UDHËZIM
Nr.3, datë 7.2.2011

PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL
(ndryshuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015, nr. 2, datë 8.5.2020)

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

UDHËZOJ:

KAPITULLI I
PARIMET

Neni 1
Objekti
(ndryshuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Ky udhëzim do të zbatohet për:

a) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen, operimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të aeronautikës, si dhe personelit i cili është i përfshirë në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e këtyre produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

b) personelin dhe organizmat e përfshirë në operimin e avionit;

c) projektimin, mbarëvajtjen dhe operimin e aerodromeve, për personelin dhe organizmat e përfshirë në të, pa asnjë paragjykim për legjislacionin vendas mbi mjedisin dhe përdorimin e tokës, si dhe për ruajtjen e pjesëve rrethuese të aerodromit;

d) projektimin, prodhimin dhe mbarëvajtjen e pajisjeve të aerodromeve, si dhe të personelit dhe të organizmave të përfshire në të;

e) projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve dhe të pjesëve përbërëse për menaxhimin e trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror (ATM/ANS), si dhe për personelin dhe organizmat e përfshira;

f) për ATM/ANS, si dhe personelin dhe organizmat e përfshira.

2. Ky udhëzim nuk do të zbatohet për:

a) produktet, pjesët, pajisjet, personelin dhe organizmat e përcaktuar në paragrafin 1(a) dhe (b) gjatë kryerjes së shërbimeve ushtarake, doganore, policore, kërkim shpëtimit, shkëmbimit të zjarrit, ruajtjes së zonës kufitare bregdetare, apo aktiviteteve të tjera të ngjashme;

b) aeroportet apo pjesë të tjera, si dhe pajisjet, personelin dhe organizmat të referuar në paragrafin 1 (c) dhe (d), të cilët janë të kontrolluar dhe janë në operim nga ushtria;

c) ATM/ANS, duke përfshirë sistemet dhe pjesët përbërëse, personelin dhe organizmat, të referuara në paragrafin 1 (e) dhe (f) që mundësohen apo vihen në dispozicion nga ushtria. Avionët e referuar sipas pikës (a) të këtij paragrafi, do të ndahen, aty ku është e mundur, nga avionët e tjerë.

3. Për aq sa mund të jetë praktike, pajisjet ushtarake të hapura për përdorim publik, referuar paragrafit 2(b) apo shërbimet e mundësuara nga personeli ushtarak për publikun, referuar në paragrafin 2(c), do të ofrojnë një nivel sigurie, së paku po aq efektiv sa parashikohen nga kërkesat thelbësore në shtojcën V(a) dhe V(b).

Neni 2
Objektivat

1. Objektivi parësor i këtij udhëzimi është krijimi dhe ruajtja e një niveli të lartë të sigurisë së aviacionit civil në Shqipëri.

2. Objektivat shtesë, në fushat e mbuluara nga ky udhëzim, janë si më poshtë vijon:

a) sigurimi i një niveli të lartë të mbrojtjes së mjedisit;

b) lehtësimi i lëvizjes së lirë të mallrave, personave dhe shërbimeve;

c) nxitja e rendimentit të kostos në proceset rregullatore dhe certifikuese, dhe shmangia e dublikimit në nivel kombëtar dhe europian;

d) asistimi i aviacionit civil shqiptar në përmbushjen e detyrimeve sipas Konventës së Çikagos, duke siguruar bazat për një interpretim të përbashkët dhe uniform të dispozitave të saj dhe duke siguruar që dispozitat e saj të merren siç duhet në konsideratë në këtë udhëzim;

e) promovimi i pikëpamjeve europiane për sa u takon standardeve dhe normave të sigurisë së aviacionit civil, duke krijuar bashkëpunimin e duhur me vendet e tjera dhe me organizatat ndërkombëtare;

f) sigurimi i mundësive të barabarta për të gjitha subjektet e përfshira në tregun e aviacionit.

3. Mjetet për arritjen e objektivave të përcaktuar në paragrafët 1 dhe 2 janë:

a) përgatitja, miratimi dhe zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme;

b) njohja, pa kërkesa shtesë, e certifikatave, licencave, autorizimeve apo e dokumenteve të tjera të lëshuara për produktet, personelin dhe organizatat në përputhje me këtë udhëzim;

c) marrja e masave për t'u asocuar në Agjencinë e Pavarur Europiane të Sigurisë së Aviacionit (në vijim "Agjencia");

d) zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil në bashkëpunim me Agjencinë, brenda fushave të tyre përkatëse të përgjegjësisë.

Neni 3
Përkufizime
(ndryshuar shkronja "d", shtuar shkronja "d/1", ndryshuar shkronja "h", shtuar shkronjat "m", "n", "o", "p", "q", "r" dhe "s" me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

Për qëllim të këtij udhëzimi:

a) "Mbikëqyrje e vazhdueshme" nënkupton detyrat që ndërmerren për të verifikuar që kushtet, sipas të cilave një certifikatë është dhënë, vazhdojnë të përmbushen në çdo kohë gjatë periudhës së vlefshmërisë së saj, si dhe marrjen e çdo mase mbrojtjeje.

b) "Konventa e Çikagos" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe shtojcën e saj, e firmosur në Çikago më 7 dhjetor 1944.

c) "Produkt" nënkupton një avion me motor ose helikë.

d) "Pjesët dhe pajisjet" nënkuptojnë çdo instrument, pajisje, mekanizëm, pjesë aparature, programe kompjuterike ose pjesë aksesorësh, duke përfshirë dhe pajisjet e komunikimit, i cili përdoret apo ka për qëllim të përdoret në kontrollin ose në operimin e avionit gjatë fluturimit; duhet të përfshijë pjesët e avionit, motorit, helikën, apo pajisje të tjera të përdorura për të manovruar avionin nga toka.

d/1 "Përbërësit e ATM/ANS" nënkupton çdo përbërës sipas përcaktimeve në përkufizimet shtojca I (26) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5 datë 3.6.2010 "Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Europian (kuadri rregullator)".

e) "Certifikim" nënkupton çdo formë të njohjes së një produkti, pjese apo pajisjeje,

organizate ose personi që respekton kërkesat e zbatueshme duke përfshirë dispozitat e këtij udhëzimi, si dhe lëshimin e certifikatës përkatëse që vërteton një respektim të tillë.

f) “Subjekt i kualifikuar” nënkupton një organ, të cilit mund t’i jepen detyra specifike certifikimi nga Agjencia, nën kontrollin dhe përgjegjësinë e Agjencisë ose të një autoriteti kombëtar të aviacionit.

g) “Certifikatë” nënkupton çdo autorizim, licencë apo dokument tjetër të lëshuar si rezultat i certifikimit.

h) “Operator” nënkupton çdo person fizik apo juridik i cili vepron apo sugjeron të operojë për një apo më shumë avionë, apo në një apo më shumë aerodrome.

i) “Shfrytëzim tregtar” nënkupton çdo shfrytëzim mjeti ajror, kundrejt pagesës apo kundërvlerave të tjera, i cili vihet në dispozicion të publikut ose, kur nuk vihet në dispozicion të publikut, realizohet sipas një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti ku ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin.

j) “Mjet ajror kompleks me motor” nënkupton:

i) aeroplan:

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

ii) helikopter i certifikuar:

- për një kapacitet maksimal ngritjeje që kalon mbi 3175 kg; ose
- për një konfiguracion maksimal vendesh për mbi 9 pasagjerë; ose
- për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh; ose

iii) mjet me helikë të pjerrët.

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

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

m) “Aerodrom” nënkupton një zonë të përcaktuar (përfshirë çdo ndërtesë, instalime apo pajisje) mbi tokë ose mbi ujë apo mbi një zonë të caktuar lundruese ose në det të hapur, e cila mund të përdoret pjesërisht ose plotësisht për nisjet, arritjet apo lëvizjet e avionit mbi sipërfaqe;

n) “Pajisje të aerodromit” nënkuptohet çdo pajisje, aparaturë, pajisje plotësuese, program kompjuterik apo aksesor, i cili përdoret apo ka si qëllim të përdoret dhe të kontribuojë gjatë operimit të një avioni në aerodrom;

o) “Vendqëndrim i avionit” nënkupton një zonë të përcaktuar e përdorur për vendosjen e avionit, me qëllim ngjitjen apo zbritjen e pasagjerëve, të postës, ngarkesës, furnizimit me karburant, parkimit apo mirëmbajtjes;

p) “Shërbimet e menaxhimit të vendqëndrimit të avionit” nënkupton çdo shërbim i përdorur për menaxhimin e aktiviteteve dhe lëvizjes së avionit dhe mjeteve mbi vendqëndrim e avionit;

q) “ATM/ANS” nënkupton menaxhimin e shërbimeve të trafikut ajror sipas përcaktimeve të shtojcës I(5) dhe shërbime të lundrimit ajror të përcaktuara në shtojcën I(2) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3. 6.2010, “Mbi krijimin e strukturës së QVE (kuadri rregullator)”, si dhe shërbime të cilat konsistojnë në përpunimin e të dhënave, formatimin dhe shpërndarjen e tyre për trafikun ajror të përgjithshëm me qëllim lundrimin ajror të sigurisë-kritike;

r) “Sistemet ATM/ANS” nënkupton çdo lloj kombinimi të pajisjeve dhe sistemeve të lidhura me sigurinë, të përcaktuara në shtojcën I(41) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010, “Mbi krijimin e strukturës së QVE (kuadri rregullator)”;

s) “Shërbimi i informacionit të fluturimit” nënkupton një shërbim i cili përdoret për qëllim të këshillimit dhe dhënies së informacionit në funksion të kryerjes së fluturimeve të sigurta dhe efikase.

KAPITULLI II
KËRKESA THEMELORE

Neni 4
Parimet bazë dhe zbatueshmëria
(shtuar paragrafët 3a, 3b dhe 3c me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

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

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

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

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

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

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

3. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në germat “b”, “c” ose “d” të paragrafit 1 realizohen në përputhje me këtë udhëzim.

