

UDHËZIM
Nr. 3, datë 13.3.2015

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME NË UDHËZIMIN NR. 3, DATË 7.2.2011,
“PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL” NË
FUSHËN E AERODROMEVE, MENAXHIMIT TË TRAFIKUT AJROR DHE
SHËRBIMEVE TË LUNDRIMIT AJROR”¹**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të ligjit 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 "Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”, ministri i Transportit dhe Infrastrukturës

UDHËZON:

Në udhëzimin nr. 3, datë 7.2.2011, “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

Neni 1

Neni 1 ndryshohet si më poshtë:

**“Neni 1
Objekti**

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 përfshirë 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 përfshirë;
- f) për ATM/ANS, si dhe personelin dhe organizmat e përfshirë.

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.

¹Ky udhëzim përaftron rregulloren nr. 1108/2009 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit, e 21 tetor 2009 që amendon rregulloren 216/2008 në fushën e aerodromeve, menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror, dhe shfuqizon direktivën 2006/23/EC”.

3. Për aq sa mund të jetë praktike, pajisjet ushtarake të hapura për përdorim publik, referuar paragrafit 2(b) apo shërbimet e mundësuar 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

Në nenin 3 bëhen këto ndryshime:

1. Shkronja "d" ndryshohet si më poshtë:

"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."

2. Pas shkronjës d shtohet shkronja "d/1", si më poshtë:

"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 European (kuadri rregullator)". "

3. Shkronja "h" ndryshohet si më poshtë:

"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."

4. Pas shkronjës "l", shtohen shkronjat "m", "n", "o", "p", "q", "r" dhe "s" me këtë përmbajtje:

"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."

Neni 3

Në nenin 4, pas pikës 3, shtohen paragrafët 3a, 3b dhe 3c me këtë përmbajtje:

"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 hapësirë 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.”.

Neni 4

Në nenin 5, shkronjat “b” dhe “c” të paragrafit 2, riformulohen, si më poshtë:

“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.”.

Neni 5

Në nenin 7, paragrafi 4, riformulohet si më poshtë:

“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.”.

Neni 6

Në nenin 8 bëhen këto ndryshime:

1. Paragrafi 1 zëvendësohet si më poshtë:

“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. Shkronjat “a” dhe “g” të paragrafit 5 ndryshohen si më poshtë:

“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;

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.”.

3. Në paragrafin 6, shtohet përmbajtja e mëposhtme:

“___ të merren në konsideratë aspektet e sigurisë lidhur me ATM/ANS.”

Neni 7

Pas nenit 8 shtohen nenet 8a, 8b dhe 8c, me përmbajtjen si më poshtë:

“Neni 8a

Aerodromet

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 eksperiencia 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 siguruar.

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 kriterëve 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 autorizuar 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 Praktikën e Rekomanduar, 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

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 kërkohej 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 kriterëve thelbësorë 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 deklaraten 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 (Kuari 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

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 përshatshme 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 kriterëve 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 kriterëve 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 kriterëve 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 kriterëve 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 vazhduesh-mërinë 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 praktikatat 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 urdhrorit 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 8

Në nenin 9 bëhen këto ndryshime:

1. Paragrafi 1 zëvendësohet si më poshtë:

“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. Në paragrafin 5, shtohet shkronja “e” si vijon:

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

Neni 9

Në nenin 10, paragrafi 1 zëvendësohet si vijon:

“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.”.

Neni 10

Në nenin 11 bëhen këto ndryshime:

1. Paragrafët 4 dhe 5 zëvendësohen si vijon:

“4. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas neneve 5(5), 7(6) dhe 9(4) dhe mbarimit të çdo periudhe transitorie 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 transitorie 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.”.

2. Pas paragrafit 5, shtohen paragrafët “5a” dhe “5b” si vijon:

“5a. Në pritje të hyrjes në fuqi të masave sipas nenit 8(5), 8c(10) dhe mbarimit të çdo periudhe transitorie 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 transitorie 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 kriterëve përkatës të urdhrorit 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 11

Në nenin 13, shtohet një paragraf me përmbajtje si vijon:

“Organet e kualifikuara nuk do të lëshojnë certifikata.”.

Neni 12

Në nenin 18, bëhen këto ndryshime:

1. Shkronja “c” zëvendësohet me përmbajtjen si vijon:

“c) lëshimi i specifikimeve të certifikimit, mënyrat e pranueshme të përputhshmërisë, si dhe çdo lloj materiali udhëzues për zbatimin e dispozitave të këtij udhëzimi.”.

2. Shtohet shkronja “d” me përmbajtjen si vijon:

“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 operationale ose nevojave operationale 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.”.

Neni 13

Në nenin 19, shkronja “a” e paragrafit 2, zëvendësohet me përmbajtjen si vijon:

“a) specifikimet e certifikimit dhe mënyrat e pranueshme të përputhshmërisë; dhe”.

Neni 14

Pas nenit 21, shtohen neni 22a dhe neni 22b me përmbajtje si vijon:

“Neni 22a

ATM/ANS

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

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 15

Në shtojcën V, titulli ndryshohet si më poshtë:

“Kriteret për organe të kualifikuara sipas nenit 13 (“organ i kualifikuar” ose “organ”).”.

Neni 16

Pas shtojcës V, shtohen “Shtojca Va” dhe “Shtojca Vb”, bashkëlidhur, të cilat janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.

Neni 17

Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij udhëzimi dhe hartimin e procedurave teknike, me qëllim përshtatjen e masave sipas parashikime vetë nenit 7 (nenet 8a, 8b dhe 8c) të këtij udhëzimi.

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

MINISTRI I TRANSPORTIT
DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto

SHTOJCA VA KRITERET BAZË PËR AERODROMET

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 sipërmendura. 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 projektohen 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 përshtatshme 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, përgjegjësitë dhe procedurat, 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 operationale 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 kriterëve 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) Manualët 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 operationale 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 emergjencë 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 paafësi që mund ta bënte këtë personel të paafët:

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 kriteve 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 në 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

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 operationale 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 operationale për të gjitha kushtet e parashikueshme operationale 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 çfarëdoqësi 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. Përmbyllja e kushteve do të tregohet nga testimet dhe vlerësime të rregullta. Shpeshtësia e testeve 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 specifike 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. Përmbyllja 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 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. të marrin 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 performancën dhe të kenë zhvilluar teste apo kontrole 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, përgjegjësi, procedurave, aksesin në të dhënat përkatëse dhe ne ruajtjen e dokumenteve;

ii) Ofruesi i shërbimit do të zhvillojë dhe do të mbajë të përditësuar manualët 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 trajnimit 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 gjykimin 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 operationale dhe teknike, si edhe parimet e faktorit njerëzor në planifikim dhe operatione.

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 operationale (dhe ndryshimet e saj) të shërbimeve të tyre të siguruar 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 përgjegjësi të lidhur me aktivitetin e tyre. Këto mjete përfshijnë, por jo vetëm: ambientet, personelin, pajisjet, metodologjinë, dokumentimin e detyrave, përgjegjësi 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 kriterëve bazë.