UDHËZIM
Nr.16, datë 28.9.2011

PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË UDHËZIMIN NR.26, DATË 20.10.2010 "MBI RREGULLAT E PËRGJITHSHME NË FUSHËN E SIGURISË SË AVIACIONIT CIVIL"

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

UDHËZOJ:

1. Në udhëzimin nr.26, datë 20.10.2010 "Mbi rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë në aviacionin civil", në aneksin që i bashkëlidhet udhëzimit, titulli "ANEKSI" zëvendësohet me "ANEKSI 1".
2. Këtij udhëzimi i shtohet "ANEKSI 2" sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij udhëzimi dhe është pjesë e tij.
3. Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

ANEKSI II

SPECIFIKIMET E PËRGJITHSHME PËR PROGRAMIN KOMBËTAR TË KONTROLLIT TË SIGURISË SË AVIACIONIT CIVIL

1. PËRKUFIZIME

Për qëllimin e këtij udhëzimi, përkufizimet e mëposhtme do të aplikohen si vijon:

1.1 "Fluks vjetor i trafikut" nënkupton numrin total të pasagjerëve në ardhje, në nisje dhe në transit (të numëruar një herë).

1.2 "Autoritet përkatës" është autoriteti kombëtar, i emëruar nga shteti shqiptar për të qenë përgjegjës për koordinimin dhe monitorimin e implementimit të programit të tij kombëtar të sigurisë, përkatësisht Autoriteti i Aviacionit Civil.

1.3 "Auditor" nënkupton çdo person që drejton veprimtaritë kombëtare të monitorimit të pajtueshmërisë në emër të autoritetit përkatës.

1.4 "Certifikim" nënkupton një vlerësim dhe konfirmim formal nga ose në emër të AAC-së, që një person zotëron aftësitë e nevojshme për të kryer funksionet e një auditori në një nivel të pranueshëm siç është përcaktuar nga AAC-ja.

1.5 "Veprimtaria e monitorimit të pajtueshmërisë" nënkupton çdo procedurë apo proces të përdorur për të vlerësuar implementimin e këtij udhëzimi dhe të programit kombëtar të sigurisë.

1.6 "Mangësi" nënkupton një dështim në përmbushjen e një kërkese të sigurisë së aviacionit.

1.7 "Inspektim" nënkupton një ekzaminim të implementimit të masave dhe procedurave të sigurisë, në mënyrë që të përcaktohet n.q.s. ato po përmbushen me efektivitet dhe sipas standardeve të kërkuara dhe të identifikohen mangësitë.

1.8 "Intervistë" nënkupton një kontroll me gojë nga një auditor për të përcaktuar n.q.s. masat apo procedurat specifike të sigurisë janë implementuar.

1.9 "Vëzhgim" është një kontroll viziv nga një auditor për të verifikuar që masat apo procedurat e sigurisë janë implementuar.

1.10 "Shembull përfaqësues" është një përzgjedhje e bërë midis opsioneve të mundshme për

të monitoruar mjaftueshmërinë në numër dhe në nivel për të garantuar bazat për rezultate të përgjithshme në standardet e implementimit.

1.11 “Audit i sigurisë” nënkupton një kontroll të detajuar të masave dhe procedurave të sigurisë, në mënyrë që të përcaktohet nëse ato po implementohen plotësisht dhe në mënyrë të vazhdueshme.

1.12 “Test” nënkupton një testim të masave të sigurisë së aviacionit, ku AAC-ja stimulon tentativën për të kryer një veprim të ndërhyrjes së paligjshme me qëllimin ekzaminimin e efektivitetit të implementimit të masave ekzistuese të sigurisë.

1.13 “Verifikim” nënkupton një veprim të bërë nga një auditor për të përcaktuar n.q.s. një masë specifike e sigurisë është në proces pune.

