të licencave

Ushtrimi i privilegjeve të dhëna nga një licencë duhet të varet nga vlefshmëria e kategorive, e miratimeve dhe e certifikatës mjekësore.

Neni 8

Licenca student-kontrollor e trafikut ajror

1. Mbajtësit e një licence student-kontrollor e trafikut ajror duhet të autorizohen të ofrojnë shërbime kontrolli të trafikut ajror nën mbikëqyrjen e një instruktori për trajnim në vendin e punës (ITVP) në përputhje me kategoritë dhe miratimet e kategorive që përmbahen në licencën e tyre.
2. Aplikantët për lëshimin e një licence student-kontrollor i trafikut ajror:
 - a) duhet të jenë të paktën 18 vjeç;
 - b) duhet të kenë të paktën një diplomë ose dëftesë pjekurie ose ekuivalente të saj, që i garanton hyrjen në universitet ose ndonjë kualifikim tjetër të arsimit të mesëm, i cili u vlen atyre për të përfunduar trajnimin e kontrollorit të trafikut ajror;
 - c) duhet të kenë përfunduar suksesshëm trajnimin fillestar të aprovuar lidhur me kategorinë dhe nëse zbatohet, për miratimin e kategorisë, të përcaktuara në pjesën A të aneksit II;
 - d) duhet të mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore;
 - e) duhet të kenë demonstruar një nivel të mjaftueshëm të zotësisë së gjuhës angleze në përputhje me kërkesat e vendosura në nenin 13.
3. Licenca student-kontrollor e trafikut ajror duhet të përmbajë miratimin e gjuhës angleze dhe të paktën një kategori dhe nëse aplikohet, një miratim kategorie.

Neni 9

Licenca kontrollore e trafikut ajror

1. Mbajtësit e një licence kontrollori trafiku ajror do të autorizohen për të kryer shërbime kontrolli trafiku ajror në përputhje me kategoritë dhe miratimet në licencat e tyre.
2. Privilegjet e një licence kontrollori trafiku ajror do të përfshijnë privilegjet e një student-kontrollori trafiku ajror, siç janë përcaktuar në nenin 8(1).
3. Aplikantët për të marrë një licencë kontrollori trafiku ajror:
 - a) duhet të jenë të paktën 21 vjeç. Sidoqoftë, Shqipëria mund të aplikojë një limit moshe më të ulët, jo më pak se 20 vjeç, për raste të justifikueshme sa duhet;
 - b) duhet të mbajnë një licencë student-kontrollori trafiku ajror;
 - c) duhet të ketë përfunduar një plan të aprovuar të trajnimit të njësisë dhe të ketë kaluar suksesshëm provimet dhe vlerësimet përkatëse në përputhje me kërkesat e vendosura në pjesën B të aneksit II;
 - d) duhet të mbajnë një certifikatë të vlefshme mjekësore;
 - e) duhet të demonstrojë një nivel të mjaftueshëm të zotërimit të gjuhës angleze sipas kërkesave të vendosura në nenin 13.



4. Licenca e kontrollorit të trafikut ajror duhet të bëhet e vlefshme duke përfshirë një ose më shumë kategori dhe miratimet përkatëse të kategorisë, njësisë dhe gjuhës angleze për të cilin trajnimi është përfunduar suksesshëm.

Neni 10

Kategoritë e kontrollorit të trafikut ajror

1¹. Licencat duhet të përmbajnë një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme për të treguar tipin e shërbimit, të cilin mbajtësi i licencës është autorizuar të ofrojë:

a) “Kontrolli vizual i aerodromit (ADV)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli të trafikut ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën nuk janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrument;

b) “Kontrolli i aerodromit me instrument (ADI)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për trafikun në zonën e aerodromit për të cilën janë publikuar procedurat e afrimit dhe nisjes me instrument dhe duhet të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(1);

c) “Kontrolli procedural i afrimit (APP)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose transit duke përdorur pajisjet eurvejimit;

d) “Kontrolli i afrimit meurvejim (APS)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli të trafikut ajror për avionët në mbërritje, në nisje ose transit, pa përdorur pajisjet eurvejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(2);

e) “Kontrolli procedural i hapësirës (ACP)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim të kontrollit të trafikut ajror, pa përdorur pajisjet eurvejimit;

f) “Kontrolli i hapësirës meurvejim (ACS)” tregon që mbajtësi i licencës është kompetent të ofrojë një shërbim kontrolli trafiku ajror për avionët, duke përdorur pajisjet eurvejimit dhe do të shoqërohet të paktën nga një prej miratimeve të kategorisë, të përshkruara në nenin 11(3).

2. Mbajtësi i kategorisë që nuk ka ushtruar privilegjet lidhur me atë kategori për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme mund të nisë trajnimin e njësisë vetëm për atë kategori pas vlerësimit përkatës për sa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon të përmbushë kushtet e asaj kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 11

Miratimet e kategorisë

1. Kategoria “Kontrolli i aerodromit me instrument (ADI)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Kontroll kulle (TWR)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli atje ku kontrolli i aerodromit kryhet një pozicion pune;

b) miratimin “Kontrolli i lëvizjeve në tokë (GMC)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë;

c) miratimin “urvejimi i lëvizjeve në tokë (GMS)”, që jepet përveç miratimit “Kontrolli i lëvizjeve në tokë” ose miratimit “Kontroll kulle”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të lëvizjeve në tokë me ndihmën e sistemeve udhëzuese për lëvizjet mbi sipërfaqen e aerodromit;

d) miratimin “Kontrolli ajror (AIR)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli ajror;

¹ Akronimet janë të termave origjinalë, në anglisht, pasi ashtu shënohen në licencën e KTA-së.

e) miratimin “Kontrolli i aerodromit me radar (RAD)”, që jepet përveç miratimit “Kontrolli ajror” ose miratimit “Kontroll kulle”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të aerodromit me ndihmën e pajisjes radar të survejimit.

2. Kategoria “Kontrolli i afrimit me survejim (APS)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Radar (RAD)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të afrimit, duke përdorur pajisjen e radarit primar dhe/ose sekondar;

b) miratimin “Radar i afrimit me precizion (PAR)”, që jepet përveç miratimit “Radar”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për t’u ofruar shërbim të afrimeve me precizion të kontrolluar nga toka, duke përdorur pajisjen e radarit të afrimit me precizion për avionët në afrimin final deri në pistë;

c) miratimin “Radar për survejimin e afrimit (SRA)”, që jepet përveç miratimit radar, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim të afrimeve pa precizion të kontrolluar nga toka, duke përdorur pajisjen e survejimit për avionët në afrimin final deri në pistë;

d) miratimin “Survejimi automatik i varur (ADS)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të afrimit, duke përdorur survejimin automatik të varur;

e) miratimin “Kontrolli fundor (TCL)”, që jepet përveç miratimit “Radar” ose miratimit “Survejimi automatik i varur”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror, duke përdorur çdo pajisje survejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt.

3. Kategoria “Kontrolli i hapësirës me survejim (ACS)” duhet të mbajë të paktën një nga miratimet e mëposhtme:

a) miratimin “Radar (RAD)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar një shërbim kontrolli të hapësirës, duke përdorur pajisjen e radarit të survejimit;

b) miratimin “Survejimi automatik i varur (ADS)”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të hapësirës, duke përdorur survejimin automatik të varur;

c) miratimin “Kontrolli fundor (TCL)”, që jepet përveç miratimit “Radar” ose miratimit “Survejimi automatik i varur”, i cili tregon që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbim kontrolli të trafikut ajror, duke përdorur çdo pajisje survejimi për avionët që operojnë në një hapësirë fundore të specifikuar dhe/ose në sektorët e afërt.

4. Mbajtësi i një miratimi kategorie, që nuk ka ushtruar privilegjet që shoqërojnë atë miratim kategorie për çdo periudhë prej katër vitesh të njëpasnjëshme, mund të nisë trajnimin e njësisë vetëm për atë miratim kategorie pas vlerësimit përkatës për sa i përket asaj nëse personi në fjalë vazhdon të përmbushë kushtet e atij miratimi kategorie dhe pas plotësimit të çdo kërkesë trajnimi që rezulton nga ky vlerësim.

Neni 12

Miratimet e njësisë

1. Miratimet e njësisë do të tregojnë që mbajtësi i licencës është kompetent për të ofruar shërbime kontrolli të trafikut ajror për një sektor të veçantë, grup sektorësh apo pozicione pune nën përgjegjësinë e një njësie shërbimit të trafikut ajror.

2. Miratimet e njësisë do të jenë të vlefshme për një periudhë fillestare 12-mujore.

3. Vlefshmëria e miratimeve të njësisë do të zgjatet për një periudhë pasuese 12-mujore, përtej periudhës së përmendur në paragrafin 2, nëse ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror demonstroi tek Autoriteti i Aviacionit Civil, që:

a) aplikanti ka ushtruar privilegjet e licencës për një numër minimum orësh, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njësisë, gjatë 12 muajve të mëparshëm.

b) kompetenca e aplikantit është vlerësuar në përputhje me pjesën C të aneksit II; dhe

c) aplikanti mban një certifikatë të vlefshme mjekësore.



Për aplikimin e pikës “a” të mësipërme, njësitë operationale të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror duhet të ruajnë regjistrat e orëve efektive, të punuar në sektorët, grup sektorët ose në pozicionet e punës për çdo mbajtës licence që punon në njësi dhe do t’i paraqesë ato të dhëna në Autoritetin e Aviacionit Civil dhe të mbajtësi i licencës me kërkesë të tij.

4. Numri minimum i orëve të punuara, duke lënë mënjane detyrat instruktuese, të kërkuara për të mbajtur të vlefshme miratimin e njësisë mund të ulet për ITVP-të në raport me kohën e instruktimit në pozicionet e punës për të cilën është aplikuar zgjatja, siç tregohet në skemën e aprovuar të kompetencës së njësisë.

