

URDHËR
Nr. 115, datë 23.10.2012

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

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

URDHËROJ:

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

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

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

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

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE
DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

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

Neni 1

Qëllimi

Kjo rregullore parashtrohet kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror. Megjithatë, nëse aneksi I ose II parashtrohet të kundërtën, këto kërkesa të përbashkëta nuk do të zbatohen për:

- a) aktivitete të tjera nga ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror nga një ofrues i këtyre shërbimeve;
- b) burime të shpërndara për aktivitetet jashtë dispozitës së shërbimeve të lundrimit ajror.

Neni 2

Përkufizime

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

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

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

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

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

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

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

5) “Autoriteti i Aviacionit Civil” nënkupton organin e caktuar si autoriteti kombëtar mbikëqyrës i

tyre, në pajtim me nenin 8(3) të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Neni 3

Autoriteti kompetent për certifikim

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

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

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

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

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

Neni 4

Dhënia e certifikatës

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

a) Kërkesat e përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror, të përcaktuara në aneksin

1 të kësaj rregulloreje;

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

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

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

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

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

Neni 5

Shmangiet

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

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

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

a) punë ajrore;

b) aviacion i përgjithshëm;

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

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

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

Kur, për shkak të arsyeve praktike objektive, një ofrues i shërbimeve të lundrimit ajror është i pamundur të ofrojë dëshmi që plotëson këto kritere kualifikuese, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Shqipërisë mund të pranojë shifrat analoge ose parashikimet në lidhje me tavanet e përcaktuara në nënparagrafët e parë dhe të dytë.

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

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

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

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

a) kompetencën teknike dhe operacionale dhe aftësitë;

b) menaxhimin e sigurisë (pika 3.1);

c) burimet njerëzore (pika 5);

d) ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve të lundrimit ajror (pika 8.1).

4. Veç përjashtimeve të ofruara në paragrafin 3, Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës i Republikës së Shqipërisë mund të lejojë përjashtime për aplikantët që ofrojnë shërbimet e informacionit të fluturimit në

aerodrome, nga operimi normalisht i jo më shumë se një pozicioni pune në çdo aerodrom. Ai duhet ta bëjë këtë në përpjesëtim të drejtë me kontributin e aplikuesve për MTA-në e hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës të Shqipërisë.

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

a) përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë dhe shërbimet e jashtme dhe pajisjet (pika 3.1.2(b) dhe (e));

b) inspektimet e sigurisë (pika 3.1.3(a));

c) kërkesat e sigurisë për zvogëlimin dhe vlerësimin e rrezikut në lidhje me ndryshimet (pika 3.2).

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

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

a) duhet të specifikojë natyrën dhe qëllimin e përjashtimit në kushtet bashkëngjitur certifikatës, duke treguar bazën e vet ligjore;

b) duhet të kufizojë vlefshmërinë e certifikatës në kohë, kur konsiderohet e nevojshme për qëllime të mbikëqyrjes;

c) duhet të monitorojë nëse ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, vazhdojnë të kategorizohen për përjashtim.

Neni 6

Paraqitja e përputhshmërisë

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

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

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

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

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

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

Neni 7

Lehtësimi në monitorimin e përputhshmërisë

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

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

a) të shqyrtojnë procesverbalet përkatëse, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër përkatës në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror;

b) për të marrë kopje ose ekstrakte nga regjistra të tillë, të dhëna, procedurat dhe materialet e tjera;

c) për të kërkuar një shpjegim verbal në vend;

d) për të hyrë në ambientet përkatëse, vendet ose mjetet e transportit.

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

Neni 8

Përputhshmëria në vazhdim

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

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

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

Neni 9

Rregullorja e sigurisë së personelit inxhinierik dhe teknik

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

a) do të nxjerrë rregullat e sigurisë të përshtatshme për personelin inxhinierik dhe teknik që ndërmerr detyra operacionale lidhur me sigurinë;

b) do të sigurojnë mbikëqyrjen e duhur dhe të përshtatshme të mbikëqyrjes së sigurisë të personelit inxhinierik dhe teknik, të përcaktuara nga një organizatë operative, për të ndërmarrë detyra operacionale lidhur me sigurinë;

c) mbi baza të arsyeshme dhe pas një informacioni të duhur, do të marrë veprimet e duhura në lidhje me operimin e organizatës dhe/ose personelin e saj teknik dhe inxhinierik, që nuk përputhen me kërkesat e pikës 3.3 të aneksit II;

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

Neni 10

Procedura për inspektim

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

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

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

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

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

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

Komisioni Evropian do të thërrasë një takim me EASA-në, ekspertët dhe Autoritetin Mbikëqyrës

të inspektuar për të diskutuar këtë raport.