3a. Aerodromet të cilët përfshijnë pajisje, të lokalizuara në territorin e vendit tonë, të hapur për përdorim publik, si dhe që kanë shërbime të transportit ajror tregtar, si dhe operojnë me instrumente afrimi dhe nisjeje, dhe:

a) kanë një pistë të shtruar rreth 800 metra apo më shumë; ose

b) në mënyrë ekskluzive ofrojnë shërbime për helikopterë;

duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim. Personeli dhe organizmat e përfshirë në operimet e këtyre aerodromeve duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim.

3b. Me anë të shmangies nga kushtet e paragrafit 3a, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të përjashtojë nga dispozitat e këtij udhëzimi një aerodrom, i cili:

- ka jo më shumë se 10000 pasagjerë në vit;
- ka jo më shumë se 850 lëvizje lidhur me ngarkesat e mallrave në vit.

Nëse një përjashtim i tillë nuk është në përputhje me objektivat e përgjithshëm të sigurisë të përcaktuara në këtë udhëzim apo me ndonjë rregullore apo udhëzim tjetër në fuqi, Komisioni Evropian, duke konsideruar parashikimet e marrëveshjes shumëpalëshe mund të marrë një vendim në përputhje me procedurat e sigurisë që të mos lejojë përjashtimet nga ky rast. Në raste të tilla, do të revokohet përjashtimi.

3c. ATM/ANS të ofruara në hapësirën ajrore të territorit të Republikës së Shqipërisë, ose hapësire tjetër ku aplikohet udhëzimi i ministrit të Transporteve nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian” (Rregullore për hapësirën ajrore)”, në përputhje me nenin 1(1.2), duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim. Sistemet dhe përbërësit, personeli dhe organizmat të këtyre ATM/ANS duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim.

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

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

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

Neni 5

Siguria e fluturimit

(ndryshuar shkronjat “b” dhe “c” të paragrafit 2 me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

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

2. Zbatimi i kërkesave ligjore nga mjetet ajrore të përmendura në germën “b” të paragrafit 1 të nenit 4 dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të montuara në mjetet ajrore përcaktohet sipas germave të mëposhtme:

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

b) Masat referuar në paragrafin 5 mund të përcaktohen si një kërkesë për certifikim të pjesëve dhe pajisjeve. Certifikimi për pjesët dhe pajisjet jepet atëherë kur aplikuesi ka demonstruar që pjesët dhe pajisjet përputhen me specifikimet e detajuara të vlefshmërisë të fluturimit në mënyrë që të sigurohet përputhshmëria me kërkesat thelbësore referuar në paragrafin 1;

c) Asnjë avion nuk duhet të operojë, për aq kohë sa nuk disponon një certifikatë të vlefshme të gatishmërisë për fluturim. Certifikata mund të jepet atëherë kur aplikuesi ka demonstruar që avioni është në përputhje me tipin e dizajnuar të aprovuar sipas llojit të tij në certifikatë dhe që dokumentacioni relevant, inspektimet dhe testet tregojnë që avioni është në kushte të sigurta operimi. Certifikata e gatishmërisë për fluturim është e vlefshme për aq kohë sa nuk është pezulluar, revokuar apo përfunduar dhe për sa kohë që avioni është në përputhje me kushtet e gatishmërisë së fluturimit, të përcaktuara në pikën 1.d të shtojcës 1 dhe masat e përshtatura në përputhje me paragrafin 5.

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

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

Për më tepër:

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

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

3. Mjetet ajrore e përmendura në germën “a” të paragrafit 1 të nenit 4 dhe produktet, pjesët dhe pajisjet e montuara në to, zbatojnë germat “a”, “b” dhe “‘e” të paragrafit 2 të këtij

neni.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- qëllimin e fluturimit;
- hapësirën ajrore të përdorur për fluturim;
- kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit;
- transportimin e personave, përveç ekuipazhit të fluturimit;

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

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

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

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

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

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

h) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

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

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

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

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

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

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

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

Neni 6

Kërkesat kryesore për mbrojtjen e mjedisit

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

2. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave të përmendura në paragrafin 1 për t'i sjellë ato në përputhje me amendamentet e mëpasshme të Konventës së Çikagos dhe të anekseve të saj, të cilat hyjnë në fuqi pas miratimit të këtij udhëzimi për aq sa përshtatje të tilla, nuk e zgjerojnë objektin e këtij udhëzimi, në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

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

Neni 7

Pilotët

(ndryshuar pika 4 me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

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

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

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

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

Pavarësisht nga paragrafi i tretë, në rastin e licencës së pilotit për kohën e lirë, mjeku

i përgjithshëm, i cili ka njohuri të mjaftueshme të detajuara për historikun mjekësor të kërkuesit, mund të veprojë, nëse e lejon e drejta kombëtare, si ekzaminues aeromjekësor në përputhje me aktet e miratuara që sigurojnë ruajtjen e nivelit të sigurisë.

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

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

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

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

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

4. Certifikata do të kërkohet për çdo pajisje fluturimi trajnuese e cila përdoret për trajnimin e pilotëve. Certifikata do të lëshohet atëherë kur aplikuesi ka demonstruar që pajisja përshtatet me rregullat e përcaktuara, të cilat sigurojnë përputhshmëri, sipas kërkesave thelbësore të përcaktuara në shtojcën III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Masa të tilla përfshijnë edhe dispozita të lëshimit të të gjitha llojeve të licencave të pilotëve dhe të klasifikimeve që kërkohen sipas Konventës së Çikagos dhe të licencave të

pilotëve për kohën e lirë që mbulojnë aktivitete jotregtare, ku përfshihen mjete ajrore me kapacitet ngritës të certifikuar prej 2000 kg ose më pak, të cilët nuk plotësojnë ndonjë nga kriteret e përmendura në germën "j" të nenit 3.

Neni 8

Operacionet ajrore

(ndryshuar pika 1, shkronjat "a" dhe "g" të paragrafit 5, shtuar fjalë në paragrafin 6 me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Funksionimi i avionit referuar nenit 4 (1)(b) dhe (c) duhet të përputhet me kërkesat kryesore të përcaktuara në shtojcën IV, dhe nëse është e aplikueshme dhe me shtojcën Vb.

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

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

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

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

a) kushtet që një avion të funksionojë në përputhje me kërkesat kryesore përcaktohen në shtojcën IV dhe nëse është e mundur dhe në shtojcën Vb;

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

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

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

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

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

g) kur operimet e avionit u referohen pikave (a)(ii) dhe pikave (d) dhe (h) të shtojcës II, në rastet kur përdoren për transport ajror tregtar, përcaktohen në shtojcën IV dhe nëse është e aplikueshme edhe në shtojcën Vb.

6. Masat e përmendura në paragrafin 5:

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

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

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

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

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

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

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

- të merren në konsideratë aspektet e sigurisë lidhur me ATM/ANS.

Neni 8a

Aerodromet

(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Aerodromet, pajisjet dhe funksionimi i tyre do të respektojnë kriteret bazë të paraqitura në shtojcën Va dhe, nëse është e aplikueshme, shtojcën Vb.

2. Përputhshmëria e aerodromeve, pajisjeve të tyre dhe funksionimit të tyre me kriteret bazë do të vendosen në përputhje me si vijon:

a) Do të kërkohet një certifikatë në lidhje me çdo aerodrom. Certifikata dhe certifikimi i ndryshimeve të asaj certifikate do të lëshohen kur aplikuesi të ketë treguar që aerodromi plotëson bazën e certifikimit të aerodromit të paraqitur në pikën (b), dhe që aerodromi nuk ka asnjë tipar apo karakteristikë që e bën të pasigurt funksionimin e tij. Certifikata do të mbulojë aerodromin, funksionimin e tij dhe pajisjet e tij që kanë të bëjnë me sigurinë;

b) Baza e certifikimit për një aerodrom do të konsistojë si vijon:

i) Specifikimet e aplikueshme të certifikimit të lidhura me llojin e aerodromit;

ii) Dispozitat në bazë të të cilave është pranuar niveli i sigurisë; dhe

iii) Specifikimet teknike të detajuara të nevojshme kur veçoritë e projektimit të një aerodromi të veçantë ose eksperienca në funksionim bëjnë ndonjë nga specifikimet e përmendura në pikën (i) të papërshtatshme për të siguruar përputhshmëri me kriteret bazë të paraqitura në shtojcën Va;

c) Masat e përmendura në paragrafin 5 që do të propozohen nga Komisioni Evropian, duke konsideruar parashikimet e marrëveshjes shumë-palëshe mund të përcaktojnë një kriter certifikimi në lidhje me pajisjet e aerodromit kritike për sigurinë. Certifikata për pajisje të tilla do të lëshohet kur aplikuesi të ketë treguar se pajisjet përmbushin specifikimet e detajuara të përcaktuara për të siguruar përputhjen me kriteret bazë sipas paragrafit 1;

d) Operatorët përgjegjës për funksionimin e aerodromeve do të demonstrojnë kapacitetet dhe aftësinë e tyre për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me privilegjet e tyre. Këto kapacitete dhe mjete financiare do të njihen nëpërmjet lëshimit të një certifikate të referuar në pikën (a). Ato mund të njihen gjithashtu nëpërmjet lëshimit të një certifikate të veçantë nëse Autoriteti i Aviacionit Civil e vendos një gjë të tillë. Privilegjet e operatorit të certifikuar dhe fusha e certifikatës, duke përfshirë një listë aerodromesh, do të specifikohen në certifikatë;

e) Në rastet kur nuk aplikohet pika (d), Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë që ofruesit e shërbimeve të vendqëndrimit të avionit në aerodrom do të lejohen të deklarojnë kapacitetet dhe aftësinë e tyre për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me shërbimet e siguruara.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që dispozitat janë të vendosura për të siguruar aerodromet kundrejt aktiviteteve dhe zhvillimeve në ambientet përreth

aerodromit të cilat mund të shkaktojnë situata rreziku të papranueshme për avionët që përdorin atë aerodrom.