5. Kur miratimeve të njësisë u mbaron vlefshmëria, duhet të përfundohet suksesshëm një plan trajnimi njësie deri sa të bëhet i vlefshëm miratimi.

Neni 13

Miratimi i gjuhës angleze

1. Kontrollorët dhe student-kontrollorët e trafikut ajror nuk do të ushtrojnë privilegjet e licencës së tyre po të mos kenë nivelin e përcaktuar të zotërimit të gjuhës angleze.

2. Republika e Shqipërisë mund të vendosë kërkesa për gjuhën amtare kur e konsideron të nevojshme për arsye sigurie.

Kërkesa të tilla duhet të jenë jodiskriminuese, të pjesshme dhe transparente dhe duhet të bëhen të ditura pa vonesë për Autoritetin e Aviacionit Civil.

3. Në zbatim të paragrafëve 1 dhe 2, aplikanti për një miratim gjuhe, duhet të demonstrojë të paktën një nivel operacional (niveli 4) të zotërimit të gjuhës angleze në përdorimin e frazeologjisë dhe gjuhës së qartë.

Për këtë, aplikanti:

a) duhet të komunikojë efektivisht vetëm me zë (telefon/radiotelefon) dhe në situata reale ballore;

b) duhet të komunikojë mbi tema të zakonshme, konkrete dhe të lidhura me punën, me saktësi dhe qartësi;

c) duhet të përdorë strategji përkatëse komunikuese për të shkëmbyer mesazhe dhe për të dalluar dhe zgjidhur keqkuptimet në një kontekst të përgjithshëm dhe të lidhur me detyrën;

d) duhet të trajtojë me sukses dhe me lehtësi relative sfidat linguistike të paraqitura nga një radhë ngjarjesh të komplikuar ose të papritura që ndodhin brenda kontekstit të situatës së regjimit të punës ose detyrës komunikuese me të cilat ata janë familjarizuar; dhe

e) duhet të përdorë një dialekt ose theks, i cili është i kuptueshëm për komunitetin aeronautik.

4. Niveli i zotërimit të gjuhës angleze do të përcaktohet sipas shkallës së vendosur në aneksin III.

5. Pavarësisht nga paragrafi 3, niveli i zgjeruar (niveli 5) i zotërimit të gjuhës angleze i vendosur në aneksin III në aplikimin e paragrafëve 1 dhe 2 mund të kërkohej nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror, kur rrethanat operationale të kategorisë ose miratimit të veçantë garantojnë një nivel më të lartë për arsye thelbësore sigurie. Një kërkesë e tillë duhet të jetë jodiskriminuese, proporcionale, transparente dhe e justifikuar objektivisht nga ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror që dëshiron të aplikojë nivelin më të lartë të zotërimit të gjuhës angleze dhe të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

6. Zotërimi i gjuhës angleze nga aplikanti duhet të vlerësohet zyrtarisht në intervale të rregullta kohore.

Me përjashtim të aplikantëve që kanë demonstruar nivelin ekspert (niveli 6) të zotërimit të gjuhës angleze sipas shkallës së vendosur në aneksin III, miratimi i gjuhës do të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej:

- a) tre (3) vjetësh nëse niveli është operacional (niveli 4) sipas aneksit III; ose
 - b) gjashtë (6) vjetësh nëse niveli është i zgjeruar (niveli 5) sipas aneksit III.
7. Zotërimi i gjuhës angleze duhet të vërtetohet nga një certifikatë e lëshuar pas një procedure vlerësimi transparente dhe objektive të aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 14

Miratimi instruktor

1. Mbajtësi i një miratimi instruktor do të autorizohet të ofrojë trajnim dhe mbikëqyrje gjatë punës në një pozicion pune për fushat e mbuluara nga një miratim i vlefshëm njësie.
2. Aplikanti për marrjen e miratimit instruktor:
 - a) duhet të mbajë një licencë kontrollori të trafikut ajror;
 - b) duhet të ketë ushtruar privilegjet e licencës së kontrollorit të trafikut ajror për një periudhë të menjëhershme paraprirëse prej të paktën një (1) vit ose e përcaktuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke pasur parasysh kategoritë dhe miratimet për të cilat jepet instruktimi; dhe
 - c) duhet të ketë përfunduar suksesshëm një kurs të aprovuar trajnimi për instruktor në vendin e punës gjatë të cilit nëpërmjet provimeve përkatëse janë vlerësuar njohuritë dhe aftësitë e kërkuara pedagogjike të tij.
3. Miratimi instruktor duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej 3 vjetësh.

KAPITULLI III

CERTIFIKATA MJEKËSORE

Neni 15

Aplikimi për dhe lëshimi i certifikatave mjekësore

1. Aplikimet për lëshimin dhe rinovimin e certifikatave mjekësore duhet të dorëzohen tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurën e caktuar nga ky autoritet.
2. Certifikatat mjekësore duhet të lëshohen nga një bord mjekësor kompetent i Autoritetit të Aviacionit Civil ose nga ekzaminues aeromjekësorë, ose nga qendrat aeromjekësore të aprovuara nga ky autoritet.
3. Lëshimi i certifikatave mjekësore duhet të jetë në përputhje me kërkesat e aneksit I të ICAO-së dhe kërkesave për klasin 3 evropian të certifikatës mjekësore për kontrollorët e trafikut ajror, të vendosura nga Eurokontrolli.
4. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që shqyrtimi efektiv ose procedurat e apelimit janë kryer me përfshirjen përkatëse të këshilluesve të pavarur mjekësorë.

Neni 16

Vlefshmëria e certifikatave mjekësore

1. Certifikatat mjekësore duhet të jenë të vlefshme për një periudhë prej:
 - a) 24 muajsh derisa kontrollori i trafikut ajror të arrijë moshën 40 vjeç;
 - b) 12 muajsh pas moshës 40 vjeç.
2. Periudhat e referuara në paragrafin 1 duhet të llogariten nga data e ekzaminimit mjekësor, në rastin e lëshimit fillestar dhe rinovimit të certifikatës mjekësore dhe prej datës së skadencës të certifikatës së mëparshme mjekësore në rastin e rivalidimit të saj.
3. Ekzaminimet për rivalidimin e një certifikate mjekësore mund të kryhen deri në 45 ditë përpara datës së skadencës së certifikatës mjekësore.
4. Në rast se kontrollori i trafikut ajror nuk e kryen ekzaminimin për rivalidimin, në datën në të cilën certifikata skadon, do të kërkohet një ekzaminim rinovues.



5. Certifikata mjekësore mund të kufizohet, pezullohet ose anulohet në çdo kohë nëse e kërkojnë kushtet mjekësore të mbajtësit të saj.

Neni 17

Rënia e shëndetit mjekësor

1. Mbajtësi i licencës:

a) duhet të mos ushtrojë privilegjet e licencës së tij në çdo kohë kur ai është i vetëdijshëm për ndonjë rënie të shëndetit mjekësor, e cila mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e licencës;

b) duhet të njoftojë ofruesin përkatës të shërbimit të lundrimit ajror që ai është bërë i vetëdijshëm për rënien e shëndetit mjekësor ose është nën ndikimin e ndonjë substance ose medikamenti psikoaktiv, i cili mund ta bëjë atë të paaftë për të ushtruar me siguri privilegjet e licencës.

2. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të ndërtojë procedura për të administruar ndikimet operationale në rastet e rënies së shëndetit mjekësor dhe të informojë Autoritetin e Aviacionit Civil, kur një mbajtës licence është vlerësuar i papërshtatshëm nga ana mjekësore.

3. Procedurat që i referohen paragrafit 2 duhet të aprovohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

KAPITULLI IV

KËRKESAT PËR ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

Neni 18

Certifikimi i organizatave të trajnimit

1. Aplikimet për certifikimin e organizatave të trajnimit duhet të dorëzohet tek Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me procedurat e ndërtuara nga ky autoritet.

2. Organizatat e trajnimit duhet të demonstrojnë me dokumente që ato kanë personel të mjaftueshëm dhe janë të pajisura me mjetet e duhura dhe operojnë një ambient të përshtatshëm për ofrimin e trajnimit të domosdoshëm që studentët dhe kontrollorët e trafikut ajror të fitojnë dhe të mbajnë licencat e tyre.

3. Organizatat e trajnimit duhet të garantojnë të drejta hyrjeje në godinat dhe ambientet përkatëse për çdo person të autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil për të ekzaminuar regjistrat përkatës, të dhënat, procedurat dhe çdo material përkatës që lidhet me kryerjen e detyrave mbikëqyrëse të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 19

Sistemi i administrimit të organizatave të trajnimit

Organizatave të trajnimit:

a) duhet të kenë një sistem eficient administrimi dhe personel të mjaftueshëm me kualifikimet dhe eksperiencën përkatëse për të ofruar trajnim në përputhje me këtë rregullore;

b) duhet të përcaktojë qartë linjat e përgjegjësisë së sigurisë në gjithë organizatën e aprovuar të trajnimit, duke përfshirë një përgjegjësi direkte për sigurinë mbi pjesën, administratës së lartë drejtuese;

c) duhet të kenë në dispozicion mjetet, pajisjet e domosdoshme dhe akomodimin në përshtatje me tipin e trajnimit të ofruar;

d) duhet të japë prova të sistemit të administrimit të cilësisë si pjesë e sistemit të administrimit të ngritur për të monitoruar përputhshmërinë dhe mjaftueshmërinë e sistemeve dhe procedurave, të cilat sigurojnë që shërbimet e trajnimit të ofruar përmbushin kërkesat e vendosura në këtë rregullore;

e) duhet të përfshijnë një sistem për ruajtjen e regjistrave që lejojnë ruajtjen e mjaftueshme dhe gjetjen e sigurt të dokumentacionit mbi aktivitetet përkatëse;

f) duhet të demonstrojë që financimi i mjaftueshëm është në dispozicion për të kryer trajnimin në përputhje me këtë rregullore dhe që aktivitetet të kenë mbulimin e mjaftueshëm sigurues në përputhje me natyrën e trajnimit të ofruar.