1.14 “Dobësi” nënkupton çdo dobësi në implementimin e masave dhe procedurave, e cila mund të shfrytëzohet për të ndërmarrë një veprim të ndërhyrjes së paligjshme.

2. KOMPETENCAT E AUTORITETIT TË AVIACIONIT CIVIL (AAC)

2.1 AAC-ja gëzon kompetencat e përshtatshme për të monitoruar dhe zbatuar të gjitha kërkesat e këtij udhëzimi, si dhe të drejtën për të vendosur penalitete në rast të shkeljes së këtyre kërkesave.

2.2 AAC-ja duhet të kryejë veprimtarinë e monitorimit të pajtueshmërisë dhe në bazë të kompetencave të saj identifikon dhe kërkon korrigjimin e mangësive brenda një afati të caktuar.

2.3 Një planveprimi i përshkallëzuar duhet të përcaktohet lidhur me veprimtarinë e korrigjimit të mangësive dhe masave detyruese. Ky planveprim duhet të konsistojë në hapa progresivë që duhet të ndiqen deri sa korrigjimi të jetë arritur, duke përfshirë:

a) këshillimin dhe rekomandimet;

b) paralajmërimin formal;

c) njoftimin detyrues;

d) sanksione administrative dhe procedimet ligjore.

AAC-ja mund të anashkalojë një apo disa nga këta hapa, veçanërisht kur mangësia është serioze apo e përsëritshme.

3. OBJEKTIVAT DHE PËRMBAJTJA E PROGRAMIT TË KONTROLLIT TË SIGURISË

3.1 Objektivat e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë janë të verifikojë që masat e sigurisë së aviacionit civil janë efektive dhe të implementuara në mënyrën më të përshtatshme dhe të përcaktojë nivelin e pajtueshmërisë me masat e këtij udhëzimi dhe programin kombëtar të sigurisë, nëpërmjet veprimtarisë së monitorimit të pajtueshmërisë.

3.2 Programi kombëtar i kontrollit të cilësisë duhet të përfshijë elementet e mëposhtme:

a) strukturën organizative, përgjegjësitë dhe burimet;

b) përshkrimi i punës dhe kualifikimet e kërkuara për auditorët;

c) veprimtaria e monitorimit të pajtueshmërisë, duke përfshirë qëllimin për auditët e sigurisë, inspektimet, testet dhe ndjekjen e një planveprimi, në rast të një boshllëku të mundshëm të sigurisë, investigime, frekuencat për auditët dhe inspektimet e sigurisë dhe, gjithashtu, klasifikimin e pajtueshmërisë;

d) survejime, aty ku është rasti për të rivlerësuar nevojat e sigurisë;

e) aktiviteti i korrigjimit të mangësive duke përshkruar detajet në lidhje me raportimin e mangësive, ndjekja dhe korrigjimi, në mënyrë që të sigurohet pajtueshmëria me kërkesat e sigurisë së aviacionit;

f) masat zbatuese dhe aty ku është e nevojshme penalitete, siç është specifikuar në pikat 2.1 dhe 2.3 të këtij aneksi;

g) raportimi i veprimtarisë së monitorimit të pajtueshmërisë të bërë, duke përfshirë, aty ku është e nevojshme, informacione të shkëmbyera nëpërmjet organeve kombëtare të të njëjtit nivel;

h) procesi i monitorimit të aeroportit, operatorit dhe entiteteve brenda masave të kontrollit të cilësisë;

i) një proces për të regjistruar dhe analizuar rezultatet e programit kombëtar të kontrollit të cilësisë për të identifikuar drejtimet dhe orientimet e politikave të ardhshme të zhvillimit.

4. MONITORIMI I PAJTUESHMËRISË

4.1 Të gjitha aeroportet, operatorët dhe entitetet e tjera me përgjegjësi për sigurinë e

aviacionit duhet të monitorohen rregullisht për të garantuar ndalimin e shpejtë dhe korrigjimin e dështimeve.