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

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

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

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

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

Neni 11

Dispozitat kalimtare

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

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

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

SHTOJCA I

KËRKESAT E PËRGJITHSHME PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË LUNDRIMIT AJROR

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

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

2. STRUKTURA ORGANIZATIVE DHE MENAXHIMI

2.1 Struktura organizative

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

Struktura organizative duhet të përcaktojë:

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

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

2.2 Menaxhimi organizativ

2.2.1 Plani i biznesit

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

a) duhet të përcaktojë synimet dhe qëllimet e përgjithshme të ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror dhe strategjinë e saj drejt arritjes së tyre, në përputhje me një plan të përgjithshëm afatgjatë të

ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror dhe me kërkesat përkatëse të Unionit, për zhvillimin e infrastrukturës ose teknologjitë e tjera.

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

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

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

2.2.2 Plani vjetor

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

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

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

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

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

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

2.2.3 Pjesa e performancës së planeve

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

3. MENAXHIMI I SIGURISË DHE I CILËSISË

3.1 Menaxhimi i sigurisë

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

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

3.2 Sistemi i menaxhimit të cilësisë

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

Sistemi i menaxhimit të cilësisë:

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

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

c) do të sigurojë prova të funksionimit të sistemit të menaxhimit të cilësisë me anë të manualeve

dhe dokumenteve të monitorimit;

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

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

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

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

3.3 Manualët e operacioneve

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

Ata duhet të sigurojnë se:

a) manualët e operimeve përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e kërkuar nga ana e personelit të operacioneve për të kryer detyrat e tyre;

b) pjesët përkatëse të manualeve të operimeve janë të aksesueshme për personelin përkatës;

c) personeli i operimeve është i informuar shpejt për ndryshimet në manualin e operimeve, që u adresohet detyrave të tyre, si dhe hyrjes së tyre në fuqi.

4. SIGURIA

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

a) sigurinë e pajisjeve dhe të personelit të tyre, në mënyrë për të parandaluar ndërhyrjen e paligjshme në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror;

b) sigurinë e të dhënave operationale që ata marrin, prodhojnë ose përdorin, në mënyrë që aksesit të jetë i kufizuar vetëm për ato me autorizim.

Sistemi i menaxhimit të sigurisë duhet të përcaktojë:

a) procedurat që lidhen me vlerësimin dhe zbutjen e rrezikut, monitorimin dhe përmirësimin e sigurisë, inspektimet e sigurisë dhe shpërndarjen e udhëzimeve;

b) mënyrat e përcaktuara për të zbuluar shkeljet e sigurisë dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet e përshtatshme të sigurisë;

c) mënyrat e përbajtjes së shkeljeve të sigurisë dhe të identifikojnë veprimet rregulluese dhe procedurat lehtësuese për të parandaluar përsëritjen.

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

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

5. BURIMET NJERËZORE

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

6. FUQIA EKONOMIKE

6.1 Kapaciteti ekonomik dhe financiar

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

6.2 Auditë financiar

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

7. PËRGJEGJËSIA DHE MBULIMI I SIGURIMIT

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

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

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

8. CILËSIA E SHËRBIMEVE

8.1 Ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve të lundrimit ajror

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

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

8.2 Planet e parashikuara

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

9. KËRKESAT E RAPORTIMIT

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

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

Raporti vjetor duhet të përfshijë si minimum:

a) vlerësimin e nivelit të kryerjes të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror;

b) performancën e ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror në krahasim me objektivat e performancës, të përcaktuar në planin e biznesit referuar në pikën 2.2.1 me sipër, duke bashkërenduar performancën aktuale ndaj planit vjetor, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në planin vjetor;

c) të sigurojë një shpjegim për dallimet me objektivat dhe të identifikojnë masat për mbylljen e çdo mangësie gjatë periudhës referuese, të përmendur në nenin 11 të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 5, datë 3.6.2010;

d) zhvillimet në operacionet dhe infrastrukturën;

e) rezultatet financiare, për aq kohë sa ato nuk janë publikuar në mënyrë të ndarë në përputhje me nenin 12(1) të udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 6, datë 3.6.2010;

f) informacionin në lidhje me procesin e konsultimit formal me shfrytëzuesit e shërbimeve e atyre shërbimeve;

g) informacionin rreth politikës së burimeve njerëzore.

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

SHTOJCA II

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

1. PRONËSIA

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

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

b) çdo lidhje me organizatat jo të përfshira në ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror, duke përfshirë aktivitete komerciale, në të cilat ata janë të angazhuar direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura, të cilat përbëjnë më shumë se 1% të të ardhurave të pritshme të tyre; për më tepër, ata duhet të njoftojnë për çdo ndryshim të çdo aksioneri të vogël, i cili përfaqëson 10% ose më shumë se totali i aksionerëve të tyre.