Neni 20

Kërkesat për kurse trajnimi, plane fillestare dhe njësie trajnimi dhe skema kompetence njësie

1. Organizatat e trajnimit duhet të paraqesin pranë Autoritetit të Aviacionit Civil, metodologjinë që ata do të përdorin për të vendosur detajet e përmbajtjes, organizimin dhe kohëzgjatjen e kurseve të trajnimit dhe atje ku zbatohet plani e trajnimit të njësisë dhe skemat e kompetencës së njësisë.

2. Kjo do të përfshijë mënyrën se si organizohen provimet dhe vlerësimet. Për provimet që lidhen me trajnimin fillestar, duke përfshirë trajnimin në simulator, kualifikimet e ekzaminuesve dhe vlerësuesve duhet të tregohen me detaje.

KAPITULLI V

KËRKESAT PËR AUTORITETIN E AVIACIONIT CIVIL

Neni 21

Pavarësia e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të jetë i pavarur nga ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe organizatat e trajnimit. Kjo pavarësi duhet të arrihet nëpërmjet ndarjes së mjaftueshme, të paktën në nivel funksional, midis Autoritetit të Aviacionit Civil dhe ofruesve të tillë. Organet kontrolluese të shtetit duhet të garantojë që Autoriteti i Aviacionit Civil t'i ushtrojë kompetencat e tij në mënyrë të paanshme dhe transparente.

2. Ministria e Punëve Publike dhe Transportit duhet të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil për emrat dhe adresat e autoriteteve të Aviacionit Civil, si edhe çdo ndryshim të tyre.

Neni 22

Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil

1. Për të siguruar nivelet e kompetencës të domosdoshme që kontrollorët e trafikut ajror të kryejnë punën e tyre me standarde të larta sigurie, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbikëqyrë dhe monitorojë procesin e trajnimit të tyre.

2. Detyrat e Autoritetit të Aviacionit Civil duhet të përfshijnë:

a) lëshimin dhe anulimin e licencave, kategorive dhe miratimeve për të cilat është kryer trajnimi dhe vlerësimi përkatës nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;

b) rivalidimin, rinovimin dhe pezullimin e kategorive dhe miratimeve, privilegjet e të cilave janë ushtruar nën përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil;

c) certifikimin e organizatave të trajnimit;

d) aprovimin e kurseve të trajnimit, planeve të trajnimit të njësisë dhe skemat e kompetencës së njësisë;

e) aprovimin e ekzaminuesve dhe vlerësuesve të kompetencës;

f) monitorimin dhe auditimin e sistemeve të trajnimit;

g) ndërtimin e mekanizmave të përshtatshëm të apelit dhe komunikimit;



h) aprovimin e nevojës për nivelin e zgjeruar (niveli 5) të zotërimit të gjuhës angleze në përputhje me nenin 13(5);

i) aprovimin e procedurave lidhur me rënien e shëndetit mjekësor në përputhje me nenin 17(3).

Neni 23

Lëshimi dhe mbajtja e licencave, kategorive, miratimeve dhe certifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë procedura për aplikimin dhe lëshimin, rinovimin dhe rivalidimin e licencave, miratimeve shoqëruese dhe certifikatave mjekësore.

2. Me marrjen e një aplikimi, AAC-ja duhet të verifikojë nëse aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje.

3. Kur provohet që aplikanti i plotëson kërkesat e kësaj rregulloreje, AAC-ja duhet të lëshojë, të rinovojë ose të rivalidojë licencën përkatëse, kategoritë dhe miratimet shoqëruese ose certifikatën mjekësore të tij.

4. Licenca e lëshuar nga AAC-ja duhet të përmbajë të gjitha elementet e përcaktuara në aneksin I.

5. Kur një licencë lëshohet në një gjuhë ndryshe nga anglishtja, ajo duhet të përmbajë edhe një përkthim në anglisht të elementeve të përcaktuara në aneksin I.

Neni 24

Vlerësimi i kompetencës

1. AAC-ja duhet të aprovojë mbajtësit e licencës së KTA-së që janë caktuar të veprojnë si ekzaminues kompetence ose vlerësues kompetence për trajnimin në njësi dhe në vazhdimësi.

2. Aprovimi duhet të jetë i vlefshëm për një periudhë të rinovueshme prej 3 vjetësh.

Neni 25

Mbajtja e dokumentacionit

AAC-ja duhet të sigurojë që është krijuar dhe mirëmbajtur një bazë të dhënash që liston kompetencat e të gjithë mbajtësve të licencave nën përgjegjësinë e tij dhe datat e vlefshmërisë së miratimeve të tyre.

Neni 26

Shkëmbimi i informacionit

Me respektin e duhur ndaj konfidencialitetit të përcaktuar në nenin 15(3) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së, AAC-ja duhet të shkëmbejë informacionin e duhur midis autoriteteve të tjera dhe të ndihmojnë njëri-tjetrin, në mënyrë që të sigurojnë zbatimin efektiv të kësaj rregulloreje, veçanërisht në rastet e përfshirjes në lëvizjen e lirë të kontrollorëve të trafikut ajror brenda vendeve të Bashkimit Evropian.

Neni 27

Procedurat për certifikimin e organizatave të trajnimit

1. AAC-ja duhet të ndërtojë procedura për aplikimin, lëshimin dhe mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatave të organizatave të trajnimit.

2. AAC-ja duhet të lëshojë certifikata kur organizata e trajnimit aplikante përmbush kërkesat e parashtruara në kapitullin IV.

3. Certifikata mund të lëshohet për çdo tip trajnimi ose e kombinuar me shërbime të tjera të lundrimit ajror, përmes së cilës do të certifikohen si një paketë shërbimesh tipi i trajnimit dhe tipi shërbimit të lundrimit ajror.

4. Certifikata duhet të specifikojë informacionin në aneksin IV.

Neni 28

Monitorimi i aktiviteteve të organizatave të trajnimit dhe detyrimi

1. AAC-ja duhet të monitorojë përputhshmërinë me kërkesat dhe kushtet bashkëngjitur certifikatës së organizatës së trajnimit.
2. AAC-ja duhet të auditojë rregullisht organizatën e trajnimit, me synimin për të garantuar përputhshmërinë efektive me standardet e përcaktuara në këtë rregullore.
3. Përveç auditeve të planifikuara, AAC-ja mund të kryejë edhe inspektime të palajmëruara për të kontrolluar ose testuar përputhshmërinë me kërkesat që përmbahen në këtë rregullore.
4. Nëse AAC-ja konstaton që mbajtësi i një certifikate të organizatës së trajnimit nuk i përmbush më kërkesat apo kushtet bashkëngjitur certifikatës së tij, ai duhet të marrë masat e duhura detyruese, të cilat mund të përfshijnë mbylljen e certifikatës.
5. Certifikatat e lëshuara në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje duhet të njihen reciprokisht nga autoritetet e tjera.

Neni 29

Njohja e licencave

1. AAC-ja duhet të njohë licencat e kontrollorëve dhe student-kontrollorëve të trafikut ajror dhe kategorive, miratimet e kategorive dhe miratimet e gjuhës angleze bashkëngjitur, si edhe certifikatat mjekësore shoqëruese të lëshuara nga shtetet e tjera në përputhje me këtë rregullore.

Sidoqoftë, kur shteti ka aplikuar një limit moshe më të ulët se 21 vjeç në vijim të nenit 9(3), e drejta e ushtrimit të privilegjeve të mbajtësit të licencës së kontrollorit të trafikut ajror do të kufizohet për në territorin e atij shteti që ka lëshuar licencën derisa mbajtësi të mbushë moshën 21 vjeç.

Në rastet kur një mbajtës licence ushtron privilegjet e licencës në një shtet tjetër, ndryshe nga ai në të cilin është lëshuar licenca, mbajtësi i licencës duhet të ketë të drejtën ta shkëmbejë licencën e tij me një licencë të lëshuar në atë shtet ku janë ushtruar privilegjet, pa imponuar kushte të tjera shtesë, në qoftë se ai shtet zbaton kërkesat që përmbahen në këtë rregullore.

Për të dhënë një miratim njësie, AAC-ja duhet t'i kërkojë aplikantit që të përmbushë kushtet e veçanta që shoqërojnë këtë miratim, duke specifikuar njësinë, sektorin ose pozicionin e punës. Kur ndërtohen planet e trajnimit të njësisë, organizata e trajnimit duhet të marrë në konsideratë kompetencat dhe eksperiencën të kërkuara ndaj aplikantit.

2. AAC-ja duhet të aprovojë ose të refuzojë plane trajnimi njësie që përmbajnë trajnimin e propozuar për aplikantin jo më vonë se 6 javë pas paraqitjes së dokumentacionit, pa paragjykim ndaj vonesës që rezulton nga ndonjë apelim që mund të kërkohej. AAC-ja duhet të sigurojë që janë respektuar parimet e mosdiskriminimit dhe proporcionalitetit.

KAPITULLI VI KËRKESA FINALE

Neni 30

Përputhja me kërkesat themelore

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të kryejë një vlerësim të sistemit të licencimit të kontrollorit të trafikut ajror të ngritur me anë të kësaj rregulloreje dhe të përmirësimeve të mëtejshme të domosdoshme drejt një "përfaqse të sistemit total të aviacionit" dhe të vendosë përputhshmëri të plotë me kërkesat themelore, siç përshkruhet në aneksin V(b) të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së, me synimin për të dorëzuar një opinion në Komisionin Evropian, duke përfshirë amendimet e mundshme të kësaj rregulloreje.