4. Operatorët e aerodromit do të monitorojnë aktivitetet dhe zhvillimet që mund të shkaktojnë rreziqe sigurie të papranueshme për aviacionin në rrethinat e aerodromit dhe të marrin, brenda kompetencave të tyre, masat përkatëse.

5. Masat e përcaktuara për të korrigjuar elementet jo thelbësore të kritereve të referuara në këtë nen, duke e plotësuar atë, do të zbatohen në përputhje me procedurën rregullative.

Këto masa do të specifikojnë në veçanti:

a) kushtet për të përcaktuar dhe njoftuar një aplikues në lidhje me bazën e certifikimit të aplikueshme për një aerodrom;

b) kushtet për të përcaktuar dhe njoftuar një aplikues në lidhje me specifikimet e detajuara të aplikueshme për një aerodrom;

c) kushtet për të lëshuar, mbajtur, korrigjuar, pezulluar apo revokuar certifikatat e aerodromeve dhe certifikatën për pajisjet e aerodromit, duke përfshirë kufizime në operim të lidhura me projektimin specifik të aerodromit;

d) kushtet për operimin e një aerodromi në përputhje me kriteret bazë të paraqitura në shtojcën Va dhe, nëse është e aplikueshme, shtojca Vb;

e) kushtet për të lëshuar, mbajtur, korrigjuar, pezulluar apo revokuar certifikatat siç referohet në paragrafin 2(d);

f) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

g) kushtet për pranimin dhe konvertimin e certifikatave të aerodromit të ZPEA-së sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, duke përfshirë masat që janë tashmë të autorizuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në bazë të devijimeve të njoftuara të aneksit 14 të Konventës së Çikagos, mbi "Aerodromet" përpara hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi;

h) kushtet, për marrjen e vendimit për moslejimin e përjashtimeve të referuara në nenin 4(3b), duke përfshirë kriteret për aerodromet e mallrave, njoftimi për aerodromet e përjashtuar dhe për rishikimin e bërë ndaj këtyre aerodromeve të përjashtuar;

i) kushtet sipas të cilave operimet do të ndalohen, kufizohen ose do t'u nënshtrohen kushteve të tjera në interes të sigurisë;

j) kushtet dhe procedurat për deklaratën dhe mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimit të referuar në paragrafin 2(e).

6. Masat e referuara në paragrafin 5:

a) do të pasqyrojnë praktikat më të mira dhe moderne në fushën e aerodromeve dhe do të marrin parasysh Standardet e ICAO-s të aplikueshme dhe Praktikat e Rekomanduara, të bëra pjesë e legjislacionit tonë.

b) do të jenë në proporcion me përmasat, trafikun, kategorinë dhe kompleksitetin e aerodromit si edhe natyrën dhe volumin e operimeve në të;

c) do të marrin parasysh eksperiencën e funksionimit të aerodromeve në të gjithë botën dhe progresin teknik dhe shkencor;

d) do të lejojnë një reagim të menjëhershëm për të përcaktuar shkaqet e aksidenteve dhe incidenteve serioze;

e) do të parashikojnë fleksibilitetin e nevojshëm për të qenë në përputhje me rregullat sipas rastit.

Neni 8b

ATM/ANS

(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Dispozitat e ATM/ANS do të jetë në përputhje me kriteret bazë të paraqitura në shtojcën Vb dhe, sa të jetë e mundur nga ana praktike, me shtojcën Va.

2. Ofruesit e ATM/ANS do t'u kërkohet të kenë një certifikatë. Certifikata do të lëshohet kur ofruesi i shërbimit ka treguar aftësinë dhe kapacitetet për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me privilegjet e ofruesit të shërbimit. Privilegjet e dhëna dhe qëllimi i shërbimeve të ofruara do të specifikohen në certifikatë.

3. Në rastet kur shmanget paragrafi 2, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë që ofruesit e shërbimeve mbi informacionin e fluturimit të lejohen të deklarojnë aftësitë dhe kapacitetin e tyre për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me ofrimin e shërbimeve.

4. Masat e referuara në paragrafin 6 mund të përcaktojnë një kriter për certifikim në lidhje me organizatat e angazhuara në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve ATM/ANS shumë të rëndësishëm për sigurinë dhe pjesët përbërëse të tyre. Certifikata për ato organizata do të lëshohet kur ato të kenë treguar aftësinë dhe kapacitetin e tyre për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me privilegjet e tyre. Privilegjet e dhëna do të specifikohen në certifikatë.

5. Masat e referuara në paragrafin 6 mund të përcaktojnë një kriter për certifikim, ose në mënyrë alternative, miratimin nga ofruesi i shërbimit të ATM/ANS, në lidhje me sistemet ATM/ANS shumë të rëndësishme për sigurinë dhe pjesët përbërëse të tyre. Certifikata për ato sisteme dhe pjesët përbërëse të tyre do të lëshohet, ose do të jepet miratim, kur aplikuesi të ketë treguar që sistemet dhe përbërësit e tyre të respektojnë specifikimet e detajuara të përcaktuara për të siguruar përmbushjen e kritereve thelbësore të referuara në paragrafin 1.

6. Masat e nevojshme për zbatimin e këtij neni do të hartohen në përputhje me procedurën rregullative të Komisionit Europian, duke konsideruar parashikimet e marrëveshjes shumëpalëshe.

Këto masa do të specifikojnë në veçanti:

a) kushtet për sigurimin e ATM/ANS në përputhje me kriteret bazë të paraqitura në shtojcën Vb dhe, nëse është e aplikueshme, në shtojcën Va;

b) kushtet për përcaktimin dhe njoftimin tek një aplikues për specifikimet e detajuara për sistemet ATM/ANS dhe përbërësit e tyre;

c) kushtet për lëshimin, mbajtjen, korrigjimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave sipas paragrafëve 2 dhe 4;

d) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

e) kushtet dhe procedurat për deklaratën dhe për mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimit sipas paragrafit 3;

f) kushtet sipas të cilave operimet do të ndalohen, kufizohen ose do t'u nënshtrohen disa kushteve në interes të sigurisë.

7. Masat sipas paragrafit 6:

a) do të pasqyrojnë praktikat më të mira dhe moderne në fushën e ATM/ANS;

b) do të jenë në proporcion me llojin dhe kompleksitetin e shërbimeve të ofruara;

c) do të marrin parasysh eksperiencën botërore të ATM/ANS, dhe progresin shkencor dhe teknik;

d) do të zhvillohen duke zbatuar për sa të jetë e mundur dispozitat përkatëse të:

- udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010, "Mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian (Kuadri rregullator)";

- udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010 "Mbi dispozitat e Shërbimit të Navigimit Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian (Rregullore për dispozitat e shërbimit);

- udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 7, datë 3.6.2010 "Mbi organizimin dhe përdorimin e Hapësirës Ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian (Rregullore për hapësirën ajrore)";

- udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 8, datë 3.6.2010 "Për ndërveprimin në

Rrjetin Evropian të menaxhimit të Trafikut Ajror (Rregullore për ndërveprimin)", dhe

të garantojnë mekanizmat kalimtarë për të siguruar vazhdimësinë e certifikatave të dhëna tashmë sipas këtyre udhëzimeve; fillimisht ato do të përfshijnë dispozitat e sigurisë së atyre udhëzimeve dhe, sipas nevojës, në rast të ndryshimeve të ardhshme, do të marrin parasysh progresin e fundit shkencor dhe teknik;

e) do të lejojnë një reagim të menjëhershëm për të përcaktuar shkaqet e aksidenteve dhe incidenteve serioze;

Neni 8c

Kontrollorët e trafikut ajror

(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Kontrollorët e trafikut ajror, si edhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose vlerësimin mjekësor të kontrollorëve të trafikut ajror, do të përmbushin kriteret përkatëse të përcaktuara në shtojcën Vb.

2. Kontrollorëve të trafikut ajror do t'u kërkohet të kenë një licencë dhe një certifikatë mjekësore të përshtatshme për shërbimin e ofruar.

3. Licenca sipas paragrafit 2 do të lëshohet vetëm kur aplikuesi për licencë tregon se ai ose ajo i përmbush rregullat e vendosura për të siguruar përmbushjen e kritereve bazë lidhur me njohuritë teorike, aftësitë praktike, aftësinë gjuhësore dhe eksperiencën sipas shtojcës Vb.

4. Certifikata mjekësore sipas paragrafit 2 do të lëshohet vetëm kur kontrollori i trafikut ajror përmbush rregullat e vendosura për të siguruar arritjen e kritereve bazë mbi gjendjen shëndetësore sipas shtojcës Vb. Certifikata mjekësore mund të lëshohet nga ekzaminuesit mjeko-ajror ose nga qendrat mjeko-ajrore.

5. Privilegjet e kontrollorit të trafikut ajror dhe qëllimi i licencës dhe certifikatës mjekësore do të përcaktohen në këtë licencë dhe certifikatë.

6. Aftësia e organizatave trajnuese të kontrollorit të trafikut ajror, ekzaminuesit mjeko-ajror dhe qendrave mjeko-ajrore për të përmbushur përgjegjësitë e lidhura me privilegjet e tyre për sa i përket lëshimit të licencave dhe certifikatave mjekësore do të njihet nga lëshimi i një certifikate.

7. Një certifikatë do t'u lëshohet organizatave të trajnimit, ekzaminuesve mjeko-ajror dhe qendrave mjeko-ajrore për kontrollorët e trafikut ajror që kanë treguar se përmbushin rregullat e vendosura për të siguruar respektimin e kritereve përkatëse bazë sipas shtojcës Vb. Privilegjet e dhëna nga kjo certifikatë do të specifikohen aty.

8. Personat përgjegjës për ofrimin e trajnimit praktik ose për vlerësimin e aftësive të kontrollorëve të trafikut ajror duhet të kenë një certifikatë. Certifikata do të lëshohet kur personi përkatës ka treguar që ai ose ajo i përmbush rregullat e përcaktuara për të siguruar arritjen e kritereve përkatëse bazë sipas shtojcës Vb. Privilegjet e dhëna nga kjo certifikatë do të specifikohen aty.