4.2 Monitorimi duhet të bëhet në përputhje me Programin Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë, duke marrë në konsideratë nivelin e kërcënimit, tipin dhe natyrën e operacioneve, standardet e implementimit, rezultatet e kontrollit të cilësisë së brendshme të aeroporteve, operatorëve, entiteteve dhe faktorëve të tjerë dhe vlerësime, të cilat do të ndikojnë në frekuencën e monitorimit.

4.3 Monitorimi duhet të përfshijë implementimin dhe efektivitetin e masave të kontrollit të cilësisë së brendshme të aeroporteve, operatorëve dhe entiteteve të tjera.

4.4 Monitorimi në aeroport duhet të bëhet mbi bazën e një përzierjeje të përshtatshme të veprimtarisë së monitorimit të pajtueshmërisë dhe të garantojë një pikëpamje të përgjithshme të implementimit të masave të sigurisë në këtë fushë.

4.5 Menaxhimi, radhitja e prioriteteve dhe organizimi i programit të kontrollit të cilësisë duhet të ndërmerret në mënyrë të pavarur nga implementimi operacional i masave të marra nga Programi Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit.

4.6 Veprimtaria e monitorimit të pajtueshmërisë duhet të përfshijë auditë të sigurisë, inspektime dhe teste.

5. METODOLOGJIA

5.1 Metodologjia për të kryer veprimtarinë e monitorimit duhet të përshtatet në një drejtim të standardizuar, që përfshin punimin, planifikimin, përgatitjen, veprimtarinë në vendndodhje, klasifikimin e gjetjeve, përpilimin e raportit dhe procesin e korrigjimit.

5.2 Veprimtaria e monitorimit të pajtueshmërisë duhet të bazohet në grumbullimin sistematik të informacionit nëpërmjet vëzhgimit, kontrollimit dhe verifikimit të dokumenteve.

5.3 Monitorimi i pajtueshmërisë duhet të përfshijë si aktivitetet e lajmëruara, ashtu edhe ato të palajmëruara.

6. AUDITËT E SIGURISË

6.1 Një audit i sigurisë duhet të mbulojë:

a) të gjitha masat e sigurisë në një aeroport; ose

b) të gjitha masat e sigurisë të implementuara në aeroport, në çdo terminal të aeroportit, nga çdo operator apo entitet; ose

c) një pjesë të veçantë të programit kombëtar të sigurisë së aviacionit.

6.2 Metodologjia për të realizuar një audit të sigurisë duhet të marrë në konsideratë elementet e mëposhtme:

a) njoftimi i auditit të sigurisë dhe lajmërimi për pyetësorin paraauditor, n.q.s. është e përshtatshme;

b) faza e përgatitjes, duke përfshirë ekzaminimin e pyetësorit paraauditor të plotësuar dhe dokumente të tjera të rëndësishme;

c) takimi fillestar me aeroportin/operatorin/përfaqësues të entiteteve para se të fillohet veprimtaria e monitorimit në vendndodhje;

d) veprimtaria në vendndodhje;

e) përmbledhja dhe raportimi;

f) kur janë identifikuar mangësi, procesi i korrigjimit dhe monitorimi i procesit.

6.3 Në mënyrë që të konfirmohet që masat e sigurisë janë të implementuara, realizimi i auditit të sigurisë duhet të bazohet në një grumbullim sistematik të informacionit nëpërmjet një apo disa nga teknikat e mëposhtme:

a) ekzaminimi i dokumenteve;

b) vëzhgimet;

c) intervistat;

d) verifikimet.

7. INSPEKTIMET

7.1 Qëllimi i një inspektimi duhet të mbulojë të paktën një pjesë të masave të sigurisë të lidhura drejtpërdrejt siç parashikohet në aneksin 1 të këtij udhëzimi dhe veprimeve përkatëse implementuese të monitoruara si një aktivitet i vetëm ose brenda një afati kohor të arsyeshëm, që normalisht nuk i kalon 3 muaj.