Neni 31 **Shmangiet**

1. Duke devijuar nga neni 11 i kësaj rregulloreje, nëse shteti ka vendosur miratime kombëtare kategorish, ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

2. Duke devijuar nga neni 12 i kësaj rregulloreje, nëse shteti ka siguruar që privilegjet e një miratimi njësie të ushtrohen vetëm nga mbajtësit e licencës nën një moshë të dhënë, atëherë ai mund të vazhdojë të aplikojë kërkesat përkatëse të legjislacionit të vet kombëtar në fuqi në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

3. Kur shteti vendos të aplikojë devijimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2, ai duhet të njoftojë Komisionin Evropian dhe AAC-në.

Neni 32 **Dispozita kalimtare**

1. Duke devijuar nga aneksi II, pjesa A e kësaj rregulloreje, organizatat e trajnimit mund të vazhdojnë të zbatojnë planet e trajnimit të përcaktuara në “Udhëzimin e drejtorit ekzekutiv të AAC-së nr. 414/1, datë 2.4.2010 “Për manualin e licencimit të kontrollorëve të trafikut ajror”, bazuar mbi botimin e 10 dhjetorit 2004 të Eurokontrollit “Trajnimi fillestar i përmbytjes thelbësore të përbashkët”, për një periudhë prej 1 viti pas hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

2. Licencat, kategoritë, miratimet, certifikatat mjekësore dhe certifikatat për organizatat e trajnimit të lëshuara në përputhje me kërkesat përkatëse të legjislacionit kombëtar në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, duhet të supozohet e lëshuar në përputhje me këtë rregullore.

3. Aplikantët për licenca, kategori, miratime, certifikata mjekësore ose certifikata për organizata trajnimiti, që dorëzojnë aplikimin e tyre para datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje dhe nuk iu është lëshuar një licencë, kategori, miratim, certifikatë mjekësore ose certifikatë për organizatë trajnimiti, duhet të demonstrojnë përputhshmërinë me kërkesat e kësaj rregulloreje para marrjes së licencës, kategorisë, miratimit, certifikatës mjekësore ose certifikatës së organizatës së trajnimit.

4. Nëse organizatat e trajnimit kanë aplikuar për t’u certifikuar nëpërmjet një agjencie, përpara datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, në përputhje me nenin 4, agjencia duhet të përfundojë procesin e certifikimit në koordinim me AAC-në dhe të transferojë të gjitha dosjet përkatëse tek AAC-ja për lëshimin e certifikatës.

5. AAC-ja, e cila ka përgjegjësi për mbikëqyrjen e sigurisë së organizatave të trajnimit në përputhje me nenin 4, duhet ta ushtrojë këtë funksion 6 muaj pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

ANEKSI I **SPECIFIKIMET PËR LICENCËN**

Licencat e lëshuara në përputhje me këtë rregullore duhet të përputhen me specifikimet e mëposhtme:

1. Detajet

1.1. Detajet e mëposhtme duhet të shfaqen në licencë, shenja (*) tregon që ai element duhet të jetë i përkthyer në anglisht:

- a) *emri i autoritetit që lëshon licencën (i theksuar);
- b) *titulli i licencës (i theksuar);
- c) numri serial i licencës, numër arab, i dhënë nga autoriteti që lëshon licencën;
- d) emri i plotë i mbajtësit (në alfabetin romak);

- e) data e lindjes;
 - f) kombësia e mbajtësit;
 - g) firma e mbajtësit;
 - h) *certifikimi lidhur me vlefshmërinë dhe autorizimin që mbajtësi të ushtrojë privilegjet sipas licencës, që tregon:
 - i) kategoritë, miratimet e kategorive, miratimet e gjuhës, miratimet për instruktor dhe miratimet e njësisë;
 - ii) data e lëshimit për herë të parë;
 - iii) datat në të cilat skadon vlefshmëria e tyre;
 - i) firma e administratorit të licencimit dhe data e lëshimit të licencës;
 - j) firma dhe vula e autoritetit që lëshon licencën.
- 1.2. Licenca duhet të shoqërohet nga një certifikatë e vlefshme mjekësore.
2. Materiali
- Duhet të përdoret letër dhe material i cilësisë së parë dhe elementet e detajuara në pikën 1 duhet të duken qartë në të.
3. Ngjyra
- 3.1 Kur është përdorur i njëjti material me ngjyrë për të gjitha licencat e lëshuara nga AAC-ja, ngjyra duhet të jetë e bardhë.
- 3.2 Kur licencat lidhur me aviacionin, të lëshuara nga AAC-ja, kanë një dallim ngjyrash, ngjyra e licencës së kontrollorit dhe student-kontrollorit të trafikut ajror duhet të jetë e verdhë.

ANEKSI II
KËRKESAT E TRAJNIMIT
PJESA A

KËRKESAT PËR TRAJNIMIN FILLESTAR TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Trajnimi fillestar duhet të sigurojë që student-kontrollorët e trafikut ajror të arrijnë të paktën objektivat për trajnimin bazë dhe të kategorisë, siç përshkruhet në dokumentin e Eurokontrollit "Specifikim për përmbajtjen thelbësore të përbashkët të trajnimit fillestar të KTA-së", botim i 21 tetorit 2008, në mënyrë që kontrollorët e trafikut ajror të jenë të aftë për të drejtuar trafikun ajror në një mënyrë të sigurt, të shpejtë dhe eficiente.

Trajnimi fillestar duhet të mbulojë lëndët e mëposhtme: ligji për aviacionin, menaxhimi i trafikut ajror, duke përfshirë procedurat për bashkëpunimin civilo-ushtarak, meteorologjinë, lundrimin ajror, pajisjet e avionit dhe parimet e fluturimit, duke përfshirë komunikimin dhe mirëkuptimin midis kontrollorit të trafikut ajror dhe pilotit, faktorët njerëzorë, sistemet dhe pajisjet aeronautike, mjedisin profesional, parimet e sigurisë dhe të kulturës së sigurisë, sistemet e administrimit të sigurisë, situatat e pazakonta/emergjente, sistemet e degraduara dhe njohuritë linguistike, duke përfshirë radiotelefoninë dhe frazeologjinë.

Lëndët duhet të përvetësohen në një mënyrë të tillë që ato të përgatisin aplikantët për tipa të ndryshëm shërbimesh të trafikut ajror dhe të vënë theksin mbi aspektet e sigurisë. Trajnimi fillestar duhet të konsistojë në kurse teorike dhe praktike, duke përfshirë simulimin, dhe kohëzgjatja e tij do të përcaktohet në planet e aprovuara të trajnimit fillestar. Aftësitë e fituara duhet të sigurojnë që kandidati mund të konsiderohet kompetent për të drejtuar situata komplekse dhe të një trafiku të dendur, duke lehtësuar kalimin drejt trajnimit të njësisë.

Pas trajnimit fillestar duhet të vlerësohet kompetenca e kandidatit nëpërmjet provimeve përkatëse ose të një sistemi vlerësimi të vazhdueshëm.



PJESA B KËRKESAT PËR TRAJNIMIN E NJËSISË SË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Planet e trajnimit të njësisë duhet të detajojnë proceset dhe kohën e kërkuar për të lejuar aplikimin e procedurave të njësisë në hapësirën lokale nën mbikëqyrjen e një instruktore për trajnimin në vendin e punës. Plani i aprovuar duhet të përfshijë ndikimet e të gjitha elementeve të sistemit të vlerësimit të kompetencës, duke përfshirë rregullimet e punës, vlerësimin e progresit dhe provimin, së bashku me procedurat për njoftimin e Autoritetit të Aviacionit Civil. Trajnimi i njësisë mund të përmbajë elemente të caktuara të trajnimit fillestar, të cilat janë specifike për kushtet lokale.

Gjatë trajnimit të njësisë kontrollorët e trafikut ajror duhet të trajnohen mjaftueshëm mbi sigurinë, sigurimin dhe administrimin e krizave.

Kohëzgjatja e trajnimit të njësisë duhet të përcaktohet në planin e trajnimit të njësisë. Aftësitë e kërkuara duhet të vlerësohen nëpërmjet provimeve përkatëse ose një sistemi vlerësimi të vazhdueshëm nga ekzaminues ose vlerësues kompetence të aprovuar, të cilët duhet të jenë të paanshëm dhe objektivë në gjykimet dhe vlerësimet e tyre. Prandaj, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ndërtojë mekanizma apelimi për të garantuar trajtimin e ndershëm të kandidatëve.

PJESA C KËRKESAT PËR TRAJNIMIN NË VAZHDIMËSI TË KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

Kategoritë dhe miratimet e njësisë në licencat e kontrollorëve të trafikut ajror duhet të mbahen të vlefshme nëpërmjet trajnimeve të vazhdueshme të aprovuara, të cilat konsistojnë në trajnimin për ruajtjen e aftësive të kontrollorëve të trafikut ajror, kurset rifreskuese, trajnimi për emergjencat dhe trajnimi linguistik.

Gjatë trajnimit në vazhdimësi kontrollorët e trafikut ajror duhet të trajnohen mjaftueshëm mbi sigurinë, sigurimin dhe administrimin e krizave.

Trajnimi në vazhdimësi do të konsistojë në kurse teorike dhe praktike së bashku me simulimin. Për këtë qëllim, organizata e trajnimit duhet të ndërtojë skemat e kompetencës së njësisë duke detajuar proceset, metodën dhe kohën e nevojshme për të siguruar trajnimin e vazhdueshëm dhe për të demonstruar kompetencën e duhur. Këto skema duhet të rishikohen dhe aprovohen të paktën çdo 3 vjet. Kohëzgjatja e trajnimit në vazhdimësi duhet të vendoset në përputhje me nevojat funksionale të kontrollorëve të trafikut ajror që punojnë në atë njësi, në veçanti nën dritën e ndryshimeve ose ndryshimeve të planifikuara të procedurave ose pajisjet, ose nën dritën e të gjitha kërkesave të administrimit të sigurisë. Kompetenca e çdo kontrollori të trafikut ajror duhet të vlerësohet siç duhet të paktën çdo 3 vjet. Ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror duhet të sigurojë që zbatohen mekanizmat për garantuar trajtim të ndershëm të mbajtësve të licencës kur vlefshmëria e miratimeve të tyre nuk mund të zgjatet.