9. Pajisjet e trajnimit artificial do të përmbushin kriteret përkatëse bazë sipas shtojcës Vb.

10. Masat e përcaktuara për amendimin e elementeve joesenciale të këtij neni do të specifikojnë në veçanti:

a) kategoritë dhe aprovimet e ndryshme të licencave të kontrollorëve të trafikut ajror;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, korrigjimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e licencave, kategoritë dhe miratimet e licencave, certifikatat mjekësore, aprovimet dhe certifikatat, kushtet sipas të cilave këto certifikata dhe aprovime nuk duhen kërkuar, gjithashtu do të parashikojnë edhe mekanizmat kalimtarë për të siguruar vazhdueshmërinë e aprovimeve dhe certifikatave të dhëna tashmë;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të licencave, kategoritë dhe

aprovimet e licencave, certifikatat mjekësore, aprovimet dhe certifikatat;

d) kushtet për pranimin dhe konvertim e licencave të kontrollorëve të trafikut ajror, si edhe kushtet për pranimin dhe konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore përgjithësisht të njohura.

11. Masat sipas paragrafit 10 do të reflektojnë modernizimin, duke përfshirë praktikat më të mira dhe progresin tekniko-shkencor, në fushën e trajnimit të kontrollorit të trafikut ajror. Fillimisht ato do të zhvillohen në bazë të dispozitave të urdhrit të ministrit të Transporteve nr. 117, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi Rregullat e Detajuara për Licencat dhe Certifikatat e Kontrolloreve të Trafikut Ajror.

Neni 9

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

(ndryshuar pika 1 dhe shtuar shkronja "e" me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Mjetet ajrore sipas nenit 4(1)(d), si edhe ekuipazhi dhe operimet e tyre, do të jenë në përputhje me standardet e aplikueshme ICAO. Në rast se nuk ka standarde të tilla, këto mjete ajrore dhe veprimtaria e tyre do të përputhen me kriteret sipas shtojcave I, III, IV dhe, nëse është e aplikueshme, shtojca Vb, me kusht që këto kritere të mos bien ndesh me të drejtat e shteteve të tjera sipas konventave ndërkombëtare.

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

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

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

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

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

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

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

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

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të autorizimeve;

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

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

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

a) që të përdoren, sipas rastit, praktikat e rekomanduara dhe dokumentet udhëzuese

të ICAO-s;

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

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

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

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

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

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

e) merren parasysh aspektet e sigurisë lidhur me ATM/ANS.

Neni 10

Mbikëqyrja dhe zbatimi

(ndryshuar pika 1 me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të bashkëpunojë me Komisionin Evropian dhe EASA, me qëllim sigurimin e përmbushjes së këtij udhëzimi dhe rregullave të tij të zbatueshme.

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

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

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

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

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

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

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

Neni 11

Njohja e certifikatave

(ndryshuar pikat 4 e 5 dhe shtuar pikat “5a” dhe “5b”me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

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

2. Komisioni Europian, kryesisht ose me kërkesë të vendit anëtar të Bashkimit Europian apo të Agjencisë, mund të fillojë procedurën për të vendosur nëse një certifikatë e

lëshuar në përputhje me këtë udhëzim, respekton në mënyrë efektive këtë udhëzim. Në rast mosrespektimi apo respektimi joefektiv, Komisioni Europian i kërkon lëshuesit të certifikatës të ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese dhe masat mbrojtëse, të tilla si kufizimi apo pezullimi i certifikatës. Gjithashtu, dispozitat e pikës 1 pushojnë së zbatuari për certifikatën nga data e njoftimit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian për vendimin e Komisionit.

3. Kur Komisioni ka të dhëna të mjaftueshme se janë ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese nga ana e lëshuesit të përmendur në paragrafin 2 për të trajtuar rastin e moszbatimit apo të zbatimit joefektiv dhe se nuk janë më të nevojshme masat mbrojtëse, ai vendos që dispozitat e paragrafit 1 të zbatohen përsëri ndaj kësaj certifikate. Këto dispozita zbatohen që nga data kur shtetet anëtare të Bashkimit Europian njoftohen për këtë vendim.

4. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas neneve 5(5), 7(6) dhe 9(4) dhe mbarimit të çdo periudhe transitore të zbatueshme sipas këtyre masave, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë udhëzim mund të lëshohen në bazë të rregulloreve kombëtare të tjera të aplikueshme, në fuqi.

5. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas nenit 8(5) dhe mbarimit të çdo periudhe transitore të zbatueshme sipas këtyre masave, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë rregullore mund të lëshohen në bazë të rregulloreve kombëtare të tjera të aplikueshme në fuqi.

5a. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas nenit 8(5), 8c(10) dhe mbarimit të çdo periudhe transitore të zbatueshme sipas këtyre masave, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë rregullore mund të lëshohen në bazë të rregulloreve kombëtare të tjera të aplikueshme në fuqi;

5b. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas nenit 8b(5) dhe mbarimit të çdo periudhe transitore të zbatueshme sipas këtyre masave, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë rregullore mund të lëshohen në bazë të rregulloreve kombëtare të aplikueshme ose, aty ku mund të zbatohet, në bazë të kritereve përkatëse të urdhrit të ministrit të Transporteve nr. 115, datë 23.10.2012, “Për miratimin e rregullores mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror.

Neni 12

Pranimi i certifikimit të vendit të tretë

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

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

Neni 13

Subjektet e kualifikuara

(shtuar një paragraf me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

Kur i jep një subjekti të kualifikuar një detyrë të specifikuar certifikimi, Autoriteti i

Aviacionit Civil ose Agjencia duhet të sigurojë që një subjekt i tillë i përmbush kriteret e përcaktuara në shtojcën V.

Organet e kualifikuara nuk do të lëshojnë certifikata.

Neni 14

Dispozita e fleksibilitetit

(shtuar pikat 2 dhe 3 me udhëzimin nr. 2, datë 8.5.2020)

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

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

Parashikimet e nenit 15 zbatohen ndaj masave në fjalë.

2. Në rastin e rrethanave urgjente të paparashikueshme, të cilat ndikojnë tek personat juridik apo fizik që i nënshtrohet zbatimit të dispozitave të këtij udhëzimi, ose ndikojnë në nevojat urgjente operacionale të tyre, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë përjashtime nga zbatimi i dispozitave të këtij udhëzimi, kur janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) është e pamundur të adresohen në mënyrë të përshtatshme rrethanat apo nevojat përkatëse në përputhje me këtë udhëzim;

b) të garantohet siguria në operim, mbrojtja mjedisore dhe përputhja me kërkesat thelbësore të zbatueshme, aty ku është e nevojshme përmes aplikimit të masave zbutëse;

c) janë marrë masat që të zbutet sa më shumë të jetë e mundur çdo çrregullim i mundshëm i kushteve të tregut si pasojë e dhënies së përjashtimit; dhe

d) përjashtimi është kufizuar në qëllim dhe kohëzgjatje, në masën që nevojitet dhe është aplikuar në një mënyrë jodiskriminuese.

Në rastin e dhënies së përjashtimit, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton menjëherë ministrin dhe merr masa për të njoftuar Komisionin Evropian, Agjencinë Evropiane të Sigurisë Ajrore (EASA) për përjashtimin e dhënë, kohëzgjatjen e tij, arsyen e dhënies së këtij përjashtimi dhe, sipas rastit, masat e nevojshme zbutëse të zbatuara.

3. Kur përjashtimi sipas referencës në pikën 2 më sipër, është dhënë për një kohëzgjatje që tejkalon tetë muaj të njëpasnjëshëm ose kur Autoriteti i Aviacionit Civil ka dhënë të njëjtin përjashtim në mënyrë të përsëritur dhe kohëzgjatja totale tejkalon tetë muaj, Autoriteti i Aviacionit Civil, në bashkëpunim me ministrinë përgjegjëse për transportin, do të vlerësojnë përmbushjen e kushteve të vendosura në pikën 2.

Në vijim të këtij vlerësimi, Autoriteti i Aviacionit Civil do të dalë me një vendim lidhur me rezultatin e këtij vlerësimi për të cilin do të njoftojë paraprakisht ministrin. Ky vendim do të merret brenda 3 muajve nga data e njoftimit të fundit, që i është përcjellë ministrit.

Kur vendimi konfirmon se kushtet e përcaktuara në paragrafin e parë të pikës 2, nuk përmbushen, Autoriteti i Aviacionit Civil, do të revokojë menjëherë përjashtimin e dhënë sipas pikës 2 të këtij neni.

Neni 15

Rrjeti i informacionit

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

2. Pa cenuar të drejtën e publikut për t'u informuar, Autoriteti i Aviacioni Civil harton masa për shpërndarjen e informacionit të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni te palët e

interesuara. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme apo të veçanta, bazohen:

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

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

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

Neni 16

Mbrojtja e burimit të informacionit

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

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

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

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

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

Neni 17

Certifikimi i vlefshmërisë ajrore dhe i mbrojtjes së mjedisit

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

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

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

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

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

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

f) lëshon certifikatat tip të përshtatshme apo ndryshimet shoqëruese;

g) lëshon certifikata për pjesë dhe pajisje;

h) lëshon certifikatat e përshtatshme mjedisore;

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

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

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

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

2. Në lidhje me organizatat, Agjencia:

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

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

i) organizatave projektuese; ose

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

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

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

Neni 18

Certifikimi i pilotëve

(ndryshuar shkronja "c" dhe shtuar shkronja "d" me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015[1])

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

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

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

c) lëshimi i specifikimeve të certifikimit, mënyrat e pranueshme të përputhshmërisë,

---

[1] c) lëshimi i specifikimeve të certifikimit, mënyrat e pranueshme të përputhshmërisë, si dhe çdo lloj materiali udhëzues për zbatimin e dispozitave të këtij udhëzimi.
d) merr vendimet e duhura për zbatimin e neneve 20, 21, 22, 22a, 22b dhe 23, duke përfshirë dhënien e përjashtimeve për mbajtësit e certifikatave që ajo ka lëshuar, nga kriteret e rëndësishme të përcaktuara nga ky udhëzim dhe rregullat e zbatueshme të tij në rast të rrethanave të paparashikueshme urgjente operacionale ose nevojave operacionale me një kohëzgjatje të kufizuar, me kusht që niveli i sigurisë të mos preket, që ato të jepen për një periudhë që nuk i kalon dy muaj, që për to të njoftohet Komisioni Evropian dhe të mos ripërtërihen.

si dhe çdo lloj materiali udhëzues për zbatimin e dispozitave të këtij udhëzimi.