7.2 Një pjesë e masave të sigurisë të lidhura drejtpërdrejt është një set i dy apo më shumë kërkesave sipas aneksit 1 të këtij udhëzimi dhe veprimeve implementuese përkatëse, të cilat ndikojnë te njëra-tjetra aq shumë sa që arritja e objektivave nuk mund të vlerësohet në mënyrë të përshtatshme nëse nuk konsiderohen së bashku. Këto sete duhet të përfshijnë ato masa që janë të listuara në shtojcën 1 të këtij aneksi.

7.3 Inspektimet duhet të jenë të paparalajmëruara. Kur AAC-ja konsideron që kjo është jo e përshtatshme, inspektimet mund të lajmërohen. Metodologjia për kryerjen e një inspektimi duhet të marrë në konsideratë elementet e mëposhtme:

a) fazën e përgatitjes;

b) veprimtarinë në vendndodhje;

c) një përmbledhje, në varësi të frekuencës dhe rezultateve të veprimtarisë së monitorimit;

d) raportimin/regjistrimin;

e) procesin e korrigjimit dhe monitorimi i tij.

7.4 Me qëllim që të konfirmohet që masat e sigurisë janë efektive, kryerja e inspektimeve duhet të bazohet në grumbullimin sistematik të informacionit nëpërmjet një apo më shumë nga teknikat e mëposhtme:

a) kontrolli i dokumenteve;

b) vëzhgimet;

c) intervistat;

d) verifikimet.

8. TESTET

8.1 Testet duhet të bëhen për të kontrolluar efektivitetin e implementimit të të paktën masave të mëposhtme:

a) akses kontrolli në zonat e kufizuara të sigurisë;

b) mbrojtja e avionëve;

c) skanimi i pasagjerëve dhe bagazheve të kabinës;

d) skanimi i stafit dhe artikujve të mbajtur prej tyre;

e) mbrojtja e bagazheve;

f) skanimi i kargos ose postës;

g) mbrojtja e kargos dhe postës.

8.2 Në rastet e testeve, përpilohet një test protokolli që përfshin metodologjinë dhe merr në konsideratë kërkesat ligjore, të sigurisë (safety) dhe ato operacionale. Metodologjia duhet të ketë të specifikuar elementet e mëposhtme:

a) fazën e përgatitjes;

b) veprimtarinë në vendndodhje;

c) një përmbledhje, në varësi të frekuencës dhe rezultateve të veprimtarisë së monitorimit;

d) raportimi/regjistrimi;

e) procesi i korrigjimit dhe monitorimi i tij.

9. SURVEJIMET

9.1 Survejimet duhet të bëhen atëherë kur AAC-ja e shikon të nevojshme të rivlerësojë operimet, në mënyrë që të identifikojë dhe specifikojë çdo dobësi. Kur një dobësi është identifikuar, AAC-ja duhet të kërkojë implementimin e masave mbrojtëse në varësi të kërcënimit.

10. RAPORTIMI

10.1 Veprimtaria e monitorimit të pajtueshmërisë duhet të raportohet ose të regjistrohet në një format të standardizuar, i cili lejon për një analizë të vazhdueshme të prirjes.

10.2 Duhet të përfshihen elementet e mëposhtme:

a) tipi i aktivitetit;

b) aeroporti, operatori apo entiteti i monitoruar;

c) data dhe ora e aktivitetit;

d) emri i auditorëve që kryejnë aktivitetin;

e) qëllimi i aktivitetit;

f) gjetjet me masat përkatëse të parashikuara në programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil;

g) klasifikimi i pajtueshmërisë;

h) rekomandimet për veprimet korrigjuese, kur është e nevojshme;

i) afati kohor për korrigjimet, kur është e nevojshme.