ANEKSI III
KËRKESAT PËR ZOTËRIMIN E GJUHËS ANGLEZE

Nivelet e zotërimit të gjuhës angleze: ekspert, i zgjeruar dhe operacional

Niveli	Shqiptimi Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Struktura Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi
Ekspert 6	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, tashmë nuk interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit të gjuhës, megjithëse të ndikuara nga gjuha amtare ose variantet rajonale	Që të dyja strukturat gramatikore bazike dhe komplekse dhe strukturat e fjalisë janë të kontrolluara në mënyrë të qëndrueshme	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht në një shkallë të gjerë mbi tema të njohura dhe të panjohura. Fjalori është idiomatik, me ngjyrim dhe i ndjeshëm për t'u regjistruar	I aftë për të folur gjatë, pa vështirësi me një rrjedhshmëri natyrale. E folur rrjedhshëm për efekte stilistike, p.sh., për të theksuar një çështje. Përdor spontanisht shenjat e duhura të ligjëratës dhe lidhëzat	Të kuptuarit e saktë gati të të gjithë përmbajtjes, duke përfshirë kuptimin e hollësive gjuhësore dhe kulturore	Bashkëbisedon me lehtësi gati në të gjitha situatat. Është i ndjeshëm ndaj sugjerimeve verbale dhe joverbale dhe reagon siç duhet ndaj tyre
I zgjeruar 5	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, rrallë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit e gjuhës, megjithëse të ndikuara nga gjuha amtare ose variantet rajonale	Që të dyja strukturat gramatikore komplekse dhe strukturat e fjalisë janë të kontrolluara në mënyrë të qëndrueshme. Strukturat komplekse janë tentuar, por me gabime të cilat ndonjëherë interferojnë me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën. Parafrazon suksesshëm dhe në mënyrë të qëndrueshme. Fjalori ndonjëherë është idiomatik	I aftë për të folur gjatë, me lehtësi relative mbi tema të njohura, por që mund të mos ketë rrjedhshmërinë e një pajisjeje stilistike. Mund të përdorë shenjat e duhura të ligjëratës dhe lidhëset	Të kuptuarit e saktë të temave konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën dhe kryesisht i saktë kur folësi përballet me një komplikim gjuhësor ose situata të papritura. I aftë për të kuptuar një rang të gjerë bisedash (dialekte) ose regjistrime	Reagimet janë të menjëhershme, të përshtatshme dhe informuese. Menaxhon me efektivitet marrëdhënien folës-dëgjues
Operacional 4	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet rajonale, por vetëm ndonjëherë interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Strukturat gramatikore bazë dhe strukturat e fjalisë janë përdorur në mënyrë krijuese dhe zakonisht janë mirëkontrolluar. Gabime mund të ndodhin, veçanërisht në situata të pazakonta ose të papritura, por që rrallë interferojnë me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën. Shpesh mund të parafrazojnë me sukses kur mungon fjalori në rrethana të pazakonta ose të papritura	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur. Mund të ketë humbje rastësore të rrjedhshmërisë mbi kalimin nga e folura ritreguese ose formuluese të biseda spontane, por që nuk e shmang komunikimin efektiv. Mund të kufizojë përdorimin e shenjave të ligjëratës dhe lidhëzave	Të kuptuarit është kryesisht i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën ku theksi i përdorur është i kuptueshëm për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Kur folësi përballet me vështirësi gjuhësore ose me një varg të papritur ngjarjesh, të kuptuarit mund të jetë më i ngadalshëm ose të kërkojë strategji sqarimi	Reagimet zakonisht janë të duhura, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe informuese. Nis dhe ruan shkëmbimet, madje edhe kur trajtohen vargje ngjarjesh të papritura. Trajton mjaftueshëm keqkuptimet e dukshme duke kontrolluar, konfirmuar ose sqaruar

Niveli i zotërimit të gjuhës: paraoperacional, elementar dhe paraelementar



Niveli	Shqiptimi Përdor një dialekt dhe theks të kuptueshëm për komunitetin aeronautik	Struktura Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë përcaktohen nga funksionet e gjuhës sipas detyrës	Fjalori	Rrjedhshmëria	Të kuptuarit	Bashkëbisedimi
Paraoperacional 3	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar nga gjuha amtare ose variantet rajonale dhe shpesh interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Strukturat gramatikore dhe modelet e fjalisë që së bashku me situatat e parashikuara nuk kontrollohen gjithmonë. Gabimet interferojnë shpesh me kuptimin	Niveli i fjalorit dhe saktësia e fjalëve janë zakonisht të mjaftueshme për të komunikuar efektivisht mbi tema konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me detyrën, por shkalla është e kufizuar dhe zgjedhja e fjalëve shpesh është e papërshtatshme. Shpesh nuk është në gjendje të parafranojë suksesshëm kur mungon fjalori	Prodhon zgjatje të gjuhës deri në ritmin e duhur, por frazimi dhe ndalesat shpesh janë të papërshtatshme. Hezitimet dhe ngadalësimet në përpunimin e gjuhës mund të shmangin komunikimin efektiv. Plotësuesit janë të shkëputur	Të kuptuarit është shpesh i saktë mbi temat konkrete, të përgjithshme dhe të lidhura me punën, ku theksi i përdorur është i kuptueshëm sa duhet për një komunitet ndërkombëtar përdoruesish. Mund të dështojë të kuptojë një komplikim gjuhësor ose një varg ngjarjesh të papritura	Reagimet janë ndonjëherë të duhurat, të përshtatshme dhe të menjëhershme dhe informuese. Mund të nisë dhe ruajë shkëmbime me lehtësi të mjaftueshme mbi tema të njohura dhe në situata të pritshme. Përgjithësisht e pamjaftueshme kur trajtohet një varg ngjarjesh të papritura
Elementar 2	Shqiptimi, theksi, ritmi dhe intonacioni, janë ndikuar mjaft nga gjuha amtare ose variantet rajonale dhe zakonisht interferojnë me lehtësinë e të kuptuarit	Shfaq vetëm kontroll të kufizuar mbi disa struktura të thjeshta gramatikore dhe modelet fjalish të memorizuara	Diapazoni i kufizuar i fjalorit që konsiston vetëm në fjalë dhe fraza të kufizuara të memorizuara	Mund të prodhojë mënyra të folurit shumë të shkurtra, të izoluara, të memorizuara, me pauza të shpeshta dhe një përdorim i hutuar i plotësuesve për të kërkuar shprehje dhe për të artikuluar fjalë më pak të njohura	Të kuptuarit është i kufizuar për fraza të izoluara, të memorizuara kur ato artikulohen me kujdes dhe ngadalë	Koha e reagimit e ngadaltë dhe shpesh e papërshtatshme. Bashkëbisedimi i kufizuar për komunikimin e thjeshtë rutinë
Paraelementar 1	Shqipton në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Vepron në një nivel poshtë atij elementar	Kupton në një nivel poshtë atij elementar	Bashkëbisedon në një nivel poshtë atij elementar

ANEKSI IV
SPECIFIKIMET PËR CERTIFIKATAT E ORGANIZATAVE TË TRAJNIMIT

Certifikatat e organizatave të trajnimit të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me këtë rregullore duhet të specifikojë:

- Autoritetin kompetent që lëshon certifikatën;
- Emrin dhe adresën e aplikantit;
- Tipin e trajnimit/shërbimit që ofron për të cilin është certifikuar;
- Një deklaratë e përputhshmërisë së aplikantit me kërkesat e përcaktuara në kapitullin V;
- Data e lëshimit dhe periudha e vlefshmërisë së certifikatës.

SHKURTIME

AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil
DMSHLA	Drejtoria e Mbikëqyrjes së Shërbimit të Lundrimit Ajror
Eurokontroll	Agjencia Evropiane për Sigurinë e Shërbimeve të Lundrimit Ajror
ITVP	Instruktor për trajnimin në vendin e punës
KTA	Kontrollor i trafikut ajror
TVP	Trajnim në vendin e punës

URDHËR

Nr. 118, datë 23.10.2012

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR MBIKËQYRJEN E SIGURISË NË
MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR DHE NË SHËRBIMET E LUNDRIMIT AJROR”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 78, pika 4 të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror dhe në shërbimet e lundrimit ajror”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Në udhëzimin e Ministrisë nr. 9, datë 3.6.2010 “Për kërkesat e përbashkëta të dispozitës së shërbimeve të navigimit ajror”, nënregullorja nr. 6/2010 “Për mbikëqyrjen e sigurisë në menaxhimin e trafikut ajror”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri.

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

**MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi**

RREGULLORE

**PËR MBIKËQYRJEN E SIGURISË NË MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR DHE NË
SHËRBIMET E LUNDRIMIT AJROR**

Neni 1

Qëllimi dhe fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore përcakton kërkesat që duhen përmbushur nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar për ushtrimin e funksionit të mbikëqyrjes së sigurisë në lidhje me shërbimet e lundrimit



ajror, menaxhimin e fluksit të trafikut ajror (MFTA), menaxhimin e hapësirës ajrore (MHA) për trafikun ajror të përgjithshëm dhe funksionet e tjera të rrjetit.

2. Kjo rregullore duhet të aplikohet mbi aktivitetet e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar të mbikëqyrjes së sigurisë së shërbimeve të lundrimit ajror, MFTA-së, MHA-së dhe të funksioneve të tjera të rrjetit.