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

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

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

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

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

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

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

Neni 19

Operatorët shqiptarë apo të vendit të tretë

(ndryshuar shkronja "a" e paragrafit 2 me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

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

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

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

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

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

a) specifikimet e certifikimit dhe mënyrat e pranueshme të përputhshmërisë; dhe

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

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

Neni 20

Monitorimi i zbatimit të rregullave

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

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

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

Neni 21

Puna kërkimore

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

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

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

Neni 22
Marrëdhëniet ndërkombëtare

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

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

Neni 22a
ATM/ANS
(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

Lidhur me ATM/ANS sipas nenit 4(3c) EASA:

a) do të zhvillojë, vetë ose nëpërmjet autoriteteve të aviacionit kombëtar ose organeve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që certifikon;

b) do të lëshojë dhe do të ripërtërijë certifikata të organizatave të ndodhura jashtë territorit të vendit tonë, për ofrimin e shërbimeve në hapësirën ajrore të territorit të Republikës së Shqipërisë;

c) do të lëshojë dhe do të ripërtërijë certifikata të organizatave që sigurojnë shërbime mbarë evropiane;

d) do të korrigjojë, do të pezullojë ose revokojë certifikatën përkatëse, kur kushtet sipas të cilave ishte lëshuar nuk plotësohen më ose nëse mbajtësi i certifikatës nuk përmbush detyrimet në përputhje me këtë udhëzim ose me rregullat e tij të zbatueshme.

Neni 22 b
Certifikimi i kontrollorit të trafikut ajror
(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

Në lidhje me personat ose organizatat sipas nenit 8c(1), EASA:

a) do të zhvillojë, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit apo organeve të kualifikuara, hetime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon dhe, sipas rastit, personelit të tyre;

b) do të lëshojë ose do të ripërtërijë certifikatat e organizatave trajnuese të kontrollorit të trafikut ajror të ndodhura jashtë territorit të vendeve anëtare dhe, sipas rastit, personelit të tyre;

c) do të korrigjojë, do të pezullojë ose do të revokojë certifikatën përkatëse kur

kushtet sipas të cilave ishte lëshuar nuk përmbushen më, ose nëse personi fizik ose juridik që mban certifikatën nuk përmbush detyrimet sipas këtij udhëzimi ose rregullave të tij të zbatueshme.

Neni 23
Pjesëmarrja e vendeve të treta europiane

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

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

Neni 24
Shtojcat

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

SHTOJCA VA
KRITERET BAZË PËR AERODROMET
(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

A. Karakteristikat fizike, infrastruktura dhe pajisjet

1. Zona e lëvizjes

a) Aerodromet do të kenë një zonë të caktuar për uljen dhe ngritjen e mjeteve fluturuese, që plotëson kushtet vijuese:

i) Zona e uljes dhe e ngritjes do të ketë përmasa dhe karakteristika të përshtatshme për avionin që ka për qëllim ta përdorë atë.

ii) Zona e uljes dhe e ngritjes, ku është e zbatueshme, do të ketë një forcë mbajtëse të mjaftueshme për të lejuar operacionet e përsëritura për mjetin ajror të parashikuar. Ato zona që nuk janë parashikuar për operacione të përsëritura nevojitet të jenë të afta vetëm për të mbajtur mjetin ajror.

iii) Zonat e uljes dhe e ngritjes do të projektohen që uji të kullojë dhe të parandalojnë qëndrimin e ujit, i cili përbën një rrezik të papranueshëm për operacionet e mjeteve fluturuese.

iv) Pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë të zonës së uljes dhe ngritjes nuk do të duhet të krijojnë një rrezik që është i papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese.

v) Karakteristikat e sipërfaqes së zonës së uljes dhe ngritjes do të jenë të përshtatshme për t'u përdorur nga mjeti ajror i përcaktuar; dhe

vi) Zona e uljes dhe e ngritjes duhet të jetë e lirë nga objekte që mund të krijojnë

një rrezik të papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese.

b) Aty ku ka disa zona të përcaktuara për ulje - ngritje, ato do të jenë të tilla që nuk do të krijojnë një rrezik të papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese.

c) Zona e projektuar e ulje - ngritjes do të rrethohet nga zona të përcaktuara. Këto zona kanë për qëllim të mbrojnë fluturimin e mjeteve fluturuese mbi to gjatë operacioneve të ngritjes apo uljes ose për të zbutur pasojat e uljes së parakohshme, devijimin anash ose kapërcimit të zonës së ngritjes dhe të uljes, dhe do të plotësojnë kushtet vijuese:

i) këto zona do të kenë përmasa të përshtatshme për veprime të parashikuara të mjeteve fluturuese;

ii) pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë së këtyre zonave nuk duhet të krijojnë një rrezik të papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese;

iii) këto zona duhet të jenë të lira nga objekte që mund të krijojnë një rrezik të papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese. Kjo nuk duhet të parandalojë vendosjen e pajisjeve delikate në ato zona, nëse kërkohen për të ndihmuar veprimet e mjeteve fluturuese; dhe

iv) secila nga këto zona do të ketë një forcë mbajtëse të mjaftueshme për t'i shërbyer qëllimit të saj.

d) Ato zona të një aerodromi, me ambientet rrethuese menjëherë ngjitur me to, që përdoren për vendqëndrim taksish ose parkim të mjeteve fluturuese, do të projektohen të lejojnë veprime të sigurta të mjetit fluturues që pritet të përdorë ambientin e veçantë sipas të gjitha kushteve të planifikuara dhe do të plotësojnë kushtet vijuese:

i) këto zona do të kenë forcën mbajtëse të mjaftueshme për të rezistuar ndaj veprimeve përsëritëse të mjetit fluturues të përcaktuar, përveç zonave që janë të caktuara vetëm për përdorim rastësor të cilat vetëm nevojiten të jenë të afta për mbështetjen e mjetit fluturues;

ii) këto zona do të projektohen për kullimin e ujit dhe për të parandaluar qëndrimin e ujit në to, që do të ishte një rrezik i papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese;

iii) pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë së këtyre zonave nuk duhet të krijojnë një rrezik të papranueshëm për veprimet e mjeteve fluturuese;

iv) karakteristikat e sipërfaqes së këtyre zonave do të jenë të përshtatshme për t'u përdorur nga mjeti fluturues i përcaktuar; dhe

v) këto zona duhet të jenë të lira nga objekte që mund të krijojnë një rrezik të papranueshëm për mjetet fluturuese. Kjo nuk duhet të parandalojë vendosjen e pajisjeve të parkimit të kërkuar për atë zonë për vende apo pozicione të përcaktuara.

e) Infrastrukturë tjetër me qëllim përdorimin e mjetit fluturues do të përcaktohet që përdorimi i asaj infrastrukture të mos krijojë rreziqe të papranueshme në përdorimin e mjetit fluturues.

f) Ndërtimet, ndërtesat, pajisjet, zonat e ruajtjes do të projektohen dhe vendosen në mënyrë që mos të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e mjeteve fluturuese.

g) Do të sigurohen mjete të përshtatshme për të parandaluar hyrjen e personave të paautorizuar, automjeteve të paautorizuara apo kafshëve me madhësi të mjaftueshme për të krijuar një rrezik të papranueshëm për operacionet e mjeteve fluturuese, në zonën e lëvizjes, duke respektuar dispozitat kombëtare dhe ndërkombëtare të mbrojtjes së kafshëve.

2. Heqja e pengesave

a) Për të mbrojtur procedimin e mjetit fluturues në një aerodrom për ulje, ose për nisjen e tij nga një aerodrom, do të përcaktohen zona dhe rrugë mbërritje dhe nisje. Këto rrugë dhe zona do t'i sigurojnë mjetit fluturues mospasjen e pengesave të ndodhura në

zonën rrethuese të aerodromit duke marrë parasysh karakteristikat fizike lokale.

b) Kjo heqje pengesash do të jetë e përshtatshme me fazën e fluturimit dhe llojin e veprimeve të kryera. Ajo do të marrë, gjithashtu, parasysh pajisjet që përdoren për përcaktimin e pozicionit të mjetit fluturues.

3. Mjete ndihmëse pamore dhe jopamore dhe pajisjet e aerodromit

a) Mjetet ndihmëse do të jenë të përshtatshme për qëllimin, të njohshme dhe të sigurojnë informacion të qartë për përdoruesit sipas të gjitha kushteve operacionale të përcaktuara.

b) Pajisjet e aerodromit do të funksionojnë siç parashikohet nga kushtet operacionale të sipërpërmendura. Sipas kushteve operacionale apo në rast dështimi, pajisjet e aerodromit nuk do të shkaktojnë një rrezik të papranueshëm për sigurinë e aviacionit.

c) Mjetet ndihmëse dhe sistemi i furnizimit të tyre me energji elektrike do të projektohet në mënyrë të tillë që dështimet të mos rezultojnë në informacion të papërshtatshëm, të rremë apo të pamjaftueshëm për përdoruesit apo në ndërprerjen e një shërbimi thelbësor.

d) Do të sigurohen mjete mbrojtëse të përshtat-shme për të shmangur dëmtimin apo shqetësimin e këtyre mjeteve.

e) Burime rrezatimi apo prania e objekteve lëvizëse apo të fiksuara nuk do të ndërhyjnë apo të kenë një efekt të kundërt me performancën e komunikimeve aeronautike, pilotimin dhe sistemeve të mbikëqyrjes.

f) Informacioni mbi funksionin dhe përdorimin e pajisjeve të aerodromit do të vihet në dispozicion të stafit përkatës, duke përfshirë udhëzime të qarta për kushtet që mund të krijojnë rreziqe të papranueshme për sigurinë e aviacionit.

