

**UDHËZIM**  
**Nr.4, datë 7.2.2011**

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

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

**UDHËZOJ:**

**Neni 1**  
**Parathënie**

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

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

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

**Neni 2**  
**Parimet dhe zbatimi i programit kombëtar ACAM**

M.B. 303 parashikon që:

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

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

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

1. Kushtet teknike dhe të përdorimit të mjetit fluturues të ekzaminuara t’i përgjigjen

standardit të kërkuar për mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së vlefshmërisë ajrore;

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

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

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

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

1. Zgjedhja e kampionit të mjeteve fluturuese për të planifikuar ndërhyrjet për inspektim;
2. Kryerja e inspektimeve sipas tipologjisë së përshkruar në vazhdim;
3. Raportimi i inspektimeve të vetme dhe mbledhja fillestare e të dhënave;
4. Komunikim i gjetjeve-findings subjekteve të interesuara, individualizim i shkaqeve fundore të këtyre gjetjeve dhe ndjekja e veprimeve korrigjuese;
5. Raportim periodik i veprimtarisë inspektive të kryer;
6. Analizë komplekse e rezultateve të programit dhe përcaktim i veprimeve dhe elementeve të përmirësimit të sigurisë dhe për programimin e aktiviteteve ACAM për vitin tjetër;
7. Planifikim dhe vënie në veprim e revizioneve të mundshme, normative dhe procedurale, pasuese të analizave të rezultateve vjetore.

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

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

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

### Neni 3

#### **Planifikimi i programit ACAM**

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

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

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

### Neni 4

#### **Klasifikimi dhe përdorimi i mjeteve fluturuese**

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

1. CMA-complex motor power aircraft (sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;
2. CMH-complex motor power helicopter-sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;
3. NCMA-complex motor power aircraft;
4. NCMH-complex motor power helicopter;

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

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

- transport publik;
- detyrë ajrore;
- trajnim;
- privat, që nuk menaxhohet nga CAMO ose nga firma të tjera të certifikuara.

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

Tabela 1

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

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

#### Neni 5

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

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

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

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

8. lista e pajisjeve minimale (MEL);

9. manuali i fluturimit;
10. masa dhe pesha;
11. programi i sigurisë;
12. projekti i tipit;
13. programi i mirëmbajtjes;
14. dispozita për vlefshmërinë ajrore;
15. inspektimi i mjetit fluturues.

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

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

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

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

Përkufizimet për secilin:

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

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

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

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

## Neni 6

### Regjistrimet dhe njoftimet

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

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

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

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

## Neni 7

### Analiza e të dhënave të programit ACAM

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

Objektivat e këtyre analizave janë:

- Përpunimi i një raporti kompleks mbi aktivitetet e zhvilluara;
- Identifikimi i zonave më kritike;
- Përpunim i propozimeve për zgjidhjen e kritikave të lindura;

- Revizionim i kriterëve për planifikimin ACAM të vitit të ardhshëm.

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

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

#### Neni 8 **Shtojcat**

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.

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

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