Neni 2 Përkufizime

1. Për qëllimet e kësaj rregulloreje do të përdoren përkufizimet e përcaktuara në nenin 2 të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ” dhe në nenin 3 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

2. Përkufizimi “certifikatë” i përcaktuar në nenin 2(15) të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ”, nuk duhet të aplikohet në këtë rregullore.

3. Përveç përkufizimeve të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, për qëllim të kësaj rregulloreje:

1) “Masat korrigjuese” kuptojmë një veprim të marrë për të eliminuar shkakun e një mospërputhshmërie të gjetur;

2) “Sistemet funksionale” kuptojmë një kombinim të sistemeve, procedurave dhe burimeve njerëzore të organizuar për të kryer një funksion brenda kontekstit të MTA-së;

3) “Menaxhues i rrjetit” kuptojmë një organ të paanshëm dhe kompetent në përputhje me nenin 6(2) të këtij urdhri ose në përputhje me nenin 6 të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së, për të kryer detyrat e përshkruara në atë nen dhe në këtë rregullore;

4) “Funksionet e rrjetit” kuptojmë funksionet specifike të përshkruara në nenin 6 të udhëzimit nr. 7, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së;

5) “Organizatë” kuptojmë ofruesin e shërbimeve të lundrimit ajror ose një që ofron MFTA-ja ose MHA-ja ose funksione të tjera të rrjetit;

6) “Proces” kuptojmë disa aktivitete të ndërlidhura ose bashkëvepruese që kthejnë inputet në rezultate;

7) “Argument i sigurisë” kuptojmë demonstrim dhe fakte se një ndryshim i propozuar në një sistem funksional mund të implementohet brenda objektivave ose standardeve të përcaktuara nëpërmjet kuadrit ekzistues rregullator që konsiston në kërkesë-rregulloret e sigurisë;

8) “Direktivat e sigurisë” kuptojmë një dokument të lëshuar ose të përshtatur nga Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë, i cili përcakton veprimet që duhen kryer në një sistem funksional për të rikthyer sigurinë, kur faktet tregojnë që siguria e aviacionit mund të jetë cenuar;

9) “Objektivat e sigurisë” kuptojmë deklarata cilësore ose sasore që përcaktojnë frekuencën maksimale ose probabilitetin që një rrezik pritet që të ndodhë;

10) “Rregullorja e auditimit të sigurisë” nënkupton një ekzaminim sistematik dhe të pavarur, i udhëhequr nga, ose nën përgjegjësinë e një autoriteti kompetent, për të përcaktuar nëse marrëveshja e plotë në lidhje me sigurinë e elementeve të tyre, produkteve ose shërbimeve, përputhen me kërkesat e marrëveshjes në lidhje me sigurinë dhe nëse ato janë implementuar në mënyrë efektive dhe janë të përshtatshme për të arritur rezultatet e pritura;

11) “Kërkesë-rregulloret e sigurisë” do të nënkuptojnë kërkesat e vendosura me anë të udhëzimeve përkatëse nga ministri i MPPT-së në legjislacionin kombëtar për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror ose MFTA-së dhe funksionet e MHA-së ose funksione të tjera të rrjetit aq sa është e lejueshme nga kompetencat teknike dhe operacionale dhe aftësisë për të ofruar këto shërbime dhe funksione, menaxhimin e sigurisë së tyre, po aq sa sistemet, procedurat e lidhura dhe të qëndrueshme të tyre;

12) “Kërkesë sigurie” kuptojmë kërkesat për zvogëlimin e riskut, të përcaktuar nga strategjia e zvogëlimit të riskut që arrin një objektiv sigurie të veçantë, e që përfshin organizimin, operacionet, procedurat, funksionet, performancën dhe kërkesat e ndërveprimit ose karakteristikat mjedisore;

13) “Verifikimi” kuptojmë konfirmimin përmes lejimit të evidencës objektive që specifikon se kërkesat janë përmbushur;

14) “Pan-european MTA/SHLA” kuptojmë një aktivitet që është planifikuar dhe vendosur për shumicën e përdoruesve ose të shteteve anëtare dhe e cila mund të zgjasë përtej hapësirës ajrore të territoreve në të cilat aplikohet marrëveshja;

15) “Ente të kualifikuara” janë organizata që mund të kryejnë funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë në MTA në rastet kur ky funksion delegohet nga AAC-ja e Republikës së Shqipërisë;

16) “Traktati i Lisbonës” është marrëveshja ndërkombëtare që amendon Traktatin e Maastrichtit dhe Traktatin e Lisbonës dhe përbën bazën kushtetuese të Bashkimit Evropian;

17) “EASA” është Agjencia Evropiane e Sigurisë në Aviacionin Civil.

Neni 3

Autoritetet kompetente për mbikëqyrjen

Për qëllimin e kësaj rregulloreje dhe pa paragjykuar njohjen e ndërsjellë të certifikatave të ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror në përputhje me nenin 7(8) të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së dhe nenit 11 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së, autoritetet kompetente për mbikëqyrje do të jenë:

a) Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të operimit, kanë zyrat e regjistruara, të vendosura në Republikën e Shqipërisë dhe që ofrojnë shërbime të lundrimit ajror në territorin e Republikës së Shqipërisë;

b) Autoritetet kompetente të emëruara ose të vendosura sipas marrëveshjeve, si dhe organizatat, për të cilat, në bazë të marrëveshjeve të lidhura midis Republikës së Shqipërisë dhe shteteve anëtare të BE-së në përputhje me nenin 2 të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së, përgjegjësitë për mbikëqyrjen e sigurisë janë caktuar ndryshe nga pika “a”.

Këto marrëveshje duhet të përputhen me kërkesat në nenin 2(3) tek 2(6) të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit;

c) Për OSHLA-të shqiptare, për sa kohë vendet e tyre kryesore të operimit dhe, në qoftë se ndonjëra ka zyrat e regjistrimit të vendosura jashtë territorit subjekt të dispozitave të Traktatit të Lisbonës dhe që sigurojnë shërbimet e lundrimit ajror – MTA-ja në hapësirën ajrore të territorit në të cilin aplikohet Traktati i Lisbonës, autoriteti kompetent është Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore, në bazë të një marrëveshjeje të formalizuar mes EASA-së dhe shtetit shqiptar;

d) Duhet konsideruar që, për organizatat që sigurojnë MTA/SHLA pan-european njësoj, si edhe funksionet e tjera të rrjetit të hapësirës ajrore, në territorin në të cilin aplikohet Traktati i Lisbonës, autoriteti kompetent është Agjencia Evropiane e Sigurisë Ajrore.

Neni 4

Funksioni i mbikëqyrjes së sigurisë

1. AAC-ja do të ushtrojë mbikëqyrje sigurie si pjesë e mbikëqyrjes së kërkesave të zbatueshme të shërbimeve të lundrimit ajror, si edhe MFTA-ja, MHA-ja dhe funksione të tjera të rrjetit, në mënyrë që të monitorojë realizimin e sigurt të këtyre aktiviteteve dhe të verifikojë se kërkesat e zbatueshme rregullatore të sigurisë dhe zbatimimi i tyre janë përmbushur.

2. Kur përfundojnë një marrëveshje për mbikëqyrjen e organizatave aktive në blloqet funksionale të hapësirës ajrore, të cilat shtrihen përgjatë hapësirës ajrore që bie nën përgjegjësinë e më shumë se një shteti anëtar ose në rast se kalojnë kufirin e përgjegjësisë, AAC-ja duhet të



identifikojë dhe shpërndajë përgjegjësitë për mbikëqyrjen e sigurisë në një mënyrë që siguron se:

- a) ekzistojnë pika specifike përgjegjësie për të zbatuar secilën kërkesë të kësaj rregulloreje;
- b) Shqipëria ka mekanizma të rishikimit të mbikëqyrjes së sigurisë dhe rezultateve të tyre;
- c) shkëmbim i informacionit të nevojshëm sigurohet ndërmjet AAC-së dhe OSHLA-së.

AAC-ja duhet të shqyrtojë vazhdimisht marrëveshjen dhe zbatimin praktik të saj në veçanti, në arritjen e zbardhjes së performancës së sigurisë.

3. Kur arrihet një marrëveshje për mbikëqyrjen e OSHLA-ve pjesëmarrje në blloqet funksionale të hapësirave ajrore ose në aktivitete ndërkufitare në të cilat EASA-ja, bazuar në nenin 3(b) është autoriteti kompetent për të paktën njërën nga OSHLA-të, AAC-ja e Shqipërisë, e cila do të koordinojë me EASA-në për të siguruar që pikat “a”, “b” dhe “c” e nenit 4 (2) janë duke u përmbushur.

Neni 5

Monitorimi i performancës së sigurisë

1. AAC-ja duhet të sigurojë monitorim të vazhdueshëm dhe vlerësim të niveleve të arritura të sigurisë, në mënyrë që të përcaktojë nëse ato përputhen me kërkesat e rregullores së sigurisë që zbatohen në blloqet e hapësirës ajrore që janë nën përgjegjësinë e saj.

2. AAC-ja duhet të përdorë rezultatet e monitorimit të sigurisë në mënyrë të veçantë për të përcaktuar zonat në të cilat verifikimi i përputhshmërisë me kërkesat e rregullores së sigurisë është i nevojshëm si një çështje prioritare.