4. Të dhënat e aerodromit

a) Do të mbahen dhe do të përditësohen të dhënat lidhur me aerodromin dhe shërbimet e disponueshme.

b) Të dhënat do të jenë të sakta, të kuptueshme, të plota dhe të qarta. Do të mbahen nivele të përshtatshme integriteti.

c) Të dhënat do të jenë të disponueshme për përdoruesit dhe ofruesit përkatës së ASN në kohën e duhur, duke përdorur një metodë komunikimi të sigurt dhe të shpejtë në mënyrë të mjaftueshme.

B. Funksionimi dhe administrimi

1. Operatori i aerodromit është përgjegjës për funksionimin e aerodromit. Përgjegjësitë e operatorit të aerodromit janë si vijon:

a) Operatori i aerodromit do të ketë, në mënyrë të drejtpërdrejtë apo me kontratë, të gjitha mjetet e nevojshme për të siguruar sigurinë e operacioneve të mjetit fluturues në aerodrom. Këto mjete do të përfshijnë, pa u kufizuar vetëm në ambientet, personelin, pajisjet dhe materialet, dokumentet e detyrave, përgjegjësive dhe procedurave, akses në të dhënat përkatëse dhe ruajtje e dokumentacionit.

b) Operatori i aerodromit do të verifikojë që kriteret e seksionit A do të përmbushen gjithnjë ose do të marrë masat e përshtatshme për të zbutur rreziqet e lidhur me mos përmbushjen. Do të përcaktohen dhe do të zbatohen procedura për të vënë në dijeni të gjithë përdoruesit për këto masa në kohën e duhur.

c) Operatori i aerodromit do të përcaktojë dhe zbatojë një program të përshtatshëm lidhur me administrimin e rrezikut të aerodromit nga kafshët e egra.

d) Operatori i aerodromit do të sigurojë që lëvizjet e mjeteve dhe personave në zonën e lëvizjes dhe zona të tjera operacionale të koordinohen me lëvizjet e mjeteve ajrore, në mënyrë që të shmangen përplasjet apo dëmtimet e mjeteve ajrore.

e) Operatori i aerodromit do të sigurohet që të krijohen dhe të zbatohen procedura për të zbutur riskun lidhur me operacionet e aerodromit në funksionim gjatë dimrit, në kushte

të këqija të motit, kur ka pamje të reduktuar ose gjatë natës, nëse është e zbatueshme.

f) Operatori i aerodromit do të marrë masa me organizata të tjera përkatëse për të siguruar vazhdimësinë e përmbushjes së këtyre kritereve bazë për aerodromet. Këto organizata përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në operatorët e mjeteve fluturuese, ofruesit e shërbimit të pilotimit në ajër, ofruesit e shërbimit në tokë dhe organizata të tjera, aktivitetet ose produktet e të cilave mund të ndikojnë në sigurinë e mjeteve fluturuese.

g) Operatori i aerodromit, ose vetë ose me anë të kontratave me palë të treta, do të sigurohet që ekzistojnë procedura për të furnizuar mjetin ajror me karburant që është i pakontaminuar dhe sipas kushteve korrekte teknike.

h) Manualet për mirëmbajtjen e pajisjeve të aerodromit do të jenë të disponueshme, do të zbatohen në praktikë dhe do të mbulojnë udhëzimet e mirëmbajtjes dhe riparimit, informacionin mbi riparimet, identifikimin e problemeve dhe procedurat e inspektimit.

i) Operatori i aerodromit do të krijojë dhe zbatojë një plan emergjence të aerodromit, që mbulon skenarët e emergjencës që mund të ndodhin në aerodrom ose në rrethinat e tij. Ky plan do të jetë i koordinuar në mënyrën e duhur me një plan emergjence për komunitetin lokal.

j) Operatori i aerodromit do të sigurohet që në aerodrom të ketë shërbime të përshtatshme për shpëtim dhe zjarrfikës. Këto shërbime do t'i përgjigjen një incidenti apo aksidenti me urgjencën e duhur dhe do të përfshijnë ta paktën pajisjet, agjentët shuarës dhe një numër të mjaftueshëm personeli.

k) Operatori i aerodromit do të përdorë vetëm personel të trajnuar dhe të kualifikuar për operacionet e aerodromit dhe mirëmbajtjen dhe do të zbatojë trajnime dhe programe kontrolli për të siguruar kompetencën e të gjithë personelit përkatës.

l) Operatori i aerodromit do të sigurohet që çdo person që lejohet të hyjë pa shoqërim në zonën e lëvizjes ose zona të tjera operacionale të trajnohet dhe të kualifikohet siç duhet për këtë akses;

m) Personeli i shpëtimit dhe zjarrfikës do të trajnohet dhe kualifikohet për të vepruar në ambientin e aerodromit. Operatori i aerodromit do të zbatojë trajnime dhe programe kontrolli për të siguruar vazhdimësinë e kompetencës së të gjithë personelit përkatës; dhe

n) I gjithë personeli i shpëtimit dhe zjarrfikës që mund të kërkohet të jetë aktiv në emergjenca të aviacionit do të tregojnë në mënyrë periodike gjendjen e tyre shëndetësore të aftë për të ekzekutuar në mënyrë të kënaqshme funksionet e tyre, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit të tyre. Në këtë kontekst, gjendja shëndetësore, duke përfshirë atë fizike dhe mendore, do të thotë të mos vuajë nga asnjë sëmundje apo paaftësi që mund ta bënte këtë personel të paaftë:

i) për të ekzekutuar detyrat e tij të nevojshme për të operuar në emergjencat e aviacionit;

ii) për të kryer detyrat e tyre të caktuara në çfarëdolloj kohe; ose

iii) të perceptojnë ambientin e tyre në mënyrë korrekte.

2. Sistemet e administrimit

a) Operatori i aerodromit do të zbatojë dhe mirëmbajë një sistem administrimi për të siguruar përmbushjen e kritereve bazë të aerodromeve dhe të ketë për qëllim përmirësimin e vazhdueshëm dhe proaktiv të sigurisë. Sistemi i administrimit duhet të përfshijë struktura organizuese, detyrime, përgjegjësi, politika dhe procedura.

b) Sistemi i administrimit do të përfshijë një program parandalimi të aksidenteve dhe të incidenteve, duke përfshirë një skemë analize dhe raportimi të rasteve. Analiza do të përfshijë palët e listuara në pikën 1(f) më sipër.

c) Operatori i aerodromit do të krijojë një manual aerodromi dhe do të veprojë në përputhje me atë manual. Do të përmbajë të gjitha udhëzimet e nevojshme, informacionin dhe procedurat për aerodromin, sistemin e administrimit dhe për kryerjen e detyrave për personelin operativ.

C. Rrethinat e aerodromit

1. Hapësira ajrore përreth zonave të lëvizjes së aerodromit do të jetë e ruajtur prej pengesave, në mënyrë që të lejohen veprimet e paracaktuara të mjeteve fluturuese në aerodrome pa krijuar një rrezik të papranueshëm të shkaktuar nga zhvillimi i pengesave rreth aerodromit. Në këtë mënyrë, sipërfaqet monitoruese të pengesave do të zhvillohen, zbatohen dhe monitorohen vazhdimisht për të identifikuar penetrimet e palejuara.

a) Çdo shkelje e këtyre sipërfaqeve do të kërkojë një vlerësim për të identifikuar, nëse objekti krijon apo jo një rrezik të papranueshëm. Çdo objekt që paraqet një rrezik të papranueshëm do të hiqet ose do të merret një veprim i përshtatshëm zbutës për mbrojtjen e mjeteve fluturuese që përdorin aerodromin.

b) Çdo pengesë e mbetur do të publikohet dhe, në varësi të nevojës, do të shënohet dhe, aty ku është e nevojshme, do të bëhet e dukshme me anë të dritave.

2. Rreziqe lidhur me aktivitetet njerëzore dhe përdorimin e tokës, të tilla si, por jo vetëm, objektet e listës në vijim do të monitorohen. Rreziku i shkaktuar prej tyre do të vlerësohet dhe do të zbutet në mënyrën e duhur:

a) çdo zhvillim apo ndryshim në përdorimin e tokës në zonën e aerodromit;

b) mundësia e turbulencës së shkaktuar nga pengesat;

c) përdorimi i dritave të rrezikshme, hutuese dhe mashtruese;

d) verbimi i shkaktuar nga sipërfaqe të mëdha shumë pasqyruese;

e) krijimi i zonave që mund të inkurajojnë jetën e kafshëve të egra në rrethinat e zonës së lëvizjes ne aerodrom;

f) burime të rrezatimit të padukshëm ose prania e objekteve lëvizëse apo të fiksuara që mund të ndërhyjnë ose të kenë një efekt të kundërt në performancën e komunikimeve ajrore, pilotimit dhe sistemeve të mbikëqyrjes.

3. Do të hartohet një plan emergjence për komunitetin lokal për situata të emergjencës së aviacionit që mund të ndodhin në zonën lokale të aerodromit.

D. Të tjera

Përveç situatave të emergjencës së mjeteve të fluturimit, kur kemi shmangie për në një aerodrom alternativ, ose sipas kushteve të tjera të specifikuara në çdo rast, një aerodrom apo pjesë të tij nuk do të përdoret nga mjetet ajrore të paparashikuara nga projekti dhe procedurat operative të aerodromit.

SHTOJCA VB
KRITERE BAZË PËR ATM/ANS DHE KONTROLLORET E TRAFIKUT AJROR

(shtuar me udhëzimin nr. 3, datë 13.3.2015)

1. Përdorimi i hapësirës ajrore

a) Të gjithë avionët, duke përjashtuar ata të angazhuar në aktivitetet e përmendura në nenin 1(2)(a), në të gjitha fazat e fluturimit ose në zonën e lëvizjes së aerodromit, do të funksionojnë në përputhje me rregullat e përgjithshme operacionale dhe çdo procedure të aplikuar të specifikuar për përdorim të asaj hapësire ajrore.

b) Të gjithë avionët, duke përjashtuar ata të angazhuar në aktivitetet e përmendura në nenin 1(2)(a), do të pajisen me përbërësit e nevojshëm dhe do të funksionojnë në mënyrën e duhur. Përbërësit e përdorur në sistemin ATM/ANS do të përmbushin, gjithashtu, kriteret në pikën 3.