10.3 Kur janë identifikuar mangësi, AAC-ja duhet t'i raportojë gjetjet përkatëse aeroportit, operatorëve apo entiteteve që i janë nënshtruar monitorimit.

11. KLASIFIKIMET E PËRGJITHSHME TË PAJTUESHMËRISË

11.1 Veprimtaritë e monitorimit të pajtueshmërisë duhet të vlerësojnë implementimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil duke përdorur sistemin e harmonizuar të klasifikimit të përcaktuar në shtojcën II.

12. KORRIGJIMI I MANGËSIVE

12.1 Korrigjimi i mangësive të identifikuara duhet të kryhet menjëherë. Kur korrigjimi nuk mund të kryhet menjëherë, duhet të implementohen masa kompensuese.

12.2 AAC-ja duhet t'u kërkojë aeroporteve, operatorëve apo entiteteve të cilët u nënshtrohen veprimtarisë së monitorimit të pajtueshmërisë, të paraqesin për miratim një planveprim që adreson çdo mangësi të theksuar në raportet, së bashku me një afat kohor për implementimin e veprimeve korrigjuese dhe të mundësojë konfirmimin kur procesi i korrigjimit është plotësuar.

13. AKTIVITETET E NDJEKJES NË VAZHDIMËSI TË LIDHURA ME VERIFIKIMET E KORRIGJIMIT

13.1 Pasi aeroporti, operatori apo entiteti që i është nënshtruar monitorimit, konfirmon që çdo veprim korrigjues i kërkuar është kryer, AAC-ja duhet të verifikojë implementimin e veprimeve korrigjuese.

13.2 Veprimtaria e ndjekjes në vazhdimësi duhet të jetë në përputhje me metodat korresponduese të monitorimit.

14. DISPONUESHMËRIA E AUDITORËVE

14.1 Një numër i mjaftueshëm auditorësh duhet të jenë të disponueshëm për AAC-në në mënyrë të drejtpërdrejtë ose nën supervizionin e saj për të kryer të gjitha veprimtaritë e monitorimit të pajtueshmërisë.

15. KRITERET E KUALIFIKIMIT PËR AUDITORËT

15.1 Auditorët që kryejnë funksione në emër të AAC-së:

a) duhet të jenë të lirë nga çdo obligim kontraktor apo financiar me aeroportin, operatorët apo entitetin që do të monitorohet; dhe

b) duhet të kenë kompetencat e përshtatshme, që përfshijnë eksperiencë të mjaftueshme teorike dhe praktike në fushën përkatëse.

Auditorët duhet t'i nënshtrohen një certifikimi apo një miratimi të barasvlershëm nga AAC-ja.

15.2 Auditorët duhet të kenë aftësitë, si më poshtë:

a) të kuptojnë masat e sigurisë, të aplikuara më së fundmi dhe si ato aplikohen në operacionet që kontrollohen, duke përfshirë:

- njohuri për principet e sigurisë;
- njohuri për detyrat mbikëqyrëse;
- njohuri për faktorët që ndikojnë në performancën njerëzore.

b) të kenë njohuri praktike për teknologjitë dhe teknikat e sigurisë;

c) të kenë njohuri të parimeve të monitorimit të pajtueshmërisë, procedurat dhe teknikat;

d) të kenë njohuri praktike për operacionet që po kontrollohen;

e) të kuptojnë rolin dhe kompetencat e auditorit.

15.3 Auditorët duhet të kryejnë trajnime të vazhdueshme në një frekuencë të tillë, të mjaftueshme për të siguruar që kompetencat ekzistuese të ruhen dhe kompetenca të reja të përfitohen, duke pasur parasysh zhvillimet në fushën e sigurisë.

16. KOMPETENCAT E AUDITORËVE

16.1 Auditorët që kryejnë veprimtaritë e monitorimit, duhet të pajisen me autoritet të mjaftueshëm për të marrë informacionet e nevojshme për të bërë detyrën e tyre.