Neni 6

Verifikimi i përputhshmërisë me kërkesat e rregullores së sigurisë

1. AAC-ja duhet të ndërtojë një proces, në mënyrë që të verifikojë:

a) përputhshmërinë e kërkesave paraprake të rregullores së sigurisë, të aplikueshme për lëshimin ose rinovimin e një certifikate të nevojshme për të ofruar shërbimet e lundrimit ajror, duke përfshirë kushtet e sigurisë të lidhura me të;

b) përputhshmërinë me çdo detyrim lidhur me sigurinë në aktin e lëshuar në përputhje me nenin 8 të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit;

c) pajtueshmërinë e vazhdueshme të OSHLA-së me kërkesat e zbatueshme të rregullores së sigurisë;

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

i) deklaratat e verifikimit të sistemeve, duke përfshirë çdo deklaratë përkatëse të konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorimin e vazhdueshëm të sistemeve të lëshuara në përputhje me udhëzimin nr. 8, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së;

ii) procedurat e zbutjes dhe zvogëlimit të riskut të kërkuar nga kërkesat e rregullores së sigurisë që zbatohen në shërbimet e lundrimit ajror, MFTA-ja, MHA-ja dhe menaxheri i rrjetit;

e) implementimi i direktivave të sigurisë.

2. Procesi referuar në paragrafin 1:

a) duhet të bazohet në procedura të dokumentuara;

b) duhet të mbështetet në dokumentacion specifik për të siguruar personel për mbikëqyrjen e sigurisë me udhëzim për të kryer funksionet e tyre;

c) duhet të sigurojë organizatat e interesuara për ndonjë tregues të rezultateve të aktiviteteve të mbikëqyrjes së sigurisë;

d) duhet të bazohet në auditet rregullatore të sigurisë dhe shqyrtimeve të kryera në përputhje me nenet 7, 9 dhe 10;

e) duhet të sigurojë dëshmitë e nevojshme për të mbështetur veprimet e mëtejshme, që përfshijnë masa të paraqitura në nenin 9 të udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës

së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ”, neni 7(7) i udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së dhe nenet 10-25 dhe neni 68 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së në situatat kur kërkesat e sigurisë së rregullores nuk po përmbushen.

Neni 7

Auditimet rregullatore të sigurisë

1. AAC-ja duhet të kryejë auditime rregullatore të sigurisë.
2. Auditet rregullatore të sigurisë, referuar në paragrafin 1:
 - a) duhet të sigurojnë AAC-në me evidencat e përputhshmërisë me kërkesë-rregulloret e zbatueshme të sigurisë dhe me zbatimin e marrëveshjeve, duke vlerësuar nevojat për përmirësime ose veprime korigjuese;
 - b) duhet të jenë të pavarur nga aktivitetet e auditit të brendshëm të ndërmarra nga organizata që merren me sigurinë e saj ose sisteme të menaxhimit të cilësisë;
 - c) duhet të jetë kryer nga auditorë të kualifikuar në përputhje me kërkesat e nenit 12;
 - d) duhet të aplikohen për të kryer implementimin e marrëveshjes ose elementeve të saj dhe të proceseve, produkteve ose shërbimeve;
 - e) duhet të përcaktojnë nëse:
 - i) implementimi i marrëveshjeve përputhet me kërkesat e rregullores së sigurisë;
 - ii) veprimet e marra përputhen me marrëveshjet e implementuara;
 - iii) rezultatet e masave të marra përputhen me rezultate e pritura nga implementimi i marrëveshjeve;
 - f) duhet të çojë në korigjimin e një mospërputhshmërie në përputhje me nenin 8.
3. Bashkë me programin e inspektimit të përcaktuar në nenin 8 të rregullores “Mbi kërkesat e përbashkëta për shërbimin e lundrimit ajror”, AAC-ja duhet të vendosë dhe të përditësojnë të paktën çdo vit një program të auditimeve rregullatore të sigurisë, në mënyrë që:
 - a) të mbulojë të gjitha zonat potenciale të sigurisë, duke u fokusuar tek ato zona ku janë identifikuar problemet;
 - b) të mbulojë të gjitha organizatat, shërbimet dhe funksionet e rrjetit që po veprojnë nën mbikëqyrjen e autoriteteve;
 - c) të sigurojë që auditimet janë kryer në përpjesëtim të drejtë me nivelin e rrezikut që vjen nga aktivitetet e organizatave;
 - d) të sigurojë që janë kryer mjaftueshëm auditime gjatë një periudhe 2-vjeçare për të kontrolluar përputhshmërinë për të gjitha këto organizata me zbatueshmërinë e kërkesave të rregulloreve të sigurisë në të gjitha fushat përkatëse të sistemit funksional;
 - e) të sigurojë ndjekjen e implementimit të veprimeve korigjuese;
4. AAC-ja mund të vendosë të modifikojë qëllimin e planeve paraprake të auditimeve dhe të përfshijë auditime shtesë, kudo që lind nevoja.
5. AAC-ja duhet të vendosë se cilat rregullime, elemente, shërbime, funksione, produkte, vendndodhje fizike dhe aktivitete duhet të auditohen brenda një kornize të specifikuar kohe.
6. Vëzhgimet e auditit dhe identifikimi i ngjarjeve të pazakonta duhet të dokumentohen. Më vonë duhet të mbështeten me dëshmi dhe të identifikohen në termat e zbatueshmërisë së kërkesave të rregullores së sigurisë dhe implementimin e rregullimeve, kundrejt të cilit auditimi është kryer.
7. Duhet të hartohet një raport auditimi, duke përfshirë edhe detajet e mospërputhshmërive të gjetura.

Neni 8

Veprimet korigjuese

1. AAC-ja duhet t’u komunikojë mospërputhshmëritë e gjetura gjatë auditimit organizatave të audituara dhe njëherësh duhet t’u kërkojë planet e veprimeve korigjuese për të adresuar



mospërputhshmëritë e identifikuar pa paragjykuar çdo veprim shtesë të kërkuar nga kërkesë-rregulloret e zbatueshme të sigurisë.

2. Organizatat e audituara duhet të përcaktojnë veprimet korrigjuese të konsideruara si të nevojshme për të korrigjuar mospërputhshmëritë, si dhe kuadrin kohor për implementimin e tyre.

3. AAC-ja duhet të vlerësojë veprimet korrigjuese, si dhe implementimin e tyre siç është përcaktuar nga organizata e audituar dhe t'i pranojë ato nëse vlerësimi tregon që këto veprime korrigjuese janë të mjaftueshme për të adresuar mospërputhshmëritë.

4. Organizatat e audituara duhet të nisin zbatimin e veprimeve korrigjuese të pranuar nga AAC-ja. Këto veprime korrigjuese dhe ndjekja e vazhdueshme e procesit duhet të përfundojnë brenda periudhës kohore të pranuar nga AAC-ja.

Neni 9

Mbikëqyrja e sigurisë së ndryshimeve në sistemet funksionale

1. OSHLA-ja duhet të përdorë vetëm procedurat e pranuar nga AAC-ja kur vendoset për të futur një ndryshim që lidhet me sigurinë në sistemin e tyre funksional. Në rastet e ofruesit të shërbimit të trafikut ajror dhe ofruesit të shërbimit të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes, AAC-ja do të pranojë këto procedura në kuadër të zbatimit të rregullores në fuqi “Kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimit të lundrimit ajror”.

2. OSHLA-ja duhet të njoftojë AAC-në për të gjitha ndryshimet e planifikuara që lidhen me sigurinë. Për këtë qëllim, AAC-ja duhet të ndërtojë procedurat e duhura administrative në përputhje me legjislacionin në fuqi.

3. Nëse nuk zbatohet neni 10, OSHLA-ja mund të implementojnë ndryshimet e njoftuara duke ndjekur procedurat e referuara në paragrafin 1 të këtij neni.

Neni 10

Shqyrtimi i procedurës së ndryshimeve të propozuara

1. AAC-ja duhet të shqyrtojë argumentet e sigurisë në lidhje me një sistem të ri funksional ose me ndryshimet në një sistem funksional ekzistues propozuar nga OSHLA-ja, kur:

a) vlerësimi i shkallës së rrezikshmërisë, i kryer në përputhje me aneksin 2, pika 3.2.4 të rregullores në fuqi për “Kërkesat e përbashkëta për shërbimin e lundrimit ajror” përcakton një rrezikshmëri të shkallës së parë ose të dytë për efektet e mundshme të rreziqeve të identifikuar; ose

b) implementimi i ndryshimeve kërkon futjen e standardeve të reja në aviacion.

Kur AAC-ja përcakton nevojën për rishqyrtim në raste të ndryshme nga ato të referuara në pikat “a” dhe “b”, ata duhet të njoftojnë OSHLA-në që do të ndërmarrin një rishikim të sigurisë për ndryshimet e njoftuara.

2. Shqyrtimet do të bëhen në përpjesëtim të drejtë me nivelin e rrezikut, që vjen si pasojë e një sistemi të ri funksional ose nga ndryshimet e propozuara te sistemet funksionale ekzistuese.