2. Shërbimet

a) Informacioni aeronautik dhe të dhënat për përdoruesit e hapësirës ajrore për qëllimet e lundrimit ajror:

i) të dhënat e përdorura si burim për informacion aeronautik do të jenë të një cilësie të mjaftueshme, të plota, aktuale dhe të siguruara në kohën e duhur;

ii) informacioni aeronautik do të jetë i saktë, i plotë, aktual, i qartë dhe të ketë integritetin e duhur në një format të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit;

iii) shpërndarja e këtij informacioni aeronautik për përdoruesit e hapësirës ajrore do të bëhet në kohën e duhur dhe do të përdorë mjete komunikimi të besueshme dhe të shpejta të mbrojtura nga interferenca dhe dëmtimi.

b) Informacion meteorologjik

i) Të dhënat e përdorura si burim për informacion aeronautik meteorologjik do të jenë aktuale të plota dhe me cilësi të mjaftueshme.

ii) Për aq sa është e mundur, informacioni aeronautik meteorologjik do të jetë i saktë, i plotë, aktual, të jetë i qartë dhe me integritetin e përshtatshëm, në mënyrë që të plotësojë nevojat e përdoruesve të hapësirës ajrore.

iii) Shpërndarja e këtij informacioni aeronautik meteorologjik për përdoruesit e hapësirës ajrore do të bëhet në kohën e duhur dhe të përdorë mjete komunikimi të besueshme dhe të shpejta të mbrojtura nga interferenca dhe dëmtimi.

c) Shërbimet e trafikut ajror:

i) Të dhënat e përdorura si burim për sigurimin e shërbimeve të trafikut ajror do të jenë të sakta, të plota dhe aktuale.

ii) Shërbimet e trafikut ajror do të jenë në mënyrë të mjaftueshme të sakta, të plota, aktuale dhe të qarta për të përmbushur nevojat e sigurisë së përdoruesve.

iii) Mjete të automatizuara për sigurimin e informacionit apo këshillimit të përdoruesve do të projektohen, prodhohen dhe mirëmbahen për të siguruar që ato janë në gjendjen e duhur për qëllimin e caktuar.

iv) Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror dhe proceset përkatëse do të sigurojnë një ndarje të përshtatshme midis mjeteve ajrore dhe, në rast se nevojitet, do të asistojnë për mbrojtjen nga pengesat dhe rreziqe të tjera nga ajri dhe do të sigurojnë një koordinim në kohën e duhur me të gjithë përdoruesit përkatës dhe në hapësirat e afërta ajrore.

v) Komunikimi midis shërbimeve të trafikut ajror dhe avionëve dhe midis njësive përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror do të bëhen në kohën e duhur dhe do të jetë i qartë, i saktë, i mbrojtur nga interferenca dhe do të jetë i kuptueshëm nga të gjithë, si edhe, nëse është e mundur, do të pranohet nga të gjithë aktorët e përfshirë.

vi) Mjetet do të jenë në vendin e duhur për të dalluar emergjenca të mundshme dhe, kur nevojitet, të nisin një veprim të efektshëm kërkim shpëtimi. Këto mjete, minimalisht, do të përfshijnë mekanizmat e lajmërimit, procedurat dhe masat koordinuese, pajisje dhe personel për mbulimin e zonës së përgjegjësisë me më shumë efikasitet.

d) Shërbimet e komunikimit

Shërbimet e komunikimit do të arrijnë dhe do të ruajnë një performancë të mjaftueshme lidhur me disponueshmërinë, integritetin, vazhdueshmërinë dhe kohën e duhur. Ato do të jenë të shpejta dhe të mbrojtura nga dëmtimi.

e) Shërbimi i pilotimit

Shërbimet e pilotimit do të arrijnë dhe do të ruajnë një nivel të mjaftueshëm lidhur me udhëzimet, pozicionimin dhe, kur ofrohet, informacionin në kohën e duhur. Kriteret e performancës përfshijnë saktësinë, integritetin, disponueshmërinë dhe vazhdueshmërinë e shërbimit.

f) Shërbimi i mbikëqyrjes

Shërbimet e mbikëqyrjes do të përcaktojnë pozicionin përkatës të avionit në ajër dhe të mjeteve të tjera ajrore apo automjeteve në tokë në sipërfaqen e aerodromit, me një performancë të mjaftueshme lidhur me saktësinë, integritetin, vazhdueshmërinë dhe mundësinë e tyre të dallimit.

g) Menaxhimi i fluksit të trafikut

Administrimi taktik i menaxhimit të fluksit të trafikut ajror do të përdorë dhe do të sigurojë informacion në mënyrë të mjaftueshme të saktë dhe aktual të volumit dhe natyrës së trafikut ajror të planifikuar që influencon në ofrimin e shërbimit dhe do të koordinojë dhe negociojë ridrejtimin ose vonesën e fluksit të trafikut me qëllim reduktimin e rrezikut të situatave të mbingarkuara në ajër apo në aerodrome.

h) Menaxhimi i hapësirës ajrore

Përcaktimi i volumeve specifike të hapësirës ajrore për një përdorim të veçantë do të monitorohet, koordinohet dhe lajmërohet në kohën e duhur me qëllim reduktimin e rrezikut të humbjes së distancës midis mjeteve ajrore në të gjitha rrethanat.

i) Projektimi i hapësirës ajrore

Strukturat e hapësirës ajrore dhe procedurat e fluturimit do të projektohen në mënyrën e duhur, mbikëqyren dhe vlerësohen përpara se të përdoren dhe zhvillohen nga mjeti ajror.

3. Sistemet dhe përbërësit e tyre

a) E përgjithshme

Sistemet ATM/ANS dhe përbërësit që sigurojnë informacionin përkatës për dhe nga avioni dhe në tokë do të projektohen në mënyrën e duhur, do të prodhohen, instalohen, mirëmbahen dhe do të vihen në funksionim për të siguruar që ata janë në gjendje të kryejnë qëllimin e parashikuar.

b) Besueshmëria, performanca dhe integriteti i sistemit dhe përbërësit

Performanca e sistemeve dhe përbërësve të tyre lidhur me integritetin dhe sigurinë në mjetin ajror, në tokë apo në hapësirë, do të tregojë gatishmërinë e tyre për qëllimin e paracaktuar. Ata duhet të përmbushin nivelin e kërkuar të performancës operacionale për të gjitha kushtet e parashikueshme operacionale dhe për të gjithë jetën e tyre funksionale.

c) Projektimi i sistemeve dhe i përbërësve:

i) Sistemet dhe përbërësit do të projektohen për të përmbushur kriteret e aplikueshme të sigurisë.

ii) Sistemet dhe përbërësit, të konsideruar së bashku, veçmas dhe në lidhje me njëri-tjetrin, do të projektohen në një mënyrë të tillë që të ekzistojë një marrëdhënie e anasjellë midis mundësisë së ndodhjes së çfarëdolloj defekti mund të rezultojë në një avari totale të sistemit dhe të ketë pasoja të rënda në shërbimet e sigurisë.

iii) Sistemet dhe përbërësit, të konsideruara individualisht dhe në kombinim me njëra-tjetrën, do të projektohen duke marrë parasysh kufizimet e lidhura me performancën dhe kapacitetet njerëzore.

iv) Sistemet dhe përbërësit do të projektohen në një mënyrë që ato të mbrohen nga ndërveprimet e paparashikuara e të dëmshme të elementeve të jashtme.

v) Informacioni i nevojshëm për prodhimin, instalimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve dhe përbërësve, si edhe informacioni i lidhur me kushtet e pasigurta do t'i sigurohet personelit në një mënyrë të qartë, të vazhdueshme e të padyshimtë.

c) Vazhdimësia e nivelit të shërbimit

Nivelet e sigurisë së sistemeve dhe përbërësve do të ruhen gjatë shërbimit dhe çfarëdo modifikimi të shërbimit.

4. Kualifikimi i kontrollorëve të trafikut ajror

a) Të përgjithshme

Një person që kryen një trajnim si kontrollor i trafikut ajror ose si një student kontrollor i trafikut ajror, duhet të jetë në mënyrë të mjaftueshme i pjekur nga ana arsimore, fizike dhe mendore për të fituar, ruajtur dhe demonstruar njohuritë përkatëse teorike dhe aftësitë praktike.

b) Njohuritë teorike:

i) Një kontrollor i trafikut ajror do të fitojë dhe ruajë një nivel njohurie të përshtatshme me funksionet e ushtruara dhe në proporcion me rreziqet e lidhura me këtë lloj shërbimi.

ii) Fitimi dhe ruajtja e njohurive teorike do të tregohet nga vlerësimi i vazhdueshëm gjatë trajnimit, ose nga testimet e duhura.

iii) Do të ruhet një nivel i përshtatshëm i njohurive teorike. Përmbushja e kushteve do të tregohet nga testime dhe vlerësime të rregullta. Shpeshtësia e testimeve do të jetë në proporcion me nivelin e rrezikut të lidhur me këtë lloj shërbimi.

c) Aftësitë praktike

i) Një kontrollor i trafikut ajror do të fitojë dhe do të ruajë aftësitë praktike të përshtatshme për të ushtruar funksionet e tij/saj. Këto aftësi do të jenë në proporcion me llojet e shërbimit dhe do të mbulojnë të paktën, nëse përshtaten me funksionet e ushtruara, objektet si vijon:

ii) procedurat operacionale;

iii) aspektet specifikë të detyrave;

iv) situatat jonormale dhe të emergjencave; dhe

v) faktorët njerëzorë.

vi) Një kontrollor i trafikut ajror do të tregojë aftësinë për të kryer procedurat përkatëse dhe detyrat me një nivel kompetence në përputhje me funksionet e ushtruara.