16.2 Auditorët duhet të jenë të autorizuar për të kryer veprimtaritë e monitorimit të pajtueshmërisë në emër të AAC-së dhe të kenë akses në të gjitha zonat e kërkuara.

16.3 Auditorët:

a) për qëllime monitorimi, kanë të drejtë të kenë akses të menjëhershëm në të gjitha zonat e nevojshme, duke përfshirë avionët dhe ndërtesat; dhe

b) kanë të drejtë të kërkojnë implementimin e duhur ose përsëritjen e masave të sigurisë.

16.4 Si pasojë e kompetencave të dhëna auditorëve, AAC-ja në përputhje me pikën 2.3, duhet të veprojë në rastet si më poshtë:

a) pengimi apo ndalimi i qëllimshëm i një auditori;

b) dështimi apo refuzimi për t'i dhënë informacionin e kërkuar auditorit;

c) kur një auditori i është mundësuar një informacion fals apo i rremë, me qëllimin për ta mashtruar; dhe

d) imitimi i një auditori me qëllim mashtrimi.

SHTOJCA I

Elementet që duhet të përfshihen në grupin e masave të sigurisë të lidhura drejtpërdrejt

Grupi i masave të sigurisë të lidhura drejtpërdrejt sipas pikës 7.1 të aneksit II duhet të përfshijë edhe elementet e mëposhtme të aneksit I të këtij udhëzimi dhe masat korrensponduese në aktet e implementimit.

Për pikën 1- Siguria e aeroportit:

i) pika 1.1; ose

ii) pika 1.2 (përveç masave në lidhje me kartat e identifikimit dhe kalimit të automjeteve); ose

iii) pika 1.2 (masa në lidhje me kartat e identifikimit); ose

iv) pika 1.2 (masa në lidhje me kalimin e automjeteve); ose

v) pika 1.3 dhe elementet përkatëse të pikës 12; ose

vi) pika 1.4; ose

vii) pika 1.5.

Për pikën 2 - Zonat e kufizuara të aeroporteve:

E gjithë pika.

Për pikën 3 - Siguria e avionit:

i) pika 3.1; ose

ii) pika 3.2.

Për pikën 4 – Pasagjerët dhe bagazhet e kabinës:

i) pika 4.1 dhe elementet relevante të pikës 12; ose

ii) pika 4.2; ose

iii) pika 4.3.

Për pikën 5 - Bagazhet:

i) pika 5.1 dhe elementet përkatëse të pikës 12; ose

ii) pika 5.2; ose

iii) pika 5.3.

Për pikën 6 - Kargo dhe posta:

i) Të gjitha masat e lidhura me skanimet dhe kontrollet e sigurisë së aplikuar nga agjentët e rregulluar, përveç detajimit në pikat (ii) deri (v) më poshtë; ose

ii) të gjitha masat e lidhura me kontrollet e sigurisë të aplikuara nga dorëzuesit e njohur; ose

iii) të gjitha masat e lidhura me dorëzuesit e regjistruar; ose

iv) të gjitha masat e lidhura me transportimin e kargos dhe postës; ose

v) të gjitha masat e lidhura me mbrojtjen e kargos dhe postës në aeroport.

Për pikën 7 - Posta dhe materialet e transportuesit ajror:

E gjithë pika.

Për pikën 8 - Furnizimet gjatë fluturimit:

E gjithë pika.

Për pikën 9 - Furnizimet e aeroportit:

E gjithë pika.

Për pikën 10 - Masat e sigurisë gjatë fluturimit:

E gjithë pika.

Për pikën 11- Rekrutimi dhe trajnimi i stafit:
i) të gjitha masat e lidhura me rekrutimin e stafit në aeroport, kompani ajrore apo entitet; ose
ii) të gjitha masat e lidhura me trajnimin e stafit në aeroport, kompani ajrore apo entitet.