Për shqyrtim duhet të veprohet duke konsideruar, sa më poshtë:

a) të përdoren procedurat e dokumentuara;

b) shqyrtimi të mbështetet në dokumentacionin specifik, me qëllim që të ofrojë personel të mbikëqyrjes së sigurisë me udhëzime për të kryer funksionin e tyre;

c) të marrë në konsideratë objektivat e sigurisë, kërkesat e sigurisë dhe kushte të tjera të lidhura me sigurinë që kanë lidhje me ndryshimet e shqyrtuara të identifikuar në:

i) deklaratat e verifikimit të sistemeve të përmendura në nenin 6 të udhëzimit nr. 8, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së;

ii) deklaratat e përshtatshmërisë për përdorimin e përbërësve të sistemit, të përmendura në nenin 5 të udhëzimit nr. 8, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së; ose

- iii) dokumentacionin për vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut krijuar në përputhje me kërkesë-rregulloret e aplikueshme të sigurisë;
- d) të identifikohen kushte të tjera në lidhje me sigurinë të lidhura me implementimin e ndryshimeve, kudo që nevojiten;
- e) të vlerësohet pranueshmëria e argumenteve të sigurisë të paraqitura, duke marrë parasysh:
 - i) identifikimin e rrezikut;
 - ii) konsistencën në ndarjen shkallëve të rrezikshmërisë;
 - iii) vlefshmërinë e objektivave të sigurisë;
 - iv) vlefshmërinë, efikasitetin dhe realizueshmërinë e kërkesave të sigurisë dhe të çdo kushti tjetër të identifikuar të lidhur me sigurinë;
 - v) demonstrimin se objektivat e sigurisë, kërkesat e sigurisë dhe kushtet e tjera të lidhura me sigurinë janë plotësuar në vazhdimësi;
 - vi) demonstrimin se proceset e përdorura për të prodhuar argumentet e sigurisë përmbushin kërkesë-rregulloret e aplikueshme të sigurisë;
 - f) të verifikohen proceset e përdorura nga organizatat për të prodhuar argumente të sigurisë në lidhje me sistemin e ri funksional ose ndryshimet në sistemet funksionale ekzistuese të marra në konsideratë;
 - g) të identifikohet nevoja për verifikimin e përputhshmërisë në vazhdim;
 - h) të përfshihet çdo koordinim i nevojshëm i aktiviteteve me autoritetet përgjegjëse për mbikëqyrjen e sigurisë së vlefshmërisë dhe operacioneve të fluturimit;
 - i) të sigurohet njoftimi i miratimit, me kushtet kur ato janë të zbatueshme, ose mosmiratimin të shoqëruar me arsyet e ndryshimit të marra në shqyrtim.

3. Futja në shërbim e ndryshimeve të marra në konsideratë në inspektim, do të jenë subjekt i miratimit nga AAC-ja.

Neni 11

Subjekte të kualifikuara

1. Kur AAC-ja vendos që të delegojë te një subjekt i kualifikuar kryerjen e auditeve rregullatore të sigurisë ose inspektimet në përputhje me këtë rregullore, ai duhet të sigurojë se kriteret e përdorura për të përzgjedhur një subjekt ndërmjet të kualifikuarve të tjerë, në përputhje me nenin 3 të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së dhe me nenin 13 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së përfshijnë sa më poshtë:

- a) subjekti i kualifikuar ka përvojë paraprake në vlerësimin e sigurisë në subjektet e aviacionit;
- b) subjekti i kualifikuar nuk është i përfshirë në të njëjtën kohë në veprimtari të brendshme në kuadër të sigurisë ose sistemeve të menaxhimit të sigurisë, të organizatës që mendohet të auditohet;
- c) i gjithë personeli që ka të bëjë me kryerjen e auditeve rregullatore të sigurisë ose inspektimeve është trajnuar në mënyrë të përshtatshme dhe të kualifikuar dhe përmbush kriteret e kualifikimit të nenit 12(3) të kësaj rregulloreje.

2. Subjekti i kualifikuar do të pranojë mundësinë e të qenit i audituar nga AAC-ja ose ndonjë organ tjetër kompetent që vepron në emër të tij.

3. AAC-ja duhet të mbajë një regjistër të subjekteve të kualifikuara, të ngarkuara për të kryer auditet rregullatore të sigurisë ose inspektimet në emër të tyre. Të tilla të dhëna duhet të dokumentojnë përputhshmërinë me kërkesat e përfshira në paragrafin 1.



Neni 12

Aftësitë për mbikëqyrjen e sigurisë

1. AAC-ja duhet të marrë masat që të sigurojë mbikëqyrje të sigurt të OSHLA-së që vepron nën mbikëqyrjen e tij, duke përfshirë burimet e nevojshme për të zbatuar veprimet e përcaktuara në këtë rregullore.

2. AAC-ja duhet të prodhojë dhe të përditësojë çdo 2 vjet, një vlerësim të burimeve njerëzore të nevojshme për të ushtruar funksionet e mbikëqyrjes së sigurisë, bazuar në analizën e proceseve të kërkuara nga kjo rregullore dhe aplikimi i tyre.

3. AAC-ja duhet të sigurojë se të gjithë personat e përfshirë në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë janë kompetentë për të kryer funksionet që iu ngarkohen. Duke iu referuar kësaj, AAC-je:

a) duhet të përcaktojë dhe të dokumentojë edukimin, trajnimet, njohuritë operative dhe teknike, eksperiencat dhe kualifikimet lidhur me detyrat e tyre për secilin pozicion të përfshirë në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë në strukturat e tyre;

b) duhet të sigurojë trajnimin specifik për ata që janë të përfshirë në aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë në strukturat e tyre;

c) duhet të sigurojë se personeli i zgjedhur për të kryer auditimet rregullatore të sigurisë, duke përfshirë personelin auditues nga ente të kualifikuara, plotëson kritere kualifikimi specifike të përcaktuara nga AAC-ja. Kriteret duhet të konsistojnë në:

i) njohjen dhe kuptimin e kërkesave lidhur me shërbimet e lundrimit në ajër, MFTA-ja, MHA-ja dhe funksione të tjera të rrjetit kundrejt të cilave auditimet rregullatore të sigurisë mund të kryhen;

ii) përdorimi i teknikave të vlerësimit;

iii) aftësitë e kërkuara për menaxhimin e një auditimi;

iv) demonstrimi i kompetencave të audituesve përmes vlerësimit ose një kuptimi tjetër të pranueshëm.

Neni 13

Direktivat e sigurisë

1. AAC-ja duhet të konsiderojë një direktivë sigurie kur ka përcaktuar ekzistencën e një situatë të pazakontë në një sistem funksional që kërkon veprim të menjëhershëm.

2. Direktivat e sigurisë duhet të përcillen tek OSHLA-ja e interesuar dhe të përmbajnë minimumin e informacionit të mëposhtëm:

a) identifikimin e një situatë të pasigurt;

b) identifikimin e sistemit funksional të prekur;

c) veprimet e kërkuara dhe arsyetimi i tyre;

d) limiti i kohës së pajtueshme për veprimet e kërkuara me direktivën e sigurisë;

e) datën e hyrjes në fuqi.

3. AAC-ja duhet t'i përcjellë një kopje të direktivës së sigurisë të EASA-së dhe Komisionit Evropian dhe çdo enti tjetër të interesuar (p.sh., bordi i investigimeve të aksidenteve dhe incidenteve), në veçanti atyre që janë të përfshirë në mbikëqyrjen e sigurisë së sistemeve funksionale të menaxhimit të trafikut ajror (p.sh., autoritetet kompetente të shteteve që bashkëpunojnë me AAC-në në mbikëqyrjen e sigurisë së MTA-së).

4. AAC-ja duhet të verifikojë përputhshmërinë me zbatueshmërinë e direktivave të sigurisë.

Neni 14

Të dhënat e mbikëqyrjes së sigurisë

AAC-ja duhet të mbajë dhe të ketë akses mbi të dhënat e përshtatshme lidhur me proceset e mbikëqyrjes së sigurisë, duke përfshirë raportet e të gjitha auditimeve rregullatore të sigurisë dhe të

dhëna të tjera lidhur me sigurinë, me certifikatat, emërtimet, mbikëqyrja e sigurisë së ndryshimeve, direktivat e sigurisë dhe përdorimi i enteve të kualifikuara.

Neni 15

Raportimi i mbikëqyrjes së sigurisë

1. AAC-ja duhet të raportojë te ministri dhe Komisioni Evropian çdo vit mbi veprimet e mbikëqyrjes së sigurisë sipas kësaj rregulloreje. Raporti vjetor i mbikëqyrjes së sigurisë duhet të përfshijë, gjithashtu, informacionin e mëposhtëm mbi:

- a) strukturën organizative dhe procedurat e AAC-së;
- b) hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë për të cilën është caktuar autoriteti kompetent, në qoftë se janë të aplikueshme, dhe OSHLA-ja nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent;
- c) entet e kualifikuara, të autorizuar për të kryer auditimet rregullore të sigurisë;
- d) nivelet ekzistuese të burimeve të AAC-së;
- e) çdo çështje mbi sigurinë e identifikuar nëpërmjet procesit të mbikëqyrjes së sigurisë nga AAC-ja.

2. Raportet e hartuara nga AAC-ja do të jenë pjesë e raportit vjetor të Komisionit Evropian, siç kërkohet nga neni 12 i udhëzimit nr. 5, datë 3.6.2010 “Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian - kuadri rregullativ”.

Raportet vjetore të mbikëqyrjes së sigurisë duhet të vihen në dispozicion të shteteve anëtare në rastet kur është arritur një marrëveshje për blloqet e hapësirës ajrore funksionale, EASA-së dhe të programeve ose aktiviteteve të kryera sipas marrëveshjeve të lidhura ndërmjet shteteve që janë anëtare në këtë bllok funksional të hapësirës ajrore për të monitoruar ose audituar implementimin e mbikëqyrjes së sigurisë së shërbimeve të lundrimit ajror, MFTA-së, MHA-së dhe funksioneve të tjera të rrjetit.

Neni 16

Shkëmbimi i informacionit ndërmjet autoriteteve të aviacionit civil

AAC-ja mund të lidhin marrëveshje për bashkëpunim të ngushtë në përputhje me nenin 10 dhe 15 të udhëzimit nr. 3, datë 7.2.2011 të ministrit të MPPT-së dhe kapitullin 2(4) të udhëzimit nr. 6, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së, për të shkëmbyer çdo informacion të nevojshëm, për të siguruar mbikëqyrjen e sigurisë për të gjitha organizatat që ofrojnë funksionet ose shërbimet ndërkufitare.

Neni 17

Dispozita të përkohshme

Veprimet e nisura para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, në bazë të udhëzimit nr. 9, datë 3.6.2010 të ministrit të MPPT-së “Kërkesat e përbashkëta për shërbimin e lundrimit ajror”, duhet të menaxhohen në përputhje me këtë rregullore, duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

	Formati: 61x86/8
--	------------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2014

Çmimi 52 lekë