vii) Do të ruhet një nivel i kënaqshëm i kompetencës në aftësitë praktike. Përmbushja e kushteve do të verifikohet nga vlerësimet e rregullta. Shpeshtësia e këtyre vlerësimeve do të jetë në proporcion me kompleksitetin dhe nivelin e rrezikut në lidhje me këtë lloj shërbimi dhe detyrave të kryera.

d) Aftësia gjuhësore

i) Një kontrollor i trafikut ajror do të tregojë aftësinë të flasë dhe të kuptojë anglisht në masën në të cilën ai/ajo është i aftë të komunikojë në mënyrë të efektshme vetëm me zë (telefon/ telefon-radio) dhe në situatat konkrete mbi tema të përditshme të lidhura me punën, duke përfshirë situatat e emergjencës;

ii) Kurdoherë që është e nevojshme në një volum të përcaktuar të hapësirës ajrore për qëllime të sigurimit të shërbimit ATS, një kontrollor i trafikut ajror do të ketë, gjithashtu, aftësinë të flasë dhe të kuptojë gjuhën(-t) kombëtare në masën e përshkruar më sipër.

e) Pajisjet e trajnimeve artificiale (STD)

Kur një STD përdoret për trajnimin praktik për ndërgjegjësimin e situatave dhe faktorët njerëzorë ose për të demonstruar që aftësitë janë fituar ose ruajtur, duhet të ketë një nivel performance që lejon simulimin e përshtatshëm të ambientit të punës dhe situatave operacionale të përshtatshme me trajnimin e siguruar.

f) Kursi i trajnimit

i) Trajnimi do të jepet nga një kurs trajnimi, që mund të përfshijë instruksione teorike dhe praktike, duke përfshirë trajnim në një STD, nëse është e zbatueshme.

ii) Do të përcaktohet dhe do të aprovohet një kurs për çdo lloj trajnimi.

g) Instruktorët:

i) Mësimet teorike do të jepen në mënyrën e duhur nga instruktorë të kualifikuar. Ata:

i. do të kenë njohuritë e duhura në fushën ku duhet dhënë mësim; dhe

ii. do të të kenë treguar aftësinë për të përdorur teknikat e duhura mësimore.

ii) Mësimi i aftësive praktike do të jepet nga instruktorë të kualifikuar, që kanë kualifikimet si vijon:

i. të përmbushin njohuritë teorike dhe kriteret e eksperiencës në lidhje me mësimin që jepet;

ii. të kenë treguar aftësinë për të mësuar dhe për të përdorur në mënyrën e duhur teknikat mësimore;

iii. të kenë praktikuar teknikat mësimore në ato procedura në të cilat parashikohet të jepet mësim; dhe

iv. tëmarrin trajnim të rregullt rifreskues për të siguruar ruajtjen e kompetencave mësimore.

iii) instruktorët e aftësive praktike do të jenë ose të kenë qenë autorizuar të veprojnë si kontrollorë të trafikut ajror.

h) Vlerësuesit

i) Personat përgjegjës për vlerësimin e aftësisë së kontrollorëve të trafikut ajror:

i. do të kenë treguar aftësinë për të vlerësuar per-formancën dhe të kenë zhvilluar teste apo kontrolle mbi kontrollorët e trafikut ajror; dhe

ii. do të marrin trajnim të rregullt rifreskues për të siguruar që standardet e vlerësimit të jenë të përditësuara.

ii) vlerësuesit e aftësive praktike do të jenë ose të kenë qenë autorizuar të veprojnë si kontrollorë të trafikut ajror në ato fusha në të cilat bëhet vlerësimi.

i) Gjendja fizike mjekësore e një kontrollori të trafikut ajror

(i) Kriteret mjekësore

i. Të gjithë kontrollorët e trafikut ajror do të tregojnë në mënyrë periodike gjendje shëndetësore fizike për të kryer në mënyrë të kënaqshme funksionet e tyre. Përmbushja e kushteve do të tregohet nga vlerësimi i duhur duke marrë parasysh degradimin e mundshëm mendor dhe fizik për shkak të moshës;

ii. Demonstrimi i gjendjes shëndetësore, që përfshin gjendjen fizike dhe mendore, do të përfshijë mungesën e demonstruar të çfarëdolloj sëmundjeje apo paaftësie, gjë që e bën të paaftë personin që siguron një shërbim të kontrollit të trafikut ajror (KTA):

- për të ekzekutuar siç duhet detyrat e nevojshme për të siguruar një shërbim KTA;
- për të kryer detyrat e caktuara në çfarëdolloj kohe; ose
- për të perceptojë në mënyrën e duhur ambientin e tij/të saj.

(ii) aty ku gjendja shëndetësore nuk mund të tregohet plotësisht, masa zbutëse që garanton sigurinë ekuivalente mund të zbatohet.

5. Ofruesit e shërbimeve dhe organizatat e trajnimit

a) Ofrimi i shërbimit nuk do të ndërmerret në rast mosplotësimi të kushteve vijuese:

i) Ofruesi i shërbimit në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë nëpërmjet kontratave do të ketë mjetet e nevojshme për shkallën dhe fushën e shërbimit. Këto mjete do të përfshijnë, por jo vetëm: sistemet, ambientet, furnizimin me elektricitet, strukturën e administrimit, personelin, pajisjet dhe mirëmbajtjen e tyre, dokumentimin e detyrave, përgjegjësive, procedurave, aksesin në të dhënat përkatëse dhe ne ruajtjen e dokumenteve;

ii) Ofruesi i shërbimit do të zhvillojë dhe do të mbajë të përditësuar manualet e administrimit dhe funksionimit lidhur me sigurimin e shërbimeve të tij dhe do të veprojë në përputhje me këto manuale. Këto manuale do të përmbajnë të gjitha instruksionet e nevojshme, informacionin dhe procedurat për veprimet, gjithashtu dhe sistemin e administrimit për personelin operativ që të kryejë detyrat e tij;

iii) Ofruesi i shërbimit do të zbatojë dhe do të ruajë një sistem administrimi të bazuar në risk për të siguruar përputhje me kriteret bazë në këtë shtojcë dhe të kërkojë një zhvillim të vazhdueshëm proaktiv të sistemit;

iv) Ofruesi i shërbimit do të përdorë vetëm personel të kualifikuar dhe trajnuar në mënyrë të përshtatshme dhe do të zbatojë programe trajnimin dhe kontrolli për personelin;

v) Ofruesi i shërbimit do të krijojë ndërlidhje formale me të gjithë kontribuesit e tjerë të sigurimit të shërbimit për të garantuar përputhjen me të gjithë kriteret bazë;

vi) Ofruesi i shërbimit do të krijojë dhe do të zbatojë një plan alternativ që të mbulojë emergjencën dhe situatat anormale që mund të ndodhin në lidhje me shërbimet e tij;

vii) Ofruesi i shërbimit do të krijojë dhe do të ruajë një program sigurie për parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve, një program të analizës dhe raportimit të

rasteve, që do të përdoret nga sistemi i administrimit me qëllim kontributin në përmirësimin e vazhdueshëm të sigurisë; dhe

viii) Ofruesi i shërbimit do të marrë masa për të verifikuar që kriteret e performancës së sigurisë të çfarëdolloj sistemi apo përbërësi me të cilët ata operojnë të përmbushen në çdo kohë.

b) Sigurimi i shërbimit KTA nuk do të ndërmerret në rast mospërmbushjeje të kushteve vijuese:

i) Parandalimi i lodhjes së personelit që siguron një shërbim KTA do të arrihet nëpërmjet një sistemi turnesh. Ky sistem turnesh ka nevojë të marrë parasysh periudhat e punës, kohën e punës dhe periudhat e përshtatshme të çlodhjes. Kufizimet e vendosura brenda sistemit të turneve do të marrin parasysh faktorët përkatës që kontribuojnë në lodhje të tillë si, në veçanti, heqja e gjumit, ndërprerja e cikleve biologjike 24 orësh (cirkadian), orari i natës, orari i grumbulluar i punës në periudha të veçanta, si edhe ndarja e detyrave të caktuara midis personelit;

ii) Parandalimi i stresit ndaj personelit që siguron një shërbim KTA do të arrihet nëpërmjet programeve të edukimit dhe parandalimit;

iii) Ofruesi i shërbimit KTA do të ketë të gatshme procedura për të verifikuar në mënyrë që gjykimi njohës i personelit që siguron shërbime KTA të mos dëmtohet ose gjendja e tyre shëndetësore të jetë e papërshtatshme;

iv) Ofruesi i shërbimit KTA do të do të marrë parasysh detyrimet operacionale dhe teknike, si edhe parimet e faktorit njerëzor në planifikim dhe operacione.

c) Komunikimi, pilotimi dhe/ose sigurimi i shërbimit të mbikëqyrjes nuk do të ndërmerren në rast të mospërmbushjes së kushteve vijuese:

Ofruesi i shërbimit do të informojë përdoruesit përkatës të hapësirës ajrore dhe njësitë ATS në orare të përcaktuara për gjendjen operacionale (dhe ndryshimet e saj) të shërbimeve të tyre të siguruara për qëllimet e KTA-së.

d) Organizatat e trajnimit

Një organizatë trajnimi që ofron trajnim për personelin që siguron një shërbim KTA do të përmbushë kriteret e mëposhtme:

i) Do të ketë mjetet e nevojshme për fushën e përgjegjësive të lidhur me aktivitetin e tyre. Këto mjete përfshijnë, por jo vetëm: ambientet, personelin, pajisjet, metodologjinë, dokumentimin e detyrave, përgjegjësive dhe procedurave, aksesin në të dhënat përkatëse dhe në ruajtjen e dokumenteve;

ii) Do të zbatojë dhe ruajë një sistem administrimi lidhur me sigurinë dhe standardin e trajnimit, dhe të kërkojë një përmirësim të vazhdueshëm të sistemit; dhe

iii) Do të marrë masa me organizata të tjera përkatëse, sipas nevojës, për të siguruar vazhdimësinë e përmbushjes së këtyre kritereve bazë.