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

2. DISPOZITA TË HAPURA DHE TRANSPARENTE TË SHËRBIMEVE

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

3. SIGURIA E SHËRBIMEVE

3.1 Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)

1. Kërkesat e përgjithshme të sigurisë

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

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

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

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

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

2. Kërkesat për arritjen e sigurisë

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

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

b) duhet të sigurojnë që një funksion i menaxhimit të sigurisë është identifikuar me përgjegjësi organizative për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e SMS-së; të sigurojnë që kjo pikë e përgjegjësisë është e pavarur nga linja e menaxhimit dhe direkt përgjegjëse në nivelin më të lartë organizativ. Megjithatë, në rastin e organizatave të vogla, ku një kombinim i përgjegjësi mund të parandalojë pavarësinë e

mjaftueshme në këtë drejtim, marrëveshjet për garancinë e sigurisë do të plotësohen me mënyra të tjera të pavarura; dhe të sigurojë që menaxhimi i lartë i organizatës që ofron shërbimin është përfshirë në mënyrë aktive në sigurimin e menaxhimit të sigurisë (përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë);

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

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

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

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

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

3. Kërkesat për garancinë e sigurisë

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

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

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

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

4. Kërkesat për promovimin e sigurisë

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

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

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

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

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

3.2.1 Seksioni 1

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

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

b) ajrore, tokësore dhe, nëse është e përshtatshme, komponentët hapësinorë të sistemit funksional

të MTA-së, nëpërmjet bashkëpunimit me palët përgjegjëse;

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

3.2.2 Seksioni 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i) përpara zbatimit të tij të ndryshimit;

ii) gjatë çdo faze të tranzicionit drejt shërbimit operacional;

iii) gjatë ciklit të tij operacional;

iv) gjatë çdo faze të tranzicionit deri në mbyllje.

3.2.3 Seksioni 3

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

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

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

3.2.4 Seksioni 4

Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i rrezikshmërisë

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

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

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

Skema e klasifikimit të rrezikut

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

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

3.2.5 Seksioni 5

Sistemi i ofrimit të programit të sigurisë

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

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

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

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

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

Ky regjistër:

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

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

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

4. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

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

- a) rregulloren mbi rregullat e ajrit, e cila transponon aneksin 2 të ICAO-së;
- b) rregulloren mbi telekomunikacionet aeronautike, vëllimi II mbi procedurat e komunikimit duke përfshirë ato me statusin PANS;
- c) rregulloren mbi shërbimet e trafikut ajror, e cila transponon aneksin 11 të ICAO-së.

SHTOJCA III

KËRKESAT SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE METEOROLOGJIKE

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERATIVE DHE MUNDËSITË

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

- a) operatorëve dhe anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit para dhe gjatë fluturimit të planifikuar;
- b) ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror dhe shërbimeve të informacionit të fluturimit;
- c) njësisë të shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit;
- d) aerodromeve.

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

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

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

- a) rregullorja mbi shërbimet meteorologjike të navigimit ajror, e cila transponon aneksin 3 të ICAO-s;
- b) rregullorja mbi shërbimet e trafikut ajror, e cila transponon aneksin 11 të ICAO-s;
- c) rregullorja mbi aerodromet në versionet e mëposhtme:
 - i) vëllimi I mbi projektimin dhe operacionet e aerodromit;
 - ii) vëllimi II mbi fushën e helikopterëve.

SHTOJCA IV

KËRKESA SPECIFIKE PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË INFORMACIONIT AERONAUTIK

1. KOMPETENCAT TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

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

- a) personelin operativ të fluturimit, duke përfshirë ekuipazhin e fluturimit, si dhe planifikimin e fluturimit, sistemet e menaxhimit të fluturimit dhe simulatorët e fluturimit;
- b) ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, të cilët janë përgjegjës për shërbimet e informacionit të fluturimit, shërbimet e informacioneve të fluturimit të aerodromit, si dhe ofrimin e informacionit para fluturimit.

Ofruesit e shërbimeve të informimit aeronautik duhet të sigurojnë integritetin e të dhënave dhe të konfirmojnë shkallën e saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë edhe

burimin e informacionit, përpara se ky informacion është shpërndarë.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

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

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

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

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

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

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

SHTOJCA V

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

1. KOMPETENCA TEKNIKE DHE OPERACIONALE DHE MUNDËSITË

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

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

2. SIGURIA E SHËRBIMEVE

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

3. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

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

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

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

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

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

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

SHKURTIME

AAC

Autoriteti i Aviacionit Civil

AKM

Autoriteti Kombëtar i Mbikëqyrjes

BE

Bashkimi Evropian

KE

Komisioni Evropian

KTA

Kontrolli i trafikut ajror

MHA

Menaxhimi i hapësirës ajrore

KNS

Komunikim, navigim,urvejim

MFTA

Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror

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